

# SSL EXPRES

## 24.06.-29.06.2024

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

### SSL Express 24-06-2024 viadonau prosazuje flexibilní regulaci nízké vody

Loni se po rakouském Dunaji přepravilo 6,4 milionu tun zboží, o téměř pět procent méně než předloni. Podle Statistics Austria klesla nákladní doprava na historické minimum. Pokles je způsoben tím, že ze zemí východního Dunaje přišlo do Rakouska o 21 procent méně objemu. Tranzitní doprava naopak vzrostla o téměř čtyři procenta a odchozí o více než sedm procent. Vnitrostátní dunajská doprava, která je z hlediska objemu méně významná, byla v roce 2023 patrná s nárůstem o 158 procent. Tento vývoj znovu ukazuje, jak moc závisí přijetí Dunaje jako přepravní cesty pro různé druhy zboží na jízdnicích podmínkách. Vnitrozemská lodní doprava musí být atraktivní pro přesun silniční dopravy na vodní, a pokud možno na velké vzdálenosti, protože je ekonomicky životaschopná. Abychom zde skutečně dosáhli udržitelného posunu, pravděpodobně nebude možné obejít opatření pro řízení dopravní politiky. Viadonau se opakovaně snaží spojit aktéry v oblasti železniční a lodní dopravy a povzbudit je ke společnému rozvoji logistických řetězců a nových obchodních modelů s cílem posílit konkurenceschopnost ve srovnání se silniční nákladní dopravou. Všem zúčastněným je to samozřejmě jasné: nákladní vůz je na poslední míli vždy na prvním místě – také proto, že je téměř vždy provozuschopný bez ohledu na povětrnostní podmínky. Na Dunaji je situace jiná. Je dobře známo, že lodě potřebují minimální hloubku vody 2,50 metru, aby mohly plout. Kvůli klimatickým podmínkám se však stále častěji stává, že této hloubky není dosaženo. Viadonau chce proto pomocí inovace zajistit, aby lodní kanál byl splavný pro nákladní lodě s hloubkou vykládky 2,50 metru po všechny dny v roce. Tato inovace se nazývá flexibilní regulace nízké vody a již se testuje v pilotním projektu východně od Vídně: V kritických mělkých jízdnicích bodech na Dunaji je ke dnu řeky připevněn pomocí čtyř kotev tlačný člun naložený šterkem. Člun funguje jako plovoucí kormidlo, průřez řeky je zmenšen a voda je nasměrována do lodního kanálu. Zúžením průřezu řeky se lokálně zvyšuje rychlost proudění, což vede k ideálním podmínkám plavební dráhy.

--

### SSL Express 24-06-2024 AF sazby zůstávají stabilní díky Asii a Blízkému východu

Sazby za leteckou nákladní dopravu se podle nejnovějších týdenních údajů a analýz z WorldACD Market Data drží pevně během tradičně klidnějšího období na trhu, podpořeného pokračující silnou poptávkou a vysokými spotovými sazbami z asijského a středovýchodního původu. Přestože celková celosvětová tonáž za poslední celý týden (24. týden, 10. až 16. červen) poklesla o -2%, průměrné sazby zůstaly víceméně stabilní na úrovni 2,51 USD za kilo, což je o +8% více než v ekvivalentním týdnu minulého roku a výrazně nad úroveň před covidem (+42% ve srovnání s červnem 2019), a to na základě více než 450 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD. A kombinace čísel za poslední celé dva týdny (23. a 24. týden) odhaluje zvýšení sazeb i tonáže o +1% ve srovnání s předchozími dvěma týdny (srovnání „dvoutýdenní na dvoutýdenním“ nebo „2Wo2W“). Srovnání s minulým rokem však ukazují, že tonáž (+11 %) i sazby (+8 %) výrazně převyšují loňskou úroveň, a to díky výrazně vyšší poptávce ze všech hlavních regionů světového

původu, v důsledku vyšších sazeb (+52 %) a tonáží (+13 %) původem ze Středního východu a jižní Asie (MESA), a vyšších sazeb (+17 %) a tonáží (+16 %) z asijsko-tichomořského původu (na základě průměru spotových sazeb i smluvních sazeb na celkovém trhu).

--

## **SSL Express 24-06-2024 Kombiverkehr hledá alternativy k DB Cargo**

Kombiverkehr se stále více chce odtrhnout od svého předchozího hlavního partnera DB Cargo. Klíčovým důvodem je řízení úřadu EU pro hospodářskou soutěž proti DB Cargo. Vedení frankfurtského dopravce vidí příklad Fret SNCF jako varování: Francouzi byli nuceni do šesti měsíců přestat provozovat ucelené vlaky. Tím byl ovlivněn i Kombiverkehr se svými službami na Pyrenejský poloostrov a Francii. Kombiverkehr se nyní obává, že podobný osud může potkat DB Cargo. Generální ředitel Armin Riedl zdůraznil, že se na procesu nepodílel. "Pokud by však DB Cargo již nemohlo přepravovat určité produkty, provoz Kombiverkehru by byl v obrovském nebezpečí," řekl Riedl. Dozorčí rada se pak rozhodla být připravena. "Byli jsme nuceni hledat alternativy," řekl Riedl. To je to, co společnost udělala. Pro 70 procent veškeré dopravy do roku 2025 již byly nalezeny vhodné alternativy. Zejména dvě dceřiné společnosti Kombiverkehr Lokomotion a Kombi-Rail Europe, obě železniční společnosti, mají rozšířit své kapacity a převzít velkou část z těchto 70 procent. „Hledáme řešení pro zbývajících 30 procent. Krátkodobě se však v železničním byznysu dá udělat jen málo,“ řekl Riedl. Ministr Volker Wissing odmítl dočasnou finanční podporu z fondu spolkového ministerstva dopravy, která by tuto změnu usnadnila.

