

# SSL EXPRES

## 26.02. – 01.03.2024

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



### SSL Express 26-02-2024 Každý, kdo ignoruje Temu, ignoruje své zákazníky

Noví hráči z Číny otřásají evropským trhem elektronického obchodování. Vyniká zejména Temu. Kritika je skutečně na místě. Ale doufat v tvrdší přístup politiků by bylo nedbalé.

Nové, silné, finančně silné a extrémně datové společnosti z Číny stále více mění evropský trh elektronického obchodování. Zejména společnost Temu nastavuje nové standardy, pokud jde o základní mechanismy výběru v online maloobchodě: nízké ceny, naprosté pohodlí při objednávkovém procesu a vysoká relevance pro zákazníky prostřednictvím přidané hodnoty a odměn. Zároveň se množí zprávy o nedostacích v kvalitě, shromažďování kritických dat, možných výhodách vyplývajících ze Světové poštovní smlouvy, daňových podvodech a přetížených celních úřadech na evropských letištích určení. Je nutné kritizovat praktiky těchto obchodníků a volat po změnách dovozních a celních zákonů. Pouhé přizpůsobení zákonů však pravděpodobně nezajde dostatečně daleko. Zákony jsou účinné pouze tehdy, je-li výkonná moc technicky i lidsky schopna jejich dodržování komplexně kontrolovat. V současné době navíc není jasné, do jaké míry budou poskytovatelé platform ovlivněni novými předpisy, jako je plánovaná směrnice EU o dodavatelském řetězci.

Bez ohledu na sílící kritiku je třeba uznat, že čínské nákupní aplikace svými nabídkami spotřebitele evidentně přesvědčují nebo oslovují. 320 milionů stažení aplikace Temu po celém světě v roce 2023 a pravděpodobně více než 200 milionů očekávaných dodávek Temu jen v Německu v tomto roce ukazuje, že extrémní marketingová opatření nabývají účinnosti. Ve vztahu k celému trhu e-commerce to zatím není relevantní velikost, ale tempa růstu jsou enormní. Naznačují, že Temu by se mohl stát novou těžkou vahou v globálním online obchodování. Sotva byla lepší doba pro spuštění modelu sociálního obchodu orientovaného na slevy než v dobách „třídění spotřebitelů“, kdy spotřebitelé všech generací dbají především na cenu při nakupování. Obchodní model společnosti Temu je založen na odstranění dalších úrovní obchodování a prostřednictvím platformy propojuje přibližně 100 000 čínských prodejců a výrobců přímo s globálními koncovými zákazníky. Temu je zodpovědný za marketing, dosah, technologii a logistiku více než 300 milionů dostupných položek a účtuje si za to odpovídající provize.

V mnoha distribučních centrech v Číně je zboží konsolidováno, zabaleno a připraveno k odeslání a přepraveno na cílové trhy leteckou nákladní dopravou přes regionální letiště. Odtud pokračuje do uzlů balíkových služeb, které doručují zásilky. Tento takzvaný přístup z výroby ke spotřebiteli je přirozeně spojen s delšími dodacími lhůtami a představuje slabé místo v současných logistických systémech čínských maloobchodníků. U Temu to ale vypadá, že se to v dohledné době změní. Prodejce oznámil, že letos založí vlastní platformy pro americké a evropské maloobchodníky a přesune tak plnění více do maloobchodních a prodejních regionů. Jedna věc je jistá: Temu tu zůstane. Temu není „klon přání“, který brzy zmizí z trhu. Za Temu stojí PDD, extrémně finančně silná skupina sociálních médií s velmi ambiciózními a vážnými cíli. Každý, kdo ignoruje takového konkurenta, ignoruje své zákazníky. Bylo by také nedbalé doufat, že nové aktéry

v úspěchu zpomalí přísnější zákony nebo intenzivnější kontroly. Evropští online prodejci by si spíše měli položit otázku, co dělají noví konkurenti jinak – možná lépe – a kde jsou zranitelní.

## SSL Express 26-02-2024 XBus vs. Tyn-e: Který z nich je plagiát?

ElectricBrands se chce dostat z bankrotu a oznamuje uvedení XBus S na trh. Obvinění z plagiátorství ze strany Tyn-e ale zpomaluje hledání investorů. Ale které vozidlo je originál? Vývojář TYN-e z Waiblingenu v Bádensku-Württembersku chce podle švábské společnosti žalovat svého konkurenta ElectricBrands. Start-up z Eppertshausenu v Hesensku je obviněn z porušení zákona o designu (DesignG) – který je i dnes často označován jako patent na design. Jádrem sváru je XBus S, který spadá do EC třídy vozidel L7e. Ikonická přední strana XBUS byla v září 2019 přihlášená jako design k Německému úřadu pro ochranné známky a patenty. Designový patent pro TYN-e však odkazuje pouze na název značky a logo TYN-e „a v žádném případě na charakteristický tvar a designový jazyk,“ říká ElectricBrands. Vozidlo Tyn-e navíc není transportérem L7e, ale podle zpátečního vozu z Eppertshausenu spadá do třídy N1.

Tyn-e to nenechá jen tak: vzápětí následuje společné prohlášení společnosti Waiblingen a managementu Shandong Horche Intelligent Automobile z Číny. Jinými slovy, společnost, o které ElectricBrands říká, že by si chtěla nechat vyrábět XBus S. „Práva k designu pro vozidla TYN-e představená v Evropě patří společnosti Shandong Horche Intelligent Automobile. Tato práva na design byla převedena na TYN-e pro Evropu bez omezení pro celou rodinu vozidel TYN-e.“ V důsledku toho jsou na červen 2024 plánovány také první dodávky modelové řady TX. Německo-čínské partnerství by mělo jít ještě dále: obě společnosti chtějí v budoucnu působit ve Waiblingenu jako technologická a vývojová společnost Horche TYN-e a jako Horche TYN-e Technology & Development.

Je pravda, že předchozí modely Tyn-e TX1, TX2 a TX7 byly homologovány podle normy vozidla N1. Shandong Horche a Weber Mobility / TYN-e spolupracují podle Waiblingen od září 2021. Technici a inženýři Weber Holding homologovali stávající vozidlo Horche podle evropské normy pro vozidla N1. První výpočty a plány pro vozidlo L7e byly projednány s výrobním partnerem Shandong Horche v Číně již v květnu 2022.

Začátkem února podala společnost ElectricBrands u okresního soudu v Darmstadtu insolvenční návrh a zároveň oznámila uvedení lehkého elektrického užitkového vozu na trh. Aby byla zajištěna další existence společnosti, jsou zapotřebí nové investorské peníze. Jinak hrozí, že koncem března bude zahájeno insolvenční řízení. Vozidla měla skutečně sjet z montážní linky továrny VDL Nedcar v Bornu, smluvního výrobce z Nizozemska. A to „velký“ XBus, který společnost představila na IAA Transportation 2022. Jako takřikajíc malý bratříček byl XBus S k vidění také na veletrhu v Hannoveru. To má ve skutečnosti přijít na trh a zachránit ElectricBrands před insolvencí. To, co se má jmenovat XBus S, ale podle Tyn-eova názoru najednou vypadá úplně jinak než vozidlo, které ElectricBrands odhalilo na IAA v Hannoveru. Elektrický minivan najednou vypadá velmi podobně jako TYN-e TX2 od švábského konkurenta. Pro výkonného ředitele TYN-e Markuse Grafa jde o „zásadní porušení designu a práv“. XBus S není nic jiného než zkrácená verze Tyn-e TX2 se skříňovou nástavbou. Za Tyn-e stojí automobilový dodavatel Albert Weber International a Share X Mobility. Jedná se o start-up pro řešení mobility, který zase nepřímo patří vydavateli novin Waiblingen. Tamní předseda dozorčí rady Ullrich Villinger už myslí na zítřejší doručování novin.

