

# SSL EXPRES

## 19.02.-23.02.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



### SSL Express 19-02-2024 P+I Gard předkládá studii k pádům kontejnerů z paluby do moře

V nové studii se norský klub P&I Gard zaměřil na vlivy počasí na pády kontejnerů z paluby do moře. Zjištění ukazují dopad progresivně se zvyšující výšky vln, kvantifikované riziko vysokých vln a rozdíly v expozici počasí mezi různými operátory.

Aby Gard přispěl k pochopení tohoto odvětví a pomohl předcházet ztrátám, studoval všechny případy kolapsu stohů, kde byl Gard zapojen jako pojistitel P&I v letech 2016 až 2022, a také zkoumal údaje o počasí. Studie ukazuje, že zhroucení stohu je pravděpodobnější na větších boxship lodích. Šestiletá průměrná četnost škod u zhroucení stohu na feederech plavidlech činila 1 %, zatímco u lodí nad 15 000 TEU vzrostla na 9 %. Polovina všech studovaných incidentů se odehrála v mořích s výškou vln přesahující 7 m. K nehodám obvykle dochází poté, co byla loď v postupně se zhoršujícím počasí po dobu až jednoho týdne, což je situace, kdy se uvazování mohlo uvolnit, ale špatné počasí posádce brání v kontrole veškerého zajištění nákladu.

Navzdory tomu, že 95 % času tráví v klidnějších vodách, relativně malé procento času stráveného boxshipy v nepříznivých podmínkách výrazně zvyšuje riziko incidentů, které je potenciálně až 20krát vyšší. Při zkoumání celosvětové flotily kontejnerů je zhruba 3,4 % vystaveno takovému počasí v kteroukoli danou dobu, studie ukazuje, že lodě v rozsahu 8 000 až 12 000 teu mají vyšší expozici vlnám o výšce 7 metrů a více. Studie také zdůrazňuje, že někteří provozovatelé nebo majitelé kontejnerů jsou více vystaveni riziku nepříznivého počasí než jiní, což vyplývá z rozdílů v toleranci rizik provozovatelů a interně definovaných prahových hodnot počasí pro plavidla. Špatně udržované vázací a zajišťovací zařízení bylo ve studii také citováno jako faktory přispívající k fenoménu zhroucení stohu, kvůli kterému v posledních letech končí ve světových oceánech tolik kontejnerů.

Zkorodované objímky a poutací oka patří mezi tři nejvýznamnější nálezy v údajích Gard-ova průzkumu stavu kontejnerových lodí. Dlouhodobé vystavení plavidla drsnému počasí by mohlo vést ke zhoršení zabezpečení nákladu v kontejneru, což by mohlo vést k uvolnění nákladu a posunutí v kontejneru, vysvětlila studie. To zase přidává další síly na stoh kontejnerů.

Dřívější zpráva na stejné téma od NorthStandard, dalšího klubu P&I, se zabývala velkými nosníky megamaxů – typu lodí třídy 23 000 teu – přičemž ty mají relativně velké metacentrické výšky, což znamená, že plavidla jsou velmi stabilní, a proto tuhá. To zase může mít za následek velmi vysoké zrychlení odvalování, když se zhorší počasí, což generuje podobně vysoké zatížení ve vázacím a zajišťovacím zařízení kontejnerů.

Téměř všechny kolapsy kontejnerů na moři nastávají za drsného počasí se silným větrem, poznamenal NorthStandard. Při plném naložení představují paluby na moderních kontejnerových lodích další větrné plochy vysoké přes 25 m. V kombinaci s velkými volnými boky působí stohy jako obří plachty, které zesilují pohyby lodi při zhoršujícím se počasí, což dále přispívá k obtížím při uvazování a zajištění nákladu.

Zpráva pokračuje diskusí o parametrickém rolování, což je jev, kdy dochází k náhlému těžkému rolování ve vlnách zepředu či zezadu. Ačkoli je tento jev velmi vzácný, má tendenci postihovat plavidla, jako jsou kontejnerové lodě, které mají širokou příď a zád'. Parametrické rolování může vyvolat prudké náklony o více než 30° ve velmi krátké době. Takové prudké odvalování může vést k extrémnímu zatížení přivazovacího a zajišťovacího zařízení u kontejnerů. U paprskových a

šikmých, pokud se přirozená perioda naklání kontejnerové lodi synchronizuje s prožitou vlnovou periodou, může dojít k rezonanci, která má za následek podobně prudké rolovací pohyby. Větší, tužší kontejnerová plavidla mívají kratší doby přirozeného naklání, které více odpovídají periodám vlnového spektra. To zase zvyšuje riziko synchronního odvalování a přetížení úvazů a zajištění kontejnerů.

## **SSL Express 19-02-2024 Stížnosti týkající se neoprávněně zahrnutých policejních nákladů a základního výpočtu mýtného v Německu**

Skutečnost, že Spolkový úřad pro mobilitu dosáhl dohody s BGL o modelovém postupu ve věci vracení mýtného, je velmi chvályhodná. Tímto způsobem se zabrání tisícům individuálních soudních sporů a v určitém okamžiku se vytvoří právní jistota.

Není však jisté, kdy to bude. Mohlo by trvat až pět let, než bude k dispozici právně závazné rozhodnutí o podaných vzorových žalobách, odhaduje advokátní kancelář. Vzhledem k jejich hospodářskému významu je pravděpodobné, že žaloby projdou všemi třemi instancemi.

V konečném důsledku jsou v sázce dva aspekty: náhrada přeplatků za policejní výlohy a celkové vyhodnocení výpočtu mýtného. Hausfeld hovoří o náhradě ve výši 7,5 miliardy eur jen za období od ledna 2017 do září 2021. I když je pravděpodobné, že tato částka bude mít procesní hodnotu, je narovnání před prvotním verdiktem o celém balíčku nepravděpodobné.

Proč tedy postup rychle nerozdělit? O nárocích ve výši 330 milionů eur z nákladů dopravní policie by mělo být rozhodnuto mnohem snadněji a rychleji než o celém výpočtu mýtného. Jde totiž "pouze" o vypořádání a výši pohledávky, nikoliv o pohledávku samotnou. A zvládnutelnou částku, na kterou mají plátcí mýtného nárok včas. Následně může být rozhodnuto o právní platnosti či nezákonnosti celého mýtného.

## **SSL Express 19-02-2024 Dekarbonizace vyžaduje politickou odvahu**

Nové nařízení o limitních hodnotách CO<sub>2</sub> pro nákladní automobily nebylo přijato ani členskými státy EU, ani Evropským parlamentem. Nicméně poslední kompromisní text, který byl vyjednáno po několika dnech tahanic, pravděpodobně vyvolá u mnoha dopravců zklamané tváře. Vzhledem k tomu, že byla opět promarněna příležitost zvolit si jako základní kritérium emise CO<sub>2</sub> v celém palivovém procesním řetězci namísto emisí CO<sub>2</sub> ve výfuku, budou biogenní paliva, jako je HVO100 nebo e-paliva, moci rozvíjet svůj pozitivní dopad na životní prostředí pouze po omezenou dobu. I když stále existuje naděje, že klimaticky neutrální biopaliva a e-paliva by mohly dostat další šanci rok po nařízení – tj. v roce 2025 – přineslo by to novou výzvu. Koneckonců, e-diesel a HVO100 se příliš neliší od fosilní nafty. Pokud tedy má existovat "uhlíkový korekční faktor" pro nákladní vozidla, která jezdí výhradně na biopaliva nebo e-paliva, pak je třeba zajistit, aby se do nádrže nedostalo žádné jiné palivo – což by bylo pravděpodobně obtížné dosáhnout. Přeměna vozových parků nákladních vozidel na udržitelné zdroje energie se neuskuteční ze dne na den, ale – v závislosti na investiční síle společností – je ve většině případů projektem, který poběží mnoho let. Dieselová nákladní vozidla tak u nás ještě nějakou dobu zůstanou přítomna a v jiných regionech budou ještě mnohem déle dominovat silnicím.

Jedinou otázkou tedy je, jaké palivo budou tato vozidla v budoucnu používat. Jedna věc je jasná: bude trvat roky, než se e-paliva budou moci vyrábět ve velkém měřítku. Koneckonců, první věc, kterou je třeba udělat, je výrazně zvýšit potřebnou výrobu vodíku – a zároveň musí být zřízena energeticky náročná zařízení, která budou zachycovat CO<sub>2</sub> ze vzduchu. Tyto dvě suroviny pak mohou být použity k výrobě klimaticky neutrálních paliv – která budou pravděpodobně poměrně drahá vzhledem k vynaloženému úsilí. Uvidíme, zda bude cena nižší než cena nafty nebo HVO100, které od roku 2027 v důsledku obchodování s emisemi výrazně vzrostou. V této souvislosti je podnětem k zamyšlení skutečnost, že všechny úvahy na politické úrovni jsou koncipovány dlouhodobě. To dává smysl, pokud jde o strategický cíl. Každá strategie však také vyžaduje taktická rozhodnutí v určitých časových okamžicích. Například urychlením výroby HVO lze v krátkodobém horizontu účinně snížit emise CO<sub>2</sub> v silniční nákladní dopravě o 80 procent a více. Připomínáme, že spalováním HVO se uvolňuje pouze CO<sub>2</sub>, které bylo dříve ze vzduchu odstraněno rostlinami používanými k výrobě HVO.

K dosažení tohoto žádoucího efektu je v Německu zapotřebí pouze jedno odvážné politické rozhodnutí: energetická daň, která činí 47 centů za litr nafty, by musela být snížena na minimální daň EU ve výši 33 centů na litr HVO. V tomto případě se projeví tržní mechanismy a výroba a prodej ekopaliva se během mrknutí oka zvýší na značné množství. Životní prostředí by z těchto rychlých výher rychle těžilo.