Riedl zdůraznil, že DB Cargo bude i v budoucnu hnací silou Kombiverkehru. Kromě Lokomotion a Kombi-Rail Europe tvoří 70 procent již zajištěných přeprav další železnice včetně DB Cargo. „V současné době je otázkou, zda ještě dosáhneme celého objemu chybějících 30 procent. Nabídky na to musí být životaschopné. Nemůžeme však nyní nakupovat na trhu služby za každou cenu, kterou nakonec nebudeme schopni na trhu pojmout,“ řekl Heiko Krebs, rovněž generální ředitel Kombiverkehr. Vyjádřeno počtem zásilek, oněch 30 procent odhadl na 200 000 až 300 000 zásilek, které by mohly být případně znovu přemístěny. Riedl však také upozornil, že existují i finanční důvody, proč bude DB Cargo v budoucnu využíváno mnohem méně často. (DVZ) se doslechlo, že DB Cargo zvýšilo své cenové nabídky o 15 až 20 procent. V jistém smyslu je to pochopitelné, protože DB Cargo je pod masivním tlakem ze strany majitele a kvůli postupu EU konečně v plusu. Zvýšení cen je alespoň jedním ze způsobů, jak tyto požadavky splnit.

Riedl ale také zmínil, že Evropa v současnosti zažívá největší pokles nákladu za posledních 20 nebo 25 let. Zvýšení cen těchto rozměrů je v současné době obtížně realizovatelné. DB Cargo si navíc v mnoha případech stejně účtovalo vyšší ceny než ostatní poskytovatelé.

Na svém výročním zasedání v Offenbachu představí Kombiverkehr také výsledky za rok 2023. Již bylo známo, že objemy oproti předchozímu roku klesly o 15,9 procenta a že bylo přepraveno celkem 815 467 kamionových zásilek. Jde o nejnižší objem od roku 2005 s 812 500 zásilkami. Pro aktuální rok byl Riedl optimistou, že objem opět mírně naroste. V roce 2024 odhadl možný objem 830 000 zásilek a také předpokládá, že Kombiverkehr bude v plusu. Kombiverkehr je však stále nespokojen s výkonem na železniční síti. Podle Krebse byla dochvilnost vlaků v roce 2023 49 procent. Letos je zhruba každý druhý vlak stále nedochvilný.

Velká výzva čeká Kombiverkehr s rekonstrukcí koridoru, která začne v červenci. Podle Riedla to s sebou nese vysokou finanční zátěž pro všechny zúčastněné. „Skutečnost, že v otázce dodatečné

zátěže v rámci obnovy výkonných koridorů je finančně dotována pouze osobní doprava a nákladní doprava zůstává zcela s prázdnou, je dalším znakem toho, že spolková vláda se obrátila zády k ochraně klimatu v sektoru dopravy," řekl zklamaně Krebs. Totéž platí i pro zvýšení cen tras v roce 2025 o více než 16 procent, přičemž federální vládní podpora cen tras železničních tratí se zároveň sníží na polovinu. Obě opatření dohromady vedou ke zdvojnásobení nákladů na využití trasy, což vyvolalo další tlak na kombinovanou dopravu, zejména v ekonomicky obtížné době.

--

## **SSL Express 24-06-2024 Digitální propojení s aerolinkami stále chybí**

Zdá se, že společnosti Etihad Cargo a Kuehne + Nagel dosáhly svatého grálu pro velké speditéry - přímého elektronického propojení. Podle jednoho z velkých speditérů je však otázkou, zda digitálně podporované nákupy kapacit jdou dostatečně daleko.

Velcí speditéři uvádějí, že se cítí být nedostatečně obslouženi pokusy leteckých společností o digitalizaci rezervací. Jeden z nich v dubnu sdělil časopisu The Loadstar, že by chtěl větší propojení s kapacitou leteckých společností v reálném čase.

"To, co dopravci dosud udělali, je zaměřeno možná na menší specializované speditéry. Když objednáte způsobem, jakým to děláme my, to znamená ULD nebo velké blokové smlouvy každý měsíc, digitální platformy a/nebo přímé možnosti API dopravců prostě zatím neexistují. Pokud si chci u dopravce objednat 100kg zásilku z Los Angeles do Amsterdamu, mohu to udělat online, ale takto nenakupuji. Každý týden pořizujeme stovky ULD a to je jiný model pořizování, než může mít menší speditér. A tak stále vidíme spoustu příležitostí, jak to rozvíjet. A myslím, že dopravci by řekli totéž."

Přímá integrace elektronických rezervací společnosti Etihad s K+N poskytuje přepravci "bezproblémový přístup ke kapacitě a cenám v reálném čase", tvrdí dopravce a dodává, že integrace přispěje k "větší transparentnosti, efektivitě a flexibilitě" v procesu rezervací. Viceprezident pro nákladní dopravu Stanislas Brun dodal: "Díky přímému přístupu společnosti K+N k datům sítě Etihad Cargo v reálném čase tato integrace zvyšuje její schopnost přijímat informovaná rezervační rozhodnutí, zefektivnit provoz a v konečném důsledku poskytovat svým zákazníkům špičkové služby." Holger Ketz, globální ředitel společnosti K+N pro řízení sítí letecké logistiky a dopravců, řekl: "Společnost Etihad Cargo se snaží o zvýšení efektivity své logistiky. Spuštěním přímého elektronického rezervování se společností Etihad Cargo může společnost Kuehne+Nagel nabídnout svým zákazníkům přístup ke kapacitě a cenám v reálném čase. Tím dosáhneme vyšší provozní efektivity a optimalizace služeb pro naše zákazníky." Otázkou pro velmi velké speditéry však zůstává, zda integrace jde dostatečně daleko. Zdroj vysvětlil: "V současné době nemáme možnost zadávat digitální zakázky u dopravců pro velký objem našich obchodů. Myslím, že je to opravdu všechno o prioritách a zdrojích dopravců. A myslím, že oni to i vědí. Náš vzkaz byl jasný: očekáváme, že si stanoví priority a poskytnou zdroje, protože někdo to udělá, a ten, kdo to udělá, bude mít z hlediska zadávání zakázek výhodu, pokud jde o jednání s velkými zasláteli."