## 🔍↔ SSL Express 26-02-2024 Jak válka na Ukrajině změnila globální dopravní toky

V sobotu uplynuly dva roky od rozsáhlé invaze na Ukrajinu, války, která dramaticky změnila světovou námořní mapu, podle některých názorů nenávratně. Za posledních 729 dní Rusko přeměrovalo své dodávky na východ a použilo nejrůznější lodi, aby si udrželo vysoké příjmy z ropy a plynu, zatímco Ukrajina musela být velmi kreativní, aby zajistila, že se její vývoz dostane na trh. Dosud neslychané klasifikační společnosti a vlajkové státy se dostaly do popředí a promazávají Moskvě exportní kanály, protože někdejší poskytovatelé služeb se museli podřídit rostoucímu počtu sankcí.

Vezměme si například vlajku Gabonu. Měsíc před invazí měla tato africká země podle údajů společnosti Clarksons Research v rejstříku pouhých 0,8 mil. gt, přičemž toto číslo vzrostlo o 287 % na 3,1 mil. gt - rejstřík se tak stal místem, kam míří velká část stínové flotily. Podobně měsíc před invazí podle údajů společnosti Clarksons 52 % světové flotily klasifikovali členové Mezinárodní asociace klasifikačních společností, což je číslo, které se v uplynulém období snížilo o dva procentní body.

"Válka na Ukrajině přinesla zásadní proměnu obchodních tras, zejména v oblasti základních komodit, jako je uhlí a obilí. Tyto změny vedly k výraznému nárůstu poptávky po tunokilometrech, což mělo za následek pozoruhodnou změnu konfigurace globálních přepravních vzorců," řekl Galanopoulos-Jones, hlavní obsahová analytička společnosti Veson Nautical, pro Splash. Pokud se podíváme na obchodování s tankery, údaje společnosti Maritime Strategies International (MSI) ukazují, že před invazí bylo Rusko hlavním vývozcem ropy a ropných produktů do Evropy, což představovalo 2,6 milionu barelů ropy denně a 1,3 milionu barelů produktů denně. Tyto objemy se však v důsledku konfliktu prudce snížily. Nicméně značná část těchto nákladů našla alternativní destinace dále, zejména ropa přeměrovaná do Asie. Naopak Evropa byla nucena hledat alternativní zdroje, které by nahradily ztracené ruské objemy. To vedlo k diverzifikaci dodávek, kdy Evropa získává ropu a produkty od široké škály vývozců, včetně Blízkého východu, Ameriky, Afriky a Indie. V důsledku tohoto přeskupení došlo k výraznému prodloužení tunokilometrů v sektoru ropných tankerů, což pomohlo zlepšit rovnováhu na trhu. Od invaze Ruska na Ukrajinu se změnila i obchodní mapa LNG. Po zastavení dovozu ruského plynu do Evropy v důsledku invaze vedla poptávka po energii k nárůstu dovozu amerického LNG do Evropy, který vytlačil dovoz asijského LNG. To znamenalo, že po většinu roku 2021 a v první polovině roku 2022 klesal počet tunových mil přepravců LNG, přičemž Asie získávala náklad z kratších tras na Blízkém východě. Podle Kenta ze společnosti MSI se toto přeměrování nyní, v roce 2024, částečně odbouralo, protože nižší celkový evropský dovoz LNG způsobil, že objemy z USA do Asie opět vzrostly. "Ruská válka na Ukrajině a mnohostranný konflikt na Blízkém východě měly přímý dopad na loďní dopravu, což vedlo k neefektivitě a zvýšení nákladů pro vlastníky nákladu," komentoval Mark Williams, zakladatel britské poradenské společnosti Shipping Strategy. Podle Williamse je dění na Ukrajině a Blízkém východě - v kombinaci s ostřejší Čínou na scéně - jen současným ostrým koncem demontáže unipolárního světového řádu, kdy se svět vrací k něčemu, co se více podobá velmocenským hrám 19. století. "Toto je velmocenská hra 21. století zvaná geoeconomika a globální námořní obchodní systém se ocitl přímo uprostřed ní," řekl Williams. "I kdyby došlo k vyřešení konfliktu na Ukrajině ze dne na den, nepředpokládáme, že by se obchodní trasy a objemy vrátily na úroveň před invazí. Mnoho dovozců nyní hledá přátelské jurisdikce, se kterými by uzavírali obchody, aby snížili geopolitické riziko a přetrvávající nejistotu v dodavatelském řetězci," uzavřel Kent ze společnosti MSI.



## SSL Express 26-02-2024 Zájem o koupi Schenkera projevily i společnosti ze Středního Východu

Vedle DSV zájem o koupi DB Schenker údajně projevilo více než 20 zájemců, včetně několika arabských společností a fondů a soukromých kapitálových společností - ačkoli podle některých médií se seznam již zúžil na několik málo zájemců. Vedle zjevných uchazečů z řad logistických společností se podle zdrojů mezi další zájemce řadí DP World a státní fond ADQ, který v poslední době posiluje své dopravní a logistické aktivity. ADQ vlastní společnosti Etihad, Etihad Rail, Abu Dhabi Airports a AD Ports Group. Mimo SAE má údajně zájem také saúdskoarabská přepravní společnost Bahri, která má 94 lodí a logistickou divizi. Jak DP World, tak AD Ports v posledních letech posilují své podniky prostřednictvím fúzí a akvizic. Společnost AD Ports například v loňském roce uskutečnila pět fúzí a akvizic v hodnotě 2,2 miliardy AED (600 milionů USD), což je méně než 5,9 miliardy AED v roce 2022, ale většinou se zaměřuje na malé a střední akvizice. Společnost Bahri, známá také jako National Shipping Company of Saudi Arabia, se zdá být méně hladová po fúzích a akvizicích, ačkoli v roce 2022 koupila zbývajících 40 % společnosti Bahri Bolloré Logistics, čímž se její vlastnictví zvýšilo na 100 %. V loňském roce dosáhla tržeb ve výši 8,8 miliardy SAR (2,34 miliardy USD), což vedlo k čistému zisku ve výši 1,6 miliardy SAR (430 milionů USD). Dále je zde velmi ambiciózní Saúdskoarabský veřejný investiční fond, který spravuje aktiva v hodnotě přibližně 700 miliard dolarů, jež plánuje do roku 2025 navýšit na 1,07 bilionu dolarů.

Podle německého listu Handelsblatt má německá vláda určité výhrady k prodeji společnosti Schenker mimoevropským společnostem kvůli obavám o bezpečnost - ale také jí jde o velký balík hotovosti, což může nakonec rozhodnout - a očekává se, že arabský investor by mohl nabídnout nejvíce peněz. Handelsblatt dodal, že odpor vůči arabskému investorovi v německých politických stranách slábne. Za prvé, je méně pravděpodobné, že dojde k problémům s hospodářskou soutěží, a potenciálně i ke ztrátě pracovních míst, což je jedna z hlavních obav z akvizice ze strany DSV. Podle některých pozorovatelů může DSV do své nabídky přidat klauzuli omezující propouštění, ale není jisté, zda by byla vymahatelná. Podle analytiků společnosti Børsen by však dohoda znamenala pro DSV výraznou podporu, která by zvýšila hospodářský výsledek dánské spediční společnosti přibližně o 1,25 miliardy dolarů.