Zbývá pak ještě jedna věc: dopravní společnosti často říkají, že chybí předvídatelnost a bezpečnost investic. Ale to není pravda. Cíl dekarbonizace je znám již léta, stejně jako přístup k postupné přeměně vozových parků nákladních vozidel. A tuto přestavbu lze plánovat dlouhodobě – zejména proto, že je nyní zcela jasné, že se ubírá směrem k elektrickým nákladním vozidlům a nákladním vozidlům s palivovými články. A to, zda během této fáze natankovat do svých diesellových nákladních vozidel ekologický HVO100, zůstává pro podnikatele otázkou svědomí.



## **SSL Express 19-02-2024 Zástupci zaměstnanců kritizují transformační plány DB Cargo**

Odborový svaz EVG považuje plány DB Cargo na vyčlenění kombinované dopravy za chybné. Stejně kritická je i k tomu, že firma chce snižovat počet zaměstnanců a nabírat nové zaměstnance v dceřiných společnostech. Zaměstnanci DB Cargo jsou k plánům na restrukturalizaci společnosti velmi kritičtí. Zástupci zaměstnanců a odborů se zároveň cítí opomíjeni v plánované transformaci divize železniční nákladní dopravy DB Group. To v pátek objasnila Cosima Ingenschay, místopředsdkyně Odborového svazu železnic a dopravy (EVG) a místopředsdkyně dozorčí rady DB Cargo. "Chybí celková strategie, která by ukázala, kde bude železniční nákladní doprava za pět let," řekl Ingenschay s odkazem na špatnou ekonomickou situaci DB Cargo. Různá média informovala, že ztráty společnosti v roce 2023 budou výrazně vyšší, než se očekávalo, a to kolem 500 milionů eur. V roce 2022 činil EBIT minus 645 milionů eur.

Již delší dobu je známo, že DB Cargo chce outsourcovat kombinovanou dopravu (KD). Ingenschay si myslí, že je to špatně, protože KD je důležitým ze tří pilířů DB Cargo a růstovým segmentem. "Z našeho pohledu je outsourcing celého podnikání v oblasti kombinované dopravy podmíněn schválením dozorčí rady, cokoliv jiného by bylo dalším útokem na spolurozhodování. Ani tam se touto cestou nevydáme," řekl Ingenschay. Stejně kritická je i k tomu, že vedení plánuje snížit počet zaměstnanců v mateřské společnosti DB Cargo. Plán počítá s náborem nových zaměstnanců v dceřiných společnostech, jako jsou Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft, Transfracht (námořní

KD) a RBH Logistics (kontinentální KD). "Tento kurz je jednostranně zaměřen na úkor zaměstnanců. Ekonomické přínosy jsou nejasné," kritizuje Ingenschay.

Přesná čísla o rozdělení snížení počtu zaměstnanců v DB Cargo nejsou zástupcům zaměstnanců známa; uvádí se 1 600 pracovních míst. "Předložili jsme návrhy, jak by firma mohla hospodárněji fungovat," řekl zástupce odborů. Dosud nejsou k dispozici podrobné informace o oblasti přepravy kusových zásilek (EWV) a ucelené vlakové dopravy, kterou chce DB Cargo zřejmě řídit jako "poskytovatel železniční logistiky". Rozdělení v těchto oblastech by mohlo být řešeno ve třetí bílé knize, předpokládají pozorovatelé. Už tento týden chce představenstvo DB Cargo jednat se zástupci zaměstnanců. Cosima Ingenschay ohlašuje jasný odpor – pokud nedojde k dohodě, musí být svolána arbitrážní komise.



## **✘ SSL Express 19-02-2024 EU rozšiřuje katalog pokut za znečišťování moří z lodí**

Vyjednační Evropského parlamentu a předsednictví Rady Evropské unie se dohodli na nové verzi směrnice proti znečišťování moří z lodí. Došlo také k dohodě o dalším zákonu pro lodní průmysl.

Nejen vypouštění olejů a toxických kapalin, ale také vypouštění nebezpečného baleného odpadu, odpadních vod a zbytků ze systémů čištění výfukových plynů (praček) do moře může být v budoucnu v EU trestáno pokutami. Vyjednační Evropského parlamentu a předsednictví Rady Evropské unie se dohodli na odpovídající revizi směrnice proti znečišťování z lodí. Kompromis musí ještě schválit Evropský parlament a Rada ministrů. Právní předpis začleňuje do práva EU požadavky Mezinárodní námořní organizace (IMO) týkající se předcházení nezákonnému odstraňování odpadů. Až bude směrnice za pět let revidována, bude se mimo jiné zkoumat, zda bude pokuty podléhat i ztrátě kontejnerů a likvidaci plastového odpadu a plastových pelet. Směrnice ukládá členským státům povinnost stanovit "přiměřené" pokuty, které mají odrazující účinek. Trestní sankce, které byly do zákona vepsány v roce 2009, byly nyní zrušeny. Trestní stíhání je možné na základě směrnice EU o trestných činech proti životnímu prostředí, která byla přijata v listopadu. "Nalezli jsme kompromis, který zaručuje čistší moře v Evropě a zároveň vytváří rovné podmínky pro dynamický lodní průmysl," uvedl jménem předsednictví Rady EU Paul Van Tigchelt, belgický ministr spravedlnosti, který je rovněž odpovědný za Severní moře.

Aby bylo možné lépe vystopovat znečišťovatele, mají být informace ze satelitního monitorovacího systému CleanSeaNet lépe vyměňovány mezi členskými státy a Evropskou komisí. Nejméně čtvrtina výstrah společnosti CleanSeaNet musí být ověřena kontrolami na místě. Zveřejňuje také, jak členské státy na varování reagovaly. Evropský parlament chce zajistit, aby polovina všech zpráv byla kontrolována prostřednictvím kontrol. "Potřebujeme společné úsilí a musíme využít pokročilé technologie, jako je satelitní monitorování a inspekce na místě, abychom skutečně ukončili nelegální skládky odpadu," řekl hlavní vyjednač EP Marian-Jean Marinescu (Křesťanští demokraté). "Abychom udrželi naše oceány zdravé, potřebujeme nejen zákony, ale také rozhodné vymáhání." Jakmile bude směrnice přijata a vstoupí v platnost, budou mít členské státy 30 měsíců na její provedení ve vnitrostátním právu.

Evropský parlament a předsednictví Rady Evropské unie rovněž dosáhly politické dohody o reformě směrnice o vyšetřování námořních nehod. Právní předpisy EU tak budou uvedeny do souladu s nejnovějšími požadavky Mezinárodní námořní organizace (IMO). Kromě toho má Agentura EU pro námořní bezpečnost (EMSA) poskytovat na požádání větší podporu vnitrostátním

orgánům prostřednictvím odborné přípravy nebo odborných znalostí v oblasti vyšetřování. Směrnice se vztahuje na plavidla provozovaná námořní dopravou, na něž se vztahují mezinárodní úmluvy, a na rybářská plavidla. Podle Komise je v EU každoročně hlášeno více než 2 000 nehod a mimořádných událostí na moři. "Přestože je námořní bezpečnost ve vodách EU velmi vysoká, každá nehoda znamená příliš mnoho a musíme se z ní poučit," uvedla komisařka pro dopravu Adina Valeanová. Na tuto směrnici se bude rovněž vztahovat vnitrostátní prováděcí lhůta v délce 30 měsíců po přijetí Radou a Parlamentem.

Oba právní předpisy jsou součástí balíčku opatření v oblasti námořní bezpečnosti, který Evropská komise předložila v červnu 2023. Stále probíhají jednání o revizi směrnic EU o státní inspekci vlajky a přístavu.

## ✈️🗺️ SSL Express 19-02-2024 Letiště Frankfurt zůstává nejrušnějším nákladním uzlem v Evropě

Navzdory prvnímu umístění není pro lokalitu mnoho důvodů k oslavám: objem je nejnižší za posledních 20 let. Další dvě německá letiště v první desítce ztrácejí nadprůměrné množství nákladu.

Letiště Frankfurt (FRA) zůstane i v roce 2023 jedničkou v žebříčku největších evropských nákladních letišť z hlediska objemu. Podle mezinárodní zastřešující organizace provozovatelů letišť Airports Council International Europe (ACI Europe) zaznamenal německý uzel v loňském roce objem 1,82 milionu tun. Samotné letiště uvádí číslo 1,93 milionu tun, ale zřejmě přidává objem letecké pošty, což je v rozporu s oficiální metodou počítání ACI Europe. Podle ACI Europe se provoz ve Frankfurtu v roce 2023 snížil o 5 procent. Druhé nákladní letiště Paris Charles de Gaulle odbavilo 1,81 milionu tun, což je o 3,9 % méně než v roce 2022. Na třetím místě je istanbulské nákladní letiště (1,51 milionu tun; nárůst o 6,4 procenta) před londýnským Heathrow (1,43 milionu tun; nárůst o 6,4 procenta). Nákladní letiště Lipsko/Halle (1,43 milionu tun; pokles o 7,7 procenta) se jen stěží udrželo v první pětce a odsunulo amsterdamské letiště Schiphol (1,37 milionu tun; pokles o 4,2 procenta) na 6. místo. Obnovená špičková pozice frankfurtského letiště ale není synonymem silné pozice. Není tedy překvapením, že FRA 2023 nejenže zaostává za údaji z rekordních let 2022 souvisejících s pandemií (ACI: 1,92 milionu tun; FRA: 2 miliony) a 2021 (2,22/2,31 milionu tun). V loňském roce také nebylo dosaženo úrovně z počátku prvního covidového roku 2020, ve kterém se objemy nákladu v první fázi pandemie v důsledku kolabující poptávky masivně snížily.

V roce finanční krize 2009 dosáhla lokalita nejslabšího výsledku z hlediska propustnosti od roku 2004, kdy zde bylo podle Svazu německých komerčních letišť (ADV) odbaveno 1,75 milionu tun leteckého nákladu (bez letecké pošty). Ostatní německá centra v první desítce zůstala v roce 2023 pod celoevropským průměrem minus 5 procent (Lipsko/Halle: minus 7,7 procenta; Kolín nad Rýnem/Bonn: minus 10,4 procenta). Jediný světlý bod mezi německými letišti není zastoupen v první desítce: Mnichovské nákladní letiště se ve srovnání s rokem 2022 zvyšuje o 7,1 procenta na přibližně 278 000 tun.