--

## **SSL Express 24-06-2024 Předpisy pro silniční nákladní dopravu v Rumunsku (info od spedičního svazu RO)**

Od dubna 2022 rumunské orgány zavedly systém RO e-Transport pro sledování zboží s vysokým daňovým rizikem, aby se zabránilo daňovým únikům, ale pouze pro vnitrostátní přepravu takového zboží. Od 15. prosince 2023 vydala rumunská vláda nařízení, které stanoví, že veškerá mezinárodní silniční nákladní doprava vstupující do Rumunska a opouštějící Rumunsko bude monitorována prostřednictvím systému RO e-Transport System. Nejen zboží s vysokým daňovým rizikem! Jak se toto rumunské nařízení může týkat a ovlivnit zahraniční společnosti (výrobce, vývozce, dovozce, speditéry, dopravce)? Odpověď: I když silniční přepravu zboží organizuje dodavatelská společnost z Itálie s italským dopravcem (například), řidič nesmí vstoupit do Rumunska (na silničním hraničním přechodu), aniž by od rumunského příjemce obdržel kód vydaný RO e-System Transport, tzv. kód UIT. Povinností rumunských dopravců (provozovatelů dopravy) bude vybavit vozidla GPS nebo zařízeními, která přenášejí údaje o poloze dopravního vozidla, a telekomunikačními koncovými zařízeními, která využívají technologie satelitního určování polohy

a přenosu dat, a zajistit přenos aktuálních údajů o poloze dopravního vozidla po celé trase přepravy zboží, které je předmětem sledování prostřednictvím systému RO e-Transport. Software určený pro přenos údajů o poloze dopravního vozidla bude stažen ze specializovaných platforem. Software bude bezplatně zpřístupněn Národním centrem pro finanční informace v rámci Ministerstva financí. Bližší podrobnosti neznáme, protože Ministerstvo financí zatím informace o tomto softwaru neposkytl.

Jisté zatím je, že se nebude týkat zahraničních dopravců. Dotázali jsme se úřadů 19. června a čekáme na jejich odpověď.

--

## → SSL Express 24-06-2024 Problémy s přestavbou B777

V době, kdy je po velkých širokotrupých nákladních letadlech velká poptávka, se objevují problémy s nabídkou nákladních letadel Boeing 777. Problémy s výrobou motorů omezily schopnost společnosti Boeing dodat nové nákladní letouny 777 na začátku tohoto roku a zdá se, že přestavěné 777 jsou dále od ranveje, než se předpokládalo. V tuto chvíli nic nenasvědčuje tomu, kdy americké letecké úřady dají zelenou programům přestavby letounů 777 na freightery. Řada odhalení a problémů kolem bezpečnostních záznamů výrobce letadel naznačuje, že Federální úřad pro letectví (FAA) má plné ruce práce, což by mohlo ovlivnit proces certifikace přestaveb 777.

IAI Aviation Group je lídrem mezi třemi hráči, kteří se pustili do programů 777. Ještě v dubnu dokončila většinu certifikačního procesu a čekala, až FAA provede svou část. Yaacov Berkovitz, viceprezident a generální ředitel IAI pro konverze a modernizace, očekával, že certifikaci FAA získá nyní nebo na začátku třetího čtvrtletí. Podle jednoho ze zdrojů obeznámeného s certifikačním procesem měla IAI přivést do USA svůj první konvertovaný 777F k testům FAA, ale zatím nedorazil. FAA údajně spolupracuje s firmami, které pracují na přestavbách letadel 777, ale lhůty pro zpracování dokumentace a přijetí opatření jsou označovány za "extrémně pomalé". Není žádným tajemstvím, že zdroje regulačního orgánu jsou napjaté, což opakovaně vzbudilo pozornost při informování o bezpečnostních výsledcích společnosti Boeing - agentura přenechala dohled nad řadou bezpečnostních aspektů samotnému výrobcu letadel. V leteckém výboru amerického senátu 14. června šéf FAA Mike Whitaker přiznal, že agentura byla vůči Boeingu příliš laxní. Od ledna, kdy letoun 737 Max 8 společnosti Alaska Airlines ztratil panel z trupu, FAA posílil dohled nad Boeingem a zvýšil počet svých inspektorů u něj a u dodavatele trupu Spirit AeroSystems z 24 na více než 30. Jeho cílem je zvýšit tento počet na 55 inspektorů.

A kontrola Boeingu bude ještě přísnější po zprávách whistleblowerů, kteří tvrdí, že u výrobce letadel a jeho odnože dochází k "systémovému zanedbávání dokumentace a odpovědnosti za vadné díly". Podle nejnovějších obvinění Boeing ztratil přehled o stovkách vadných dílů a pokusil se důkazy o tom před úřady skrýt. Jiný oznamovatel obvinil společnost Spirit, že roky dodávala vadné trupy letadel. Kromě zvýšené kontroly to také naznačuje, že úřad nebude chtít uspěchat žádné rozhodnutí týkající se letadel Boeing, aby nemohl být obviněn z toho, že je vůči výrobcu mírný. Kromě toho je nepravděpodobné, že by se v jeho napjaté personální situaci uvolnil personál pro certifikaci programů přestavby nákladních letadel, a také není jasné, kdy FAA certifikuje model 777X nebo 737 Max 10. Poté, co Boeing ukončil výrobu letounů 777-200 a -300 v očekávání vstupu modelu 777X na trh, nedodal již více než dva roky žádné osobní letadlo 777. Šance, že by přestavěné nákladní letouny 777 v následujících měsících zmírnily kapacitní omezení, se zdají tudíž být spíše mizivé.