Z dalších potenciálních zájemců z logistické scény se předpokládá, že nabídku podala společnost Kuehne + Nagel, ale společnosti DHL a Maersk se k případné koupi staví vlažně.

## ✈️🚚🏗️ SSL Express 26-02-2024 BUD Cargo City roste díky investici Menzies

V úterý 13. února byla oficiálně otevřena přístavba Cargo City budapešťského letiště (BUD) o rozloze 10 000 metrů čtverečních, a to i díky mnohamilionové investici společnosti Menzies Aviation, předního partnera v oblasti služeb pro světová letiště a letecké společnosti. Rozšířením nejmodernějšího zařízení pro leteckou nákladní dopravu se kapacita nákladní dopravy společnosti Menzies zvýší ze 49 000 tun na 85 000 tun ročně. Nové prostory pro náklad s řízenou teplotou, živými zvířaty a cenným nákladem také umožní společnosti Menzies diverzifikovat a poskytovat svým zákazníkům ještě bezpečnější služby v oblasti manipulace s nákladem. Společnost Menzies byla jedním z prvních nájemců, kteří si pronajali prostory v BUD Cargo City při jeho otevření v roce 2019. Od té doby si nárůst objemu nákladu vyžádal modernizaci zázemí společnosti Menzies, která zahrnuje rozšíření skladu o 3 000 m<sup>2</sup>, manévrovací plochu o 1 500 m<sup>2</sup> pro nákladní automobily a pozemní podpůrné zařízení (GSE) a kancelářské a sociální prostory o rozloze 300 m<sup>2</sup>. Po rozšíření se skladové prostory, které má společnost Menzies k dispozici, zvětšily ze 4 000

m2 na 7 000 m2. Poskytovatel leteckých služeb do modernizace, která je v provozu od prosince 2023, významně investoval. Celkem společnost věnovala více než 1 milion dolarů na výstavbu samotné budovy a 6 milionů dolarů na průběžný pronájem. Slavnostního přestřižení pásky u příležitosti otevření se zúčastnili Tibor Fazekas, generální ředitel pro nákladní dopravu, a Levente Varga (manažer kvality a CEIV) ze společnosti Menzies Aviation spolu s klíčovými aktéry společnosti BUD, včetně Reného Droese, ředitele pro rozvoj a zástupce generálního ředitele, Réky Sebestyén, ředitelky pro rozvoj nemovitostí, a Józsefa Kossutha, ředitele pro nákladní dopravu.

René Droese, ředitel pro rozvoj a zástupce generálního ředitele budapešťského letiště, řekl: "Díky téměř desetileté cílevědomé práci je nyní BUD jedním z nejdynamičtějších letišť v oblasti rozvoje nákladní dopravy v regionu střední a východní Evropy. Jedním z klíčů k našemu úspěchu je soudržná cargo komunita, kterou jsme vědomě vybudovali a která nám dává možnost přemýšlet společně s našimi partnery a rozvíjet se plně v souladu s jejich potřebami. Vynikajícím příkladem této prozíravé spolupráce je nově rozšířená budova Cargo Handling Building, kterou jsme realizovali v úzké spolupráci se společností Menzies."

P.S. Örömü!



## SSL Express 27-02-2024 Konflikt mezi představenstvem a podnikovou radou DB se přiosťruje

Restrukturalizační plány DB Cargo se setkávají s rázným protestem zástupců zaměstnanců. Jörg Hensel, předseda generální a divizní podnikové rady DB Cargo, kritizoval plánovaná opatření a postup. Pro Hensela není transformace, jak se nové uspořádání zamýšlené představenstvem DB Cargo nazývá, nic jiného než plán zmenšování. Hensel zaujal stanovisko ke kritice, že podle vedení DB Cargo je pro srovnatelné jízdy potřeba podstatně více strojvedoucích než u jiné železniční společnosti. Tvrzení, že DB Cargo zaměstnává na cestu ze severního do jižního Německa až 18 strojvedoucích, zatímco konkurenční firmy si vystačí pouze se dvěma strojvedoucími, však není pravdivé.

Občas se stane, že na delší trasu jsou potřeba až čtyři strojvedoucí. „Za provoz ale nezodpovídáme my ani strojvedoucí, ale spíše vedení společnosti,“ řekl Hensel a obvinil vedení. „Udělal jsem návrhy, které mohou výrazně optimalizovat plánování. Představenstvu byla předána celá složka s neproduktivními směnami z celého Německa. Stále čekáme na změnu.“ Použití mnohem jednodušších procesů je dalším návrhem na významnou optimalizaci, který podniková rada učinila. To zahrnovalo standardizované jízdní směny – ty však společnost zatím uplatňovala jen polovičatě nebo vůbec. Hensel: „Stále je nepochopitelné, proč DB Cargo stále potřebuje sedm procesních kroků – a ne tři, které mnozí jiní používají jako standard v oboru.“ Hensel uvádí vysoké náklady na taxi jako další důkaz špatného plánování nasazení. Aby se strojvedoucí dostali do vlaku nebo domů, „byly vynaloženy obrovské sumy peněz na náklady na taxi“. „Každý rok se na to zbytečně utratí několik milionů eur,“ obviňuje nákladní železnici. Může se stát, že strojvedoucího odveze na místo odjezdu vlaku taxík, ale vlak je zrušen a strojvedoucí se vrací domů stejným taxíkem. Navzdory informacím od podnikové rady nedošlo k žádnému zlepšení úrovně nákladů na taxi ve společnosti. V regionu Duisburg/Kolín nad Rýnem vynaložil zaměstnavatel během roku náklady na taxi téměř dva miliony eur. Hensel také uvedl, že samotní strojvedoucí byli nespokojeni, protože mnozí z nich trávili více pracovní doby čekáním, překládáním a chůzí než skutečnou práci, za kterou byli placeni: řízením vlaků. „Podnikové plánování a IT DB Cargo jsou extrémně špatné,“ kritizoval. Uvědomuje si, že pro dosažení zvýšení produktivity strojvedoucích a tím i DB Cargo je nutné prodloužit jízdní dobu na lokomotivě.

Na rozdíl od toho, co se tvrdí, mnoho strojvedoucích je ve skutečnosti připraveno pracovat mnohem produktivněji. Strojvedoucí by chtěli řídit vlaky a ne postávat nebo sedět v taxících. „Prohlídky

trvající několik dní byly vždy normální," říká Hensel. „Proto je veřejné prohlášení paní Nikutty, že ostatní nákladní železnice hledí na zákazníka a ne na rozpis, opět fackou zaměstnancům DB Cargo," obvinil šéfa DB Cargo. Kritizoval také skutečnost, že pracovní místa v DB Cargo měla být zrušena a na oplátku měla být vytvořena pracovní místa v dceřiných společnostech. V příštích dvou letech podle něj MEG a RBH přijmou přes 500 strojvedoucích z otevřeného trhu práce. „Odkud se mají tito zaměstnanci vzít, když strojvedoucí byli po mnoho let jedním z nejvíce nedostatkových povolání v pracovní agentuře," zeptal se Hensel. Plány DB Cargo proto odmítají všichni zástupci zaměstnanců - jak podnikové rady DB Cargo, tak i všechny německé dceřiné společnosti a tedy i MEG a RBH. V dopise podepsaném všemi se mimo jiné uvádí, že generální ředitelka DB Cargo Sigrid Nikutta „nyní chce dále zmenšovat DB Cargo“.

