

# SSL EXPRES

## 18.03.-22.03.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
www.svazspedice.cz

### **SSL express 18-03-2024 (Reklama na) Produkt DAY 8 od Alliance Ocean**

Alliance OCEAN, kterou tvoří společnosti CMA CGM (3. na světě), COSCO SHIPPING (4), Evergreen (7) a Orient Overseas Container Line (OOCL - součást COSCO), nedávno prodloužila svou provozní spolupráci o dalších pět let, čímž upevnila svou přítomnost až do roku 2032.

V těsném závěsu za tímto prodloužením alianční partneři uvedli na trh svůj produkt "DAY 8".

Podle pátečního oznámení společnosti CMA CGM musejí být lodě kvůli nestabilní situaci v Rudém moři směřovány přes mys Dobré naděje, což narušuje dodavatelské řetězce, a aby se toto narušení zmírnilo, posílají partneři aliance OCEAN koordinaci a upravují rotace produktu DAY 8. Tato nabídka, která je již osmým rokem označována za největší síť námořních služeb na světě, poskytuje zákazníkům možnost

321 kontejnerových lodí s celkovou kapacitou přibližně 4,5 milionu TEU  
35 služeb na nejdůležitějších světových trasách.  
6 služeb mezi Asií a severní Evropou.  
4 linky mezi Asií a Středomořím.  
20 transpacifických služeb:  
8 spojů mezi Asií a východním pobřežím Spojených států.  
12 spojů mezi Asií a západním pobřežím Spojených států a Kanady.  
2 transatlantické linky spojující severní Evropu se severoamerickými přístavy.  
3 linky mezi Asií a přístavy v Perském zálivu.  
2 linky aliance, které spojují Asii s Rudým mořem, byly až do odvolání pozastaveny kvůli pokračujícím útokům huthijských povstalců v regionu.

Alliance OCEAN, která vznikla v roce 2017 na základě partnerství mezi výše uvedenými linkami, je největší operativní námořní síť na světě, která pokrývá hlavní trasy mezi východem a západem a spojuje především Asii se severní Evropou, Středomořím, Blízkým východem a východním a západním pobřežím Severní Ameriky. CMA CGM, the largest carrier on the OCEAN Alliance is set to operate more than 120 container ships that can be powered with low-carbon energy by 2027, part of which is already deployed on the OCEAN Alliance network.

### **SSL Express 18-03-2024 Húťiové slibují, že rozšíří útoky hlouběji do Indického oceánu**

Další loď byla poškozena Húťíi, kteří nyní tvrdí, že mají ve výzbroji hypersonické rakety a rozšíří svou cílovou zónu hlouběji do Indického oceánu, aby se pokusili zabránit nepřátelským plavidlům v průjezdu přes mys Dobré naděje. V rámci své pětiměsíční kampaně solidární s Hamásem zaměřili jemenští Húťiové své útoky na více než 65 lodí směřujících do Rudého moře a Adenského zálivu, přičemž přibližně dvě třetiny veškeré námořní dopravy mezi Asií a Evropou se nyní této oblasti

vyhýbají a místo toho míří kolem afrického kontinentu.

Vůdce jemenských Hútiů Abdul Malik al-Houthi ve včerejším televizním projevu uvedl, že operace skupiny zaměřené proti plavidlům se budou stupňovat, aby se zabránilo lodím napojeným na Izrael proplovat Indickým oceánem směrem k mysu Dobré naděje. "Naším hlavním úkolem je zabránit lodím spojeným s izraelským nepřítelem proplovat nejen Arabským mořem, Rudým mořem a Adenským zálivem, ale také Indickým oceánem směrem k mysu Dobré naděje. Jedná se o významný krok a my jsme začali provádět naše operace s tím spojené," uvedl al-Houthi, přičemž četné zprávy rovněž tvrdí, že Íránem podporovaná skupina nyní disponuje hypersonickými raketami.

Středisko námořních obchodních operací Spojeného království britské armády uvedlo, že dnes kolem třetí hodiny ranní byla jedna loď hlášena jako "zasažená raketou". "Plavidlo utrpělo určité škody," dodalo UKMTO. Popsalo, že posádka je "v bezpečí", a uvedlo, že loď pokračuje v cestě, což naznačuje, že poškození nebylo vážné. K incidentu došlo 76 mil západně od jemenského města Hodeidah.



## SSL Express 18-03-2024 Speditéři varují před pravděpodobným dalším růstem sazeb za leteckou nákladní dopravu mimo Indii

Speditéři hlásí přetížení letecké nákladní dopravy a rostoucí sazby za leteckou nákladní dopravu z indického subkontinentu - situace se může zhoršit kvůli náboženským svátkům. Podle údajů společnosti Xeneta vzrostly sazby z Indie do Evropy meziměsíčně o 75 %, přičemž spotové sazby za týden končící 10. března činily 2,85 USD/kg. Bangladéš do Evropy vzrostla o 29 % na 3,44 USD.

Wenwen Zhang, analytik společnosti Xeneta pro leteckou nákladní dopravu, řekl: "Prudký nárůst spotových sazeb z Indie do Evropy je způsoben především nárůstem poptávky v posledních týdnech, zejména po oděvech. V týdnu končícím 25. února byla poptávka z Indie o 29 % vyšší než v loňském vrcholném týdnu na začátku června." Xeneta to potvrdila: "Pokud se podíváme na trh s gencargo na úrovni jednotlivých zemí, Indie, Bangladéš a Srí Lanka zaznamenaly výrazný nárůst spotových sazeb za generální náklad, které se v týdnu končícím 3. března zvýšily o 81 %, 40 %, resp. 55 % ve srovnání s předchozími čtyřmi týdny, a to díky silné poptávce po oděvních výrobcích z těchto trhů." Jeden ze zdrojů uvedl, že očekává zhoršení situace, a vysvětlil: "Ramadán způsobuje další problémy s produktivitou v továrnách a na Blízkém východě v oblasti spojů. Je to nepořádek a zhoršuje se to - a pak jsou tu také Velikonoce."

A zdá se, že přetížení se týká i Dubaje, kterou "zaplavil náklad z Indie", uvedl Nick Coverdale, ředitel společnosti AeroMar Sea Air. "To vytváří tlak na tradičnější země původu v jihovýchodní Asii. Jistě k tomu brzy dojde a sazby z jakéhokoli místa ve východní Asii do Evropy budou vyšší než 5 dolarů za kilogram." Xeneta uvedl, že sazby z Dubaje do Evropy meziměsíčně vzrostly o 10 % na relativně nízkých 1,24 USD, zatímco sazby z Dubaje do USA vzrostly o 12 % na 2,52 USD.