--

## ✈️🚫 SSL Express 24-06-2024 Syntetické palivo už není, lítejte zase na kerosin

Dosažení nulových čistých emisí v letecké dopravě je skutečnou výzvou - a cesta, která je před námi, je plná překážek. Nejčastější stížností na SAF je nedostupnost na trhu, což je problém, kterému navíc zjevný neúspěch společnosti Fulcrum BioEnergy nepomůže. Společnost Fulcrum vstoupila na scénu s plánem vyrábět palivo ze skládkového odpadu. V roce 2014 podepsala smlouvu se společností Cathay Pacific na 1,1 milionu tun SAF na 10 let s tím, že dodávky začnou letos. V roce 2015 se společnost Fulcrum těšila také investici od United Airlines a podepsala s tímto dopravcem smlouvu na 15 milionů galonů.

Společnost expandovala také do zámoří a získala grant ve výši 20 milionů liber od britského ministerstva dopravy na výstavbu závodu na výrobu paliv z odpadu ve Velké Británii s názvem Northpoint. Podle údajů Companies House je nyní britská pobočka tak tak solventní. Americké webové stránky společnosti Fulcrum však již nefungují a (The Loadstar) stále čeká na odpověď od britské pobočky. Poslední výroční zpráva společnosti Fulcrum ve Spojeném království uvádí, že britská pobočka je "výhradně závislá" na své americké mateřské společnosti, která si musí "zajistit další dluhové nebo kapitálové financování". To podle ní "vyvolává značné pochybnosti o schopnosti společnosti pokračovat v činnosti...". Společnost Cathay ani United na žádosti o komentář nereagovaly. Zdroje ze společnosti v USA však médiím sdělily, že Fulcrum BioEnergy minulý měsíc propustila většinu svých zaměstnanců a uzavřela svůj stěžejní závod v Renu v Nevadě, který byl otevřen teprve koncem roku 2022. Továrna vyráběla syntetickou ropu, díky níž vzniklo dopravní palivo s CO2 stopou menší než 20 % fosilních paliv. Měla produkovat 42 milionů litrů ročně prvního komerčního paliva ze skládkového odpadu. Bývalý zaměstnanec viní špatné vedení, ale společnost Fulcrum, která k červnu 2023 získala přibližně 467 milionů dolarů, měla také potíže se získáním povolení a problémy s provozem. Významný jihokorejský investor se také stáhl poté, co neviděl žádný zisk.

Časopis Chemical & Engineering News mezitím odhalil, že také společnost Waste-to-Fuel prožívala těžké období. Společnost Air Products and Chemicals se sídlem v britském Teeside vykázala v roce 2016 ztrátu ve výši 1 miliardy dolarů a letos společnost Enerkem uzavřela svůj závod v kanadském Edmontonu kvůli podmínkám na trhu a regulaci.

P.S. No prostě na močůvku se létat zatím nedá...

--

## 👤💻📊😊 SSL Express 25-06-2024 Dopravní a logistické společnosti očekávají stabilizaci

Současnou obchodní situaci považuje za normální 62 procent dopravních a logistických společností, jak ukazuje aktuální průzkum společnosti SCI Verkehr. To představuje zlepšení oproti dubnu, kdy tento názor sdílelo pouze 48 procent respondentů. Současnou obchodní situaci přitom hodnotí jako špatnou pouze 38 procent, což znamená pokles o deset procentních bodů. „To má významný dopad na stabilizaci podnikatelského klimatu,“ shrnují odborníci SCI. Přesto je podnikatelská situace za poslední měsíc hodnocena kritičtěji: 46 procent dotázaných uvedlo, že se situace zhoršila, což je nárůst o 35 procentních bodů. Opatrná předpověď logistiků na začátek léta se tedy potvrdila.

Tlak na náklady v odvětví logistiky se opět zvyšuje. Tři čtvrtiny dotázaných uvedly růst nákladů v předchozím měsíci, což představuje nárůst o 30 procentních bodů oproti dubnovému průzkumu. „Zbývající třetina hlásí nezměněnou situaci,“ říkají odborníci na trh ze SCI. Očekávání pro příští tři měsíce jsou také charakterizována růstem nákladů: 71 procent dotázaných očekává růst nákladů, což je nárůst o 31 procentních bodů ve srovnání s dubnem. Logisti už možná zohledňují úpravu mýta, která vstoupí v platnost 1. července 2024.

Odvětví zůstává opatrně ohledně vývoje cen. Přestože téměř čtvrtina dotázaných zaznamenala růst cen, stejně mnoho firem se muselo vyrovnat s poklesem cen. "Nikdo však nečekal, že ceny klesnou," uvedli experti SCI. Většina dotázaných očekává, že ceny během příštích tří měsíců zůstanou beze změny, zatímco zhruba třetina očekává růst cen. Přesto panuje mírné rozčarování: téměř každý desátý nyní očekává snížení cen, což je v rozporu s očekávaným zvýšením nákladů.

--

### **SSL Express 26-06-2024 e-BL začne nabízet i HMM**

Svět elektronické obchodní dokumentace, který byl z velké části umožněn díky elektronickým konosamentům, zaznamenal další posun. V rámci významného kroku směrem k digitální transformaci v námořní dopravě oznámila společnost HMM, největší korejský a osmý největší kontejnerový dopravce na světě, strategické partnerství se společností CargoX, jedním z předních poskytovatelů řešení pro elektronické obchodní doklady a jedním z 12 poskytovatelů služeb eBL schválených IG P&I Club. Tato spolupráce zavede funkce elektronického konosamentu (eBL) na platformě digitálních služeb HMM, což znamená novou éru efektivity a bezpečnosti v oblasti globální obchodní dokumentace. Integrace platformy CargoX do digitálních služeb HMM má za cíl modernizovat a zefektivnit pracovní postupy eBL. Využitím pokročilých funkcí platformy CargoX budou zákazníci HMM těžit z vyšší efektivity a bezpečnosti při správě své obchodní dokumentace. Toto partnerství představuje významný krok vpřed v digitalizaci námořního průmyslu, který je v souladu s celosvětovými trendy směřujícími k udržitelnějšímu a efektivnějšímu námořnímu provozu.