Odborový svaz EVG už oznámil, že se zaměstnanci zlobí a že se budou bránit. V pátek více než 100 zaměstnanců protestovalo před centrálou DB Cargo v Mohuči a hlasitě požadovalo rezignaci představenstva. K jakým dalším akcím či úderům by tento hněv mohl vést, Hensel nechtěl komentovat. „První kolo vyjednávání se uskuteční na začátku března," řekl Hensel. Do té doby musíte počkat a uvidíte. (Jak se DVZ dozvěděl), zdá se, že rada DB Cargo poté iniciuje svolání smírčí rady. Celé řízení až do jmenování smírčí rady může trvat až tři měsíce. "Tento proces jsme nespustili my, udělal to management," řekl Hensel.

Základem restrukturalizace, ke které DB Cargo míří, jsou tzv. bílé knihy, které DB Cargo připravilo ve spolupráci s poradenskou společností Roland Berger. V loňském roce byla prezentace bílých knih několikrát oznámena a některé byly předloženy závodní radě, ale poté byly znovu aktualizovány kvůli chybám nebo vylepšením. Uplynul tak drahocenný čas. První bílá kniha podle podnikové rady počítá se snížením 1600 pracovních míst pro KV a režii. Hensel kritizoval představenstvo Cargo za to, že plně nepředložilo plány restrukturalizace na stůl. Zástupci zaměstnanců byli zatím informováni pouze o KD a režii. Nebyl však zmíněn ani počet pracovních míst, která mají být v dceřiných společnostech vytvořena, ani související ekonomické efekty. Bílá kniha dvě je v současné době vyhodnocována podnikovými radami. Podle Hensela se ukazuje, že i tento papír plánuje zrušit několik stovek pracovních míst. Byly oznámeny další dvě bílé knihy (tři a čtyři), které se zabývají tématy prodeje a tzv. železniční logistiky. "Nemůžeme ale rozhodnout o restrukturalizaci ve společnosti, pokud není zcela jasné, co by se mělo stát v ostatních dvou oblastech," kritizoval Hensel.

## **SSL Express 27-02-2024 Rozbor konečného pravidla FMC o postupech účtování demurrage a detention**

Upravené pravidlo Federální námořní komise (FMC) o praktikách vyúčtování demurrage a detention (D/D), které bylo oznámeno 23. února 2024, znamená významnou změnu v kontejnerové dopravě. Toto konečné pravidlo stanoví jasné pokyny pro účtování a spory týkající se poplatků za D/D a je považováno za monumentální krok ke zvýšení transparentnosti a spravedlnosti v námořní dopravě. Odvětví kontejnerové přepravy se již dlouhou dobu pohybuje ve složitých a nejasných otázkách týkajících se poplatků za D/D. Odesílatelé a příjemci si stěžují na nejasné pokyny pro účtování a často se zaplétají do neoprávněných poplatků a spleťtých sporů s dopravci. Podle konečného pravidla FMC,

*faktury za D/D mohou být vystaveny pouze: (1) osobě, na jejíž účet fakturační strana zajišťuje námořní přepravu nebo skladování nákladu a která s fakturační stranou uzavřela smlouvu o námořní přepravě nebo skladování nákladu; nebo (2) "příjemci", který je definován jako "konečný*



*příjemce nákladu, osoba, které má být náklad konečně dodán". Účty za D/D nelze vystavit více stranám současně.*

Konečné rozhodnutí znemožňuje souběžnou fakturaci již v zárodku. Tento problém byl v odvětví chronicky napadán a toto rozhodnutí je považováno za precedens pro spravedlivou a cílenou odpovědnost. Nařízení navíc vyžaduje vystavení faktur ve stanovené lhůtě - konkrétně 30 kalendářních dnů od posledního dne, kdy byly poplatky vypočteny. Tato standardizace zefektivňuje proces vyúčtování a zajišťuje, že všechny strany jsou včas informovány a mohou bez zbytečného odkladu podniknout potřebné kroky. Zavedení strukturovaného přístupu k řešení sporů, který nabízí účtováním stranám minimálně 30 dní na to, aby požádaly o zmírnění poplatků, jejich vrácení nebo prominutí, je dalším pozoruhodným aspektem tohoto pravidla. Iniciativa FMC spojit poplatky za zdržení a zadržování nákladu přímo s efektivitou vyzvedávání nákladu a kontejnerů vytváří přímou souvislost mezi využíváním služeb a poplatky, což motivuje k efektivnějšímu provozu a podporuje plynulost dodavatelského řetězce.

Za zvláštní pozornost stojí důraz, který pravidlo klade na transparentnost faktur. Požadavek, aby faktury obsahovaly konkrétní, identifikovatelné informace, je významným krokem k zajištění toho, aby účtované strany plně rozuměly poplatkům, které jsou jim účtovány, čímž se snižuje možnost nespravedlivých sankcí v důsledku chyb ve fakturaci.

V tuto chvíli má většina částí pravidel vstoupit v platnost 26. května 2024. Odložená implementace části "Obsah faktury", která čeká na schválení Úřadem pro řízení a rozpočet, však poukazuje na přetrvávající problémy při zdokonalování postupů fakturace v námořní dopravě. Komise oznámí datum účinnosti oddílu 541.6, jakmile bude schválen. Rychlé schválení a prosazení tohoto oddílu je klíčové pro uvolnění plného potenciálu nových předpisů.

#### Závěr

Závěrečné pravidlo FMC je odvážným a nezbytným krokem k nápravě dlouhodobých problémů, které trápí fakturační postupy týkající se D/D v kontejnerové dopravě. Podrobná ustanovení konečných nařízení FMC, jak jsou uvedena v příloženém dokumentu, potvrzují závazek Komise zabývat se nuancemi účtování D/D. Tato opatření, která odrážejí zpětnou vazbu z odvětví a právní analýzu, mají zásadní význam pro zvýšení plynulosti dodavatelského řetězce a odpovědnosti, čímž podporují širší cíle spravedlnosti a jasnosti v námořní fakturační praxi. Ve světle tohoto vývoje představují opatření FMC nejen regulační úpravy, ale i hluboký posun směrem k větší transparentnosti, efektivitě a spravedlnosti v globálním obchodu a logistice námořní dopravy. Jejich opatření jsou nejen chvályhodná, ale i zásadní, protože námořní průmysl pokračuje v ovlivňování vývoje globálního obchodu.



**SSL EXpress 27-02-2024 CMA CGM smí převzít spedici**

#### **Bolloré**

Evropská komise prověřila a schválila plánované převzetí francouzského poskytovatele logistických služeb Bolloré Logistics přepravní a logistickou skupinou CMA CGM. Uvolnění však podléhá podmínkám: Vzhledem k očekávanému dominantnímu postavení na trhu služeb námořní dopravy na Martiniku, Guadeloupe, Francouzské Guyaně a Svatém Martinu musí být nyní všechny aktivity Bolloré v karibské oblasti prodány. Komise zjistila, že akvizice by vytvořila významné vertikální vazby mezi námořní kontejnerovou dopravou společnosti CMA CGM na trasách mezi Evropou a Karibikem a navazujícími přepravními činnostmi společnosti Bolloré. Vzhledem k velmi vysokým tržním podílům CMA CGM na těchto zámořských trasách a konkurenční struktuře

v těchto oblastech existuje možnost, že Bolloré Logistics by mohla být zvýhodněna na úkor konkurenčních speditérů.