Dnes vydaná zpráva společnosti Transport Intelligence o letecké nákladní dopravě za 1. čtvrtletí vysvětluje: "Byla a v současné době stále je poměrně silná poptávka ze specifických trhů v některých částech Asie, jako je Bangladéš a Vietnam. Zdá se, že jde o specifickou reakci na problémy kolem Suezského průplavu, kdy se výrobci oděvů a dalšího spotřebního zboží uchylují k letecké přepravě, aby dostali své zboží na trh v Evropě. Zdá se však, že tyto trhy jsou spíše výjimkou. Sazby ze Srí Lanky do Evropy se podle Xenety nezměnily, ale do USA se zvýšily o 19 %. Z Indie do USA se sazby rovněž zvýšily o 19 % na 3,34 USD a z Bangladéše do USA o 11 % na 3,36 USD. Hans-Henrik Nielsen, ředitel globálního rozvoje společnosti CargoGulf, dodal: "Nevidíme tolik nákladu z Indie, ale rozhodně se zvýšil náklad z Číny a jihovýchodní Asie. "Letecké sazby se za poslední dva týdny zvýšily asi o 30 % - byly však velmi nízké. To bylo do jisté míry kompenzováno nižšími sazbami FCL ex Čína v posledních třech týdnech. Úroveň námořních leteckých sazeb je stále hluboko pod 3 USD/kg, ex Asie na hlavní evropská letiště." Poznamenal však: "Pospíšil bych si dodat, že je možné, že existuje také spousta sea-air přeprav ex-Indie přes Dubaj, ale protože se nezaměřujeme na ISC obchody jako takové (naše přístavní rotace jsou ex-Indie outbound do Asie), nehledáme takové obchody."



## SSL Express 18-03-2024 Spor o restrukturalizaci v DB Cargo: „Představenstvo musí pryč“

Mezi představenstvem DB Cargo a generální podnikovou radou (GBR) se dále otevírají hluboké rozpory. Na shromáždění EVG souběžně se zasedáním dozorčí rady nákladní železniční dopravy předseda GBR Jörg Hensel požadoval: „Představenstvo musí pryč!“ Zdá se, že mosty mezi managementem a GBR byly definitivně spáleny. Silná slova zazněla na demonstraci Svazu železnic a dopravy (EVG) v Mohuči u příležitosti čtvrtletního jednání dozorčí rady DB Cargo se šéfem DB Richardem Lutzem. Předseda GBR, Jörg Hensel, řekl představenstvu, že každý, kdo nebyl připraven převzít odpovědnost, již nemá v DB Cargo co dělat. Je načase dát majiteli – tedy federální vládě – jasně najevo, že se tady opravdu něco děje. V konečném důsledku má zájem na tom, aby cíle v oblasti klimatu byly dosaženy pomocí železnice. Ale to se nestane. „Překážka musí pryč,“ zněl Henselův požadavek.

Cosima Ingenschay, místopředsedkyně EVG, kritizovala skutečnost, že představenstvo prosazuje své plány, aniž by vědělo, co celá věc nakonec přinese. „I když jsme se už několikrát ptali, stále neexistuje žádná analýza nákladů a přínosů,“ postěžovala si a dospěla k závěru: „Jednat tak, jak se správní rada v současnosti chová, je nezodpovědná.“ EVG vyzvala k protestu proti „plánům úbytku“ představenstva a souvisejícím škrtům v počtu zaměstnanců. Představenstvo prý plánuje zrušit 1800 pracovních míst a outsourcovat výrobu kombinované dopravy do dceřiných společností. Plán představenstva už týdný vyvolává vášnivý spor mezi EVG a podnikovými radami na jedné straně a Cargo představenstvem na straně druhé. Podle EVG přijelo do Mohuče na demo kolem 350 účastníků. Jak odbor dále uvádí, dvě kola jednání mezi zaměstnavatelem a podnikovou radou byla neúspěšná. Tam by skutečně mělo dojít k dohodě o budoucím průběhu. Podnikové rady předložily zaměstnavateli alternativní koncepci. Zaměstnavatel však poté prohlásil, že jednání byla neúspěšná, a svolal smírčí radu. Na shromáždění se objevil i porýnsko-falcký ministr práce, sociálních věcí, transformace a digitalizace Alexander Schweitzer. Podle EVG oznámil, že spolková země Porýní-Falc nepřijme plánované snižování pracovních míst. "Nákladní ředitelství v Mohuči je pro nás důležité, nebudeme akceptovat žádné řezy," citovala odborová organizace člena SPD v tiskové zprávě.

Před akcí promluvila přes LinkedIn šéfka DB Cargo Sigrid Nikutta. „Bojujeme za úspěch a zachování společnosti a tím i zaměstnanců,“ píše tam. Ohledně personálního plánování oznámila, že některá neobsazená místa nebudou obsazena. Některé administrativní práce by také již nebyly nutné. Všem zaměstnancům by však byly nabídnuty srovnatelné pracovní příležitosti v rámci DB Group. "A to znamená, že budou vytvořena nová pracovní místa v rámci sítě DB Cargo," uvedla šéfka Carga ve svém prohlášení.



## SSL Express 18-03-2024 McKinsey: Elektronický obchod bude představovat třetinu tonáže letecké nákladní dopravy

Podle partnera společnosti McKinsey Ludwiga Hausmanna se celosvětový podíl objemu elektronického obchodu přepravovaného přes státní hranice mezi lety 2017 a 2022 již zdvojnásobil na 20 procent. Jedním z velkých tahounů dalšího rozvoje je provozovatel tržiště Temu. McKinsey očekává, že zásilky z elektronického obchodování budou tvořit přibližně třetinu tonáže letecké nákladní přepravy po celém světě. Ludwig Hausmann, partner poradenské společnosti, to řekl na IATA World Cargo Symposium v Hong Kongu. Jako první o tom informovala sesterská publikace „Air Cargo News“. Podle Hausmanna se celosvětový podíl tonáže elektronického obchodu mezi lety 2017 a 2022 zdvojnásobil na 20 procent; V roce 2027 bude tvořit zhruba čtvrtinu celosvětově přepraveného leteckého nákladu. Tím vývoj nekončí, říká Hausmann. Spíše se tento podíl zvýší

zhruba na třetinu. Podle Hausmanna se v současnosti e-commerce každý den přepravuje na 70 velkokapacitních nákladních lodích; Pro každodenní nákladní lety v Číně je k dispozici celkem 200 nákladních lodí.

Jedním z hlavních hybatelů tohoto vývoje je Temu, říká Hausmann. Americká pobočka čínského online prodejce Pinduoduo, která byla založena teprve v roce 2022, má v současnosti sedmiprocentní podíl na přeshraničním elektronickém obchodování. Podle Hausmanna se globální příjmy z přepravy přeshraničního elektronického obchodu pohybují kolem 100 miliard amerických dolarů; přibližně polovina z toho pochází ze spedičních služeb. McKinsey odhaduje, že v roce 2022 bylo přes státní hranice přepraveno 8,2 miliardy zásilek elektronického obchodu; to odpovídá tonáži 6 milionů tun. Tato čísla však podléhají nejistotě, protože stav dat pro elektronický obchod není úplný.

Čína má 37procentní podíl na exportním trhu z přeshraničního elektronického obchodu; oblast vnitřní Asie představovala 18 procent trhu. 60 procent zásilek přepravovaných přes státní hranice je přepravováno po mezikontinentálních trasách.

### **SSL express 18-03-2024 V budoucnu bude stíháno více dopravních přestupků v jiných zemích EU**

Evropský parlament a předsednictví Rady EU se dohodly na směrnici, která má zabránit tomu, kdy závažné dopravní přestupky nemají žádné následky v jiných zemích EU. Jedním z trestných činů, které se budou v budoucnu přísněji trestat, je například řízení přetíženého vozidla.

