

# SSL EXPRES

12.08.-16.08.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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



## SSL Express 12-08-2024 Elektromobilita: Výrobci automobilů se potýkají s nízkou poptávkou a nadměrnou kapacitou

Jak uvádí tisková agentura dpa, klesající čísla prodeje, zejména elektromobilů, způsobují průmyslu problémy. Protože nejsou žádní kupci, závody se téměř nevyužívají a Audi je nyní poprvé pod drobnohledem celé lokality. Další by mohly následovat. „Každý se musí zamyslet nad tím, kolik výroby je potřeba a kde lze tyto výrobní kapacity zřídít s co nejkonzervativnějšími náklady,“ říká odborník na průmysl Stefan Bratzel z Centra řízení automobilů (CAM) v Bergisch Gladbach. Německé závody Volkswagen, BMW, Mercedes & Co byly loni v průměru vytíženy jen o něco málo více než ze dvou třetin. Vyplývá to z hodnocení datového specialisty Marklines pro německou tiskovou agenturu. Podle informací by všechny lokality dohromady mohly dodat 6,2 milionu vozů ročně. Tohoto čísla bylo naposledy téměř dosaženo v roce 2011, kdy bylo v Německu vyrobeno téměř 5,9 milionu vozů. V roce 2023 jich bylo jen dobrých 4,1 milionu. Tři čtvrtiny z nich byly podle Svazu automobilového průmyslu (VDA) exportovány. To je opět výrazně více než ve slabých předchozích letech, kdy pandemie a nedostatek dílů dočasně stlačily výrobu na 3,1 milionu. Ale ještě méně než 4,7 milionu, kterých bylo dosaženo v posledním roce 2019 před koronou. A v první polovině roku 2024 čísla šla znovu dolů. Podle VDA se v Německu od ledna do června vyrobilo 2,1 milionu vozů, o devět procent méně než ve stejném období roku 2023. Čísla Marklines současně ukazují velké rozdíly mezi umístěními. Zatímco Porsche Stuttgart bylo v roce 2023 téměř plně vytíženo na téměř 100 procent a Audi Ingolstadt a BMW Mnichov si vedly jen o něco hůře na téměř 90 procent, Opel Eisenach nedosáhl ani na 30 procent možné kapacity. Několik velkých závodů jelo pouze na poloviční kapacitu, včetně hlavních závodů VW a Mercedes-Benz ve Wolfsburgu a Sindelfingenu. Továrna Tesla v Grünheide u Berlína, která byla otevřena v roce 2022, obhospodařovala pouze 51 procent.

První automobilky dělají závěry. Ford již v roce 2022 oznámil, že na konci roku 2025 uzavře závod v Saarlouis. U Audi je nyní na hraně Brusel. Stejný osud může hrozit i Transparent Factory v Drážďanech, kde VW nyní otevřeně uvažuje o jejím opětovném použití bez výroby vozidel. Velká automobilka byla v Německu uzavřena naposledy před deseti lety: v roce 2014 uzavřel Opel svůj závod v Bochumi. Jinde se výroba alespoň omezuje: Audi zrušilo drahé noční směny v Ingolstadtu a Neckarsulmu, stejně jako Volkswagen ve Wolfsburgu, Emdenu a Zwickau. To znamená, že se ztratí čtvrtina kapacity. Plánovaná výstavba další továrny na elektromobily v centrále VW ve Wolfsburgu byla okamžitě zrušena. Plány na novou továrnu na baterie v závodě Opel v Kaiserslauternu jsou pozastaveny.

Constantin Gall z auditorské a poradenské společnosti EY však nechce mluvit o obecné nadbytečné kapacitě. Existují, „ale pouze selektivně“ – zejména na místech s čistě elektrickými vozy. U oblíbených modelů v prémiovém segmentu jsou stále dlouhé dodací lhůty. Je tam všechno, jen žádná přebytečná kapacita. Přejít na elektrovozy by však mohl být pro některé tradiční lokality fatální. Ne každé místo lze převést s rozumným úsilím, říká Gall. Některé staré závody se prostě budou muset zavřít, protože nemá smysl do nich znovu investovat. Většina výrobců navíc může konverzi využít k další automatizaci a zvýšení výkonu. Pravděpodobně bude možné vyrábět více na stávajících místech. S tím výsledkem, že samotný počet výroben se

sníží. Expert EY neočekává, že by slabá poptávka v brzké době skončila. V příštích 24 až 36 měsících se rozhodně neočekává výrazný nárůst poptávky, ve střednědobém horizontu bude v systému přebytečná kapacita. A v Evropě v dlouhodobém horizontu sotva dojde k nějakému růstu, dodává odborník na průmysl Bratzel. „Evropský trh je v podstatě nasycený trh. Určitě nedojde k velkému nárůstu objemu. Více než návrat na úroveň před korunou v roce 2019 lze jen stěží očekávat. A pravděpodobně zůstane na této úrovni dalších deset let.“ Bratzel však nevidí nebezpečí, že by se nyní nevyužívané závody na výrobu elektromobilů mohly zavřít. Koneckonců, kapacity, které byly právě vytvořeny, budou potřeba, jakmile znovu vzroste poptávka po elektrických autech. Je třeba si pečlivě položit otázku, zda prostě musíme projít touto kritickou tržní fází.

### 🚢✍️💣 SSL Express 09-08-2024 Exploze na lodi YM v Ningbu

V pátek kolem 13:40 místního času došlo v čínském přístavu Ningbo k explozi na kontejnerové lodi „YM Mobility“ tchajwanské námořní společnosti Yang Ming. Informovala o tom čínská tisková agentura Xinhua. Incident ukazují i videa na sociálních sítích (viz níže). Podle tiskové agentury se zatím neobjevily žádné zprávy o zraněných nebo mrtvých. Vyšetřování příčiny incidentu proto pokračovalo.

Lodí byla v době exploze zakotvena u druhého kontejnerového terminálu Ningbo Zhoushan Port Beilun. Loni se přístav Ningbo umístil na třetím místě mezi největšími přístavy na světě s propustností 33,4 milionů TEU.

Lodí - YM Mobility - má kapacitu přes 6500 TEU, byla dodána v roce 2011 a používá se na linkových linkách mezi čínským východním pobřežím a Perským zálivem.



### 🚢🗉🗉🗉🗉🗉🗉 SSL Express 12-08-2024 Starosta Hamburku Tschentscher nevidí žádný důvod k obavám ohledně dohody MSC

Starosta Hamburku Peter Tschentscher považuje obavy opozice ze vstupu lodní společnosti MSC do přístavní logistické společnosti HHLA za neopodstatněné. Existuje prý jen málo podstatných obav, ale jsou prezentovány velmi hlasitě a především se stranickou politickou kalkulací. Každý detail této transakce byl projednán na šesti schůzích výboru během devíti měsíců a je proto velmi zvláštní, že opozice stále nemůže v této věci rozhodnout.