P.S. Japa' je na tom asi náš uzlík PRG?



## SSL Express 20-02-2024 Švýcarsko chce zavést výkonové mytí i pro elektrická vozidla

Výkonová daň z těžkých vozidel (LSVA) se bude od roku 2031 ve Švýcarsku vztahovat také na elektricky poháněná nákladní vozidla. To stanoví návrh zákona Švýcarské federální rady. Nařízení má zajistit, aby LSVA nadále hradila náklady způsobené hustou dopravou a podporovala nákladní dopravu po železnici. Švýcarská vláda chce zároveň zabránit tomu, aby dodatečné poplatky zpomalily modernizaci vozového parku, ale aby poháněly změny v alpské zemi. Návrh zákona proto obsahuje i dočasnou dotaci na elektrické nákladní vozy od roku 2031 do roku 2035, která má být poskytována na již registrovaná vozidla prostřednictvím slevy na LSVA a může být poskytnuta i prostřednictvím investičního příspěvku na nové nákupy; výši určí Spolková rada později.

V roce 2031 budou bateriová elektrická vozidla zařazena do nejnižší daňové kategorie LVSA, protože nezpůsobují žádné přímé emise znečišťujících látek a mají nižší externí náklady ve srovnání s vozidly na fosilní paliva, uvedla Spolková rada v tiskové zprávě. Pak se dnešní nejekologičtější vozidla se spalovacími motory v emisní třídě Euro 6 přesunou do druhé nejlevnější daňové kategorie.

V současné době je 90 procent nákladních vozidel v nejlevnější daňové kategorii a stále přibývá vozidel s bateriovým a vodíkovým elektrickým pohonem, která jsou osvobozena od LSVA, pokračuje prohlášení. To znamená, že v příštích několika desetiletích hrozí miliardové výpadky příjmů. V roce 2022 činil příjem z LSVA přibližně 1,7 miliardy švýcarských franků; podle distribučního klíče z toho dvě třetiny připadají federální vládě a třetina kantonům. Většina federálního podílu půjde do fondu železniční infrastruktury



## SSL Express 20-02-2024 Již brzy budeme létat na kerosin ze slunečního záření (?)

Švýcarská letecká společnost Swiss a výrobce solárního petroleje Synhelion spolupracují od roku 2020 na uvedení na trh a komercializaci paliva vyrobeného pomocí solární energie. Aby bylo dosaženo svých cílů CO<sub>2</sub> – do roku 2030 by se čisté emise CO<sub>2</sub> měly snížit na polovinu oproti roku 2019 a do roku 2050 by mělo být dosaženo čisté nulové bilance CO<sub>2</sub> – Švýcarsko si mimo jiné klade za cíl rozšířit používání udržitelných leteckých paliv (SAF) zaostřeno. Plánem spolupráce je, aby se Swiss stala prvním zákazníkem solárního paliva Synhelion a tím i první leteckou společností, která bude solární palivo využívat na pravidelných letech. Přesné informace o termínu a plánované trase bude možné sdělit až po dokončení prvního průmyslového závodu Dawn, který se v současné době staví v Jülichu v Severním Porýní-Vestfálsku, jak (na žádost DVZ) oznámili firemní mluvčí obou společností. Průmyslový areál Dawn, jehož otevření je plánováno na červen 2024, má mimo jiné demonstrovat rozsáhlou proveditelnost technologie vyvinuté společností Synhelion. Za tímto účelem se budou vyrábět šarže solárního paliva, několik tisíc litrů ročně, pro vhodné testy, prozrazuje Carmen Murer, vedoucí korporátní komunikace společnosti Synhelion, První komerční továrna má být otevřena ve Španělsku v roce 2025.



## SSL Express 20-02-2022 DSV vypadá jako logický kupce pro DB Schenker

Jeden z předních analytiků trhu považuje DSV za "logického kupce" pro DB Schenker, i když zájem projevilo přibližně 20 společností, které měly do 6. února předložit registrační dokumenty. Dodal zároveň, že akvizice německé logistické a spediční skupiny by byla pro giganta námořní

přepravy Maersk "příliš velkým krokem". V další fázi procesu prodeje DB Schenker se pravděpodobně podaří vlastníkově, německým státním drahám Deutsche Bahn, snížit počet potenciálních zájemců na pět. "Bolestivě dlouhý proces prodeje se nyní rozjíždí na plné obrátky a DSV podle našeho názoru zůstává hlavním favoritem," řekl Tobias Fromme, vedoucí výzkumný pracovník poradenské společnosti Bernstein (pro The Loadstar).

"Má nejvyšší synergický potenciál a nejnižší riziko realizace. Náš aktualizovaný, na míru šitý, přizpůsobitelný model fúze nadále ukazuje na přibližně 39% nárůst zisku na akcii při ocenění 15 miliard eur (16,16 miliardy USD)." Domnívá se, že akvizice společnosti DB Schenker by pro [DSV] měla "největší hodnotu a měla by za ni být schopna zaplatit nejvíce". Po nedávných změnách ve společnosti DSV - nový generální ředitel a saúdskoarabský společný podnik - investoři však zřejmě pochybují, zda se jedná o stejnou společnost DSV, jakou viděli v minulosti, dodal pan Fromme. Dodal však, že: "Transformační akvizice by znamenala rozhodné 'ano'. Nadále očekáváme, že k dohodě dojde do poloviny roku, a přisuzujeme společnosti DSV přibližně dvoutřetinovou pravděpodobnost, že se stane nabyvatelem." Vysvětlil, že podle modelu fúze DSV-Schenker společnosti Bernstein lze očekávat nákladové synergie ve výši přibližně 15,4 miliardy DKR (něco přes 2,2 miliardy USD)." To zahrnuje přesun převzatého podniku na IT architekturu DSV a snížení počtu zaměstnanců s cílem zlepšit ziskovost. To se nám osvědčilo při předchozích transakcích [DSV] s firmami UTi a Panalpina. "Podle našeho názoru by společnost DSV pravděpodobně měla nejvyšší úroveň odchodu ze všech nabyvatelů, protože přísněji řídí svůj obchodní mix a vyhýbá se přepravě zboží s nízkou marží. Očekáváme, že v prvních čtvrtletích po uzavření smlouvy dojde k poklesu objemu v letecké a námořní dopravě o přibližně 25 %, v silniční dopravě o 15 % a v smluvní logistice o 20 %, a poté se společnost vrátí k růstu."

Pan Fromme rovněž vysvětlil, že německá vláda potřebuje hotovost na investice do "archaické" železniční infrastruktury a upřednostní nejvyšší nabídku - zejména po nedávných zádrhelech ve státním rozpočtu. "Přesto investoři zatím nemohou spoléhat na dohodu. Němečtí politici se mohou bránit prodeji společnosti, která obvykle během 18 měsíců po transakci zruší 45 % nárůstu počtu zaměstnanců. A stále existuje vnější šance, že soukromé peníze nebo dokonce DHL nabídku přeplatí," dodal. A na konferenčním hovoru, který následoval po nedávném zveřejnění výsledků společnosti Maersk za 4. čtvrtletí a za celý rok, generální ředitel Vincent Clerc prohlásil, že by bylo "nezodpovědné", kdyby Maersk neuvažoval o akvizici DB Schenker.



## SSL Express 20-02-2024 Posádka opustila bulk carrier po raketovém útoku Hútíů

Během víkendu, kdy Hútíové podnikli několik útoků, došlo podle jejich tvrzení k největšímu útoku od října, kdy vstoupili do války mezi Izraelem a Hamásem. Tvrdí, že byla zasažena loď pro přepravu volně ložených nákladů, její posádka byla evakuována a hrozí, že by se loď mohla potopit.

V neděli večer došlo v těsné blízkosti lodi Rubymar plující pod vlajkou Belize k výbuchu, který způsobil škody. Loď vlastní společnost Golden Adventure Shipping ze Spojeného království. K útoku došlo v průlivu Bab al-Mandeb, zatímco plavidlo směřovalo na sever z Chorofakkánu ve Spojených arabských emirátech do bulharské Varny. Podle následných aktualizací byla posádka nucena loď opustit kvůli poškození způsobenému údajným požárem na palubě. Nebyly hlášeny žádné případy zranění posádky. Mluvčí Hútíů mezitím uvedl, že loď je blízko potopení, což se může stát první úplnou ztrátou plavidla od začátku krize v námořní dopravě v Rudém moři před čtyřmi měsíci. Hútíové v minulosti zveličovali podrobnosti o poškození lodí a v současné době

není možné potvrdit, jak moc je plavidlo zasaženo. Ke zmatkům přispěla i aktualizace od United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO). "Plavidlo je na kotvě a všichni členové posádky jsou v bezpečí." Mezitím britští konzultanti v oblasti námořní bezpečnosti Ambrey poznamenávají, že plavidlo bylo po většinu víkendu před úderem unášeno ve směru, který odpovídal poruše motoru. Loď byla dočasně zadržena v prosinci 2023 pro několik závad na pohonném a pomocném strojním zařízení, včetně závad na pohonu hlavního motoru, pomocném motoru a zařízení pro čerpání z výpusti.

V pátek Hútióvé zasáhli raketou ropný tanker Pollux, který vlastní Britská firma. Tanker převážel ruskou ropu z ruského černomořského přístavního města Novorossijsk a byl na cestě, aby ropu dopravil do rafinerie v indickém Paradípu. Ke zvýšenému pocitu strachu námořníků, které čeká plavba Rudým mořem, přispěly americké síly, které o víkendu v Jemenu identifikovaly a zničily novou třídu zbraní: bezpilotní ponorku, známou také jako bezpilotní podvodní vozidlo (UUV).

V pátek bylo na Mezinárodním vyjednávacím fóru (IBF), kde se setkávají zaměstnavatelé posádek a odbory, zveřejněno ujednání umožňující námořníkům odmítnout plavbu na lodích proplouvajících Rudým mořem. Námořníci musí vstup do vysoce rizikové oblasti odmítnout sedm dní předem vzhledem k logistickým omezením při plavbě a obtížím při usnadnění vylození v bezpečném přístavu a mobilizaci repatriace v oblasti.