Podle Evropské komise bylo v roce 2019 spácháno kolem 14,5 milionu dopravních přestupků vozidly registrovanými v jiné zemi EU. Kolem 40 procent pokut za to se nakonec vybrat nepodařilo. To se má změnit s novými pravidly pro stíhání dopravních přestupků v dalších zemích EU, na kterých se shodli vyjednaváči Evropského parlamentu a předsednictví Rady EU. Kompromis ještě musí potvrdit EP a Rada ministrů, než se stane zákonem. Plánovaná směrnice obsahuje nová pravidla pro přeshraniční spolupráci mezi úřady. Kromě toho by se měla zlepšit výměna informací prostřednictvím standardizovaných IT portálů. Kromě nehorázných porušení pravidel, jako je překročení rychlosti, řízení pod vlivem drog nebo opilosti, budou v budoucnu přísněji stíhány i další přestupky, které mohou hrát roli i v nákladní dopravě:

- Nedodržení bezpečné vzdálenosti
- Nebezpečné předjíždění
- Nebezpečné parkování
- Překračování plných bílých čar
- Jízda v zakázaném směru
- Nerespektování pravidel pro nouzové pruhy
- Jízda s přetíženým vozidlem
- Nerespektování zákazů řízení například v obchodních ulicích, na cyklostezkách nebo před školami

Soukromé společnosti, jako jsou inkasní společnosti, již dva roky po vstupu pravidel v platnost nesmějí být využívány k vymáhání pokut od řidičů z jiných členských států. Ellen Townsend, ředitelka pro politiku v Evropské radě pro bezpečnost dopravy, uvítala dohodu zákonodárců EU. „Je třeba udělat víc. Musíme najít způsob, jak zajistit, aby dopravní přestupky přes hranice

byly také trestány trestnými body,“ řekla. Současná usnesení však již zlepšila bezpečnost silničního provozu.

## **SSL Express 19-03-2024 IMO zatím vylučuje záchranné operace v Rudém moři**

Záchranáři nepřijedou uklízet nepořádek po útocích Hútíů, dokud se situace v Rudém moři neuklidní, uvedl včera nejvyšší regulátor námořní dopravy. Arsenio Dominguez, generální tajemník Mezinárodní námořní organizace (IMO), na tiskové konferenci v Londýně při zahájení 81. zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC) uvedl, že záchranné operace pro dvě zasažené lodě poblíž Jemenu jsou nepravděpodobné vzhledem k pokračujícím útokům dronů a raket zaměřeným na obchodní lodní dopravu v regionu.

V uplynulých měsících se terčem útoků hútíovských milicí stalo více než 65 obchodních lodí, přičemž Íránem podporovaní bojovníci se v probíhající válce s Izraelem v pásmu Gazy postavili na stranu Hamásu. Mezi loděmi, které se staly terčem útoku, byly i lodě Rubymar a True Confidence. Minulý měsíc se potopila loď Rubymar pro přepravu volně loženého zboží, což zanechalo rozsáhlou ropnou skvrnu a také hluboké obavy o 21 000 tun hnojiva v nákladových prostorech. Loď se potopila v mělkých vodách a nadále představuje navigační problém pro ostatní proplouvající lodě. Loď True Confidence byla na začátku tohoto měsíce opuštěna poté, co byla zapálena při útoku, při němž zahynuli tři členové posádky poblíž jemenského přístavu Aden. Zdroje spojené s lodí True Confidence již dříve sdělily (serveru Splash), že indické námořnictvo bylo ochotno pomoci s odtažením této lodi pomocí vlečných plavidel, k čemuž však z bezpečnostních důvodů nedošlo.

## **SSL Express 19-03-2024 Další "pobídka" k použití železnice: DBInfraGo zvýší dramaticky cenu za užití dopravní cesty**

Společnosti v železniční nákladní dopravě zaznamenají v následujících měsících výrazné zdražení. Jak uvádí sdružení „Die Güterbahnen“, DB InfraGO upravilo svou žádost o schválení cen tras, které budou platit v budoucnu. V souladu s tím bude společnost příští rok účtovat 3,73 eur za kilometr trasy namísto současných 3,21 eur. To odpovídá nárůstu o 16,2 procenta. Původně bylo oznámeno zvýšení na 3,64 eura, tedy 13,4 procenta. To však není jediné zvýšení nákladů, které musí nákladní železnice nést za používání železniční sítě. Vláda na začátku roku oznámila, že chce v rámci konsolidace rozpočtu v letošním roce škrtnit různá opatření na financování tras. Podle propočtů sdružení se cena za kilometr včetně současného navýšení DB InfraGO od prosince 2023 do prosince 2024 zvýší o 121 procent. Naproti tomu mýtné pro kamiony loni vzrostlo zhruba o 90 procent, byť jednorázově na mnoho let. V železniční dopravě je podle sdružení běžnou praxí každoroční zdražování. „Navzdory současným výzvám v tomto odvětví se InfraGO drží svého cíle generovat zisky na zádech železničních společností působících v tržní ekonomice,“ komentoval oznámení o zvýšení cen výkonný ředitel asociace Peter Westenberger. Zchátralá infrastruktura, eskalující náklady a snížené státní financování by podle něj byly dobrými důvody ke snížení vlastních ziskových cílů v zájmu obecného blaha, a tedy neiniciovat další zvyšování cen.

Podle Westenbergera by takováto cenová spirála mohla mít fatální následky. Železniční společnosti by již takové zdražování nemohly zákazníkům zprostředkovat. V důsledku toho by se knihy objednávek zmenšovaly, protože zákazníci přejdou na nákladní vozidla škodlivá pro životní prostředí. Nakonec hrozí provozní uzavírka. Westenberger vyzval politiky, aby na několik let stanovili vyšší cen tras zákonem a směrnicemi o financování, jako je tomu v případě mýtného pro kamiony. Pouze pokud budou ceny tras konkurenceschopné ve srovnání s mýtným pro kamiony, mohli by politici dosáhnout své dopravní politiky a cílů v oblasti klimatu. Stále více nákladních železnic jinak zkolabuje pod tlakem na náklady. „Především plánované navýšení vlastního kapitálu v DB by bylo obrovským akcelerátorem v současném systému oceňování,“ řekl Westenberger.





## SSL Express 19-03-2024 Výsledky testu e-dálnice ve Šlesvicku-Holštýnsku

Na pětikilometrovém úseku dálnice A1 mezi Lübeckem a Reinfeldem se v obou směrech testuje provoz hybridních nákladních vozidel s trolejovým vedením. Zkouška je jedním ze tří pilotních projektů v Německu, ve kterých se zkoumá využití trolejových vozíků v reálném provozu. Na výzkumu se významně podílí Technická univerzita v Drážďanech.

Jedním z dosavadních zjištění z pilotního testu ve Šlesvicku-Holštýnsku je, že s elektrickým pohonem využívajícím dnešní kombinaci elektrické energie lze emise CO<sub>2</sub> snížit přibližně o polovinu. Pomocí baterií mohou elektrické vozy překlenout i větší mezery v trolejovém vedení. S pouhými 20 procenty trolejového vedení jsou nákladní vozy na jejich trasách již z 50 procent elektrické. Hybridní vozidla používají na zbývající polovinu trasy naftu.