Tschentscherovi vadí zejména to, že opozice na poslední schůzi parlamentu před letní přestávkou odmítla provést druhé a závěrečné čtení zákona potřebné k dohodě. „Musíte si představit, že CDU spolupracuje s Levicovou stranou a AfD na odložení transakce, která je pro přístav naléhavá, o dalších několik měsíců, i když ví, že HHLA je nyní v červených číslech.“ Finální hlasování je nyní naplánováno na 4. září a vzhledem k dvoutřetinové většině červeno-zelených zastupitelů není pochyb o tom, že bude rozhodnuto.

Starosta by rád přivedl na palubu lodní společnost Mediterranean Shipping Company (MSC), aby stabilizoval Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) a manipulaci s kontejnery. Město by mělo ve firmě držet 50,1 procenta a MSC 49,9 procenta. Městu dosud patřilo kolem 70 procent, zbytek byl volně plovoucí. Na oplátku chce MSC od příštího roku zvýšit objem nákladu na terminálech HHLA a do roku 2031 jej téměř zdvojnásobit na milion TEU ročně. Kromě toho chce švýcarská rejdařská společnost postavit i nové německé sídlo v Hamburku a společně s městem navýšit základní kapitál HHLA o 450 milionů eur.

Z dohody přesto panují značné obavy. Zaměstnanci z doků vyšli několikrát do ulic, vybíjeli si svůj hněv na demonstracích a dokonce se neštíteli divoké stávky poté, co dohodu schválily také představenstvo a dozorčí rada HHLA. Podnikové rady, odborový svaz Verdi a dokonce i odborníci varovali před „historickou chybou“ při slyšení odborníků. V tiskopise se například uvádí, že o propouštění z provozních důvodů, o výrazných změnách počtu zaměstnanců nebo o odchodu ze sdružení zaměstnavatelů „nelze uvažovat před uplynutím pěti let (...)“. Ale poté byli kritici přesvědčeni.



## SSL Express 12-08-2024 Evropská komise zvažuje minimální kvóty pro vozidla s nulovými emisemi

Mohla by to být další povinnost, o které se v EU rozhodlo, učinit silniční dopravu šetrnější ke klimatu: Po přijetí limitů pro vozový park CO<sub>2</sub>, které musí výrobci vozidel dodržovat, přemýšlí Evropská komise o tom, zda by měla navrhnout, aby byl vyžadován minimální podíl vozidel s nulovými emisemi ve firemních flotilách. Postiženi by byli provozovatelé vozových parků nákladních vozidel, autobusů a dodávkových vozů, jakož i autopůjčovny a leasingové společnosti. Úvahy jsou zatím v rané fázi. Evropská komise si vyžádala názory ve veřejné konzultaci do 8. července. Dotazník vyplnilo 268 účastníků. Vyhodnocování odpovědí probíhá průběžně a mělo by být dokončeno na podzim.

Komise mimo jiné chtěla vědět, zda by minimální podíl vozidel s nulovými emisemi v komerčních flotilách mohl pomoci vozidlům na elektrický a vodíkový pohon rychleji se prosadit na trhu. Dotazovány byly také možné dopady na bilanci skleníkových plynů, ceny vozidel, vznik trhu s ojetými vozy a přijetí ze strany veřejnosti. Jako varianty obecného povinného minimálního podílu vozidel s nulovými emisemi uvádí Komise do hry minimální podíl pro nové nákupy nebo navázání minimální kvóty na finanční výhody nebo na vstup na dopravní trh.

Důvodem těchto úvah je, že firemní vozidla najezdí mnoho kilometrů a jsou často vyměňována. Požadavky na flotily by proto mohly přechod na bezemisní mobilitu urychlit. V současné době se plánuje, že Komise vydá doporučení na toto téma členským státům EU ve druhém čtvrtletí roku 2025. O návrhu zákona se v současné době nemluví.

Světová asociace silničních dopravců IRU a Evropská asociace dopravců CLECAT jsou nicméně znepokojeny. Varují před zavedením závazných minimálních kvót. Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) tvrdí, že se tím porušuje základní vlastnická práva a svobodné podnikatelské rozhodování. Pokud by společnosti musely nakupovat nákladní vozy, které jim nevyhovují a jsou výrazně dražší než konvenční nákladní vozy, mohlo by je to dostat do ekonomických potíží, píše asociace s poukazem na „malé“ marže v tomto odvětví.

P.S. Tak jsme se oklepali po evropských volbách a tudíž opět vzhůru do nebeských výšin dekarbonizace-za-každou-cenu



## ♀!?! SSL Express 12-08-2024 Maersk stále řeší problémy v logistice (zdroj DVZ)

Obchodní údaje za první pololetí ukazují, že dánská logistická společnost dosud z boomu přepravních sazeb téměř netěžila. Program snižování nákladů, který byl zahájen na začátku prvního čtvrtletí, také zatím z velké části vyšel naprázdno. Nejcitlivější věcí je však strategie integrátorů, která stále nepřináší očekávané výsledky. Vincent Clerc se snažil, seč mohl. "Naše výsledky v tomto čtvrtletí potvrzují, že výkonnost ve všech oblastech podnikání se ubírá správným směrem," uvedl generální ředitel dánské logistické společnosti Maersk po představení průběžné zprávy za druhé čtvrtletí.

Zdá se však, že generální ředitel společnosti Maersk není schopen pozorovatele trhu přesvědčit. "Poněkud podivným poselstvím obchodních výsledků je, že Maersk se snaží vydělat peníze na vyšších sazbách za kontejnerovou přepravu," řekl Thomas Cullen, analytik námořní přepravy ve společnosti Transport Intelligence. Konzultant Hans J. Willam komentoval prohlášení ve výroční zprávě, že marže EBIT je "zpět na správné cestě", a řekl: "Když se podíváte na údaje EBIT za druhé čtvrtletí divize Logistika a služby, je těžké pochopit, co se tím rozumí." Komentáře obou pozorovatelů trhu vedou k zaměření se na provozní slabiny dánské kontejnerového dopravce, které lze při bližším pohledu jen stěží skrýt: Navzdory boomu přepravních sazeb v důsledku krize v Rudém moři klesly tržby divize Ocean v prvním pololetí o téměř 12 procent. Tato hodnota je v naprostém kontrastu se spotovými sazbami, které ve sledovaném období vzrostly o 220 procent; ještě extrémnější byl vývoj na transpacifické trase, kde ceny dopravy vzrostly o téměř 340 procent. Na druhou stranu společnost Maersk zvýšila ve druhém čtvrtletí svou průměrnou sazbu přepravy pouze o 2,3 procenta na 2 499 amerických dolarů/FEU ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Na pozadí tohoto zdánlivého paradoxu je koncentrace společnosti Maersk na svých 200 takzvaných cílových zákazníků. S těmito velkoobjemovými velkými přepravci uzavřela společnost Maersk dlouhodobější smlouvy s pevnými sazbami, které jsou zjevně výrazně pod současnou úrovní spotových sazeb. Společnost Maersk může na spotových trzích nabídnout odpovídající menší kapacitu, a to navzdory silné poptávce ze strany svých stálých zákazníků. Navíc se zdá, že program snižování nákladů, který společnost pod Clercovým vedením zahájila v prvním čtvrtletí tohoto roku, se zatím neprojevuje. Společnost Maersk chce v průběhu roku 2024 snížit počet zaměstnanců o 10 procent ve srovnání se začátkem roku 2023. Clerc doufá, že díky tomu ušetří kolem 600 milionů dolarů. Kromě toho společnost Maersk v únoru 2024 ukončila svůj program zpětného odkupu akcií. I přes veškerou snahu se ale logistické společnosti stále zvyšují náklady. V prvním pololetí se EBIT ve srovnání se stejným obdobím loňského roku snížil o 90 procent. O tom, že program snižování nákladů přináší alespoň první plody, svědčí EBIT za druhé čtvrtletí: Ve srovnání s předchozím rokem je minus 40 procent.