## ♀♂ SSL Express 21-02-2024 Dánský mezinárodní rejstřík lodí v ohrožení

Dánská expertní skupina navrhla zrušit systém dánského mezinárodního rejstříku lodí (DIS), v jehož rámci námořníci neplatí daň z příjmu, proti čemuž se ostře postavila organizace majitelů lodí Danish Shipping. Takzvaný výbor Frigast zahrnul systém DIS do svých doporučení na změny více než 200 současných dánských systémů podpory podnikání, jejichž cílem je zvýšit strukturální zaměstnanost o 4 000 pracovníků na plný úvazek a uvolnit přibližně 2 miliardy dánských korun ročně. Skupina vedená podnikatelem Christianem Frigastem ve svém doporučení přiznala, že je třeba očekávat, že zrušení režimu DIS by vedlo k výraznému snížení počtu dánských námořníků a snížení počtu lodí plujících pod dánskou vlajkou, avšak Danish Shipping navíc poznamenala, že dále se nehodnotily odvozené dopady, jako je zaměstnanost na pevnině a další.

Systém DIS schválený EU existuje od roku 1988 a historicky se těší široké politické podpoře dánské lodní dopravy a většinové podpoře rámcových podmínek, které dánským lodním společnostem umožňují konkurovat na trhu. Dánsko má dnes sedmý největší námořní průmysl na světě a podle dánské lodní dopravy je v námořním klastru zaměstnáno více než 100 000 lidí. Organizace rejdařů varovala, že zrušení systému by mělo pro odvětví lodní dopravy v zemi velké negativní důsledky, a označila návrh za smutný a znepokojivý a vyzvala vládu, aby jej nerealizovala. Poukázala na několik důsledků, včetně toho, že dánská vlajka nebude konkurenceschopná ve srovnání s jinými zeměmi, jako je Norsko, Německo a Singapur, a také na to, že v odvětví ubude dánských námořníků a dalších kvalifikovaných zaměstnanců.

"Zrušení systému DIS by bylo pro dánskou námořní dopravu katastrofou", zdůraznila Anne Steffensenová, generální ředitelka Danish Shipping. "Zrušení systému DIS povede ke značnému a masivnímu převádění lodí plujících dnes pod dánskou vlajkou do sousedních zemí a dalších námořních států po celém světě. Okamžitě musí následovat pozice na pevnině a časem přijdeme také o dánské námořníky a důležité námořní dovednosti. Jedná se o velmi nebezpečný experiment, od kterého je třeba se držet dál. Nemohu před tím dost důrazně varovat," řekla.



P.S. A co na to A.P.Möller-Group?

## SSL Express 21-02-2024 Přeprava živého dobytka na moři ve strašlivých podmínkách

Irská vláda se dostává pod tlak, aby omezila vývoz hospodářských zvířat, zatímco v Kapském Městě jeden z přepravců hospodářských zvířat vyvolal velký rozruch. Organizace Ethical Farming Ireland napsala irskému ministrovi zemědělství Charliemu McConalogueovi dopis, v němž požaduje změny ve způsobu vývozu zvířat po moři na základě společného vyšetřování s nevládní organizací Israel Against Live Shipments (Izrael proti živým zásilkám), kdy se zdraví zvířat kontroluje v místě odjezdu a při příjezdu.

Po desetidenní plavbě lodi Ganado Express společnosti Vroon z přístavu Greenore do Haify minulý měsíc, na jejíž palubě se nacházelo 3304 malých telat a mladého skotu, byla izraelská nevládní organizace schopna zdokumentovat příjezd zásilky a odjezd skotu v kamionech do karanténního centra. Snímky a video ukazují množství výtoku z nosu, který svědčí o vysokém stupni respiračních onemocnění. K tomu přispěla kombinace vysoké vlhkosti, špatného větrání a vysokého množství čpavku. Býci byli zcela obaleni výkaly, což naznačuje, že kotce nebyly během přepravy dostatečně vyčištěny. Převládá také průjem, který byl způsoben kombinací několika faktorů, včetně špatně uskladněného krmiva s balíky sena vystaveného povětrnostním vlivům. Několik býků osleplo, pravděpodobně v důsledku vysokého obsahu čpavku. Větší obavy irské nevládní organizace však vyvolal výskyt pásového oparu u mnoha zvířat. Všechna zvířata nevhodná k cestování měla být odstraněna. Části V.1.2 a V.1.4 veterinárního osvědčení pro vývoz mezi Irskem a Izraelem stanoví, že státní veterinární lékař musí zvířata před naložením na palubu zkontrolovat, aby se ujistil, že se u nich nevyskytují žádné známky infekčního nebo nakažlivého onemocnění. Pásový opar nepostihuje maso, ale je vysoce nakažlivý a je velmi obtížné se ho zbavit. Způsobuje intenzivní podráždění a svědění, které by nehygienické podmínky na plavidle ještě zhoršily.

Portugalské úřady byly upozorněny organizací Ethical Farming Ireland, aby si byly vědomy rizika dalšího šíření spor, protože právě tam loď po Izraeli směřovala. Po příjezdu do Haify byli býci převáženi v nákladních automobilech, které nebyly vhodné pro přepravu hospodářských zvířat, a nejméně jednomu býkovi se v mřížích nákladního automobilu zachytila noha. Konstrukce a provedení nákladních automobilů je v rozporu s čl. 3 písm. c) nařízení ES č. 1/2005 o ochraně zvířat během přepravy. V nákladních vozech navíc není sláma ani piliny, což je opět v rozporu s právními předpisy EU. Podle rozsudku Soudního dvora ve věci Zuchtvieh (C-424/13) zůstává nařízení ES č. 1/2005 v platnosti až do dosažení místa určení. Přístav příjezdu ani karanténní středisko nejsou konečným místem určení.

Mezitím se v Jihoafrické republice tento týden dostala na titulní stránky novin jiná loď přepravující dobytek. Úřady v Kapském Městě včera zahájily vyšetřování poté, co se nad jihoafrickým městem rozprostřel odporný zápach. Představitelé města zkontrolovali, zda nedochází k únikům z kanalizačních zařízení, a než se podařilo odhalit zdroj zápalu: v přístavu kotvila loď, která převážela 19 000 kusů živého dobytka z Brazílie do Iráku. Zahid Badroodien, úředník kanceláře starosty odpovědný za vodu a hygienu, prostřednictvím sociálních médií potvrdil, že zdrojem "zápalu z odpadních vod, který zahalil některé části města", byl přepravce dobytka Al Kuwait, který vlastní společnost Livestock Transport and Trading z Kuvajtu. Národní rada společnosti pro prevenci týrání zvířat (NCSPCA) vyslala na palubu lodi veterinárního poradce, aby posoudil životní podmínky zvířat. "Tento zápach svědčí o strašných podmínkách, v

nichž se zvířata nacházejí, když už strávila dva a půl týdne na palubě, kde se hromadí výkaly a čpavek," uvedla NCSPCA ve svém prohlášení.

## ✈️ 👷♀️ ❌ **SSL Express 21-02-2024 Další stávka u LH - a pravděpodobně nikoliv poslední**

Stávka, která začala v pondělí večer ve společnosti Lufthansa Cargo, ovlivní "značný počet" nákladních letů do Německa a z Německa a hrozí, že se stane pravidelnou. Odborový svaz ver.di vyzval pozemní personál společnosti Lufthansa k účasti na další výstražné stávce od 19. února 20:00 SEČ do 21. února 7:10 SEČ. Toto oznámení následuje po stávkách ve společnosti Lufthansa Cargo, které proběhly před pouhými dvěma týdny.

Vedoucí aliance leteckých posádek ve společnosti ver.di, Dennis Dacke, řekl (serveru The Loadstar): "Po posledním jednání nám Lufthansa dala 'zvláštní a lepší nabídku', ale z našeho pohledu to byl jen jiný způsob, jak nám ukázat stejnou nabídku. Ze strany společnosti to nebyla dobrá nabídka, a tak jsme udělali stávkový slib, který zjistil, že 99 % našich členů souhlasí 'ano, chceme jít do další výstražné stávky'."

Lufthansa Cargo svým zákazníkům sdělila, že v úterý na svých internetových stránkách zveřejní nouzový letový plán, a upozornila, že postiženy budou uzly ve Frankfurtu, Mnichově, Hamburku, Berlíně a Düsseldorfu. Společnost uvedla: "Pokud jde o dotčené zásilky a smlouvy, rádi bychom upozornili, že se jedná o mimořádné události". Kromě zpoždění a rušení letového řádu nákladních letů zavedla společnost Lufthansa také tři dočasná omezení. Ve svém frankfurtském uzlu nebyly po dobu stávky provozovány silniční feederové linky. Dále bylo ve Frankfurtu od úterního poledne až do konce stávky zavedeno embargo na nebezpečné zboží a okrasné ryby. V mnichovském uzlu platilo embargo na zvířata a okrasné ryby.

Německý odborový svaz naplánoval další kolo vyjednávání se společností Lufthansa na středu a požaduje mimo jiné zvýšení základní mzdy o 12,5 %. V případě neúspěchu mohou následovat další stávkové akce.

## 🚚 🐻 ❄️ 🙏 **SSL Express 21-02-2024 Girteka láká nové řidiče**

Nedostatek řidičů kamionů je jedním z dominantních problémů v odvětví dopravy a logistiky. Litevský velkoflotilový operátor Girteka chce nyní čelit nedostatku zaměstnanců ve společnosti vlastní online platformou. Jak to má fungovat? Nové webové stránky, na které Girteka dosud nezveřejnila internetovou adresu, budou v budoucnu „nabízet všechny relevantní informace o možnostech práce řidiče kamionu“. Společnost proto chce poskytovat informace „o výhodách práce řidiče u Girteka“. Myšlenka platformy: „Je určena k tomu, aby poskytla argumenty pro mladé generace, muže i ženy, prostřednictvím názorů, zkušeností a znalostí stávajících řidičů a povzbudila je, aby zvážili kariéru profesionálních řidičů,“ říká Girteka.