Sdružení daňových poplatníků Šlesvicka-Holštýnska pilotní test kritizovalo. Asociace pochybuje o ekonomické životaschopnosti technologie a místo toho obhajuje přesun od nákladní dopravy k železnici a lodím. Pilotní projekt běží do konce roku 2024 a je financován Spolkovým ministerstvem hospodářství a ochrany klimatu. Výsledky by měly být použity jako referenční body pro politická rozhodnutí o rozšíření nových dopravních tras.



## SSL Express 19-03-2024 Šéf společnosti Hapag hájí budoucí taktiku překládky Gemini

Výkonný ředitel společnosti Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen dnes uvedl, že v nadcházejících týdnech očekává další pokles sazeb u asijského exportu, nicméně věří, že se sazby ustálí nad úrovní před krizí v Rudém moři, která byla "neudržitelná". "Poté, co jsme zpočátku zaznamenali na trhu poměrně velkou paniku a v našem případě se nám zdvojnásobily přijaté rezervace a spotové sazby šly hodně nahoru, nyní vidíme, že se normalizují. Očekával bych však, že zůstanou nad úrovní před krizí," řekl včera během virtuálního živého setkání se zákazníky. Podle současných očekávání společnosti Hapag-Lloyd by měl konflikt v Rudém moři trvat ještě několik měsíců. Emise z lodí společnosti se v roce 2023 výrazně snížily a flotila dopravce vypouští o 800 000 tun CO<sub>2</sub> méně. Avizoval však, že cíle snižování emisí v letošním roce "nejsou na dobré cestě", a to kvůli delším tranzitům a vyšším rychlostem provozu, které jsou nutné pro přesměrování lodí kolem Afriky. Pan Habben Jansen také zodpověděl četné dotazy týkající se nové spolupráce společnosti Hapag se společností Maersk v rámci projektu sdílení plavidel Gemini, která má být zahájena v únoru příštího roku, a plánů VSA, které mají být dokončeny v srpnu/září, na přijetí strategie hub & spoke s cílem zlepšit spolehlivost jízdního řádu. "Ne všechno půjde překládkou, je to spíše posun směrem k větší překládce. V porovnání s tím, co vidíme dnes, bude asi o 10-15 % více nákladu, který bude překládán, takže to není žádný skokový posun. Překládku však výrazně posílíme u těch přístavů, které jsou dnes rovněž obsluhovány překládkou". Klíčovým faktorem koncepce hub & spoke společnosti Gemini je to, že partneři budou mít provozní kontrolu nad "většinou" uzlů; odesílatelé a analytici ale vyjádřili obavy ohledně spolehlivosti sítě kyvadlové dopravy a konkrétně jejich pohotového fungování v přístavních uzlech.

"Budeme mít pevně stanovená kotvící okna pro všechny tyto shuttly a mějte na paměti, že shuttle je něco jiného, na rozdíl od feederu, kde obvykle můžete vidět několik set přepravovaných beden. Když se podíváme na shuttly, můžeme klidně mluvit o naplutích, kdy do jednoho přístavu přivezeme 4 000 až 5 000 teu a podobný počet také naložíme. Takže se skutečně domnívám, že pro terminály se shuttly ukáží jako velmi atraktivní zákazníci, protože jde o velký počet přesunů a také o jednoduchost - terminál totiž jednoduše vyloží a naloží loď pro jeden nebo ex/do maximálně dvou

dalších přístavů," řekl pan Habben Jansen. A dodal, že "se teprve uvidí", jak velké lodě budou nakonec nasazeny v rámci operace hub & spoke, což bude známo, "až se sítě shuttlů stabilizují". Kromě toho pan Habben Jansen reagoval na kritiku, že například odesílatelé ve Francii již nebudou mít přímé spojení, a potvrdil, že kyvadlová doprava bude fungovat každý týden, a nikoli v rámci současného provozu sítě, kdy například spojení do Le Havru může být ad hoc vynecháno z hlavního jízdního řádu.



## SSL Express 20-03-2024 Holandský Den Hartogh kupuje H&S Group

Poskytovatel služeb Den Hartogh chce převzít společnost H&S Group, která se zabývá přepravou tekutých potravin v Evropě. Majitel H&S Ubbo Hempenius a Pieter den Hartogh, generální ředitel skupiny Royal Den Hartogh Logistics, podepsali dohodu za tímto účelem 15. března. V souladu s tím Den Hartogh získává všechny akcie společnosti H&S.

Skupina bude integrována jako pátá divize, jak dále oznámil Den Hartogh. Kromě toho existují divize kapalin, plynů, globálních a sypkých materiálů. Akvizice se týká všech obchodních oblastí a společných podniků skupiny H&S s výjimkou divize Cleaning & Filling. Transakce podléhá schválení regulačními orgány.

Obě rodinné firmy sídlí v Nizozemsku. Společnost Den Hartogh, založená v roce 1920, se specializuje na globální přepravu pro chemický, plynárenský a potravinářský průmysl. Skupina H&S byla založena v roce 1946. Vznikla na severu Nizozemska jako rodinný podnik přepravující mléko. V průběhu let byla vytvořena celoevropská síť s 200 vlastními nákladními vozidly a cisternovými návěsy, téměř 1 500 cisternovými kontejnery pro průmysl tekutých potravin, síť subdodavatelů po celé Evropě, dvěma čistícími stanicemi a stáčírnami.

Pieter den Hartogh nazývá expanzi do sektoru tekutých potravin "strategickým rozhodnutím". V H&S vidí společnost "s tolika přesahy, pokud jde o historii, hodnoty a ambice". Royal Den Hartogh Logistics má přibližně 50 poboček ve 27 zemích a zaměstnává přibližně 2 100 lidí.



## !?! SSL Express 20-03-2024 Deutsche Bahn a GDL věří, že rychlá dohoda je možná

Úleva pro cestující v železniční dopravě: Ve sporu o mzdy mezi odborovým svazem strojvůdců GDL a Deutsche Bahn se rýsuje dohoda. "Obě strany jsou přesvědčeny, že budou moci oznámit výsledek příští týden," uvedly minulou sobotu společnost i odbory. "Do té doby se GDL zdrží dalších stávek," pokračovaly identické zprávy. GDL a Deutsche Bahn také překvapily zprávou, že spolu vůbec jednají. "Dohody bylo dosaženo v mnoha otázkách," uvedlo ministerstvo. Jednání proto probíhají za zavřenými dveřmi. Bylo dohodnuto, že další stav jednání nebude zveřejněn: "Jednání jsou intenzivní, ale konstruktivní."

Dva týdny před Velikonocemi by to měla být dobrá zpráva pro mnoho cestujících. V některých spolkových zemích začínají velikonoční svátky již toto pondělí. V této souvislosti spolkový ministr dopravy Volker Wissing vyzval odbory v leteckém a železničním sektoru, aby dodržovaly velikonoční příměří.