Kromě problémů na straně výnosů a nákladů také strategie integrátora společnosti Maersk nevykazuje v aktuálním vykazovaném období výsledky, v jaké investoři původně doufali. Důvodem jsou obnovené slabé údaje divize Logistika a služby, která pokrývá především divize spedice, letecké nákladní dopravy a skladování. Na první pohled se zdá, že tržby vzrostly jak ve druhém čtvrtletí (plus 7,2 procenta), tak v prvním pololetí (plus 4 procenta) ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku. Procentuální vývoj obchodů v obou čtvrtletích však působí příkrášeným dojmem, protože nevyjadřuje, že růst dosáhl této úrovně pouze díky akvizicím. S organickým růstem minus 7 % za posledních dvanáct měsíců zůstává Maersk 17 procentních bodů pod svým vlastním cílem pro tuto divizi. Zklamáním je také marže EBIT. Ve stejném období činila v průměru 2,6 procenta – Maersk pro tento poměr usiluje o hodnotu 6 procent.

Podle analytika společnosti Stifel Marca Zecka dopadla integrace některých akvizic, zejména společnosti Pilot Freight Services, hůře, než se očekávalo. Pohyb zboží na americko-asijském trhu má navíc tendenci k oživení v segmentech, ve kterých Maersk se svou logistickou divizí není příliš aktivní. "Očekávám, že se Maersk ve střednědobém horizontu poučí ze svých chyb a také oživí trh se spotřebním zbožím, na kterém má Maersk Logistics & Services silné zastoupení," řekl Zeck. Jakmile k tomu dojde, měla by se podle analytika zlepšit i výkonnost logistické divize.

--

### **SSL Express 12-08-2024 Transoflex a PostNL budou spolupracovat při přepravě farmaceutických výrobků**

Expresní služba Transoflex vstupuje do partnerství se společností PostNL Pharma & Care Benelux. Tím, že si obě společnosti vzájemně rozšiřují nabídku svých logistických řešení s řízenou teplotou, rozšiřují svůj geografický dosah pro zásilky s řízenou teplotou.

"Od roku 2015 vybudovala společnost PostNL kromě tradičního poštovního a e-commerce podnikání také nezávislou distribuční síť pro zásilky, které vyžadují aktivní regulaci teploty v rozmezí 2 až 8 a 15 až 25 stupňů Celsia," říká Michael Löckener, provozní ředitel společnosti Transoflex. "Síť GDP společnosti PostNL splňuje všechny požadavky EU na farmaceutickou logistiku, takže můžeme našim zákazníkům nabídnout řešení GDP pro všechny tři země Beneluxu prostřednictvím jediného partnera." Na oplátku PostNL dodává mezinárodní zásilky se řízenou teplotou ze zemí Beneluxu do sítě Transoflex pro doručení v Německu a Rakousku, uvádí se v prohlášení z pátečního rána. V zemích Beneluxu nyní PostNL Pharma & Care provozuje každý den přibližně 120 distribučních tras s vozidly s řízenou teplotou.

Společnosti již spolupracují v oblasti mezinárodní přepravy. Obě společnosti jsou partnery v síti Eurodis, která shromažďuje a doručuje balíky a palety ve 38 evropských zemích.

### **♂ SSL Express 12-08-2024 Trestní řízení a fake news: PKP Cargo se stále více propadá do chaosu (zdroj DVZ)**

Nové vedení polské nákladní železniční společnosti PKP Cargo, která se potýká s finančními problémy, v posledních dnech zahájilo politický protiútok proti staré vládě strany Právo a spravedlnost, která skupinu dříve kontrolovala. Přitom se zabývala několika opatřeními najednou: Zaměřuje se na zahájení trestního řízení proti bývalému členovi správní rady ze strany varšavského okresního státního zastupitelství. V období od 25. července 2022 do 31. července 2022 se měl údajně dopustit trestného činu "na úkor společnosti".

Nové vedení PKP Cargo podalo žádost již v červnu. Chce, aby se za současnou finanční mizérii nesla odpovědnost stará vláda. Jejich obvinění spočívá v tom, že v červenci 2022 společnost Deutsche Bahn na pokyn tehdejšího premiéra Mateusze Morawieckého nezákonně uzavřela smlouvy o přepravě uhlí z baltských přístavů pro polské domácnosti. V důsledku toho společnost přišla o mnohem lukrativnější zakázky. Toto rozhodnutí vedlo ke "gigantickým ztrátám a k problémům, které dodnes zatěžují společnost," uvádí se ve zprávě. Společnost zároveň požádala předsedu vlády Donalda Tuska o vyplacení kompenzací za toto konkrétní špatné hospodaření. Dráhy však neříkají, jaký rozsah tyto přepravy uhlí měly.

Kromě toho PKP Cargo vyhodilo šéfy východního a středního obchodu Michała Biseka a Dariusze Łobejka a nahradilo je Wojciechem Chobotowem a Dariuszem Browarkem. Oba bývalí manažeři jsou údajně společně zodpovědní za současnou mizérii. Kromě toho společnost vysvětlila, že zaměstnanci, kteří mají být propuštěni, mohou být zaměstnáni v železniční divizi státní energetické společnosti PGE a také na provozovateli restaurací dceřiné společnosti PKP Intercity,

WARS. Za tímto účelem byla podepsána dvě prohlášení o záměru. V následujících týdnech má dojít ke skupinovému propouštění až 100 zaměstnanců.

V polských médiích se navíc objevily zvěsti, že by PKP Cargo mohla chtít koupit Deutsche Bahn. Bývalý premiér Mateusz Morawiecki a pravicoví politici šířili tuto zprávu na službě X, ale ukázalo se, že jde o falešnou zprávu. Úřadující představenstvo společnosti se proti těmto spekulacím vyjádřilo oficiálním prohlášením a zdůraznilo, že PKP Cargo není na prodej.

