



ELEKTRONICKÝ

SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

III/2024

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Obnova Ukrajiny po válce

Úvod	str. 2
Kontejnerová doprava po železnici	str. 3
Přemístění lokalit	str. 3
Gigantický rekonstrukční program	str. 4
Vyhlídka na vstup do EU	str. 5
Závěr – interview s paní Azarkhinou	str. 6

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8a, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: Jak vidí obnovu Ukrajiny po skončení války země EU a jak samotná Ukrajina

1. Úvod

Ukrajina se musí bránit masivním ruským útokům na města, infrastrukturu a dopravní cesty. Země je přitom v obchodních sporech s Polskem. Polští farmáři protestují na hraničním přechodu Medyka proti dovozu ukrajinských zemědělských produktů. Obávají se konkurence levného zboží a požadují politickou podporu. EU pak stanovila kvóty pro dovoz některých zemědělských produktů. Ukrajina ze své strany musí udržovat exportní logistiku za nepříznivých podmínek. Země se spoléhá na mezinárodní pomoc a angažovanost zahraničních společností. Na politické úrovni Ukrajina a mezinárodní společenství pracují na gigantickém programu obnovy. Důležitou perspektivou je rozhodnutí Evropské rady z prosince 2023 zahájit jednání o vstupu do EU. K tomu však musí být splněno ještě mnoho předpokladů. Za účelem napojení ukrajinské dopravní sítě na evropskou již Evropská komise předložila konkrétní návrhy tras. Zásadní význam bude mít rozvoj multimodálních terminálů a zlepšení železničního spojení, ale finanční zdroje na to jsou omezené.

Na hraničním přechodu Medyka s Ukrajinou propuká hněv polských farmářů. Hesla „Stop bruselské diktatuře“ a „Stop dovozu medu“ jsou napsány na plakátech, které tam vylepili a se kterými je lze téměř každý den vidět v televizních zprávách. Už měsíce brání ukrajinským kamionům pokračovat v cestě do Evropy. Zemědělci se obávají, že zboží není určeno pouze k tranzitu, ale že ho Ukrajina levně prodává v Polsku, a konkuruje tak tamním farmářům. Vlády obou zemí se snaží najít řešení na politické úrovni, avšak zatím marně. Minulý týden EU zareagovala na protesty farmářů a chce pouze povolit určité kvóty na dovoz vajec, drůbeže, kukuřice, ovesa, krup, cukru a medu, které lze prodávat bez cla. „Polská hranice je pro nás v

tuto chvíli největší výzvou," říká Oleksandra Azarkhina, náměstkyně ministra infrastruktury, v rozhovoru pro DVZ. V únoru Ukrajina vyvezla 8 milionů tun zboží, z toho více než polovinu tvořilo obilí. Běžně přes Polsko přepravuje 300 000 tun, což je výrazně méně. Azarkhina je přesvědčena, že nejde jen o zemědělské zboží. Hovoří o obchodní válce a obává se, že by vzhledem k problémům na hranicích mohly firmy přesunout výrobu do Polska. Doufá proto, že ji polská vláda bude i nadále podporovat.

2. Kontejnerová doprava po železnici

Spor o hranice je jen jednou z výzev, které musí ukrajinská vláda překonat. Stará se také o rekonstrukci zničené infrastruktury a zajišťuje dopravu v rámci země i na export. „Rozvíjíme kontejnerovou přepravu obilí po železnici. Organizujeme také dopravu přes Dunaj," říká Azarkhina. Ale ani to nejde bez problémů. Ruská armáda bombarduje přístavy a dopravní cesty. Mnoho mezinárodních společností zůstalo na Ukrajině navzdory všem potížím, říká Stefan Kägebein, regionální ředitel pro východní Evropu ve Východním výboru německé ekonomiky. Blokády hranic zatížily průmysl při přepravě obilí přes hranice, zejména do Polska, ale do určité míry také do Maďarska, Rumunska a Slovenska. Postižené a obtížné jsou také dodávky just-in-time. To se stalo problémem pro automobilový průmysl. „Nevypočitatelné čekací doby jsou otrava," říká Kägebein.