Německý odborový svaz strojvůdců (GDL) a Deutsche Bahn spolu naposledy několik týdnů seděly v únoru, aby našly řešení mzdového sporu. Bývalý spolkový ministr vnitra Thomas de Maizière a

premiér Šlesvicka-Holštýnska Daniel Günther (oba CDU) byli prostředníky v této fázi. Zda se oba opět objeví jako moderátoři v tomto kole jednání, zprvu nebylo jasné. Ani tentokrát, navzdory této možnosti, nepůjde o formální dohodu. Zejména GDL to dosud odmítala. V takovém případě by obě strany nejprve dospěly k rozhodčí dohodě. To je často doprovázeno skutečností, že rozhodčí nález je závazný pro obě strany. To však nebyl případ kompromisního návrhu, který předložili de Maizière a Günther v posledním kole jednání, svaz s tím proto nesouhlasil.

Kamenem úrazu jednání byl spor o zkrácení pracovní doby pro pracovníky na směny z 38 na 35 hodin týdně se stejným platem, jak požadovala GDL. Deutsche Bahn již dříve prokázala, že je ochotna do roku 2028 snížit pracovní dobu na 36 hodin ve dvou krocích bez jakýchkoli finančních ztrát. Šéf GDL Claus Weselsky se do toho však nezapojoval. Odbory již podepsaly kolektivní smlouvy s více než dvěma desítkami dalších železničních společností, které stanovují 35hodinový pracovní týden. Ty však podléhají podmínce, že s takovou dohodou bude souhlasit i státní železniční společnost. V opačném případě by byly stávající smlouvy odpovídajícím způsobem upraveny, čemuž chce Weselsky zabránit.

GDL již šestkrát vyzvala k protestním akcím ve sporu o mzdy. Nejnověji se odbory spoléhaly na takzvanou vlnovou stávku, kterou vyhlásily v mnohem kratším předstihu než předchozí stávky. Obnovením jednání se GDL zavázala, že se po dobu trvání rozhovorů zdrží dalších stávek.

## **SSL Express 20-03-2024 Většina EU ve prospěch aktu o dodavatelském řetězci a nařízení o obalech**

Navzdory tomu, že se Německo zdrželo hlasování, dostatečná většina států EU se v pátek postavila proti další změně směrnice EU o dodavatelských řetězcích. Velvyslanci při EU schválili také text nového nařízení EU o obalech. Po dlouhém boji podporuje dostatečná většina států EU oslabený evropský zákon o dodavatelském řetězci na ochranu lidských práv. Oznámilo to v pátek belgické předsednictví Rady. To přehlasovalo Německo, které se zdrželo hlasování ve výboru velvyslanců členských států při EU. Zdržení se hlasování v orgánu má stejný účinek jako hlasování "ne", protože "kvalifikovaná většina" vyžaduje souhlas nejméně 15 členských států představujících alespoň 65 procent obyvatel EU.

Vyjednační Evropského parlamentu a členských států EU se již v prosinci dohodli na zákonu o dodavatelském řetězci. Cílem je přimět velké společnosti, aby nesly odpovědnost například v případě, že profitují z dětské nebo nucené práce mimo EU. Větší společnosti musí také vytvořit plán, který zajistí, že jejich obchodní model a strategie budou slučitelné s Pařížskou dohodou o změně klimatu. Projekt musí ještě schválit Evropský parlament. Zde je většina považována za pravděpodobnou. Vzhledem k tomu, že prosincová dohoda zpočátku nenašla mezi státy EU dostatečnou většinu, byl projekt opět výrazně oslaben. Místo původně plánovaného zákona se například zákon již nebude vztahovat na společnosti s více než 500 zaměstnanci a obratem alespoň 150 milionů eur - podle informací byl limit zvýšen na 1 000 zaměstnanců a 450 milionů eur - po pětiletém přechodném období. K tomuto rozsahu je třeba přistupovat postupně. Po tříletém přechodném období se požadavky budou zpočátku vztahovat na společnosti s více než 5 000 zaměstnanci a celosvětovým obratem přesahujícím 1,5 miliardy eur, po čtyřech letech se limit sníží na 4 000 zaměstnanců a obrat 900 milionů. Evropská komise zveřejní seznam dotčených společností ze zemí mimo EU. Tyto požadavky by se na ně mohly vztahovat, pokud jejich podnikání generuje určitý obrat v EU. Kromě toho byla zrušena tzv. riziková odvětví, tj. odvětví hospodářství, v nichž je riziko porušování lidských práv hodnoceno výše, jako je zemědělství nebo textilní průmysl, kde postiženy mohly být i společnosti s menším počtem zaměstnanců. Podle



europoslankyně FDP Svenji Hahnové byl stavební sektor úplně vyškrtnut ze seznamu rizikových sektorů. Stále se však předpokládá, že společnosti mohou být pohnány k odpovědnosti před evropskými soudy, pokud budou mít prospěch z porušování lidských práv.

Kromě směrnice o dodavatelských řetězcích (CSDDD) schválili velvyslanci EU v pátek také nové nařízení EU o obalech. Podle europoslankyně za SPD Delary Burkhardt-ové dala FDP zelenou ke schválení spolkové vládě až krátce před hlasováním. Podle Burkhardt-ové chtěla FDP podpořit italský odpor vůči regulaci tím, že se zdrží. Na oplátku se měl Řím zdržet hlasování o směrnici o dodavatelském řetězci. Itálie však nakonec souhlasila s nařízením o obalech poté, co EP učinil další ústupky, řekla Burkhardt. Původní legislativní návrh byl v průběhu jednání výrazně přepracován, řekl Peter Liese (CDU), mluvčí pro politiku životního prostředí za většinovou skupinu křesťanských demokratů (EPP) v Evropském parlamentu. "Nejen německý odpadový průmysl, ale zejména výrobci papíru a lepenky nyní po podstatných změnách s návrhem souhlasí. Proto má moje skupina v úmyslu příští úterý ve Výboru pro životní prostředí hlasovat pro tento text," uvedl Liese. Nařízení se mimo jiné zabývá snižováním a lepší recyklovatelností obalového materiálu.

Kromě směrnice o dodavatelských řetězcích již členské státy tento týden přijaly potřebnou většinou směrnicí o práci platform a zákon zakazující nucenou práci v dodavatelských řetězcích, a to navzdory tomu, že se německá vláda zdržela hlasování. Pokud jde o zákon o dodavatelských řetězcích, předsedkyně Výboru pro vnitřní trh EP Anna Cavazzini (Zelení) kritizovala: "Dohody mezi vládami a stále větší oslabování vyjednaného textu nerespektují zavedený legislativní postup a podvádějí Evropský parlament." FDP setrvala na svém postoji blokády až do konce, i když navrhovaný kompromis splnil její požadavky. "Kancelář, který je zodpovědný za tak velké škody, by se měl zamyslet nad svým evropským politickým kompasem," řekl politik Zelených.