Deutsche Bahn také na žádost "Deutsche Welle" popřela: "DB Cargo se soustředí na svou vlastní transformaci. Jde o konkurenceschopnost společnosti. Jednodušší struktury mají zajistit ziskovost. Akvizice společností nejsou v naší agendě."

### **SSL Express 12-08-2024 Právní problematika: Kolik SDR na kilogram v případě odpovědnosti za škodu v kombiprovozu je oprávněných?**

Před časem musel Spolkový soudní dvůr (BGH) rozhodnout, zda je námořní speditér odpovědný za škodu způsobenou multimodální přepravou včetně mezinárodní námořní přepravy s neznámým místem poškození s 8,33 zvláštními právy čerpání (SDR) za kilogram hmotnosti poškozeného zboží nebo pouze 2 SDR za kilogram (rozhodnutí BGH ze dne 27.10.22, IZR 139/21). Žalovaný speditér měl dodat osm vozidel pro odklizení sněhu z Německa do Ameriky za fixní náklady a s dohodnutým ADSp (2017). Škoda ve výši 40 099,01 eur na vozidle, které bylo na plochem nosiči s druhým vozidlem, byla zjištěna až ve Spojených státech.

Rozsudkem krajského soudu bylo speditérovi uloženo zaplatit částku 27.169,26 EUR na základě 2 SDR za kilogram v souladu s § 23.1.2 ADSp na základě hmotnosti obou vozidel na Flatracku. Výsledkem odvolání žalobce byla plná náhrada škody na základě 8,33 SDR za kilogram v souladu s § 23.2 ADSp (2017). Odvolací rozhodnutí BGH zase snížilo odpovědnost speditéra na 13 560,93 eur na základě 2 SDR za kilogram a hmotnosti 5 730 kilogramů poškozeného vozidla.

Výklad oddílu 23.1.2 ADSp jako zvláštního ustanovení pro škodu s neznámým místem poškození v mezinárodní multimodální přepravě se složkou námořní přepravy byl pro rozhodnutí relevantní. Při tomto "ekonomicky orientovanějším" výkladu ADSp ze strany Spolkového soudního dvora se Spolkový soudní dvůr řídil standardem chápání sponzorských sdružení ADSp. Restriktivní použití bodu 23.1.2 pouze na multimodální přepravy s vnitrostátní německou námořní trasou, jak jej dosud provedl vrchní zemský soud, bylo teoreticky myslitelné, ale v praxi bezpředmětné, protože taková nerealistická regulace nemohla být podle BGH cílem sponzorských asociací ADSp.

Závěr: Mezinárodně působící (němečtí) speditéři by se měli dohodnout na ADSp také proto, aby se na ně vztahovala odpovědnost za námořní přepravu v případě multimodální přepravy s prvkem námořní přepravy, a to i v případě, že místo poškození není známo, což je obvyklé i mezinárodně (FIATA FBL).

P.S. ADSp jsou Všeobecné obchodní podmínky německých speditérů 2017 (ADSp 2017), tedy obdoba Všeobecných zásilatelských podmínek SSL. Anglická verze ke stažení zde: [ADSp 2017 – Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen \(dslv.org\)](#)

### **SSL Express 14-08-2024 POUČTE SE: Můžete ve vaší zemi činit statutární orgány odpovědnými za dodatečné náklady na přepravu nákladu..?**

Zdroj: Shipping and Freight Resources

Pokud se zabýváte mezinárodním obchodem se zbožím, určitě jste se setkali s jednou věcí... Ať už jste dovozce, vývozce, dopravce, kamionový dopravce, clearingový agent, makléř, speditér, nebo jste jakkoli jinak spojeni s přepravou.. Nikdo z toho není vyloučen.

## DOPLŇKOVÉ A NEROZPOČTOVANÉ NÁKLADY

Tyto náklady mohou vzniknout kdekoli a kdykoli a v mnoha případech jsou zcela neúnosné, což vede k opuštění nákladu, ztrátě příjmů, ztrátě podnikání a odpisům.. Existuje několik důvodů, proč tyto náklady mohou vzniknout.. K nim patří především

- Ztracené doklady
- Nesprávné doklady
- Opožděné doklady
- Nesprávné potvrzení
- Opožděné platby
- Zpoždění na straně úřadů

Tento článek se zabývá "Zpožděním na straně úřadů". Mezi úřady, které se zabývají kontejnerovými zásilkami, patří například celní úřady, přístavy, policie, imigrační úřad, zdravotní a bezpečnostní úřad, úřad pro narkotika, veterina/fyto úřad a další vládní orgány, jejichž povinností je zajistit bezpečnost hranic a obchodu v zemi. Všechny tyto orgány jsou oprávněny zastavit a zkontrolovat zboží se souhlasem nebo bez souhlasu, příkazu nebo oznámení komukoli v jakémkoli okamžiku. Může to být po příjezdu nákladu do přístavu, před příjezdem do přístavu, během pobytu v přístavu, před opuštěním přístavu, na cestě z přístavu, na cestě, ve skladu nebo při vybalování. Takže v podstatě kdekoli v řetězci.

Jaké vznikají vícenáklady..?? Některé z těchto nákladů jsou

- Demurrage
- Detention
- Skladování

1) Demurrage u dovozní zásilky je poplatek, který námořní linka účtuje dovozci za každý den od uplynutí volných dnů do doby, kdy je plný kontejner vyzvednut k vybalení (obvykle mimo přístav)

2) Detention u dovozní zásilky je poplatek, který námořní linka účtuje dovozci za každý den od doby, kdy je plný kontejner vyzvednut, do doby, kdy je prázdný vrácen do skladu určeného námořní linkou.

Je také běžné, že se oba tyto poplatky kombinují a nazývají se kombinovaná d/d, které přepravní linka účtuje dovozci za každý den od uplynutí volných dnů do doby, než je prázdný kontejner vrácen do depa určeného přepravní linkou.

Další formou zadržení je zadržení návěsu, ke kterému dochází, když je kamion/přívěs zadržen u zákazníka buď kvůli nakládce, nebo vykládce na dobu delší, než je povolená doba okna. Volná doba se liší v závislosti na zemi a vybalovaném nákladu a obvykle se dohodne při uzavření smlouvy.

3) Skladné v obecném slova smyslu je poplatek vybíraný subjektem, který skladuje zboží pro zákazníka po určitou dobu. Skladné se liší od demurrage a detention. V případě kontejnerových zásilek může ke skladování dojít v přístavu/terminálu, kde byly vyloženy, nebo v soukromém skladišti, kam byly přesunuty z přístavu.

Jak může inspekce vyvolat tyto náklady?

Jak víme, v případě kontejnerových zásilek mají vývozci a dovozci stanovený počet volných dnů na vyzvednutí prázdného kontejneru a uložení zboží v případě vývozu nebo na vyzvednutí plného kontejneru, jeho vybalení a vrácení prázdného kontejneru do určeného skladu v případě dovozu.