Po akvizici Ceva v roce 2019 a Ingram Micro CLS, Colis Privé a Gefco v roce 2022 pokračuje CMA CGM v transformaci akvizicí Bolloré Logistics. Podle skupiny se tak stane jedním z pěti předních světových poskytovatelů dopravních a logistických služeb. Francouzská lodní a logistická skupina se musela v roce 2023 ve složitém prostředí smířit s masivními finančními ztrátami. Tržby za celý rok činily 47,0 miliard USD. To odpovídá poklesu o 36,9 procenta oproti předchozímu roku. Společnost v pátek oznámila, že tento prudký pokles byl způsoben především zhoršujícími se podmínkami v lodní dopravě. Pokles poptávky byl umocněn velkým snížením zásob v první polovině roku. EBITDA klesla o téměř tři čtvrtiny (72,9 procenta) na 9,0 miliardy dolarů. V souladu s tím se marže EBITDA snížila o více než polovinu a klesla o 25,5 procentního bodu na 19,2 procenta. Čistý zisk klesl na 3,6 miliardy USD z přibližně 24,9 miliardy USD v předchozím roce. S čistým dluhem ve výši 3,7 miliardy dolarů skupina hovoří o solidní rozvaze a základu, „aby s důvěrou přečkala ekonomický pokles a zároveň pokračovala v investicích“.

„Naše výsledky klesly podle očekávání,“ řekl generální ředitel Rodolphe Saadé. Logistika se ukazuje jako odolnější a tvoří významnou část byznysu. „Naše skupina nyní stojí na dvou pevných pilířích, které nám umožňují efektivněji odolávat cyklickým změnám,“ dodal. Jako oblasti investic zmínil dekarbonizaci a využití umělé inteligence. Skupina očekává, že globální ekonomický růst bude v roce 2024 pomalý, i když se očekává, že se světový obchod zotaví z minima z roku 2023, až se zásoby doplní. „Očekává se, že růst objemu zůstane silný v první polovině roku kvůli těmto srovnávacím efektům, ale druhá polovina roku bude pravděpodobně nejistější,“ pokračuje výhled. Kromě toho se očekává, že nová kapacita kontejnerové přepravy bude uvedena online, což způsobí, že globální nabídka překročí předpokládanou poptávku, což bude mít pravděpodobně negativní dopad na sazby za přepravu. Napjatá situace v Rudém moři a cílené útoky na obchodní lodě s sebou podle vedení přinášejí rizika a velkou nejistotu.

V první polovině roku objemy kontejnerů klesly o 2,7 procenta kvůli slabé poptávce po spotřebním zboží a dopadu snižování zásob. Nerovnováha mezi nabídkou a poptávkou ovlivnila sazby za přepravu. Poptávka se ve druhé polovině roku zvedla, objem během tohoto období vzrostl o 3,8 procenta. Nicméně sazby za přepravu zůstaly pod tlakem kvůli přílivu nových přepravních kapacit. Ve srovnání s rokem 2022 se objemy přepravené skupinou v roce 2023 ukázaly být odolnějšími na severojižních trasách (plus 4,2 procenta) a vnitroregionálních linkách (plus 3,3 procenta) než na východozápadních trasách (minus 2,7 procenta), „zejména díky pokračujícímu silnému růstu některých rozvíjejících se trhů,“ uvedla skupina. Během roku bylo přepraveno celkem 21,8 milionu TEU, o 0,5 procenta více než v roce 2022. Tržby z logistiky se v průběhu roku snížily o 5,5 procenta na 15,2 miliardy dolarů. EBITDA zde dosáhla 1,4 miliardy USD, což je o 12,5 procenta více než v roce 2022. Marže EBITDA byla 9,0 procenta. To odráží obrat ve smluvní logistice „a velmi dobrý výkon v logistice hotových vozidel,“ uvedla skupina.



### **SSL Express 28-02-2024 LKW zavádí plně digitalizovaný eCMR**

Rakouská spediční společnost digitalizuje nejdůležitější průvodní dokument pro celoevropskou pozemní přepravu. Poskytovatel služeb používá standardní formát Open Logistics Foundation. LKW Walter nyní používá elektronický nákladní list (eCMR) pro všechny své přepravy. Specialista na přepravu FTL nákladu využívá datový standard s otevřeným zdrojovým kódem, který vyvinula Open Logistics Foundation, která vzešla z Fraunhoferova institutu pro tok materiálu a logistiku. K elektronickým přepravním dokumentům se přistupuje pomocí QR kódů, které jasně identifikují každý záznam přepravní společnosti. Slouží jako centrální rozhraní a



přístupový bod k portálu, který poskytuje všem zúčastněným stejné informace o každém transportu v reálném čase.

Uživatelé mohli naskenovat kódy jakýmkoli mobilním zařízením; podle prohlášení společnosti to funguje bez aplikací. eCMR zajišťuje větší efektivitu a transparentnost v dodavatelském řetězci. Obsahuje všechny údaje papírového dokladu, např. který dopravce přepravu provádí. Použití portálu automatizuje komunikaci v rámci dodavatelského řetězce a umožňuje úplné odstranění přepravních dokladů. Tím se zabrání potenciálním zdrojům chyb; kromě toho se dopravní společnost může vyhnout použití šesti milionů stran papíru na 1,5 milionu přeprav, za které je každý rok zodpovědná.

## **SSL Express 28-02-2024 V důsledku kolize člunu s mostem jsou přístavy na Dolní Weseře nedostupné po železnici**

Infrastruktura Dolního Saska je v současnosti vystavena těžké zkoušce. Na konci minulého týdne musela být dálnice 27 severně od Brém uzavřena, protože silnice hrozila zřícením. Železniční nákladní doprava do námořních přístavů Brake a Nordenham je nyní přerušena. Do železničního mostu na Hunte v Elsfleth ve čtvrti Wesermarsch narazil člun a vážně ho poškodil. Mimo jiné došlo k ohnutí kolejí a posunutí spodní stavby, uvedla v neděli vodní policie. Most nebude ještě dlouho průjezdný. V nejbližších dnech bude pravděpodobně část nutno demontovat. „Samotná inventura potrvá minimálně tento týden, protože stavbu je také potřeba prozkoumat a zkontrolovat pod vodou složitějším způsobem,“ uvedl v pondělí mluvčí železnic. Teprve poté budou informace o přesné době trvání a rozsahu oprav. Most spojuje vlakové nádraží Elsfleth a Berne.

110 metrů dlouhá bárka narazila do mostu v noci na neděli. Kapitán lodi špatně odhadl výšku mostu, uvedl mluvčí vodní policie. V závislosti na přílivu a odlivu se světlá výška mění. Loď byla v době nehody vyložena a byla jen lehce poškozena. Lodní doprava na Hunte, přítoku Weser, je přerušena, protože je stále potřeba obnovit poškozené části mostu. Mnohem závažnější však je, že železniční nákladní a osobní doprava do Brake a Nordenhamu vede přes železniční most. Dva přístavy regionu Dolní Wesera jsou proto odříznuty od železniční nákladní dopravy. Ve firmě J. Müller v Brake vznikl krizový tým. Společnost v současné době není schopna poskytnout žádná spolehlivá prohlášení o rozsahu škod a související době odstávky z důvodu chybějících vyjádření DB Netz. DB Netz v současné době prověřuje rozsah škod. První výsledky lze očekávat v úterý.