## **SSL Express 21-03-2024 Hrozí velké snížení kapacity na Brenneru**

Renovace 55 let starého Luegova mostu by mohla otrást silniční nákladní dopravou po Evropě. Dopravní společnosti jen stěží najdou v alpském regionu ekonomické alternativy trasy. Existuje pouze 48 železobetonových pilířů, na kterých se spoléhá evropská silniční nákladní doprava: s výškou mezi 15 a 55 metry podpírají Luegův most, několik kilometrů jižně od vesnice Gries am Brenner, těsně před Brennerským jezerem. Tři kilometry od Brennerského průsmyku a italských hranic vytvářejí spojení, které hrozí, že se stane trhlinou v evropské výměně zboží, pokud se most stane neprůjezdným. Jeho nosná konstrukce je již nenávratně poškozena a zchátralý most je nutné vyměnit. Bude to trvat minimálně tři roky – za předpokladu, že vše půjde hladce. Kdy začnou akutně potřebné nové stavební práce, se zatím neví, rakouský dálniční operátor Asfinag zatím mluví jen o příštím roce. Do té doby musí být vyřešeny staré konflikty o využití Brennerské trasy, pokud se nemá most stále více naklánět. Brennerská trasa je centrální trasou pro přepravu vycházející nebo končící v koridoru, který se táhne od Rotterdamu na západě po Štětín na východě. Velká část silniční nákladní dopravy z a do italských hospodářských center Milána, Turína a Verony vede přes Brenner již pět desetiletí a opotřebovává křehký most Lueg. Pro Jižní Tyrolsko a jeho zemské hlavní město Bolzano je Brennerská dálnice vstupní branou do světa, jediným rozumným silničním spojením na sever pro těžká nákladní auta. Tato doslovná beznaděj vede Alfreda Aberera, generálního tajemníka Hospodářské komory Bolzana, aby volal za zrušení zákazu nočních jízd na Brennerské trase při rekonstrukci Luegova mostu. „Nevede k menšímu provozu na ose Brenner, ale jednoduše ke koncentraci provozu během denního světla. Nepřetržitý provoz a dopravní zácpy jsou nevyhnutelné,“ zdůrazňuje Aberer. Zatímco most bude mít pouze jeden jízdní pruh, kamionová doprava se musí přesunout na noční hodiny, aby se předešlo dlouhým zácpám a výlukám v době rušné jízdy.

Aberer získává podporu pro své hodnocení od profesora Michaela Schockenberga, který vyučuje dopravní fyziku na univerzitě v Duisburgu-Essenu. „Pokud se dálnice zúží ze dvou pruhů na jeden, ztratí až 80 procent své kapacity,“ vypočítal vědec, který je známý jako výzkumník dopravních zácp. Pak rychlost a tím i kapacitu určují nejpomalejší vozidla. Operátor Asfinag proto také uvažuje o dynamické změně směru jízdy a využití dvou zbývajících jízdních pruhů pouze pro jeden směr na hodinové či denní bázi. To je chytré, protože to vytváří prostor pro podstatně více vozidel, říká Schockenberg. „Mým hlavním zájmem je, že veřejné instituce se velmi starají o to, aby se co nejvíce vyhnuly dopadu na automobilovou dopravu, a přitom ignorují, že Brennerský koridor je důležitou dopravní tepnou pro logistiku,“ říká Martin Gruber, šéf středně velké dopravní společnosti v Auer, vesnici jižně od Bolzana. Cestující mohou mnohem snadněji přestupovat na vlaky a pokud jejich auta naběrou zpoždění, často to není problém. Kamiony by naopak musely udržet v chodu výrobní řetězce se svým zbožím. Obává se, že poruchy v Brenneru by mohly poškodit evropský průmysl. Kapacita linek z Verony do Kolína nad Rýnem a Lipska je totiž již z velké části vyčerpána.



## SSL Express 21-03-2024 Rusko se snaží rozšířit železniční spojení, ale má problémy s náhradními díly

Ruská vláda sice tlačí svou logistiku na koleje, aby se vyhnula sankcím, ale kvůli nedostatku maziv jí na stávajících spojích chybí asi 50 000 vlnových spojů.

Tento týden se objevily zprávy, že Putinova vláda poskytne Teheránu 1,7 miliardy dolarů na výstavbu 100kilometrového úseku trati spojujícího íránská města Astara a Rašt ve snaze otevřít spojení s Bombají a dále obejít západní sankce. A agentura Bloomberg informovala, že Putin schválil modernizaci "dvou klíčových východních železničních tratí" spojujících Rusko a Čínu v hodnotě několika miliard dolarů. Moskva v souvislosti s íránskými spoji nemluví a označuje Mezinárodní dopravní koridor sever-jih (INSTC) za potenciálního konkurenta nadvlády Suezského průplavu v globálním obchodu. David Szakonyi, politolog z Univerzity George Washingtona, řekl serveru Business Insider, že obchodní spojení by Rusku pomohlo dovážet produkty, které by samo nedokázalo vyrobit. Mezi nimi jsou i díly nezbytné pro provoz železnic, včetně maziv, ložisek a elektronických součástí, a kvůli válečnému stavu se zemi nedostává ani pracovníků údržby, kterých bylo do bojů vysláno velké množství.

Podle portálu Railfreight.com zaznamenaly Ruské železnice (RŽD) v loňském roce dvojnásobný počet zpožděných nebo pozastavených vlaků (zhruba 42 600) oproti roku 2022. Pokud jde o objem nákladní dopravy, tyto zásahy do služeb vedly k tomu, že nebylo dodáno více než 2 miliony tun zboží, a vzhledem k tomu, že Západ zintenzivňuje svůj sankční program, očekává se, že letos tato čísla ještě vzrostou. Podle zpráv se očekává, že servisní společnosti budou vyměňovat díly dříve, než dojde k poruchám, přičemž RŽD přejdou na domácí kolejová vozidla, aby snížily závislost na externích dodavatelích. Podrobnosti o společnostech, které budou dodávat vagony a lokomotivy, není mnoho, ale společnost Sinara-Transport Machines získala zakázku v hodnotě 1,6 miliardy dolarů na dodávku 28 osobních vlaků v rámci přechodu země na vysokorychlostní železnici.



## SSL Express 21-03-2024 Freightos Weekly index cen námořného

FBX 11 China/East Asia-North Europe pokles 10% USD 3781/FEU

FBX 12 North Europe-China/East Asia pokles 11% USD 749/FEU

FBX 13 China/East Asia-Mediterranean pokles 7% USD 4155/FEU

FBX 14 Mediterranean-China/East Asia pokles 28% USD 842/FEU

vše porovnáno 22.12.2023 - 21.3.2024, tedy čtvrtletní vývoj. Trend je zřejmý i přes pokračující blokádu Rudého moře



## **SSL Express 22-03-2024 Krádež dat ve Forto - poučení z cizích malérů**

Zaměstnanci spediční společnosti Forto se stali obětí krádeže dat. (DVZ) se to dozvěděl od současných i bývalých zaměstnanců berlínské firmy. Podle vnitrofiremního průvodního dopisu došlo k odcizení osobních údajů zaměstnanců, kteří v období od března 2016 do dubna 2020 podepsali pracovní smlouvy se společností Forto. Dotčeny by mohly být i osobní údaje freelancerů, uvádí průvodní dopis. Odcizená data jsou informace uchovávané personálním oddělením v příslušném období. Jak společnost Forto informovala potenciálně dotčené zaměstnance v průvodním dopise, údaje se týkají všech informací, které obvykle vznikají v souvislosti s pracovněprávním vztahem. Citlivé údaje, jako jsou bankovní údaje, údaje o dani z příjmu a sociálním zabezpečení, jsou rovněž ovlivněny, stejně jako vysoce osobní údaje o náboženské příslušnosti, osobní údaje související s prací a kontaktní informace.