V závislosti na typu kontroly a orgánu (orgánech) může být tentýž kontejner zastaven ke kontrole různými orgány. Například náklad potravin může být z různých důvodů zastaven ke kontrole veterinárními, fyto a/nebo celními orgány. Pokud náklad vyžaduje před propuštěním nějaké laboratorní testy, může být náklad ponechán ve stejném kontejneru nebo vybalen ve

skladu/depozitáři pod dohledem. V některých případech může dokonce dojít ke sporu mezi úřady o to, kdo má právo první kontroly. A tyto kontroly neprobíhají vždy ve stejnou dobu nebo v době, kdy si to zákazník přeje. Zatímco tato kontrola nebo proces probíhají, kontejner a/nebo návěs může být vystaven d/d nebo skladování, což vede k těmto nákladům. Pokud je náklad vybalen ve skladu třetí strany za účelem kontroly, aby se uvolnil prázdný kontejner a zabránilo se d/d, budou stále existovat náklady na vybalení a případné přebalení zboží a další náklady na přepravu. Zákazníci jsou v případě vzniku těchto nákladů většinou ponecháni bez možnosti odvolání.

**Neexistuje žádný precedent, kdy by zákazník mohl úspěšně požadovat jakoukoli částku** od některého z výše uvedených orgánů, pokud se kontroly neoprávněně zpozdí. Zákazníci (dovozci nebo vývozci) obvykle nakonec zaplatí tyto nezapočítané a dodatečné náklady sami. Pokud jde o nepřiznatelné náklady, kromě zpoždění ze strany orgánů jsou dalšími oblastmi, kde mohou tyto náklady vzniknout, ztráta nebo zpoždění originálních dokumentů, které jsou nutné pro vyjednání odbavení nebo propuštění.



### SSL Express 14-08-2024 Další požár na lodi (zdroj The Loadstar)

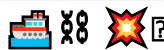
Požáry kontejnerových lodí jsou stále zdrojem zvýšených obav v tomto odvětví - poslední incident byl hlášen tento týden ve srílanském přístavu Kolombo. Podle srílanského přístavního úřadu (SLPA) vypukl požár na palubě lodi MSC Capetown III v neděli v časných ranních hodinách v kontejnerovém terminálu Jaya (JCT).

SLPA uvedl, že požár, který pravděpodobně vznikl v nákladovém prostoru v podpalubí, přerostl v explozi - pouze rychlý zásah hasičů zabránil tomu, "co mohlo mít katastrofální následky", dodal úřad. Podle zpráv médií vykazovaly údaje z lodního manifestu pouze jeden kontejner s nebezpečným nákladem, který byl spolu s 60 dalšími bednami vyložen ještě předtím, než se objevil požár nebo kouř.

Loď plující pod vlajkou Madeiry na lince MSC jihovýchodní Asie - východní Afrika připlula ze Singapuru a měla provést přibližně 995 vykládek a 880 nakládek kontejnerů (nový vývoz).

Kolombo je jedním z nejrušnějších mezilehlých uzlů v Asii, který odbavuje většinu kontejnerového překládkového obchodu na indickém subkontinentu. SLPA uvedla, že probíhá vyšetřování s cílem zjistit příčinu požáru a stav nákladu, který zůstal na palubě.

Nejnovější incident následuje po dvou velkých požárech lodí v posledních týdnech: na lodi Maersk Frankfurt u indického pobřeží a po výbuchu a požáru na lodi YM Mobility v čínském přístavu Ningbo. Po požáru na lodi Maersk Honam v roce 2018, při kterém zahynulo pět členů posádky, dánský dopravce zpřísnil pravidla týkající se uložení nákladu, na který se vztahuje Mezinárodní námořní kodex pro nebezpečné zboží (IMDG).



### SSL Express 14-08-2024 Čína přiznává odpovědnost za loňské zničení evropského plynovodu

Čínské úřady uvedly, že kontejnerová loď Newnew Polar Bear společnosti Newnew Shipping je zodpovědná za poškození podmořského plynovodu Balticconnector mezi Estonskem a Finskem v loňském roce, i když nešťastnou náhodou. Podle zprávy deníku South China Morning Post provedly čínské úřady interní vyšetřování a jeho výsledky předaly oběma evropským zemím. V něm tvrdily, že nehodu způsobila silná bouře. Finské i estonské orgány stále vedou společné trestní vyšetřování nehody Newnew Polar Bear o objemu 1 638 teu. Čínské médium uvedlo, že zpráva v současné době prochází několika ministerstvy, ale tento typ zprávy nelze použít jako



důkaz při vyšetřování obou zemí. Finsko a Estonsko si od Číny vyžádaly informace o lodi, ale Peking se kromě zprávy k této záležitosti nevyjádřil.

Plynovod Balticconnector byl poškozen začátkem října loňského roku ve finské výlučné ekonomické zóně (EEZ). Později téhož měsíce finský Národní úřad pro vyšetřování uvedl, že poškození bylo způsobeno vnější mechanickou silou a že v blízkosti poškozeného plynovodu našel těžký předmět. Ukázalo se, že zmíněným těžkým předmětem byla kotva z plavidla registrovaného v Hongkongu a finské orgány zjistily, že na kotvě byl identifikován stejný typ nátěru jako na Balticconnectoru a že s největší pravděpodobností pochází z lodi Newnew Polar Bear.

--



## SSL Express 14-08-2024 Žebříček největších provozovatelů kontejnerových terminálů

Sedm největších globálních provozovatelů kontejnerových terminálů z hlediska propustnosti představuje dobrých 40 procent celosvětové překládky boxů. Ukazuje to aktuální analýza britské průmyslové služby Drewry. Dominují zejména společnosti z Asie.

V souladu s tím PSA International opět zaujala první místo mezi největšími mezinárodními operátory. Loni činil tzv. výkon vlastního kapitálu TEU (Equity TEU) 62,6 milionu TEU, což představuje nárůst o 4,6 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. To znamená, že singapurská společnost má podíl více než 7 procent na celosvětové obsluze kontejnerů. U jednotky Equity TEU se obrát vypočítá v poměru k výši podílu společnosti v jednotlivém terminálu. Podle Drewry je uvádění celkové propustnosti kontejnerů zavádějící, zvláště když operátor požaduje 100 procent propustnosti, ale v terminálu má pouze menšinový podíl. Například PSA International uvádí 94,8 milionů TEU jako celkovou propustnost všech svých zařízení v roce 2023. Na druhém a třetím místě následují dvě společnosti: China Merchants Ports s 55 miliony TEU (plus 8,7 procenta ve srovnání s rokem 2022) a China Cosco Shipping s 53,8 miliony TEU (plus 1,4 procenta).