3. Přemístění lokalit

Logistické společnosti se přizpůsobují. „Namísto Kyjeva je nyní obsluhován Lvov, který je dále na západ," říká Christian Weber, mluvčí poskytovatele logistických služeb Dachser, který nabízí přepravu kusového zboží na Ukrajinu. Společnost na oplátku přesunula provoz do své pobočky Dachser v polském Rzeszowě, aby se odtud napojila na Ukrajinu. Doprava byla dříve svázána v polském Strykově. Po úplném nakládání zastavte z bezpečnostních důvodů v první Po

týdnech války Dachser v květnu 2022 obnovil přepravu všeobecného nákladu na Ukrajinu prostřednictvím svého partnera ACE Logistics. „Do jaké míry byla země zasažena válkou, ukazuje mimo jiné fakt, že objem zboží se od začátku války propadl v obou směrech zhruba o 70 procent,“ uvádí Weber. Dachser bez ohledu na to zachová i tato spojení.

„V tuto chvíli navigujeme na dohled,“ říká Philip Sweens, výkonný ředitel HHLA International, DVZ. Je zodpovědný za ukrajinský kontejnerový terminál Odessa (CTO), který hamburská společnost provozuje od roku 2001. Práci na Černém moři popisuje jako neustálé vzestupy a pády. Po převzetí koncese se propustnost v terminálu vyvíjela dobře. Zhroutila se s bankrotem investiční banky Lehman Brothers v září 2008 a poté se znovu vzpamatovala. Sweens zažil něco podobného, když Rusko anektovalo Krym: propad, zotavení. „Krizový tým v současné době denně monitoruje situaci,“ říká manažer HHLA. Podle Sweense nyní několik lodí s obilím každý měsíc opouští CTO a přes teritoriální vody putují do Rumunska a Bulharska. Oleksandra Azarkhina je vděčná za mezinárodní pomoc a nasazení společností, které také těží z jejího úsilí. „Nakonec jsme mluvili s největšími německými společnostmi. Čtyři uvedli, že jejich výsledky v roce 2023 byly vyšší než v roce 2021,“ říká ministr. Roste také stavební sektor. To se odráží v údajích o obchodu mezi Německem a Ukrajinou, které se podle Východního výboru v posledních měsících zotavily.

4. Gigantický rekonstrukční program

Na politické úrovni Ukrajina a mezinárodní společenství pracují na gigantickém programu obnovy. V únoru Světová banka, ukrajinská vláda, Evropská unie a OSN ve svém třetím rychlém hodnocení škod a potřeb (RDNA3) odhadly náklady na škody na 152 miliard USD a náklady na rekonstrukci na 489 miliard USD. Evropská unie nedávno přislíbila na rozvoj 50 miliard eur. Komisařka pro dopravu Adina Valeanová navrhla prodloužení zjednodušených pravidel pro kamionovou dopravu mezi Ukrajinou, Moldavskem a Evropskou unií do konce roku 2025.

Cílem je zabezpečit dodavatelské řetězce a usnadnit tak obchod mezi zeměmi. Azarkhina vkládá své naděje do přístupových jednání s Evropskou unií. Ukrajina požádala o členství krátce po začátku války a zavázala se tak k reformám. Důležitými tématy jsou justice a boj proti korupci a praní špinavých peněz. S tím druhým má země problémy. „Ukrajina dělá velmi dobrý pokrok, pokud jde o právní bezpečnost,“ je přesvědčen Philip Sweets. Ale pokud nyní na Ukrajinu proudí hodně peněz na pomoc, musí být politický rámec velmi dobře nastaven.

5. Vyhledky na vstup do EU

Od prosince 2023 má Ukrajina perspektivu. Evropská rada poté rozhodla o zahájení přístupových jednání s válkou zničenou zemí. Cesta je ale kamenitá, takzvané *acquis communautaire* obsahuje 35 kapitol s požadavky, které musí Ukrajina splnit. Kapitola doprava se zabývá např. technickými normami a bezpečnostními standardy, bezpečností provozu, sociálními standardy nebo kontrolou státní podpory. stejně jako liberalizace trhu v rámci vnitřního dopravního trhu. Za účelem napojení ukrajinské dopravní sítě na evropskou již Evropská komise předložila konkrétní návrhy tras, například koridor Severního Baltského moře, který by se měl táhnout přes Lvov a Kyjev až do Mariupolu. Existuje také baltský černomořsko-egejský koridor přes Lvov, Černovice (Rumunsko a Moldavsko), který by mohl být prodloužen až do Oděsy. Koridory Baltské moře-Jaderský a Rýn-Dunaj by měly podle Evropské komise vést přes Lvov. Do sítě TEN-T byla zařazena i řeka Dněpr. Nutná výstavba CT terminálů Ve společné zprávě RDNA3 experti píší, že by se země měla zaměřit na rychlý přesun zboží z jednoho druhu dopravy na druhý pomocí multimodálního dopravního systému. To vyžaduje výstavbu terminálů pro kombinovanou dopravu v západních a jižních regionech. „Terminály by také měly zahrnovat spojení mezi železniční a vodní dopravou, aby se podpořil rozvoj vnitrozemské vodní dopravy a aby se zapojily do „Přesunout nákladní dopravu ze silnice na vodu,“ říkají odborníci. Do jaké míry a jak rychle toho lze dosáhnout, však není jasné. Při