Michael Kurz, starosta Brake, řekl DVZ, že jen po železnici se každý všední den přepraví 10 000 tun do nebo z Brake. Železniční trať vede přes Hude do Oldenburgu a dále do Brém. "Poškození mostů je masivní pro námořní přístavy Brake a Nordenham a je to absolutní katastrofa pro region Wesermarsch," řekl Kurz. Ví, že železnice udržuje něco jako nouzový sklad mostů u Konzu v Porýní-Falcku. Je třeba zkontrolovat, do jaké míry je tam k dispozici náhradní konstrukce. Jako multifunkční námořní přístav je Brake velmi frekventovaným překladištěm – například pro zemědělské zboží. Součástí portfolia je také železo a ocel, celulóza a projektový náklad. Nordenham je pak největším soukromě provozovaným veřejným námořním přístavem v Německu.

## **SSL Express 28-02-2024 Lehký relax v námořním sektoru po čínském Novém roce**

Kvůli dlouhým objížďkám v asijsko-evropské dopravě kolem Mysu Dobré naděje přichází do čínských přístavů mnohem menší přepravní kapacita. To znamená, že lodní společnosti nemají téměř žádný čas nečinnosti. Většina lidí se proto zdrží oficiálního zrušení odjezdů („Blank

Sailings“). Sazby kontejnerové přepravy po prázdninách v Číně nadále mírně klesaly, ale zůstávají na výrazně zvýšené úrovni. Shanghai Index SCFI, který sleduje spotovou nákladní dopravu na 13 trasách z Číny, minulý pátek klesl o 2,5 procenta na 2 109 bodů, což je méně, než většina zákazníků nákladní dopravy doufala. Index byl předtím na dva týdny pozastaven kvůli svátkům čínského Nového roku. Přestože objem nákladu na Dálném východě během této doby výrazně klesá kvůli výrobním přestávkám, vzhledem k dlouhým objížďkám v asijsko-evropské dopravě kolem Mysu Dobré naděje je také mnohem menší přepravní kapacita připlouvající do čínských přístavů.

Podle posledního indexu klesaly sazby na hlavních východo-západních trasách poměrně rovnoměrně. Úroveň obchodu ze Šanghaje do severní Evropy klesla o 5,3 procenta na 2 508 USD/TEU a do přístavů ve Středomoří o 6,5 procenta na 3 465 USD/TEU. Na trase z Číny do Severní Ameriky poklesly o minus 3 procenta na 4 691 USD/TEU na západní pobřeží USA a minus 5 procent na 6 127 USD/TEU do přístavů na východním pobřeží USA. Ztráty zaznamenaly i další indexy jako Xeneta, Drewry a Freightos Baltic. Pro dopravu z Dálného východu do severní Evropy se nyní odhady sazeb pohybují mezi 4 200 a 4 500 dolary/FEU a trend klesá. Zásvěcenci trhu však hlásí, že přepravní společnosti nyní nabízejí levnější nabídky výrazně pod 4 000 \$/FEU. Na vrcholu kapacitních omezení v lednu byl trh krátce na úrovni 5 500 – 6 000 USD/FEU.

Dánská společnost pro průzkum trhu Sea-Intelligence očekává v následujících týdnech pouze další mírné uvolnění kapacit lodí. Navzdory mobilizaci mnoha dalších lodí za účelem kompenzace delších přepravních vzdáleností bude počet míst, která mají dopravci v dopravě na Dálném východě-Evropa v březnu k dispozici, stále o 6,6 procenta nižší než v předchozím roce. Vztah mezi nabídkou a poptávkou na trase tedy bude podobný jako na jaře 2019 – poslední rok před pandemií koronaviru, který analytici často používají jako měřítko pro vývoj trhu. Z toho však nelze usoudit, že se sazby za přepravu vrátí na úroveň roku 2019, poznamenává Sea-Intelligence. Provozní náklady dopravce se mezitím příliš zvýšily.

## **SSL Express 28-02-2024 První obrázky s loděmi po útocích Hútiů**

Raketový útok húthijských ozbrojenců na loď Rubymar, která převážela náklad hnojiv, vedl k "ekologické katastrofě" v Rudém moři, uvedlo v pátek večer americké ústřední velení. O bjevíly se také snímky prvního zraněného člena posádky při útocích Húthijů. Rostou obavy, že by se Rubymar mohla potopit. Loď nabírá vodu a snímky ukazují, že se potápí na zádi, zatímco satelitní snímky ukazují rostoucí 30 km dlouhý pruh paliva z bunkru, které vytéká ze zakotvené lodi.

Posádka lodi Rubymar plující pod vlajkou Belize byla 18. února nucena plavidlo opustit, což znamenalo první takovou evakuaci od doby, kdy Hútióvé v reakci na válku v pásmu Gazy začali narušovat obchodní lodní dopravu v Rudém moři. Loď převážela přibližně 41 000 tun hnojiva.

Indické námořnictvo zveřejnilo snímky pomoci, kterou poskytlo lodi Islander plující pod vlajkou Palau, která se vznítla po útoku 22. února, při čemž byl zraněn jeden člen posádky - jedná se o první hlášené zranění v důsledku čtyř měsíců útoku, jejichž terčem se stalo přibližně 60 obchodních lodí. Zdravotní stav posádky Galaxy Leader, Ro.Ro lodi, kterou zajali a již více než tři měsíce zadržují Hútióvé, zůstává nejasný.

Údaje společnosti Clarksons Research ukazují, že od minulého pátku klesla tonáž přes Suezský průplav o 66 % oproti první polovině prosince, zatímco tonáž přes Mys Dobré naděje vzrostla o 85 %.



## **SSL EXpress 28-02-2024 Ocean Alliance bude spolupracovat až do 2032**

Rejdařské společnosti CMA CGM, Cosco Shipping, Evergreen a OOCL se dohodly na prodloužení spolupráce v oblasti kontejnerové přepravy. V Ocean Alliance nabízejí zúčastněné lodní společnosti své služby na sedmi důležitých trasách z Asie do severní Evropy, Středomoří, na Blízký východ a na východní a západní pobřeží USA.

Ocean Alliance byla založena v roce 2017. Nyní je jeho další existence smluvně zajištěna až do roku 2032. Sama sebe popisuje jako největší světovou síť v lodní dopravě a páteř mezinárodních obchodních tras. Z hlediska kapacity jsou lodní společnosti na třetím místě (Cosco včetně OOCL), čtvrtém (CMA CGM) a sedmém (Evergreen) na světě.

"Rozhodnutí prodloužit naši spolupráci nejméně o dalších pět let podtrhuje náš závazek uspokojovat potřeby našich zákazníků a budovat ještě bezpečnější, spolehlivější a udržitelnější dodavatelské řetězce. Naše rozmanitost je naší silnou stránkou a společně budeme i nadále průkopníky v našem odvětví," řekl Rodolphe Saadé, generální ředitel CMA CGM.

Na druhou stranu, další aliance, 2M, Maersk a MSC, nebude pokračovat. Od roku 2025 půjdou partneři každý svou cestou. Místo toho Maersk vstupuje do spolupráce Gemini se společností Hapag-Lloyd.

## **SSL Express 28-02-2024 Belgie testuje první skener migrantů pro nákladní automobily**

Na zabezpečeném parkovišti pro kamiony v Jabbeke u Brugg se používají elektronické pomůcky k vystopování černých pasažérů, kteří se chtějí dostat do Spojeného království. Cílem je umožnit naskenovaným nákladním vozidlům v budoucnu urychlit odbavení v přístavech.