Podle analýzy největší nárůst objemu o více než 10 procent zaznamenala terminálová činnost švýcarské lodní společnosti MSC, včetně jejich dceřiných společností Terminal Investment Limited (TiL) a Africa Global Logistics (AGL). Společnosti skupiny loni zpracovaly 42,3 milionu TEU, což je řadí na sedmé místo. Tento silný růst je způsoben především akvizicí Bolloré Africa Logistics na konci roku 2022, vysvětlují analytici. V důsledku plánovaného vstupu dopravce do hamburského přístavního logistického poskytovatele HHLA si společnost MSC pravděpodobně v žebříčku ještě polepší. Na terminálech HHLA v Hamburku, Estonsku, Itálii a na Ukrajině bylo loni odbaveno téměř 6 milionů TEU. Samotná společnost HHLA již není od roku 2022 zahrnuta na seznamu globálních provozovatelů terminálů společnosti Drewry, ale nyní je jedním z předních místních operátorů s vlastním kapitálovým podílem 5,4 milionu TEU. Důvodem je skutečnost, že překládka na terminálu HHLA v ukrajinské Oděse se v důsledku války na Ukrajině prakticky zastavila. V důsledku toho je podíl objemu zpracovávaného mimo domovský region (Německo) pod hranicí pro zařazení mezi globálního hráče, vysvětluje Drewry.

Indická společnost Adani zaujímá místo "skokana" mezi nově příchozími na 13. místě. Drewry očekává, že se její pozice v příštích letech dále zlepší díky silnému růstu v Indii. Podobný vývoj analytici předpovídají také operátorovi AD Ports (19. místo) z Abú Dhabí, jelikož převzetí španělské skupiny Noatum ještě není v číslech plně zohledněno. Totéž platí pro terminálový segment lodní společnosti Hapag-Lloyd (rank 20), která v poslední době působí pod značkou Hanseatic Global Terminals a sídlí v Rotterdamu. Vzhledem k tomu, že hamburský dopravce dokončil převzetí SAAM Ports teprve v aktuálním roce 2023, bude úplné zohlednění údajů o

propustnosti možné až ve zprávě za rok 2024, říká Drewry. Hapag-Lloyd také oznámil, že do konce dekády zakoupí nebo provede až 15 dalších terminálů nebo investic.



### SSL Express 14-08-2024 Waberers hlásí za 1. pololetí slabé výsledky

Přestože tržby vzrostly o dobrých 10 procent na 388,5 milionu eur, maďarská dopravní a logistická skupina Waberer's se bude muset v první polovině roku 2024 smířit s poklesem zisků. Prozatímní rozvaha ukazuje provozní zisk (EBIT) ve výši 19,2 milionu eur, o 6,2 milionu eur nebo o 24,2 procenta méně než ve stejném období loňského roku. Čistý zisk klesl z 25,5 na 7 milionů eur. Kromě klesajících provozních zisků k tomu přispěly i výrazné kurzové ztráty. Nicméně: ve druhém čtvrtletí se EBIT a zisk oproti prvním třem měsícům opět zvýšily – s mírným poklesem tržeb. Zdá se, že dno bylo překonáno.

Vzhledem k výzvám, které přináší nižší poptávka a z toho vyplývající cenový tlak na trhu silniční nákladní dopravy, stejně jako jednorázové dopady antimonopolních sporů a přechod na účetní standard IFRS 17, jsou výsledky v rámci očekávání, komentuje generální ředitel Zolt Barna. Vedení společnosti Waberer se drží roční předpovědi EBIT ve výši nejméně 40 milionů eur, zatímco prognóza tržeb byla snížena z 800 na 750 až 800 milionů eur; je to však méně kvůli provoznímu rozvoji podnikání, ale spíše proto, že nově získané firemní investice, jako je Petrolsped a srbský MDI, nelze konsolidovat podle plánu.

Stejně jako v prvním čtvrtletí dokázala divize kontraktní logistiky ve druhých třech měsících roku zlepšit své výsledky – prostřednictvím nových zákazníků, ale také akvizicí akciového podílu MDI v Srbsku. Za první pololetí se tržby zvýšily o 18,4 procenta na dobrých 120 milionů eur. EBIT se zvýšil na 15,3 procenta na 9,8 milionu eur na nový pololetní rekord, uvádí Waberer.

Segment Mezinárodní doprava a spedice, který je z hlediska tržeb důležitější, se po ztrátovém prvním čtvrtletí dokázal vrátit do ziskové zóny EBIT s 2,3 miliony eur. Přispěla k tomu úspěšná jarní výběrová řízení, první pozitivní dopady konsolidace trhu na cenovou hladinu a pozitivní vývoj nedávno získaného podílu v železniční logistické společnosti Petrolsped. Ve srovnání s odpovídajícím čtvrtletím předchozího roku se však EBIT snížil zhruba o polovinu. Nárůst tržeb divize v prvním pololetí o 5,3 procenta na 230,4 milionu eur je založen především na rostoucím outsourcingu přepravních zakázek subdodavatelům, zatímco tržby z vlastního vozového parku mírně klesly. Waberer vykázal EBIT za první pololetí ve výši 0,3 milionu eur po 6,5 milionu eur v předchozím roce. Maďaři však očekávají „ve druhé polovině roku 2024 stejnou úroveň ziskovosti jako ve druhé polovině roku 2023“.



### SSL Express 14-08-2024 Německý ministr dopravy komentuje obávané zvýšení ceny trasy

(zdroj: DVZ)

Podle spolkového ministra dopravy Volkera Wissinga (FDP) by vyšší ceny vlakových cest pro Deutsche Bahn neměly zpomalit nákladní a osobní dopravu po železnici. "Pozorně sledujeme tento vývoj cen," řekl politik FDP v redakčním rozhovoru pro německou tiskovou agenturu v Mohuči. "Chceme hodně provozu na kolejích, přesný provoz na kolejích, chceme efektivní železnici." Mimo jiné se prý Wissingovo ministerstvo v probíhajících jednáních o federálním rozpočtu zavázalo zajistit krátkodobé prostředky na dotování cen tras v dálkové osobní a nákladní dopravě.

Ceny trasy jsou poplatky účtované infrastrukturní společností DB InfraGo. Platit ji musí všechny společnosti, které železniční infrastrukturu využívají – včetně samotných železničních dopravních společností. Spolková síťová agentura nedávno schválila výrazné zvýšení cen tras pro rok 2025.

InfraGo poukazuje na vyšší personální a materiálové náklady. Regionální dopravu nelze díky zákonné úpravě tak silně zatěžovat, proto se navýšení přenáší především do dálkové a nákladní dopravy.

Spolkové ministerstvo dopravy už dalo jasně najevo, že speciální dotace pro železniční společnosti nemohou být trvalým řešením. Z dlouhodobého hlediska to vyžaduje revizi současného systému zpoplatnění tras. Jak by to ale mohlo vypadat, je zatím nejasné. Vývoj bude nejprve vyhodnocen, řekl Wissing. Kromě toho jsou přijímána četná opatření k zajištění plnění cílů dopravní politiky. Kromě generální renovace sítě to zahrnuje komplexní finanční balíček pro železniční nákladní dopravu, „který se zaměřuje na zlepšení ekonomické efektivity jednovozové dopravy“.