P.S. i e-FBL (FIATA BL) je dostupný přes platformu CargoX, takže nastupte bez obav do vlaku budoucnosti

--

### **SSL Express 26-06-2024 Čína a EU se dohodly na jednání ve sporu o tarify na elektromobily**

Čína a EU chtějí vstoupit do jednání ve sporu o represivní cla na elektromobily. Oznámilo to v sobotu čínské ministerstvo obchodu. Obě strany se dohodly na zahájení konzultací o antisubvenčním vyšetřování EU ohledně čínských elektrických vozidel, uvedlo ministerstvo v prohlášení po video spojení mezi čínským ministrem obchodu Wangem Wentaem a komisařem EU pro obchod Valdisem Dombrovskisem. Žádné další podrobnosti původně nebyly uvedeny. Evropská komise nedávno zveřejnila plány na vysoká represivní cla na dovoz čínských elektrických vozidel. Zda se skutečně bude muset platit cla až 38,1 procenta, záleží podle informací na tom, zda se s Čínou najde jiné řešení. V určitých případech by pak byly odepřeny zpětně od začátku července, pokud by EU souhlasila s dlouhodobým zavedením vyšších cel. O definitivním určení se ale musí rozhodnout až začátkem listopadu.

Evropská komise od loňského podzimu vyšetřuje, zda elektromobily v Číně těží z dotací, které narušují hospodářskou soutěž. Podle údajů Komise jsou čínské elektromobily obvykle o 20 procent levnější než modely vyráběné v EU. Před téměř dvěma týdny Komise dospěla k předběžnému

závěru, že hodnotový řetězec pro elektromobily na baterie (BEV) v Číně těží z nespravedlivých dotací. Komise proto pohrozila dodatečnými cly ve výši 20 až téměř 40 procent. Dodnes byla uvalena cla ve výši deseti procent. Krok Bruselu následoval po podobných opatřeních ze strany USA. Americká vláda v polovině dubna uvalila speciální cla na elektromobily, polovodiče, solární články, jeřáby a další produkty z Číny.

P.S. Jestli ono na vině také nebude mnohé omezení ze strany EU a US vlád a vysoké platy zaměstnanců chráněných odbory.

--

## **SSL Express 26-06-2024 Paříž a okolí se chystá na logistická omezení během olympiády**

Dobré čtyři týdny před začátkem olympijských her se Paříž připravuje na největší sportovní událost z hlediska dopravy. Původně mělo být na úseku 185 kilometrů od 1. července do 15. září – dlouho před letními hrami – vyhrazeno 185 kilometrů olympijských drah (Voies Olympiques) pro provoz vozidel akreditovaných osob i záchranných a bezpečnostních vozidel ( 26. až 11. srpna) a dlouho po paralympijských hrách (28. srpna až 8. září). Objevila se však určitá kritika, takže omezení byla postupně poněkud uvolněna. Podle posledních informací budou nově platit v různých časech v závislosti na úseku trasy, což činí celkovou situaci nepřehlednou; Další změny jsou pravděpodobné před začátkem her nebo dokonce během nich. Obavy ze strany logistických společností a obyvatel ve městě jsou každopádně stále velké, hlásí Sébastien Béolet, manažer vývoje softwaru v Paříži v logistické softwarové společnosti PTV. I v normální době se Paříž potýká s dopravními zácpami na 30 procentech svých ulic. V žebříčku dopravních zácp podle poskytovatele IT Tomtom se město loni umístilo na 8. místě v Evropě a 16. na celém světě.

V květnu 2022 byla vydána vyhláška se seznamem silnic a úseků vyhrazených pro vozidla určená pro olympijské a paralympijské hry v roce 2024. Podrobnější informace jsou však k dispozici až od konce loňského roku. Ústřední součástí je online platforma JOptimiz (zkratka pro Jeux olympiques et paralympiques/JOP a optimalizovat), kde mimo jiné najdete i tipy pro logistiky na úspěšné dodávky během her. Interaktivní mapa Île-de-France ukazuje příslušné bezpečnostní zóny, vyhrazené jízdní pruhy a oblasti určené pro dodávky. Ne všechny společnosti však považují digitální nabídku za dostatečnou: „Použití dat není snadné,“ kritizuje Béolet. "Vláda nyní začala vytvářet databázi některých dopravních omezení." Tato takzvaná dialogová platforma má zautomatizovat a urychlit zaznamenávání a zveřejňování silničních omezení stanovených místními úřady ve Francii. Za tímto účelem jsou informace zpřístupněny jako otevřená data a přenášeny do aplikací GPS, aby byli řidiči informováni, uvádí Béolet. Omezení pro olympijské hry však ještě nejsou v této databázi plně zahrnuty. Proto se společnost obrátila na jiné zdroje pro svůj logistický software, do kterého může ručně přidávat data z mnoha různých kanálů. „Olympijské hry jsou zajímavým případem použití. Odpovídající nástroj jsme dokázali nabídnout dříve než vláda,“ zdůrazňuje developer. „Naší výhodou bylo, že jsme již měli funkci blokování určitých zón v našem softwaru, takže jsme museli uložit pouze konkrétní karty,“ zdůrazňuje CPO An de Wispelaere. Mnoho informací však chybělo i u nejvýznamnějších poskytovatelů karetních služeb.