přepравě po železnici nefunguje přeshraniční železniční doprava ani mezi členskými státy EU. „Mnoho tratí je zchátralých,“ říká Jon Worth, politický blogger a iniciátor projektu „Cross Border Rails“. „Různé rozchody a technické specifikace ztěžují železniční nákladní dopravu přes hranice,“ dodává Boglarka Mondvay-Nemeth, vedoucí oddělení marketingu a komunikace rakouských spolkových drah ÖBB. Do určité míry je klíčové zlepšit spojení s Ukrajinou. To by však nemělo být prováděno seškrtáním prostředků vyčleněných na další nezbytné investice do infrastruktury EU,“ uvedla Mondvay-Nemeth. Finanční prostředky jsou vzácné. Ukrajina potřebuje letos 2,3 miliardy dolarů na klíčové infrastrukturní projekty, jako jsou mosty, železnice a hraniční přechody. Podle zprávy RDNA3 z února 2024 pak budou celkové náklady do roku 2033 činit přibližně 73 miliard USD.

6. Závěr – interview (DVZ) s paní Azarkhinou

V jakém stavu je ukrajinská dopravní infrastruktura?

Oleksandra Azarkhina odpovídá: „Ukrajinská dopravní infrastruktura je velmi vážně poškozena. Největší mosty zničili Rusové. Jiné jsme zničili sami, když se naše jednotky stáhly. V porovnání s ostatní infrastrukturou je oprava dopravní infrastruktury nejnákladnější. Už v roce 2022 jsme začali opravovat nejdůležitější mosty – asi 40 z 360. Jsou důležité pro přepravu pomocného zboží a pro exportní logistiku. A co železniční infrastruktura? Snažíme se okamžitě opravovat vlakové koleje. Vybuodovali jsme nový dopravní koridor z námořních přístavů na Černém moři. Rusové vědí, jak je důležitý, a útočí na něj téměř každý den. Dobrá zpráva je, že se netrefují nijak zvlášť přesně. Díky odvážným obchodníkům udržujeme každodenní export. To je super důležité. Když porovnáte oděský přístav v létě 2022 a s dneškem, uvidíte, že se vrací život“.

Ukrajina se chce stát členem EU. Jak lze integrovat ukrajinský dopravní systém do evropského?

„Pracujeme na tom. V rámci procesu přistoupení máme mnoho závazků vytvořit dopravní

spojení. Plánujeme mnoho reforem. Propojení je pro nás vysokou prioritou a doufáme, že nám pomůže na cestě ke skutečnému a volnému obchodu. Ukrajina před válkou vyvážela své zboží především přes Černé moře“.

Mělo by smysl železnici více rozvíjet? „Pro export zůstanou nejdůležitější námořní přístavy. Musíme ale také rozšířit železnici. S infrastrukturou máme méně problémů než s postupy na hranicích. Jedním z důvodů dlouhých front je, že inspektoři pracují pouze od 9 do 17 hodin“.

Je pro Ukrajinu možností převést železniční síť ze širokého rozchodu na evropskou úzkorozchodnou? „To je velká výzva pro celou síť. Je dlouhá kolem 22 000 kilometrů. Ale to je jistě myslitelné pro nejdůležitější uzly. Dostáváme finanční pomoc z USA. Moji kolegové jsou momentálně ve Španělsku, aby se podívali na tamní technologii, protože Španělsko také provozuje široký rozchod. Ve Francii existují zařízení na přestavbu rozchodu, aby bylo možné přejít ze širokého na úzký a zpět“.

Jakou roli bude hrát doprava a logistika na červnové konferenci o rekonstrukci Ukrajiny v Berlíně? „To je pro nás velký problém. Mluvíme také o ekonomické rekonstrukci. Naše analýza ukazuje, že náš HDP může vzrůst o 8 procent, pokud budeme i nadále vyvážet tolik jako nyní. Dobré jsou i naše daňové příjmy, jak ukazují čísla za prosinec a leden. Vybíráme více daní, protože hodně vyvážíme. To je pro nás nejvyšší prioritou“.

Konec III. čísla

Příjemné jarní dny vám přeje Redakce SZ SSL