Samotná platforma bude v následujících měsících rozšířena, aby poskytovala relevantní vzdělávací materiály a také tipy a triky pro nové i stávající profesionální řidiče. Jak se udržet ve fyzické kondici, jak vyměnit pneumatiku nebo najít vhodné parkovací místo. Diskutují se tam ale i digitální řešení i zákony a požadavky v jednotlivých evropských zemích. Kromě toho „zkušenosti instruktoři z Girteka Group budou sdílet své znalosti a informace, aby zlepšili kvalitu služeb poskytovaných každým řidičem,“ stojí v oznámení. To se pak děje „ve snadno srozumitelné textové formě, dvojjazyčně, jako infografika nebo jako video“.



## SSL Express 21-02-2024 Nová pravidla pro schengenský hraniční kodex - boj proti pašeráctví

Podle Evropské komise čelil schengenský prostor v posledních letech různým výzvám, od pandemie COVID-19 přes bezpečnostní hrozby, jako je terorismus, obchod s drogami a organizovaný zločin až po nelegální migraci. Komise proto navrhla revizi Schengenského hraničního kodexu. „Cílem reformy je doplnit řadu nástrojů nezbytných pro řádné fungování schengenského prostoru na vnějších i vnitřních hranicích,“ uvedla Komise. Plánují se opatření na hranicích, která mají zabránit pašování migrantů. Nařízení by mohlo vstoupit v platnost během tohoto legislativního období (květen/červen 2024).

Mezi klíčové změny v obsahu patří – v důsledku zkušeností z koronavirové pandemie – jednotná celoevropská nařízení o omezeních vstupu souvisejících s pandemií a opatřeních na vnějších hranicích, ale také požadavky na dočasné znovuzavedení kontrol na vnitřních hranicích a nový postup předávání státních příslušníků třetích zemí, kteří nelegálně vstoupili do země na vnitřních hranicích. Členské státy mohou například ve výjimečných případech znovu zavést kontroly, pokud existuje vážné ohrožení veřejného pořádku nebo vnitřní bezpečnosti. Musí posoudit nezbytnost a přiměřenost znovuzavedení a zkoumat, zda sledovaných cílů nelze dosáhnout jinými, včetně alternativních opatření. Na dotaz (eurotransport.de) mluvčí komise EU uvedla, že se nepředpokládá, že by opatření ovlivnila nákladní dopravu. „Využití alternativních opatření spíše zpřehlední plynulost dopravy a přinese výhody všem uživatelům silniční infrastruktury,“ uvedla mluvčí. Kontrolována může být i kamionová doprava v rámci zvýšené přeshraniční policejní spolupráce v boji proti přeshraniční trestné činnosti. Ty by však nebyly prováděny systematicky a nesměřovaly by k hraničním kontrolám.

Za účelem boje proti pašerácké trestné činnosti byly od října 2023 dočasně znovu zavedeny kontroly na vnitřních hranicích na pozemních hranicích s Polskem, Českou republikou a Švýcarskem. Ty budou pokračovat do poloviny června 2024. Dočasné kontroly na vnitřních hranicích probíhají také na německo-rakouské hranici a v současnosti probíhají do 11. května. Podle mluvčí BMI bylo v roce 2023 identifikováno celkem 2 568 osob, které do země vstoupily nelegálně (včetně 1 935 pašeráků), kteří překročili hranice v nákladním voze; většina z nich na hranicích s Rakouskem a Českou republikou.



## SSL Express 22-02-2024 MSC Air Cargo končí spolupráci s ECS Group

Zpráva, že se MSC Air Cargo oddělila od ECS Group, francouzské společnosti GSSA, objasnila nedávné kroky k posílení svých zaměstnanců - pustila se do toho sama. Jannie Davel, viceprezident pro leteckou nákladní dopravu u lodní linky, poznamenal: „Posilujeme naše obchodní schopnosti a posilujeme přítomnost obchodních týmů MSC Air Cargo po celém světě, čímž znovu potvrzujeme náš závazek uspokojovat vyvíjející se potřeby klientů globálně. Změna přináší příležitosti a jsme si jisti, že tato změna nás povede k většímu úspěchu. Věříme, že tyto změny postaví MSC Air Cargo jako klíčového hráče v tomto odvětví, schopného uspokojit dynamické požadavky globálního trhu.“

Minulý měsíc společnost MSC převzala svou čtvrtý freighter B 777, kterou provozuje společnost Atlas Air. Po srpnové akvizici většinového podílu v italské AlisCargo Airlines, letecké společnosti, do které zamýšlí umístit další B777 freightery.

Ale má MSC vlastní odborné znalosti k provozování vlastní letecké společnosti? Nejen, že je Atlas Air partnerem, ale zdá se, že linka shromažďuje zkušené zaměstnance – mnohé z dnes již neexistujících AirBridgeCargo Airlines. Rychlý pohled na LinkedIn ukazuje, že v minulých

měsících se k MSC Air Cargo připojilo asi 10 manažerů, z nichž mnozí mají zkušenosti s ABC a/nebo Emirates SkyCargo. Zdá se tedy, že MSC sebevědomě podniká kroky k vlastnímu provozu. Je to podruhé, co byla ECS Group najata lodní linkou, která se snaží dostat do leteckého provozu: CMA CGM také zahájila svou leteckou cestu s ECS Group. Odvětvové zdroje však tvrdí, že služby ECS, které mohou zahrnovat kompletní řízení nákladních operací dopravce, mohou být drahé a letecké společnosti mohou preferovat provozování svých vlastních operací se ziskem. Zdroj řekl: „ECS účtuje hodně, ale poskytuje nízký výnos. Oni a Air Belgium byly jediné, kdo vydělával peníze na CMA CGM.“

ECS Group letos oznámila, že získává svého marockého partnera Efis Maroc. Po prosincové akvizici společnosti Americas GSA a také po listopadové koupi společnosti International Airline Marketing. Zdroj dodal, že vlastníci soukromého kapitálu se začínají obávat o zisky v GSSA. „Pokud se GSSA nepohne z modelu, který mají nyní, zbývá krátká životnost. ECS se snaží nakoupit vše, co může, aby zvýšilo zisky, a pak to zkusit prodat.“ Společnost ECS údajně v roce 2023 vydělala přibližně 530 milionů dolarů. Mezitím je také MSC v akviziční náladě, a proto je nepravděpodobné, že bude potřebovat externí prodejní pracovníky prostřednictvím ECS Group. V roce 2022 koupila Bolloré Africa Logistics a v prosinci učinila nabídku na francouzského dopravce Clasquin, čímž se vyrovnala konkurenční CMA CGM, která integruje více spedičních společností do své dceřiné společnosti Ceva, stejně jako integruje Maersk. Zda se tedy MSC Air Cargo dostane do konfliktu s ostatními dopravci, což je podle zdrojů problém v CMA CGM, je zatím neznámé. MSC také investuje do přístavní a železniční infrastruktury. V současné době jsou čtyři letadla MSC jistě zanepřázdňena = jedno létá mezi Dallasem a Hong Kongem, další mezi Lutychem, Atlantou a Indianapolis. Zbývající dvě létají mezi Evropou, Severní a Jižní Amerikou a Asií, přičemž posledně jmenované destinace zahrnují Xiamen, Tokio a Incheon. Pan Davel zaznamenal své „upřímné uznání za obětavost [ECS] a cenné příspěvky během naší spolupráce“, a dodal: „Jejich odhodlání hrálo na naší cestě zásadní roli a my děkujeme za společně sdílené zkušenosti s růstem.“



## **SSL Express 22-02-2024 DB Cargo se bude reorganizovat (pokud to odbory povolí)**

RBHLogistics převezme provoz kontinentální KD a Středoněmecké železnice v námořním sektoru. V případě ostatních přeprav se dceřiná společnost DB hodlá silněji prosazovat podle odvětví. Plány se setkaly s kritikou ze strany zaměstnaneckých rad a odborů. Největší evropská nákladní železnice DB Cargo chce být konečně v černých číslech. Za tímto účelem se společnost více orientuje na zákazníka a obrátí své vnitřní struktury vzhůru nohama. Jak se (DVZ) dozvědělo z firemních kruhů, Středoněmecké dráhy (MEG), společný podnik DB Cargo a VTG Rail Logistics, budou v budoucnu provozovat nákladní vlaky v námořní kombinované dopravě (KD). Transfracht bude zodpovědný za distribuci. V kontinentální KD bude mít trakci na starosti RBH Logistics, dceřiná společnost DB Cargo. Společnost Kombiverkehr bude zodpovědná za prodejní úkoly.

Jedním z hlavních důvodů restrukturalizace je řízení vedené Úřadem EU pro hospodářskou soutěž proti Spolkové republice Německo pro protiprávní státní podporu. Toto řízení probíhá od 31. ledna 2022. Pozornost je zaměřena mimo jiné na dohodu o převodu zisku mezi DB a DB Cargo, kterou DB od roku 2012 kompenzuje ztráty DB Cargo. Podle vedení DB Cargo bylo v důsledku řízení nutné, aby se DB Cargo ocitlo "ve střednědobém horizontu" v černých číslech. Společnost neposkytla žádné informace o tom, co to znamená přesnější střednědobý horizont; DB Cargo však za současných podmínek "není konkurenceschopné". Pokud se krok do ziskové zóny nepodaří, hrozí rozštěpení, jako v případě Fret SNCF, dceřiné společnosti francouzských státních drah pro nákladní železnici. Aby se takovému scénáři zabránilo, je třeba znatelně zvýšit produktivitu. Doposud byla společnost DB Cargo nucena nasazovat na dlouhé vzdálenosti více strojvůdců než její konkurenti, protože dohody s odbory EVG a GDL stanoví odpovídající časy směn. Na druhou stranu dvě dceřiné společnosti DB Cargo, MEG a RBH Logistics, jsou flexibilnější, pokud jde o plánování strojvedoucích, a vyžadují mnohem méně zaměstnanců na přepravu. V případě dvou dceřiných společností DB Cargo se platba provádí v souladu s kolektivní smlouvou pro železářský

a ocelářský průmysl a chemický průmysl. Mzdy strojířů jsou tak vyšší než u DB Cargo. Díky výrazně vyšší flexibilitě by však společnosti mohly přepravovat efektivněji. DB Cargo se chce také stát menšími obchodními jednotkami v oblasti přepravy jednotlivých vozových zásilek a ucelené vlakové dopravy. Budou zde například samostatné týmy pro ocelářský, automobilový, sypký a kapalný materiál, řešení pro celozbožové zásilky a spotřební zboží. Podle vrcholového vedení DB Cargo mají "převzít odpovědnost od A do Z".