Cloudový SaaS software Optiflow může s pomocí algoritmů podporovat logistické společnosti při optimálním plánování vozidel, tras a pracovní doby, a to i pro více zastávek. „V příkladu s 2 000 dodávkami je celková vzdálenost běžně 5 000 kilometrů, ale když se vezmou v úvahu dopravní omezení, přidá se téměř 1 400 kilometrů,“ vysvětluje de Wispelaere. Pokud by se s nimi nepočítalo, mnoho řidičů by se opozdilo a pracovalo by přesčas. „Pro optimalizované cesty je potřeba 57 řidičů

místo 55, ale tito řidiči absolvují pouze 400 kilometrů objížděky a dorazí včas,“ říká de Wispelaere. Sama byla překvapena těmito efekty, které také závisí na tom, který den her se výlety konají; to platí zejména během zahajovacího ceremoniálu a po dobu trvání maratonu.

--

## **SSL Express 27-06-2024 Termín uzavírky na Brennerské dálnici se blíží**

Při cestování po brennerské dálnici v Rakousku si budou muset dopravní podniky od příštího roku počítat s delším časem. Most Lueg, který nutně potřebuje rekonstrukci a přes který v Tyrolsku vede dálnice 13, bude od 1. ledna z bezpečnostních důvodů v obou směrech průjezdný pouze jedním jízdním pruhem. Nyní na to upozornila rakouská společnost pro financování dálnic a rychlostních silnic (Asfinag). Podle ředitele stavby Asfinag Hartwiga Hufnagla je opatření nutné k odlehčení zchátralým konstrukcím mostu a udržení průjezdnosti trasy. Kromě toho budou nezbytná opatření jako bloková manipulace a zákazy jízdy pro kamiony, uvedl Hufnagl. V ideálním případě by stavba nového mostu začala na jaře 2025. První mostní objekt by pak měl být hotový za dva a půl až tři roky. Od té doby by měly být opět k dispozici dva jízdní pruhy v každém směru. Očekává se, že celý most bude dokončen až v roce 2030.

S ohledem na roky renovačních prací varuje bavorský ministr dopravy Christian Bernreiter před dopravní zácpou v regionu s důsledky pro lidi i ekonomiku. „Vyzývám tyrolskou stranu, aby okamžitě zahájila jednání o omezení zákazu jízdy v noci,“ apeluje a varuje: „Jinak nás čekají léta dopravního chaosu!“ Kromě toho chce Bernreiter i nadále spoléhat na digitální slotový systém jako alternativu k blokovému zpracování. „To by nám umožnilo koordinovat kamionovou dopravu v široké oblasti, vyrovnat načasování a snížit nedodělky na hranicích,“ popisuje výhody ze svého pohledu. Za zavedení systému jsou odpovědné spolkové vlády v Německu a Rakousku.

Bavorský ministr dopravy očekává, že doprava bude organizována tak, aby mohla i nadále proudit všude: „Rakouská strana nás musí včas a spolehlivě informovat o čase a rozsahu omezení, aby se jim všichni účastníci silničního provozu mohli přizpůsobit: na německé straně musí dálniční správa spolkové vlády řídit provoz v co nejširší míře a vybudovat potřebné dopravní informační a řídicí systémy až po italskou dálnici A93.

## **SSL Express 27-06-2024 Evropská komise chce reorganizovat dotace pro pozemní dopravu**

Evropská komise plánuje nová pravidla pro státní podporu pro železnice, vnitrozemskou vodní dopravu, intermodální a námořní dopravu na krátké vzdálenosti. To by mohlo výrazně rozšířit okruh možných příjemců. Podle názoru Komise EU již nejsou nutné zvláštní pokyny EU k podpoře pro železniční sektor. Komise nechce modernizovat stávající pravidla z roku 2008, ale spíše je do konce roku 2025 nahradit širšími pokyny pro pozemní a multimodální dopravu (LMTG) a nařízením o blokové výjimce pro dopravu (TBER). Kromě železničních společností by z vládních dotací, které mají stimulovat přesun dopravy ze silnic, mohli těžit také speditéři, zasilatelé a operátoři kombinované dopravy. Sdružení z odvětví železniční, vnitrozemské vodní a silniční nákladní dopravy, jakož i speditéři (dotazování DVZ) tento přístup velmi uvítali. Komise stále shromažďuje prohlášení do 20. září 2024 a chce vést diskuse s členskými státy.

Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) chválí odklon od „silo mentality“. Koncentrace financí na železniční sektor nebyla úspěšná, protože o výběru dopravního prostředku běžně nerozhodují železniční společnosti, řekl Raluca Marian, vedoucí zastoupení IRU pro EU. Místo toho je dobré se nyní zaměřit na „organizátora dopravy“, bez ohledu na to, zda se jedná o speditéra, zasilatele



nebo velkou společnost zabývající se pozemní dopravou. „Právě tento aktér, ten, kdo rozhoduje, by měl dostat pobídky k většímu využívání železnice nebo vnitrozemských plavidel,“ řekl Marian. Komise chce mimo jiné v budoucnu umožnit „dopravu veřejných služeb“ v železniční nákladní dopravě prostřednictvím závazků veřejné služby (PSO). Dosud to bylo dostupné pouze v osobní dopravě. Podle chystaných pokynů bude mít krajský veřejný sektor v budoucnu například také možnost objednat a dotovat jednovozovou dopravu. Pokyny specifikují, jaké dotace jsou povoleny, za jakých podmínek a do jaké výše. Nařízení TBER by se mělo například vztahovat na určité programy financování pro přesun nákladní dopravy ze silnic na vlaky, pravidla vnitrozemské plavby nebo pobřežní plavbu, jakož i podporu na výstavbu, rozšíření nebo renovaci multimodálních překladišť. Obecně chce Komise povolit vyšší podíl podpory na celkových nákladech projektů než dosud.