Jak je patrné z průvodního dopisu, neidentifikované třetí straně se podařilo získat přístup k datovému úložišti provozovanému Amazon Web Services (AWS), které obsahuje výše uvedené osobní údaje. Všechna data v něm obsažená byla exportována a poté smazána ze zmíněného systému, řekl Forto. Zaměstnanci Forto postižení krádeží dat by se v jejím důsledku mohli stát obětí následné krádeže identity, upozorňuje přepravní společnost v průvodním dopise. Je také možné, že by mohlo docházet k takzvaným pokusům o phishing nebo vydírání. Stejně tak nelze vyloučit, že se třetí osoby pokusí o podvod s odcizenými osobními údaji a nelze ani vyloučit další zneužití. Společnost Forto doporučuje, aby dotčení zaměstnanci okamžitě kontaktovali orgány činné v trestním řízení, pokud se stanou obětí jakékoli z těchto forem zneužití údajů.

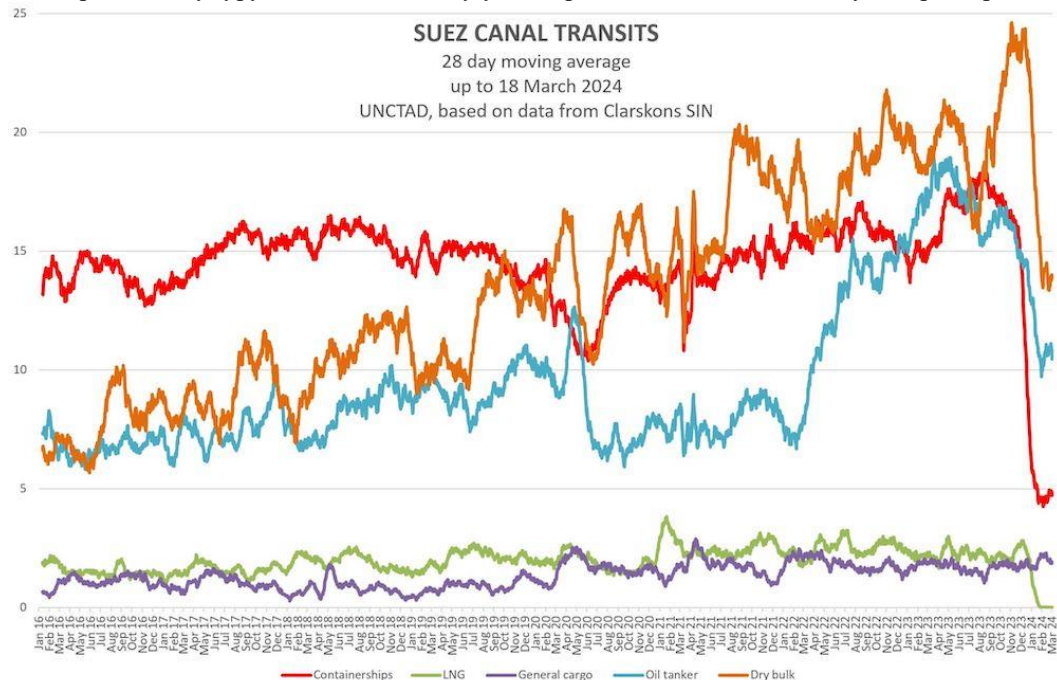
Společnosti jsou povinny hlásit incidenty ochrany údajů příslušnému pověřenci pro ochranu osobních údajů do 72 hodin; v případě Forto je to berlínský komisař pro ochranu dat a svobodu informací. Jak Forto informuje potenciálně dotčené zaměstnance, úřad byl informován; navíc byl povolán berlínský útvar pro kyberzločin. Jeho bezpečnostní tým podle Forta odebral pachateli přístupová práva k napadenému datovému úložišti. Všechny změny nastavení provedené pachatelem byly vráceny a všechny nepotřebné informace byly smazány. Bezpečnostní tým AWS byl navíc o incidentu informován a může pomoci zavést další nápravná opatření.



## **SSL Express 22-03-2024 Průjezd LNG tankerů Rudým mořem klesl na nulu**

Podle nových údajů zveřejněných Konferencí OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD) neproplul Suezským průplavem déle než dva měsíce žádný dopravce LNG. Poslední LNG loď, která si prorazila cestu egyptskou vodní cestou, byla 16. ledna a od té doby zhoršující se bezpečnostní situace v Rudém moři zaznamenala masové přeměňování dopravců plynu kolem afrického kontinentu.

Ze všech hlavních segmentů komerční lodní dopravy vyniká LNG jako ten, který se v posledních měsících zcela vyhýbal Suezmu, jak ukazuje graf UNCTAD níže. Celkové objemy obchodu přes Suezský průplav se podle Mezinárodního měnového fondu v prvních dvou měsících roku 2024 meziročně propadly o 50 %, zatímco obchod přes Mys Dobré naděje vzrostl odhadem o 74 %. Tranzity Suezským průplavem vygenerovaly Egyptu v loňském roce příjmy ve výši 10,25 miliardy dolarů, což je údaj, který úřad Suezského průplavu připustil, že by se letos mohl snížit na zhruba 5 miliard dolarů. Nejnovější údaje z Clarksons Research ukazují, že celkové příjezdy plavidel z Adenského zálivu pro všechny typy obchodních lodí byly 72 % pod úrovněmi zaznamenanými v první polovině prosince.



## 🧑🏫🌐!?! SSL Express 22-03-2024 Nařízení EK o dodavatelských řetězcích - vítr se obrací

Aby se zabránilo konkurenční nevýhodě evropských společností v důsledku evropského zákona o dodavatelských řetězcích, volají odborníci ze společnosti Kloepfel Consulting, která se specializuje na dodavatelské řetězce, po jasnějších normách pro dodržování požadavků, uvádí se v tiskové zprávě z 18. března. Kromě toho vyzývají ke snížení byrokracie a větší digitalizaci jak na úrovni EU, tak v rámci podniků.

"EU Supply Chain Act" je neformální název pro plánovanou směrnici Evropské unie o náležité péči podniků (CSDDD). Plánovaný právní předpis EU se měl původně vztahovat na společnosti s více než 500 zaměstnanci a celosvětovým obratem vyšším než 150 milionů eur. Podle informací agentury dpa byly tyto limity zvýšeny ve verzi schválené většinou států EU v Radě států 15. března (Německo se zdrželo hlasování): na 1 000 zaměstnanců a roční obrat 450 milionů eur. Podle Kloepfela by se to nepřímou dotklo i menších společností, protože větší společnosti na ně přenesou své závazky. Konzultanti však kritizují nedostatek vhodných norem na straně EU a společností, které by uplatňovaly evropské právo dodávek.