Podnikové rady DB Cargo a jejich dceřiných společností reagovaly na plány ostrou kritikou. Ve společném dopise zaměstnancům se uvádí, že plány by zajistily "masivní snížení výroby i administrativních režijních nákladů", pokud jde o zaměstnance. To by se jen v segmentu CT týkalo více než 1 500 pracovních míst. Podnikové rady předložily "komplexní alternativní koncepci". Představenstvo společnosti DB Cargo to však odmítlo, aniž by podrobně prověřilo spolehlivé klíčové údaje. Z tohoto důvodu by akcionáři dceřiných společností – včetně společností MEG a RBH Logistics – stejně jako DB Cargo měli odmítnout plány na přemístění KD do společností MEG/TFG a RBH/Kombiverkehr kvůli nevyčíslitelným rizikům. Odbory obviňují představenstvo DB Cargo, že nemá jasnou a přesvědčivou strategii do budoucna a není schopno se se situací vyrovnat. V letáku železničního a dopravního odborového svazu EVG určeném jeho členům se dále uvádí, že zástupci společnosti mají zbraň u hrudi a že by měla být odejita i dozorčí rada. "Máme plné zuby nic netušícího managementu, který hraje ruskou ruletu se zaměstnanci a budoucností DB Cargo," uvedli rozzlobeně zástupci odborů. "Nesmíme dopustit, aby tento přístup vytvořil precedens. Jsme naštvaní a budeme se bránit," oznámila EVG.



## SSL Express 22-02-2024 MSC se blíží k milníku v podílu na trhu

Společnost Mediterranean Shipping Co (MSC) založená panem Gianluigi Apontem stojí na prahu dalšího mezníku růstu, kterým se má stát prvním rejdařem s 20% podílem na celosvětovém trhu od chvíle, kdy společnost Maersk na několik měsíců na začátku roku 2018 dočasně dosáhla podobné mety.

MSC a Maersk se příští rok rozloučí po svém 10letém partnerství v dohodě o sdílení plavidel 2M. Tyto dvě společnosti byly v posledních letech na velmi odlišných cestách růstu, přičemž MSC nashromáždila historicky vysoké množství tonáže jak na trhu novostaveb, tak na trhu ojetin, zatímco Maersk prosazoval svou takzvanou strategii logistických integrátorů a udržoval si své potřeby ve velikosti flotily v rozsahu 4 m až 4,4 m TEU. MSC se mezitím stal prvním rejdařem v historii, který letos prolomí hranici 6 m TEU. Podíl MSC na globálním trhu dnes podle údajů společnosti Alphaliner tak činí 19,9 %. Zatímco MSC vytvořilo dostatek kritického množství, aby mohlo od příštího roku fungovat samostatně, Maersk oslovil Hapag-Lloyd, aby vytvořili spolupráci v Gemini Cooperation, která bude oficiálně zahájena v únoru 2025.

Bylo to v lednu 2022, kdy společnost MSC překonala čtvrtstoletí trvající pozici společnosti Maersk na vrcholu globálního žebříčku sledovaných společností Alphaliner. Když ale vezmeme v úvahu knihy objednávek, i francouzský CMA CGM je nyní větší než Maersk. „Ačkoli absolutní měřítko je jedna věc, tempo, kterým společnost MSC přeskočila Maersk v pohybu vpřed, je velkolepé,“ komentoval Peter Sand, hlavní analytik společnosti Xeneta, platformy pro nákladní dopravu. „Co je možná nejdůležitější v tomto kontextu je, že MSC dosáhlo této velikosti výhradně organickým růstem. Všechny ostatní hlavní globální kontejnerové linky dosáhly svého rozsahu prostřednictvím akvizic.“

"Toto je známkou toho, že švýcarský dopravce pravděpodobně ještě neskončil se svou cestou růstu," řekl dnes Splash Lars Jensen, zakladatel konzultantů Vespucci Maritime. Kromě své nákladní divize je MSC třetí největší výletní společností na světě.



## SSL Express 22-02-2024 Námořní doprava v roce Draka

Rok draka, nejpříznivějšího ze zvířat v čínském zvěrokruhu, je za námi. Co má pro lodní podnikání připraven následující rok?

Generální ředitel společnosti Maritime je zpět s jedinečným ročním výhledem, který sleduje vyhlídky hlavních odvětví lodní dopravy, stejně jako hluboké ponory do čínské ekonomiky, financování lodí a řízení lodí. Studie také obsahuje hloubkový pohled na to, co může námořní doprava očekávat z hlediska zelených a digitálních technologií, přičemž více než 300 nejslavnějších jmen v tomto odvětví se zúčastnilo průzkumu, aby vytvořili pronikavou, nutnou přečtenou sadu c-suite lodní dopravy, která činí velká investiční rozhodnutí během následujících 12 měsíců.

Húsíové zatím ušetřili konečný výsledek přepravy kontejnerů. V tom, co mělo být annus horribilis pro kontejnerovou dopravu s více než jednou novostavbou dodávanou každý den v roce 2024, se spektrum nadměrné kapacity omezilo díky uzavření Rudého moře. Žádný sektor nereagoval rychleji – a masověji – než kontejnerová doprava, když explodovala krize lodní dopravy v Rudém moři a přibližně 90 % veškeré tonáže na asijsko-evropské obchodní trase bylo rychle přesunuto na delší trasu kolem jižní Afriky. Clarksons Securities věří, že pokračující narušení Rudého moře by mohlo být „změnou hry“ pro kontejnerovou dopravu, pokud jde o rozmístění nových plavidel. S průměrným nárůstem cesty o 9 % Clarkson uvedl: „Pokud bude tento trend pokračovat, má potenciál absorbovat všechny novostavby plánované k dodání v roce 2024, což by znamenalo pro toto odvětví zásadní změnu.“

Krize v Rudém moři poslala sazby za námořní přepravu přes střechu na maxima, která v historii kromě let pandemie nebyla vidět. Již nyní se však objevují známky toho, že byl překročen bod zvratu. Emily Stausbøll, tržní analytička společnosti Xeneta, k tomu říká: „Na rozdíl od doby covid-19, kdy narušení pokračovalo ve způsobování zmatku, přepravci a dopravci nyní vědí, s čím mají co do činění, pokud jde o lodě přesměrované kolem Afriky, aby se vyhnuly Suezskému průplavu. Sazby jsou stále zvýšené, takže dopad této krize ještě zdaleka neskončil – a situace se stále může kdykoli změnit – ale možná se nějaké zdání pořádku podařilo obnovit.“ Útoky Houthiů na lodní dopravu v Rudém moři by se mohly snadno ukázat jako přechodné, čehož se Maersk dotkl ve svých celoročních výdělčích vydaných v únoru, kdy se dánské navrhované sazby za přepravu dopravců vrátí na úroveň před narušením, protože rekordní dodávky nových plavidel pronikají do služby, i když problémy s Rudým mořem budou přetrvávat po celý rok.

Vyhýbání se Rudému moři pravděpodobně pohltní dalších 5 % celosvětové přepravní kapacity, více či méně, podle HSBC. Je však důležité mít na paměti, že využití se loni podle odhadů DNB Markets pohybovalo kolem 70 %. To je výrazně pod úrovní v posledních letech, která trvale přesahovalo 80 %. Maersk tedy očekává, že celosvětové objemy kontejnerů porostou v roce 2024 o 2,5 % až 4,5 %. Podle DNB však do moří vstoupí nová kontejnerová kapacita, která se rovná přibližně 11 % současné flotily. Generální ředitel Maersk Vincent Clerc řekl, že nadměrná nabídka přepravní kapacity nakonec povede k tlaku na cenu a ovlivní výsledky firmy. Maersk bagatelizoval dopad událostí na Blízkém východě: navzdory podpoře krize v Rudém moři bylo na trh dodáno přibližně dvakrát tolik nových plavidel ve srovnání s dodatečnou kapacitou potřebnou k odeslání lodí okolo Afriky. V roce 2023 dodaly loděnice 350 nových kontejnerových lodí o celkové kapacitě 2,2 m TEU, čímž překonaly předchozí rekord z roku 2015, kdy bylo dodáno 1,7 m TEU. Rekord z roku 2023 bude pravděpodobně letos výrazně překonán. „Ačkoli majitelé i provozovatelé liniových lodí v současné době těží z nepravidelných událostí na trhu mimo Rudé moře a také Panamský průplav, může být rozumné pamatovat na očekávaných 3,1 m TEU v extra kapacitě doručených v roce 2024, přičemž v prvním čtvrtletí bude k dispozici přibližně 140 plavidel,“ poznamenali analytici makléřů Braemar, téma, které následně převzal Niels Rasmussen, hlavní lodní analytik společnosti BIMCO.

„V roce 2024 je naplánováno dodání 478 kontejnerových lodí s kapacitou 3,1 m TEU, což překoná rekord z roku 2023 o 41 %. Očekává se proto, že kapacita kontejnerové flotily vzroste v roce 2024 o dalších 10 %,“ řekl Rasmussen. Extrapolace dat BIMCO ukazuje, že 1,31 nových boxship lodí je dodáno každý den, každý den v tomto roce. BIMCO sice očekává, že se recyklace lodí v roce 2024 zvýší, ale flotila by se stále mohla rozrůst o téměř 2,8 milionu TEU, čímž do konce roku 2024 poprvé v historii překročí 30 milionů TEU. Zatímco BIMCO předpovídá, že kapacita kontejnerové flotily letos vzroste o 10 %, IMO varovala, že může nastat to, že obchody s kontejnery porostou výrazně pomaleji, což v roce 2024 zvýší poptávku po kapacitě lodí pouze o 3–4 %. Mezitím se průměrná rychlost plavby kontejnerových lodí snížila ze 14,3 uzlů v roce 2022 na 13,9 uzlů v roce 2023 a podle Rasmussena by mohla v roce 2024 ještě klesnout.