Evropská asociace vnitrozemských přístavů EFIP vítá rozšíření pokynů na vnitrozemskou lodní dopravu. „Jak specifikace infrastruktury a rozšíření terminálů, tak podpora modernizace lodních parků jsou nepochybně nezbytné. „Toto je jediný způsob, jak se multimodální doprava může stát konkurenceschopnější a vnitrozemská vodní doprava může dosáhnout energetické transformace a vypořádat se s problémy spojenými s nízkou hladinou vody,“ řekl ředitel EFIP Turi Fiorito.

Směrnicemi chce Komise prohlásit dotace v zásadě za neškodné, což už dříve po prozkoumání jednotlivých případů ve většině případů schválila. Patří mezi ně slevy z ceny trasy při použití železnice nebo dotace na provozní náklady, které jsou založeny na externích nákladech na dopravní zácpy, hluk, dopady na životní prostředí a klima, kterým se v porovnání se silniční nákladní dopravou zabránilo. Pokud se použije příručka EU o externích nákladech v dopravě, měly by dotace spadat pod TBER. Státy by také měly mít možnost v prvních pěti letech do určité míry kompenzovat ztráty na nových železničních nákladních a vnitrozemských vodních dopravních spojeních. Investiční podpora je rovněž povolena pro železniční, vnitrozemskou vodní a intermodální dopravní infrastrukturu, jakož i pro soukromé železniční vlečky, stejně jako podpora na nákup moderních vlaků nebo plavidel vnitrozemské vodní dopravy. Ty jsou však omezeny na státní záruky pro malé a střední podniky a nové účastníky trhu. Nákup intermodálních přepravních jednotek lze rovněž podporovat jen ve velmi omezené míře.

Konečně lze také dotovat zavádění technologií, které zlepšují interoperabilitu a tok informací v dopravním průmyslu, ale z nichž jednotlivé společnosti ekonomicky těží pouze tehdy, jsou-li využívány plošně. Evropská komise uvádí jako příklad evropský systém řízení vlakové dopravy ERTMS.

--



## **SSL Express 27-06-2024 Manipulace s kontejnery: objemy v evropských přístavech opět rostou**

Index manipulace s kontejnery RWI - Leibniz Institute for Economic Research a Institute for Shipping Economics and Logistics (ISL) podle aktuálního bleskového odhadu vzrostl v květnu oproti předchozímu měsíci na sezónně očištěných 129,9 bodu. V dubnu byla revidovaná hodnota 129,1 bodu.

Hlavním důvodem pozitivního vývoje je zvýšení propustnosti kontejnerů v evropských přístavech. Index North Range Index, který poskytuje informace o ekonomickém vývoji v severní eurozóně, v

květnu oproti předchozímu měsíci výrazně vzrostl ze 110,4 (revidováno) na 111,9 bodu. To znamená, že oživení propustnosti kontejnerů v Evropě po dubnovém poklesu pokračuje.

V čínských přístavech však propustnost kontejnerů mírně klesla ze 143,2 bodu v předchozím měsíci na 142,9 bodu.

Z pohledu ekonomického šéfa RWI Torstena Schmidta existují známky „dalšího oživení světového obchodu ve druhém čtvrtletí. To by mělo podpořit hospodářské oživení, zejména v Evropě.“

--

## SSL Express 27-06-2024 V Německu mají nový poštovní zákon

Deutsche Post vítá první novelu poštovního zákona po 26 letech. „Objem balíků stoupá, objem dopisů klesá. A proto to byl opravdu důležitý krok,“ řekl rbb24 Inforadio šéf regulačního oddělení Deutsche Post Volker Ratzmann. Ratzmann však kritizuje, že Německo nadále spoléhá na volnou soutěž. "Ostatní evropské země se vydaly jinou cestou; vývoj byl velmi jasný: zachování univerzální služby je možné pouze s velkým poskytovatelem." Deutsche Post je naopak povinná otevřít síť dalším poskytovatelům. "To se nám samozřejmě nelíbí. Protože pokud musíme a chceme tuto síť i nadále udržovat, pak samozřejmě potřebujeme na trhu i odpovídající příležitosti k výdělku, abychom pokryli náklady s tím spojené.“

Spolkový sněm přijal návrh reformy zastaralého poštovního zákona hlasy semaforové koalice ve čtvrtek. Ratzmann doufá, že Spolková rada zákon schválí 5. července a že se proces projednávání „neprotáhne“.

V budoucnu by měla mít Deutsche Post menší časový tlak: zatím musí doručit 80 procent dnes odeslaných dopisů následující pracovní den a 95 procent druhý pracovní den. V reformě má být vypuštěn požadavek 80 procent a požadavek 95 procent má být posunut na třetí pracovní den. To umožňuje poštovní službě snížit náklady a eliminovat potřebu letadel pro přepravu dopisů. Zákon zohledňuje i pracovní podmínky v balíkovém průmyslu. Adresář subdodavatelů ve Spolkové agentuře pro síť má zajistit větší transparentnost a pomoci vytlačit černé ovce z trhu. Spolková síťová agentura a celní orgány mohou navíc díky novým lhůtám pro podávání zpráv a uchovávání lépe sledovat subdodavatele než dříve: měly by být v budoucnu k dispozici údaje z doručovacích jízd – tedy kdy doručovatel doručil svůj první balík a kdy poslední. To by inspektorům umožní identifikovat porušení pracovní doby.

Prísnejší pravidla pro využívání subdodavatelů se nelíbí levicovému poslanci Bundestagu Jörgu Cezannovi, který by rád obecně zakázal „subdodavatele“ v balíkovém průmyslu. Požadavky vlády na subdodavatele jsou „pošetilým falešným řešením“, řekl levicový politik. V plénu hlasovaly semaforové frakce pro legislativní návrh, zatímco CDU/CSU a AfD hlasovaly proti; levice se zdržela. Pro změnu zastaralého zákona byl i poslanec CSU Hansjörg Durz – ne však tak, jak navrhuje semafor, novela by přece jen vedla ke zbytečné „byrokracii“.