Zatímco například čínské a indické společnosti nemusí tímto způsobem dodržovat specifikovaná lidská práva a ekologické normy, evropské společnosti jsou v globální konkurenci zpomalovány německými a evropskými zákony o dodavatelském řetězci a s tím spojenou byrokracií, pokračoval Hornikel. Konzultanti společnosti Kloepfel jsou proto přesvědčeni, že na úrovni EU musí být nalezeny štihlé předpisy a jednotné normy pro podniky, s jejichž pomocí mohou účinně monitorovat své dodavatelské řetězce, zda nedochází k porušování lidských práv a ochrany životního prostředí, aniž by byly nadměrně zatěžovány. "Je také zapotřebí jasných pokynů pro



protiopatření, která musí společnosti přijmout, aby zakročily proti porušování," říká Theodor Uljanov, partner společnosti Kloepfel Consulting. Podle poradenské společnosti by odpovídající řízení rizik pro monitorování lidských práv a environmentálních norem v celém dodavatelském řetězci, jakož i přijímání protiopatření v případě jejich porušení, mohlo být realizováno prostřednictvím digitálních řešení z různých platform udržitelosti, jako jsou IntegrityNext, Osapiens nebo Prewave. Tyto platformy například zjišťují sociální média, aby zviditelnily rostoucí nepokoje i v odlehlých regionech." Tyto nástroje by podle doporučení musely být zavedeny na celostátní úrovni prostřednictvím finanční podpory EU. Kromě toho by podle Kloepfela měla EU usilovat o vývoj rozhraní, která společně usnadní efektivní předávání potřebných údajů příslušným orgánům EU. Dále by se musely výrazně omezit oznamovací povinnosti, aby se minimalizovala byrokratická zátěž na straně společností, poskytovatelů pozic. Kromě toho jsou zapotřebí výjimky pro malé a střední podniky, které nemají kapacitu pro rozsáhlé postupy náležité péče ve svých dodavatelských řetězcích.

Kromě toho by EU měla poskytnout rozsáhlé zdroje, jako jsou pokyny a kvalifikační opatření, aby pomohla společně zavést řízení rizik, aby vyhověly aktu o dodavatelském řetězci.

## **SSL Express 22-03-2024 USA a Kanada zavádějí přísné limity pro emise z osobních aut**

Prezident Joe Biden ve středu představil limity pro znečištění z výfukových plynů, podle kterých musí výrobci automobilů do roku 2032 snížit emise uhlíku ze svých vozidel o 56 % v porovnání s rokem 2026.

Nová pravidla rovněž podporují výrobce automobilů, aby zvýšili výrobu elektrických vozidel. Cílem administrativy je, aby plně elektrické automobily tvořily zhruba 35 až 56 % všech prodaných vozidel a plug-in hybridy 13 až 36 % v příštích osmi letech. Plně elektrické vozy v současnosti tvoří jen 7,6 % prodeje.

S vědomím rostoucích amerických protekcionistických tendencí - a blížících se prezidentských voleb - Biden tvrdě narazil na ochranu amerických pracovních míst v automobilovém průmyslu a slíbil, že elektromobily budou vyráběny v USA. Demokraté se obávali, aby si před listopadem nezneprátelili odbory nebo automobilky a jejich zaměstnance.

V Kanadě plánuje vláda premiéra Justina Trudeaua, že do roku 2026 bude 20 % nově prodávaných lehkých užitkových vozidel s nulovými emisemi a postupně se jejich podíl zvýší na 100 % do roku 2035. Bidenův krok může pomoci jeho záměru, protože přiměje výrobce automobilů k urychlení výroby ekologičtějších vozidel.

## **SSL Express 22-03-2024 Začíná BLU-Space a Hamburk se stává průkopníkem komerčního využití dronů**

Projekt BLU-Space vyvíjí systém pro řízení provozu bezpilotních dronů v Německu. Jeho cílem je poprvé propojit údaje o letectví v reálných podmínkách s údaji z různých zdrojů a platform za účelem vytvoření přeshraničních plánů. To by mělo významně přispět k bezpečné a ekonomické letecké mobilitě. Projekt BLU-Space vede několik partnerů jako součást konsorcia a je financován inovační iniciativou mFUND celkovou částkou 2,36 milionu eur od Spolkového ministerstva pro digitál a dopravu. Integrace technologie dronů do městského vzdušného prostoru slibuje významné výhody pro společnost a ekonomiku: umožňuje odlehčit pozemní dopravě a zvyšuje efektivitu v logistice. Zlepšuje reakci na



mimořádné události prostřednictvím rychlého dodání vybavení a přesného shromažďování informací, podporuje ochranu životního prostředí prostřednictvím efektivního shromažďování dat, zvyšuje bezpečnost prostřednictvím monitorování kritické infrastruktury, podporuje ekonomický rozvoj a inovace v různých průmyslových odvětvích, zajišťuje ochranu dat a bezpečnost vzdušného prostoru a posiluje připravenost na katastrofy. i civilní bezpečnost.

Projekt BLU-Space sdružuje různé městské úřady a společnosti, obchodní partnery a řízení letového provozu v konsorciu. Mezi tyto projektové partnery patří Hamburg Aviation eV, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, úřady pro ekonomiku a inovace, pro vnitřní záležitosti a sport, stejně jako pro dopravu a přechod na mobilitu, Karl Koerschulte GmbH a Hamburk Port Authority (HPA). Partnerem konsorcia je také HHLA Sky, dceřiná společnost Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), která automatizuje a rozšiřuje globální využití dronů. HHLA Sky přispěje svými technologiemi pro provozovatele dronů, USSP a UTM do projektu BLU Space, aby – v koordinaci s pilotovaným letectvím – umožnil bezpečný a efektivní rozvoj spodního vzdušného prostoru pro komerční a průmyslové lety dronů. Partneri konsorcia společně plánují vytvořit první celoevropský testovací vzdušný prostor pro kompletní systém řízení provozu dronů v Hamburku, takzvaný vzdušný prostor U-Space. Město k tomu nabízí nejlepší podmínky. Jeho komplexní infrastruktura hustých městských sídel, velkých přístavních a průmyslových oblastí i vnitřních městských letišť je vhodná pro rozvoj řešení problémů, která jsou příkladná pro celé Německo.

Podprostorové vzdušné prostory jsou digitálním základem pro zcela novou formu mobility a předpokladem pro rozšířené aplikační možnosti pro drony. Ty mohou létat automaticky a mimo viditelný dosah, ovládané vzdálenými piloty v řídicím středisku. Proto musí být příslušná data o poloze koordinována a sdělována mezi všemi systémy, což je v U-Space zaručeno jednotně a bezpečně. Praktická realizace zapojení dotčených orgánů, záchranných řídicích středisek a dopravních společností je jedním z ústředních cílů BLU-Space, který bude dokončen v polovině roku 2026. Projekt financovaný Spolkovým ministerstvem pro digitál a dopravu (BMDV) v rámci programu financování mFUND se opírá o synergický efekt spolupráce mezi různými aktéry projektu. Jako evropské modelové město pro UAM (Urban Air Mobility) nabízí Hamburk zavedený, široce propojený a vícevrstvý ekosystém. Vysoce kompetentní a angažovaní aktéři z úřadů, administrativy a politiky, stejně jako z průmyslu, výzkumu a vědy spolupracují v mnoha výzkumných a průmyslových projektech na vývoji řešení pro bezpečné, ekonomické, přijatelné a udržitelné používání dronů.