### **SSL Express 23-02-2024 HHLA za rok 2023 hlásí pokles, ale ve srovnání s jinými NWC je na tom nejlíp**

Společnost Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) vykázala za poslední rok výrazný propad zisku. Podle předběžných, neauditovaných údajů klesly tržby společnosti v roce 2023 meziročně o 8,3 procenta na 1,4 miliardy eur. Zisk před úroky a zdaněním (EBIT) zaostal za odhadem a klesl na polovinu na 109 milionů eur (2022: 220 milionů eur). Podle generální ředitelky skupiny Angely Titzrath jsou důvodem poklesu válka na Ukrajině, geopolitické napětí, vysoká inflace a vyšší úrokové sazby, které by zatížily globální ekonomiku a hospodářský rozvoj.

Celkově má HHLA přebytek ve výši 20 milionů EUR ve srovnání s přibližně 93 miliony EUR v předchozím roce. Více než polovinu z toho připadá na divizi Real Estate, která spravuje Speicherstadt a další komerční oblasti v Hamburku. Pokles je patrný zejména v obchodní jednotce Port Logistics, která zahrnuje manipulaci s kontejnery a jejich přepravu. Přebytek činil pouze 9 milionů EUR (předchozí rok: 82 milionů EUR).

Ve druhé polovině roku se však společnosti HHLA podařilo propustnost kontejnerů poněkud stabilizovat. Poté, co její tři hamburské terminály ztratily v první polovině roku 2023 12,7 procenta objemu kontejnerů, činí pokles za celý rok pouze 6,3 procenta. V důsledku toho bylo v roce 2023 na hamburských terminálech HHLA odbaveno přibližně 5,7 milionu TEU. Pokud se započítají mezinárodní terminály v Oděse, Terstu a Muuze, bylo v loňském roce odbaveno 5,9 milionu TEU, což je o 7,5 procenta méně než v předchozím roce. Společnost také vykázala ztrátu objemu ve výši 5,4 procenta na 1,6 milionu TEU v intermodálním sektoru. HHLA představí svou výroční zprávu a konečná čísla za rok 2023 za čtyři týdny.

Navzdory ztrátám objemu v propustnosti kontejnerů je Hamburk v porovnání s konkurenčními přístavy v North Range v poměrně dobré pozici, pokud jde o čísla. I když údaje za celý region budou zveřejněny až příští týden, údaje ze tří terminálů HHLA v hanzovním městě jsou již nyní důležitým ukazatelem. Ve srovnání se svými konkurenty v oblasti NWC je Hamburk jedním z uzlů, které ztratily nejmenší objem kontejnerů v procentuálním vyjádření. Rotterdam v úterý ohlásil pokles o 7 procent na 13,4 milionu TEU, zatímco Antverpy-Bruggy ztratily 7,2 procenta na 12,5 milionu TEU. Ve Wilhelmshavenu znamená dobrých 531 000 TEU pro rok 2023 pokles o 22 procent a francouzské přístavní sdružení Haropa (Le Havre/Rouen/Paříž) ztratilo 15 procent a dosáhlo 2,6 milionu TEU. V brémských přístavech se očekává propustnost kolem 4 milionů TEU, což představuje pokles přibližně o 9 procent.

## **SSL Express 23-02-2024 Rotterdam ztrácí objemy, ale rozšiřuje přístav**

Současné obtížné tržní prostředí má dopad i na největší evropský přístav. Rotterdam hlásí pokles téměř ve všech segmentech nákladní dopravy. Přesto se i letos mají do infrastruktury investovat miliony. Přístavní správa zároveň volá po větší vládní podpoře.

Politické napětí, inflace a nízký hospodářský růst se nezastaví v největším evropském přístavu. Správa přístavu Rotterdam v úterý podle očekávání oznámila pokles celkové propustnosti i obratu kontejnerů. V loňském roce prošlo nábřežími nizozemského přístavu 438,8 milionu tun zboží přepravovaného po moři. To je přibližně o 6 procent méně než v předchozím roce. Propustnost kontejnerů klesla o 7 procent na 13,4 milionu TEU. Správa rotterdamského přístavu uvádí jako důvod tohoto vývoje nižší poptávku a produkci v Evropě a také ztrátu objemu z Ruska v důsledku probíhajících sankcí proti zemi. Mimo jiné se však zvýšily objemy LNG (plus 3,7 procenta) a agribulk (plus 31,3 procenta). Navzdory ztrátě objemu zvýšila přístavní správa svůj obrat o téměř 2 procenta ve srovnání s rokem 2022 na 841,5 milionu eur. Kvůli vyšším mzdovým a provozním nákladům a jednorázovým odpisům byl čistý zisk o dobrých 5 procent nižší na 233,5 milionu eur.

V loňském roce přístavní správa zvýšila investice do opatření v oblasti infrastruktury o téměř 15 procent ve srovnání s rokem 2022 na necelých 300 milionů eur. Patří mezi ně výstavba nových přístavišť pro kontejnerové terminály (72,9 mil. eur) a rekultivace pozemků v Prinses Alexiahaven (23,1 mil. eur) – oba projekty mají být dokončeny v průběhu letošního roku. Provozovatelé kontejnerových terminálů APM Terminals a Rotterdam World Gateway oznámili rozšíření svých zařízení v loňském roce a hodlají postupně navýšit kapacitu o 2 miliony TEU, respektive 1,8 milionu TEU. Nově získaná oblast v Prinses Alexiahaven bude domovem biorafinérie a společností v oblasti oběhového hospodářství. Pro letošní rok plánuje vláda investovat 275 až 325 milionů eur, uvedla mluvčí (na žádost DVZ).

Podobně jako v přístavech Dolního Saska je i v Rotterdamu patrná změna v nakládání s energetickými produkty. Zatímco propustnost ropných produktů (minus 6,5 procenta) a uhlí (minus 20,3 procenta) klesla, objem LNG loni vzrostl o téměř 4 procenta na 11,9 milionu tun. Transformace energetiky hraje klíčovou úlohu pro největší evropský přístav, který se již mnoho let vyznačuje překládkou fosilních paliv a těží z toho. Na konci loňského roku bylo například rozhodnuto o investici do projektu Porthos, který má zachycovat CO<sub>2</sub> z průmyslu, vázat ho v přístavu a přepravovat ho potrubím do prázdných plynových polí, která se již nepoužívají. Celková investice: přibližně 1,3 miliardy eur. V průběhu příštího roku by měl být k síti připojen také první ze čtyř vodíkových elektrolyzérů, které jsou v současné době ve výstavbě na ústí řeky Maasvlakte. Za tímto účelem byla na konci loňského roku zahájena také výstavba národní vodíkové sítě v rotterdamském přístavu.

Od budoucí nizozemské vlády, která po volbách na konci listopadu 2023 ještě nebyla vytvořena, požaduje rotterdamský přístavní úřad "vhodnou prioritu" pro otázky týkající se centra a podpůrná státní opatření. To je jediný způsob, jak může přístav dále rozšiřovat svou pozici v mezinárodních dopravních řetězcích, významně přispívat k dosažení národních a evropských klimatických cílů a posilovat strategickou autonomii Evropy, uvádí se v tiskové zprávě. Boudewijn Siemons, nový generální ředitel rotterdamského přístavu, uvedl: "Jsme velmi znepokojeni zhoršováním investičního klimatu a konkurenceschopnosti průmyslu v Nizozemsku. Aby vláda udržela krok s transformací energetiky a zdrojů, bude muset činit obtížná rozhodnutí. Společnosti musí vědět, jak na tom jsou, a Nizozemsko se musí znovu stát místem pro inovativní a udržitelnou chemii."



Přístavní správa je již téměř 20 let organizována jako akciová společnost a má dva akcionáře: město Rotterdam se 70,2 procenty a nizozemský stát.

## ✈️📊🇩🇪 SSL Express 23-02-2024 Vítězové a poražení leteckého nákladního roku 2023

V roce 1 po covidu je jasné, jak daleko je německá letecká přeprava od úrovně objemu před pandemií. V letech 2022 a 2021 byl vývoj, který byl patrný již v předchozích letech, více než kompenzován vysokou úrovní sazeb. Nyní jsou však účastníci trhu tvrdě zasaženi. Celkově vzato nebyl rok 2023 pro leteckou přepravu dobrým rokem. Podle IATA výkonnost letecké nákladní dopravy v mezinárodní dopravě stále nedosáhla úrovně před pandemií, a činí minus 3,8 procenta ve srovnání s rokem 2019; Rok byl obzvláště slabý v evropském dopravním regionu.

Zde se přepravní výkonnost leteckých přepravních společností ve srovnání s rokem 2019 snížila až o 13,1 procenta, což je mnohem výrazněji než v ostatních pěti regionech světa. Podle Baltic Airfreight Index navíc sazby v průběhu roku 2023 klesly v celosvětovém průměru téměř o třetinu. Důvodem byla slabá poptávka v kombinaci s přebytkem kapacity. Přispělo k tomu osobní letectví, které se vrátilo téměř na úroveň roku 2019 se svou sdílenou kapacitou, a také novostavbami dodávanými výrobci letadel. Ty si ve velkém měřítku objednávaly letecké přepravní společnosti v letech s vysokými příjmy. Jak ale probíhal rok pro 10 největších leteckých speditérů a leteckých společností působících na německém trhu? Která ze společností překonala propad objemů související s pandemií a kdo nejlépe využil otřesů k získání podílu na trhu?