Rok 2018 byl "katastrofální", říká Carl Decaluwe, guvernér belgické pobřežní provincie Západní Flandry. Problémy s migranty, kteří nepozorovaně nastupují do kamionů, aby se dostali na trajekty do Británie, dosáhly takových rozměrů, že parkoviště Jabbeke poblíž Brugg na dálnici E40 bylo v noci uzavřeno pro kamiony a dokonce bylo na tři měsíce uzavřeno úplně. Mezitím se hodně investovalo do bezpečnosti. Na začátku února byly v Jabbeke dokončeny další renovační práce na budově čerpací stanice, prodejně, čerpací stanici a systému nabíjecích stanic a také na parkovištích pro nákladní automobily, která jsou zabezpečena ploty z ostaného drátu a kamerovým dohledem. Počet parkovacích míst se zde zvýšil z 37 na 80 ve směru na Ostende a z 30 na 60 ve směru na Brusel. Nové protihlukové stěny jsou navrženy tak, aby řidičům umožnily klidnější spánek. Hlídané parkoviště pro kamiony směrem k pobřeží je také vybaveno prvním evropským skenerem

adres Mac, který má pomoci odhalit černé pasažéry. Jejich počet v poslední době opět vzrostl, říká Decaluwe, poté, co v posledních letech výrazně klesl kvůli zvýšené ochraně přístavů a parkovišť. V roce 2023 bylo v Západních Flandrech napočítáno 387 "transmigrantů". V roce 2021 jich bylo 1 811. Guvernér však připisuje skutečnost, že se v poslední době stále více lidí snaží propašovat do Spojeného království v kamionech, skutečnosti, že Britové oznámili, že již nebudou udělovat azyl uprchlíkům na lodích a deportovat je. Pro mnoho nákladních vozidel je parkoviště Jabbeke poslední zastávkou na cestě k trajektům, ke kterým se chtějí dostat do Ostende, Zeebrugge, ale také do francouzských přístavů Dunkerque a Calais, které jsou vzdálené jen asi 60 a 100 kilometrů.

Skener v Jabbeke vypadá nenápadně. Stožáry u vjezdu a výjezdu na oplocené parkoviště pro kamiony by se také daly zaměnit za stožáry mobilních telefonů. Zjišťuje, zda jsou v nákladním vozidle zapnuty mobilní telefony nebo jiná elektronická zařízení než řidičů. V takovém případě okamžitě obdrží zprávu. Poté může informovat bezpečnostní službu. Dva rádiové stožáry plus skener stojí asi 8 000 eur, říká Selene Aernoutová z evropské organizace pro bezpečné parkování kamionů ESPORG, která se podílela na vytvoření systému. Kromě toho je zpoplatněna analýza dat. Lze detekovat Bluetooth, Wi-Fi a Bluetooth Low Energy. Pokud bylo vozidlo při vstupu a výstupu "čisté", je mu přiděleno digitální razítko "Green Lane", které má umožnit přednostní odbavení v přístavech a v místě určení. "Předem zkontrolovaný náklad šetří čas a čas jsou peníze," říká Decaluwe. O tomto konceptu proběhly počáteční diskuse s provozovateli přístavů a britskými úřady. Realizace je však zatím v nedohlednu. Možnosti skenerů jsou však omezené – také z důvodu ochrany dat. Pokud jsou elektronická zařízení černých pasažérů vypnuta při vjezdu a výjezdu z parkoviště, nebudou detekována, připouští Aernout. Odpadají skenery pro celé parkoviště, protože v případě nákladních vozidel parkujících blízko sebe již není možné signály spolehlivě přiřadit k vozidlu. Rino Defoor, bývalý policista, který nyní pracuje pro guvernéra Decaluweho, říká, že zkušenosti ale ukazují, že černí pasažéři často zapínají mobilní telefony, už jen proto, že musí pravidelně komunikovat se svými pašeráky, rodinou nebo přáteli. Je tedy docela velká šance, že je pomocí skenerů najdete. Koncept Green Lane Stamp navíc umožňuje, aby nákladní vozidla během jízdy pokud možno odpočívala na zabezpečených a monitorovaných parkovištích pro nákladní automobily. V Belgii měla být skenery vybavena odpočívadla ve Veurne, na pobřežní dálnici do Francie, a ve Wetterenu na silnici E40 u Gentu. "Zoufale potřebujeme další v Tournai," říká Defoor. Město dále ve vnitrozemí na belgicko-francouzské hranici se stalo "hotspotem" pro pašování migrantů, protože kontroly v přístavu Zeebrugge ztížily práci tamním pašerákům.

Ve Velké Británii čelí dopravní společnosti sankcím, pokud jsou migranti nalezeni v jejich nákladních vozidlech, říká Marco Digoia, generální tajemník Evropské asociace malých silničních dopravců (UETR). Budou muset dokázat, že udělali vše, co bylo v jejich silách, aby udrželi černé pasažéry v bezpečné vzdálenosti. "Pokud se skenery stanou způsobem, jak to dokázat, bylo by to dobré," říká Digoia.

V EU se také diskutuje o sankcích vůči dopravním společnostem, které usnadňují převaděčství migrantů. Odpovídající nařízení navržené Evropskou komisí v listopadu 2021 je však pozastaveno. V Radě ministrů jednání podle Evropského parlamentu nepokročila. Z tohoto důvodu se v Parlamentu, za který spadá Výbor pro dopravu, v tomto volebním období již nic neudělá. Návrh zákona byl předložen poté, co letecké společnosti a cestovní kanceláře v roce 2021 přivezly do Běloruska mnoho lidí z Turecka, Iráku a dalších zemí Blízkého východu, odkud se se souhlasem běloruských úřadů pokusili nelegálně cestovat do EU. Podle návrhu nařízení mohou být dopravní společnosti, které se podílejí na pašování lidí nebo jej "usnadňují", potrestány, včetně odebrání licencí a přepravních práv až na jeden rok. Zda a kdy by společnosti musely nést odpovědnost i za černé pasažéry při přepravě zboží, není z návrhu zcela jasné.

## **SSL Express 29-02-2024 Zákon EU o dodavatelském řetězci nepodporuje většina států**

Chystaný zákon o dodavatelském řetězci EU opět nenašel většinu mezi státy EU – také kvůli odporu v německé federální vládě. Podle federální vlády není průlom prozatím v dohledu.

Plánovaný zákon o dodavatelském řetězci EU stále nenachází mezi členskými státy dostatečnou většinu. Oznámilo to ve středu belgické předsednictví Rady. "Nyní musíme prozkoumat stav věci a zjistit, zda je možné řešit obavy vznesené členskými státy po konzultaci s Evropským parlamentem." To ponechává otevřenou otázku, zda je nutné projekt znovu projednat, ačkoliv byla vlastně již v prosinci kompromisem mezi vyjednávači obou institucí. V současnosti se neočekává další pokus před červnovými evropskými volbami. Německo se ve středu zdrželo hlasování ve Výboru stálých zástupců členských států. Ve výboru to vypadá jako nehlasování. Ve spolkové vládě FDP naléhala, aby Německo nesouhlasilo. Liberálové se například obávají, že se firmy ze strachu z byrokracie a právních rizik stáhnou z Evropy. Zákon má vést velké společnosti k odpovědnosti, pokud profitují z dětské nebo nucené práce mimo EU. Větší společnosti musí také vytvořit plán, který zajistí, že jejich obchodní model a strategie budou v souladu s Pařížskou dohodou o změně klimatu. Více než polovina členských států s návrhem nesouhlasila, včetně Francie a Itálie. V současné situaci by směrnice jednoduše nebyla implementovatelná, zejména pro středně velké společnosti.