P.S. požádejte o 

## **SSL Express 14-08-2024 MSC a Hapag-Lloyd se včas připravují na změnu konstelace linek v příštím roce**

Do rozsáhlého přeskupení liniových aliancí zbývá 171 dní a přípravy na toto nové uspořádání dvou z hlavních strůjců tohoto kontejnerového tanga jsou v pokročilém stádiu.

K 1. únoru příštího roku opustí Hapag-Lloyd alianci THE Alliance a spojí síly s Maerskem, aby vytvořily Gemini Cooperation; po rozpadu aliance 2M mezi dánským dopravcem a Mediterranean Shipping Co (MSC).

Společnost MSC se rozhodla, že od příštího roku bude na hlavních trasách mezi východem a západem působit samostatně, protože vybudovala flotilu o objemu více než 6 milionů teu.

Alphaliner podrobně popsal, jak MSC i Hapag-Lloyd zvyšují kapacitu samostatných linek na trasách Asie - Severní Amerika a Dálný východ - Evropa. Plná třetina veškeré kapacity MSC na hlavních trasách východ-západ je nyní samostatná a další budou přibývat, zatímco údaje Alphaliner ukazují, že Hapag-Lloyd začal zvyšovat podíl na trhu i mimo svou současnou alianci.

15,4 % kapacity společnosti Hapag-Lloyd mimo alianci souvisí se zahájením samostatné linky Asie - severní Evropa China Germany Express (CGX), která byla spuštěna před dvěma měsíci, a také s linkou Asie - východní pobřeží USA provozovanou společně se společností Wan Hai.

## **SSL Express 15-08-2024 Sloní závody na dálnicích – předjíždění nákladních vozidel**

Kamiony smějí předjíždět pouze v případě, že je rozdíl v rychlosti větší než deset km/h. Bavorský vrchní zemský soud (BayObLG) rozhodl, že porušení tohoto předpisu musí být přesně prokázáno. Příklad: Řidič kamionu jel se svým tahačem s návěsem po A 94 a předjížděl dvě vozidla před sebou. Předjetí mu trvalo „více než minutu“. Policista, který řídil své hlídkové vozidlo a manévr pozoroval, došel k závěru, že po zjetí zpět do pravého jízdního pruhu byla vzdálenost mezi ním a vozidlem před ním jen necelých deset metrů. Policista zahájil řízení s řidičem kamionu. Obvinění: Rozdíl v rychlosti při předjíždění a vzdálenost při opětovném zařazování byly příliš malé. Řidič kamionu dostal pokutu 200 eur a měsíční zákaz řízení. Proti tomu se dopravce odvolal. Okresní soud Mühldorf am Inn námitku zamítl 23. července 2023. Řidič kamionu proti ní podal právní stížnost. BayObLG tomuto odvolání vyhověl. Důvod: Hodnocení důkazů okresním soudem bylo neúplné. Protože není jasné, jak policista dospěl k závěru, že proces předjíždění trval „přes minutu“. To je důležité, protože podle judikatury vyšších soudů, se kterou se ztotožňuje senát Bavorského vrchního zemského soudu (BayObLG), dochází k porušení § 5 odst. 2 věta 2 StVO, pokud je rozdíl v rychlosti menší než deset km/h. Při rozdílu rychlosti 10 km/h trvá předjetí 45 sekund.

P.S. Takže poučení: až příště pojede řidič (příliš) rychle, bude pochválen.



## SSL Express 15-08-2024 Stále nová byrokratická zátěž: složitá, nespravedlivá a ohrožující existenci

Jsou to opravdová monstra, se kterými se musí dopravci a poskytovatelé logistických služeb vypořádat. Alespoň po jazykové stránce: Zákon o náležitě péči v dodavatelském řetězci (LkSG), Obecné nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR) nebo Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Všechna důležitá ustanovení, ale jsou zastrašující, a to nejen kvůli složitému názvu - protože také zahrnují různá byrokratická opatření pro firmy. Ale jak vysoká je zátěž? Jak moc se vlastně vládní nařízení týkají ekonomiky? Je snad jen módní stěžovat si na rostoucí byrokracii? Protože to znamená, že každý rychle dostane souhlas.

DVZ se zeptal v oboru. Z vyjádření vybraných poskytovatelů přepravních služeb vyplývá: Administrativní úsilí o dodržování zákonů a vyhlášek se neustále zvyšuje. Ne každý může uvést konkrétní čísla o zátěži, protože ovlivňuje širokou škálu úrovní ve společnosti: od operativního řízení po finanční oddělení, lidské zdroje a management. Některé firmy také zřizují zcela nová oddělení, aby vyhověla požadavkům, například na téma udržitelnosti. Oslovení byli dotázáni na navýšení pracovní doby pro byrokratické činnosti v posledních pěti letech. Rozsah odpovědí je široký: Zatímco Manfred Köhler, jednatel skupiny Hüttemann, odhaduje nárůst na 10 procent, Christian Stickel, vedoucí partner lodní společnosti Stickel, odhaduje nárůst na 100 procent - včetně všech souvisejících organizačních opatření. Většina společností, které dávají číslo, se pohybuje mezi 25 a 50 procenty. V rozsahu dopadu hrají roli různé aspekty: velikost společnosti, zda společnost působila v segmentu udržitelnosti například roky předtím, nebo segment, ve kterém společnost (převážně) působí.

To, že byrokracie má dopad i v absolutních hodnotách, jasně ukazují informace poskytovatele logistických služeb Müller - Lila Logistik: Hrubě odhadované dodatečné úsilí v posledních pěti letech bylo 150 000 eur kvůli vyšším osobním nákladům, 250 000 eur za externí poradenství a 120 000 eur za externí vyšetřovací úsilí. Celkem to dělá 520 000 eur. Navíc existují „násobné“ nepřímé náklady v důsledku dodatečných úkolů pro stávající zaměstnance. Splnění vládních požadavků stojí spoustu peněz, „zatímco tržby nerostou ani o cent,“ zdůrazňuje Jérôme Méline, generální ředitel Captrain Deutschland Group. Postiženy jsou zejména střední podniky. „Velká společnost jako Dachser se může a musí vypořádat s byrokracií, která je až příliš často nezbytná, a vytvořit potřebné zdroje,“ říká centrála Kempten. „Přestože jsou nařízení, jako je zákon o dodavatelském řetězci, taxonomie EU nebo ohlašovací povinnost ESG, hodnotná a dobře míněná, dále zvýší byrokratickou zátěž,“ říká výkonný ředitel Dachser Burkhard Eling. Vyrovnat se s touto další byrokracií bude velkou výzvou zejména pro malé a střední podniky.