Senator International Spedition, která po integraci společností Maersk v únoru 2023 sice zmizela z trhu, ale je stále řízena účetním systémem IATA CASS za poslední rok pod bývalou značkou, je jasným vítězem mezi speditéry na německém trhu letecké nákladní dopravy z hlediska rozvoje nákladní dopravy. Jedná se o výsledek vyhodnocení neveřejných dat CASS (DVZ má k dispozici). Například Senator/Maersk zvýšil svůj objem o přibližně 71,5 procenta ve srovnání s rokem 2022 na 31 200 tun a má podíl na trhu 2,7 procenta. Tímto výsledkem se speditér dostává v top 10 německých leteckých speditérů na 6. místo. Společnost Kühne + Nagel (objem: přibližně 161 100 tun, podíl na trhu: 13,7 %) zůstal jedničkou i v roce 2023, ale neúměrně ztratil přibližně 20 % objemu s celkovým trhem, který se ve srovnání s rokem 2022 zmenšil přibližně o 10,4 %. To staví KN jen mírně před Schenker (přibližně 155 000 tun; 13,2 procenta); na třetím místě s výrazným odskokem následuje DHL Global Forwarding (přibližně 85 600 tun; 7,3 procenta). Se současným podílem 4,7 procenta má čtvrtá DSV jen o něco větší podíl na trhu než Panalpina Welttransport (Německo) v roce 2019 před převzetím. Před integrací švýcarského speditéra měla společnost DSV podíl na trhu přibližně 3,4 procenta a Panalpina přibližně 4,6 procenta.

Mezi dopravci dominuje výkonnost Lufthansy Cargo v roce 2023 trhu jasněji než v posledních letech. Přestože nákladní letecká společnost v roce 2023 ztratila přibližně 4,6 procenta objemu ve srovnání s rokem 2022 s tonáží kolem 248 600 tun, zůstane hluboko pod průměrem odvětví 10,4 procenta a má podíl na trhu přibližně 21,2 procenta. Její rival Cargolux, který se v posledních letech propracovává na německou špičku, přitom ztratil přibližně 115 000 tun, což je výrazně nadprůměrných 20,2 procenta nákladu, a jeho podíl na trhu činí pouhých 9,8 procenta. Na třetím místě následuje Qatar Airways (přibližně 77 100 tun; pokles o 10,9 procenta, podíl na trhu: 6,6 procenta) před Air France. Kromě Cargoluxu jsou mezi leteckými společnostmi na německém trhu s velkými ztrátami Turkish Cargo (přibližně 35 900 tun, 10. místo) se ztrátou nákladu 22 procent a China Southern Airlines (přibližně 44 400 tun, 8. místo) s minus 20,5 procenta. Zejména pro společnost Cargolux jsou výsledky v roce 2023 jasným znamením, že jednorázové efekty, které

existovaly v důsledku nedostatku kapacit během pandemie, byly odstraněny. Tržní podíl lucemburského dopravce činil v roce 2020 stále 12,75 procenta; navzdory své nyní nízké tržní váze je Cargolux přibližně o 1,5 procentního bodu nad úrovní roku 2019. Jako vítězové se mohou cítit Air France Cargo (nárůst o 2,7 % ve srovnání s rokem 2022, 64 700 tun) a KLM Cargo (nárůst o 3,6 %, 46 000 tun), které jsou propojeny společným podnikem, ale CASS je vykazuje samostatně. Dopravcem, který se v roce 2023 nejjasněji postavil proti celkovému vývoji trhu v německé letecké nákladní dopravě, je však letecká společnost DHL European Air Transport Leipzig (EAT). S objemem kolem 39 000 tun dosáhl dopravce růstu o 6,4 procenta.

Pokud existuje nějaké nákladní letiště, které může pozitivně hodnotit rok 2023, je to letiště v Mnichově. Lokalita je na 4. místě v žebříčku německých hubů a podle údajů Svazu německých letišť (ADV) jako jediná v roce 2023 zaznamenala nárůst nákladu (plus 5,2 procenta) oproti roku 2022 s objemem 289 000 tun. Frankfurt (1,93 milionu tun, pokles o 3,9 procenta) zůstal jedničkou v Evropě s nejslabším výsledkem za poslední roky; Lipsko/Halle (1,39 milionu, minus 7,7 procenta) prudce kleslo, stejně jako Kolín nad Rýnem/Bonn (0,87 milionu tun, minus 10,3 procenta). Nákladní letiště Hahn zaznamenalo masivní pokles o 31,9 procenta na 0,15 milionu tun.

## **SSL Express 23-02-2024 Němci nevědí, co chtějí - ale nechtějí rozšíření Tesly v Braniborsku**

Občané Grünheide odmítli plány Tesly na rozšíření areálu továrny mimo jiné o nákladní nádraží. Nyní je na Tesle a zástupcích komunity, aby konflikt vyřešili. Po "ne" obyvatel Grünheide plánovanému rozšíření továrny výrobce elektromobilů Tesla hledají politici, ministerstva a iniciativy řešení sporu o plán rozvoje. Středeční výzvy byly adresovány jak výrobcům elektromobilů, tak zastupitelům obcí, kteří o rozšíření ještě musí hlasovat. Odpůrci rozšíření areálu továrny však vyzvali k hlasování proti plánům na rozšíření. Automobilka plány na rozšíření závodu hájila, zároveň ale spoléhá na spolupráci.

Braniborský premiér Dietmar Woidke (SPD) vyzval Teslu, aby ustoupila poté, co Grünheidané hlasovali proti plánovanému rozšíření továrny. "Občané uplatnili své demokratické právo. Nyní je na Tesle a obci Grünheide, aby vyhodnotily indikace a obavy a reagovaly na ně," řekl Woidke v Postupimi. Vyzval také k větší komunikaci: "Je důležité, aby Tesla komunikovala s veřejností intenzivněji a transparentněji." Ministerstvo infrastruktury předpokládá, že existují možná řešení pro odpůrce i zastánce plánu rozvoje. Cílem je přesunout velkou část kamionové dopravy na železnici a obecně rozšířit infrastrukturu kolem továrny. Tesla chce na zhruba 170 hektarech vedle areálu továrny postavit nákladové nádraží, sklady a firemní školku. Za tímto účelem má být vykáceno více než 100 hektarů lesa. Plán ale musí ještě schválit zastupitelé obce Grünheide – hlasování obyvatel pro ně není závazné, ale je považováno za důležitý milník. Starosta Arne Christiani řekl v televizi rbb-inforadio: "Jsem našťvaný, že nebylo možné lidem ukázat, že velmi důležité infrastrukturní projekty, jako je nová státní silnice L 386 nebo nádražní areál, jsou součástí tohoto rozvojového plánu," řekl nestraničský politik v rbb Inforadio. Pro novou stanici, se kterou se počítá s koncem roku 2026, v současné době neexistuje žádné spojení ani zázemí. Obec by musela najít řešení pro tyto části územního plánu. V anketě mezi občany hlasovaly proti plánům na rozšíření přibližně dvě třetiny respondentů. Zástupce občanské aliance a místní radní Thomas Wötzel řekl, že více prostoru by měla zabrat Tesla pouze v případě, že nebudou jiné možnosti. "Je toho hodně, co můžete udělat, abyste zmenšili prostor." Poslankyně zemského parlamentu za AfD Kathleen Muxelová, která je také městskou zastupitelkou v Grünheide, požaduje, aby se územní plán "určitě musel změnit," řekla.

Parlamentní skupina Zelených v zemském sněmu požadovala, aby byl nyní společně s Teslou vypracován plán B. Společnost na to musí být připravena. S ohledem na výsledek hlasování vyzval vůdce parlamentní skupiny Levicové strany Sebastian Walter ke změně kurzu státní vlády při jednání s generálním ředitelem Tesly Elonem Muskem a hovořil o "gigantomaniackých fantaziích o expanzi na úkor vody, lesů, lidí a životního prostředí". Kritici Teslových expanzních plánů považují hlasování za vítězství ochrany přírody a demokracie. Volební účast přes 70 procent ukazuje, že toto téma je politicky výbušné a velmi kontroverzní a že komunita je od nástupu Elona Muska hluboce rozdělená, vysvětlil šéf Ekologické demokratické strany (ÖDP) v Braniborsku Thomas Löb. Zastupitelé by měli o územním plánu hlasovat na příštím zasedání 14. března a neodkládat rozhodnutí na "příznivější" dobu po komunálních a zemských volbách.

P.S. No tak ty ekologické kraksny necháme vyrobit v Číně a do našich krásných lesů, vod a strání budeme vyrážet bez zbytečných politických střetů

### **SSL Express 23-02-2024 Tyrolsko a Jižní Tyrolsko se spojily v brennerském sporu i po italské žalobě**

Sousedící země spoléhají na rozhovory o alpské dopravě a nadále navrhují digitální řízení dopravy. Potvrdili to po jednání hejtmani Jižního Tyrolska a Tyrolska Arno Kompatscher a Anton Mattle. Regiony Tirol a Jižní Tyrolsko pokračují ve společných cílech pro zlepšení nákladní dopravy v alpské dopravě. Kompatscher a Mattle se shodují na tom, že žaloba na úrovni EU nepovede k žádnému zlepšení situace cestujících na brennerské trase, uvádí se v prohlášení jihotyrolské vlády. Hejtmani spolkových zemí reagovali na dopis italského ministra pro evropské záležitosti Raffaela Fitta adresovaný Evropské komisi, v němž zahájil řízení proti dopravním omezením na rakouské straně.

Kompatscher na druhé straně volá po rychlejší řešení: "Nemůžeme si dovolit odkládat problém tranzitu do doby, než soud v určitém okamžiku rozhodne." Stávající infrastruktura zjevně dosáhla svého kapacitního limitu. Dotčené regiony již dávno předložily návrhy, jako je variabilní model mýtného a digitální řízení dopravy, na kterých je třeba dále pracovat. Jeho tyrolský protějšek Mattle vyloučil úplný odklon od tyrolských protitransitních opatření a vyzval k novému přístupu ke snížení tranzitní zátěže.

Kufsteinskou deklarací z dubna 2023 se Bavorsko, Jižní Tyrolsko a Tyrolsko dohodly na vývoji systému provozních časů pro řízení dopravy. To je nyní v pokročilém stádiu, ale nelze to zavést bez třístranné dohody mezi Německem, Rakouskem a Itálií. Mattle a Kompatscher vyzvali národní státy, aby našly cestu k jednacímu stolu.