P.S. Co ty na to, Česká pošta?

--

## SSL Express 28-06-2024 HHLA a MSC dále předmětem politické masáže

Vstup největší světové lodní společnosti MSC do hamburské přístavní logistické společnosti HHLA, plánovaný hamburskou zemskou vládou, opět vedl k ostré výměně názorů mezi hamburskými občany. CDU, levice a AfD ve středu večer obvinily rudo-zelenou vládu z ohrožení budoucnosti přístavu „rozhodnutím století“. CDU vyzvala ke zrušení hlasování občanů plánovaného za dva týdny a dalším jednáním o obchodu. Levice a AfD se vyslovily pro to, aby o tom mohli hlasovat obyvatelé Hamburku.

Očekává se, že poslanci hamburského parlamentu budou o projektu hlasovat 10. července a schválení je považováno za jisté kvůli červeno-zelené většině.

Zástupci SPD a Zelených ale plány hájili. Vstup MSC umožňuje v HHLA tolik potřebné investice. Záruky na náklad poskytnuté společností MSC navíc zajistí budoucnost přístavu.

Podle plánů Senátu bude město a společnost vlastněná italskou lodní rodinou Aponte v budoucnu provozovat HHLA jako společný podnik, ve kterém podrží město většinu 50,1 procenta. Město dříve vlastnilo kolem 70 procent uvedených HHLA. Jakmile bude vstup dokončen, chtějí oba majitelé investovat do HHLA 450 milionů eur.

--

## **SSL express 28-06-2024 DB dostane další podporu za cenu přísnější kontroly**

Rozpočtový výbor německého Bundestagu na svém střeďechním zasedání uvolnil další 4 miliardy eur na renovaci železniční sítě a provedl odpovídající změny ve víceleté dohodě o výkonu a financování III (LuFV III) mezi spolkovou vládou a DB. AG. Oznámila to ve středu po jednání výboru rozpočtová politička Paula Piechotta (Zelení). To finančně zajistí renovaci nejdůležitějších železničních tras v Německu a kompenzuje nárůst nákladů způsobený pandemií koronaviru a ruskou útočnou válkou na Ukrajině. Smlouvu už dříve schválil i výbor pro dopravu.

Piechotta a dva rozpočtoví politici Metin Hakverdi (SPD) a Frank Schäffler (FDP) zdůraznili, že dodatečné finanční prostředky na železnici musí být také použity k efektivnější kontrole DB AG. Proto zpravodajové pro rozpočet na dopravu prosadili proti vládě iniciativu, aby spolková vláda mohla poprvé bez ohledu na zavinění požadovat od DB AG zpět až 500 milionů eur ročně.

Podle Piechotty je nové, že Spolkový železniční úřad bude v budoucnu provádět namátkové kontroly, zda DB AG nakládá s prostředky hospodárně a účelně. Federální vláda by pak mohla získat zpět veškeré finanční prostředky LuFV, které by byly použity nehospodárně. Dříve to bylo možné pouze v případě, že se železnici prokázalo, že jednala úmyslně nebo z hrubé nedbalosti. „To znamená, že to, co už od železnice usnesením několikrát požadovaly kontrolní a rozpočtový výbor, se nyní konečně plní,“ řekl Piechotta.

Zástupci semaforů navíc zvýší pokuty, pokud bude renovace Riedbahn trvat v létě déle, než se plánovalo, nebo pokud budou mezi lety 2025 a 2029 nutné další uzavírky tras. „Nakonec bylo smluvně stanoveno, že na projekt ‚Stuttgart 21‘ prostřednictvím LuFV III nelze použít žádné dodatečné daňové zdroje,“ píší rozpočtoví politici.

„DB ztratila příliš mnoho důvěry na to, aby jí mohly být v dobré víře poskytnuty miliardy. „Proto musíme nyní aktivně pomoci zajistit, aby plánované rekordní investice na železnici byly využity rozumně,“ je přesvědčen Piechotta. Hakverdi a Schäffler učinili podobná prohlášení.

P.S. Tak hlavně že to mají na koho svést...

--



## SSL Express 28-06-2024 Francouzští rejdaři bojují za udržení daně z tonáže kvůli možné změně po volbách

Francouzští rejdaři jsou nuceni obhajovat systém daně z tonáže, který se stal tématem nadcházejících parlamentních voleb, neboť řada stran, včetně favorita voleb, naznačuje, že toto opatření v námořní dopravě zruší. Jordan Bardella z Národního sdružení, který vede v průzkumech veřejného mínění a chce se stát příštím premiérem, je jedním z politiků, kteří slíbili, že pokud se dostanou k moci, zruší tonážní daň.

Tento daňový systém je v platnosti od roku 2003. Političtí experti ve Francii naznačují, že Bardellův negativní postoj k ní ovlivnily úzké vazby francouzského prezidenta Emanuela Macrona na Rodolpha Saadého, šéfa společnosti CMA CGM se sídlem v Marseille. Tento lodní gigant vykázal v roce 2022 zisk ve výši 23,5 miliardy eur (25,12 miliardy USD), což nemá v historii francouzské ekonomiky obdoby a na co se Bardella v posledních týdnech odvolával. Saadé je jedním z řady významných osobností francouzské námořní dopravy, včetně Édouarda Louise Dreyfuse, který napsal otevřený dopis na obranu daňového systému a poukázal na to, že podobný systém má 22 dalších členských států Evropské unie. Majitelé tvrdí, že zrušení systému daně z tonáže by vedlo ke zhroucení konkurenceschopnosti francouzského námořního a přístavního sektoru a také k úpadku francouzské vlajky.

Předčasné volby, které Macron vyhlásil na začátku tohoto měsíce, se budou konat 30. června a 7. července.

P.S. Jo ty volby, to je vždy smršť slibů a půtek, a pak skutek utek

--