## **SSL Express 29-02-2024 Bidenova administrativa oznámila investice do čistých přístavů ve výši 3 miliard dolarů**

Americká Agentura pro ochranu životního prostředí (EPA) oznámila zahájení programu "čisté přístavy" v hodnotě 3 miliard dolarů, který má financovat přístavní zařízení a infrastrukturu s nulovými emisemi.

EPA zveřejňuje dvě samostatná oznámení o možnostech financování. První z nich, soutěž na zavádění bezemisních technologií v hodnotě téměř 2,8 miliardy dolarů, bude přímo financovat bezemisní přístavní zařízení a infrastrukturu s cílem snížit emise z mobilních zdrojů v amerických přístavech. Mezi způsobilé způsoby využití finančních prostředků patří zařízení pro manipulaci s nákladem s nulovými emisemi obsluhovaná a udržovaná lidmi, přístavní plavidla a další plavidla, infrastruktura pro elektrické nabíjení a tankování vodíku a několik dalších investic do technologií. Další soutěž v oblasti plánování klimatu a kvality ovzduší v hodnotě přibližně 150 milionů dolarů bude financovat činnosti v oblasti plánování klimatu a kvality ovzduší v amerických přístavech - včetně inventarizace emisí, strategické analýzy, zapojení komunit a identifikace opatření pro zvýšení odolnosti.

V listopadu loňského roku Bidenova administrativa vyčlenila 653 milionů dolarů na rozvoj přístavů v USA, což je součást největšího účelového financování přístavů a vodních cest v americké historii - téměř 17 miliard dolarů prostřednictvím dvoustranného zákona o infrastruktuře. Začátkem tohoto měsíce Biden podepsal nařízení, které dává pobřežní stráži větší pravomoci při dohledu nad kybernetickou bezpečností v přístavech, a také zavedl plán na nahrazení přístavních jeřábů vyrobených v Číně japonskými jeřáby kvůli obavám, že by mohly být vybaveny špiónážními zařízeními. Biden vyčlenil 20 miliard dolarů na příštích pět let, aby čínské jeřáby nahradila americká dceřiná společnost Mitsui.

## **SSL Express 29-02-2024 Starosta Hamburku čelí silnému odporu opozice vůči prodeji HHLA**



Starosta Hamburku Peter Tschentscher naléhal na členy hamburského parlamentu, aby schválili vstup velké lodní společnosti MSC do městské přístavní logistické společnosti HHLA – ale opozice neslyšela. Politik SPD je ve střeďechním vládním prohlášení požádal o rozhodnutí, „které otevírá nové perspektivy pro přístavní průmysl – nové perspektivy pro napojení našeho přístavu na vývoj v globální námořní dopravě a pro posílení Hamburku jako mezinárodní ekonomické metropole“. Plán Senátu na stabilizaci přístavu však opozice jednomyslně odmítá. Zástupci CDU, Levice, AfD a FDP obvinili červeno-zelený Senát z nedostatku transparentnosti při jednání s MSC a vidí ohrožení pracovních práv zaměstnanců HHLA. Aktuální údaje o propustnosti v přístavu potvrzují naléhavost takového rozhodnutí, řekl Tschentscher. Zrovna v úterý oznámil Hamburg Hafen Marketing pokles v propustnosti o 4,7 procenta na 114,3 milionu tun námořního zboží v loňském roce ve srovnání s předchozím rokem – nejnižší hodnotu od roku 2009.

Červeno-zelený Senát chce přivést MSC na palubu s HHLA, aby se stabilizovala manipulace s kontejnery. Město a italský rejdář (MSC) mají v budoucnu provozovat HHLA jako společný podnik, ve kterém město drží většinu 50,1 procenta. Město v současné době vlastní asi 70 procent uvedených HHLA. Největší světová lodní společnost MSC chce na oplátku postavit své německé sídlo v Hamburku, od roku 2025 zvýšit objem nákladu v přístavu a do roku 2031 ho zvýšit na 1 milion TEU ročně. MSC a město chtějí navíc navýšit základní kapitál HHLA o 450 milionů eur.

Červeno-zelený Senát před dvěma týdny schválil odpovídající dokumenty. Nyní se bude nejprve projednávat ve výborech na slyšení odborníků. Konečné rozhodnutí občanů se očekává koncem května. Tschentscher apeloval na poslance: „Nepřemýšlejte o kategoriích opozice a vlády, myslete na budoucnost hamburského přístavu a jeho význam pro naše město. Předseda parlamentní skupiny CDU Dennis Thering však varoval: „Tato dohoda je pro Hamburk špatná.“ SPD rozprodává městský majetek. Senát se zároveň vyznačuje nedostatkem transparentnosti. Veřejnost právem očekává, že „Senát vysvětlí důvody, proč byla dohoda nakonec uzavřena s MSC, a nikoli s jinými důležitými přístavními hráči zde v Hamburku“. Thering také potvrdil, že červeno-zelený senát měl špatnou přístavní politiku. CDU neodmítá externí účast na portu, ani MSC není špatným partnerem. Spíše CDU považuje postup Senátu a zvolenou konstrukci za zcela chybnou. Dopad rozhodnutí se pravděpodobně projeví až za pět let, například když přesun nákladu od jiných lodních společností překročí dodatečnou propustnost MSC. Ochrana před propouštěním z provozních důvodů je omezena na pět let, odkázal Thering na dokumenty, které již schválil Senát. „Zapomněl Senát na rozpad bývalé rejdářské společnosti Hamburg Süd, kde se také slibovalo pět let?“ Z této společnosti dnes nezbylo téměř nic. "Dnes jste nedokázali přesvědčit mě a moji skupinu," řekl Thering s odkazem na starostovo vládní prohlášení. Zároveň apeloval na poslance, aby obchod odmítli. "Udělejte správnou věc pro naše město."

Motivy Senátu pro dohodu s MSC zůstaly nejasné i po vládním prohlášení starosty, řekl Norbert Hackbusch, přístavní expert levicové frakce. „Mám pocit, že když se vrhnete na velkou lodní společnost, chcete, aby se všechno zlepšilo. Ale to není základ pro takovou dohodu.“ Neakceptoval ani argument, že manipulace s kontejnery v Hamburku by mohla být zajištěna účastí MSC: „V Bremerhavenu jsou investice majitelů lodí a Bremerhaven také ztratil manipulaci.“ K udržení přístavní infrastruktury a poskytnutí prostoru jsou nutné vysoké investice. „Neexistuje žádný náznak, že by MSC byla nějakým způsobem zapojena,“ řekl Hackbusch. "A to je důvod, proč tady také slibujete, že přistane zlatá slepice," řekl Hackbusch.

„Krise v hamburském přístavu byla způsobena sama sebou,“ řekl předseda parlamentní skupiny AfD Dirk Nockemann. Neustálé křížení mezi SPD a Zelenými po léta bránilo údržbě a dalšímu

rozvoji přístavu a oslabovalo podnikatelskou důvěru. "Zatímco nádhera minulých let byla zachována, přístavní infrastruktura se zhoršovala, což každý viděl."

Na rizika obchodu upozornila také poslankyně FDP Anna von Treuenfels-Frowein. "Tato dohoda ohrožuje srdce hamburské ekonomiky." Co by udělal Senát, kdyby se rodina Aponteů, která vlastní MSC, rozhodla prodat svou vlastní společnost, "například Číňanům, kteří jsou frustrováni Tollerortem," zeptala se v narážce na jejich zapojení čínské státní lodní společnosti Cosco na terminálu HHLA v Tollerortu. Jak chce Senát zabránit tomu, aby se přístav dostal pod zahraniční kontrolu?