Poskytovatelé služeb se potýkají s řadou předpisů. Nejčastěji zmiňované jsou LkSG a CSRD: „Úsilí LkSG bude v budoucnu vyžadovat přibližně deset pracovních míst na plný úvazek, CSRD přibližně sedm a balíček mobility EU přibližně pět,“ říká Martin Königstein, výkonný ředitel Pfenning Logistik, vyčíslení úsilí vynaloženého společností. Nagel Group má také hodně společného s LkSG: „Dostáváme stovky dotazníků od našich zákazníků a dodavatelů, kteří nás žádají, abychom je vyplnili jednotlivě a potvrdili dodržování LkSG a každého jednotlivého kodexu chování,“ říká jejich generální ředitel Carsten Taucke. Spediční společnost Maintrans si stěžuje také na vysokou námahu kvůli požadavkům na dokumentaci LkSG: její ustanovení by musely dodržovat pouze velké společnosti. „Jako dodavatel jsme však nuceni učinit řadu informací. To znamená, že musíte zvážit, zda se vynaložené úsilí vyplatí, zvláště u zákazníků, se kterými se generuje jen malý objem tržeb,“ říká Jochen Eschborn, vedoucí partner Maintrans-Spedition.

Mnoho účastníků průzkumu DVZ vidí velkou zátěž, pokud jde o dokumentaci a zamezení emisí CO<sub>2</sub>. Ústředním předpisem je nařízení EU CSRD. Podle přepravní společnosti Wackler jde o jednu z největších výzev, „jejíž rozsah lze jen stěží odhadnout“.

Navíc v závislosti na oboru činnosti existují další zákony, které jsou spojeny s vysokou úrovní administrativní práce. Georg Dettendorfer z lodní společnosti Dettendorfer je trnem v oku předpisů při odesílání řidičů do jiných zemí EU nebo třetích zemí. „Na to je potřeba příliš mnoho kroků,“ říká a vyjmenovává předání oznámení o odeslání a také povinnost nosit doklady, výplatní pásky a dodací listy. Vytýká také ohlašovací povinnosti spisu dopravního podniku, do kterého se například i u krátkodobých nájemních smluv musí zapisovat SPZ kamionů.

Námořní přeprava je jednou z hlavních činností společnosti Miru & HJS Spedition v Brémách. Její generální ředitel Frank Seifert je nespokojen s procesy předkládání ověřené hrubé hmotnosti (VGM) kontejnerů podle úmluvy SOLAS. Problémem pro něj není samotné podání, ale spíše to, že se soubory musí několikrát stáhnout, aby zásilku úspěšně dokončil.

Výkonný ředitel Captrain Méline vidí největší byrokratické úsilí, kterému jeho společnost čelí, v implementaci nařízení EU TAF TSI. TAF TSI má za cíl digitalizovat a standardizovat řízení a plánování železniční nákladní dopravy přes hranice. „Očekáváme, že jen kvůli tomu bude zaměstnáno dalších pět zaměstnanců,“ říká Méline.

Kromě čistě finančních výdajů však podnikatelé vidí i další nevýhody: „Rostoucí byrokracie má negativní dopad na spokojenost a motivaci zaměstnanců a brzdí investice. Všichni pak svorně poukazují na to, že vedení společnosti je čím dál neatraktivnější, protože riziko odpovědnosti se zvyšuje a orientace v záplavě předpisů je stále matoucí.“

P.S. Ti Němci chudáci ale mají problémy. To naši speditéři a dopravci uvedené povinnosti zvládají levou zadní, že?



### SSL EXpress 15-08-2024 HHLA opět vydělává

Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) je zpět v ziskové zóně. Poté, co společnost v prvních třech měsících letošního roku vykázala čistou ztrátu, je výsledek za první pololetí roku 2024 kladný ve výši 13,2 milionu eur (za stejné období loňského roku: 8,2 milionu eur). Obrat celé skupiny HHLA od ledna do června letošního roku činí 760,3 milionů eur. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku to představuje nárůst o 4,6 procenta. EBIT vzrostl o téměř 17 procent na 58,9 milionu eur.

K tomuto vývoji významně přispěl výrazný nárůst tržeb z prodeje ve druhém čtvrtletí letošního roku. Tržby v největší divizi společnosti – kontejnerech – vzrostly téměř o 10 procent. Důvodem je v podstatě delší pobyt kontejnerů na hamburských terminálech a s tím spojené vyšší příjmy z poplatků za uskladnění, vysvětluje společnost v prohlášení. Pozitivní vývoj objemu na mezinárodních terminálech HHLA měl také pozitivní dopad na tržby. Propustnost kontejnerů se však ve druhém čtvrtletí „mírně zhoršila“ poté, co v prvních třech měsících letošního roku mírně vzrostla v důsledku ekonomické situace.

Propustnost boxů na všech terminálech HHLA vzrostla za prvních šest měsíců o 2,2 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku na 2,9 milionu TEU. Převážnou většinu z toho lze přičíst zařízením v přístavu Hamburk, která odbavila 2,8 milionu TEU, což je nárůst o 1,7 procenta.

P.S. Další firma, která těží z nepravidelností v námořní dopravě a růstu byrokracie při odbavení



### SSL Express 15-08-2024 Bomba nalezená v přístavu Hamburk zneškodněna - uzávěra na A7 zrušena

Hasičský sbor zneškodnil leteckou pumu z druhé světové války v přístavu Hamburk. „Služba likvidace výbušné munice hamburských hasičů bombu ve Waltershofu úspěšně zneškodnila. Protipožární a policejní opatření se stahují,“ uvedli hasiči na Twitteru. Během provozu musely být zcela uzavřeny dálnice 7 a hamburský labský tunel. V obou směrech byly kilometrové zácpy. Anglická letecká puma vážící 500 liber s nárazovou rozbuškou byla dříve nalezena v areálu společnosti poblíž dálnice. Dálnice A7 mezi křižovatkami Othmarschen a Waltershof musela být zcela uzavřena, protože labský tunel je v bezprostřední blízkosti místa nálezu bomby. Köhlbrand most ale nemusel být uzavřen. Cestujícím bylo doporučeno, aby se Hamburku a dálnici A7 co nejvíce vyhýbali a v obou směrech jeli odklonem přes A1, A21 a B205. Hasiči stanovili výlukový okruh 300 metrů kolem bomby, která musela být evakuována. Jelikož se jedná o průmyslovou oblast, nebyli zde žádní obyvatelé. Byl zde i výstražný rádius 500 metrů. Okna a dveře musely být zavřené a lidé měli zůstat na straně budovy odvrácené od bomby. Dvě blízké lodě dostaly rozkaz, aby se podle toho chovaly.

### **SSL Express 16-08-2024 PSA přebírá většinový podíl v polském operátorovi KD Loconi**

PSA Baltics, dceřiná společnost PSA International (PSA), uzavřela dohodu o získání 85% většinového podílu v Loconi International v Polsku. Společnost je provozovatelem intermodální přepravy v Polsku a je součástí kotované polské spediční společnosti ATC Cargo SA. Cílem PSA za touto dohodou je, že provozovatel přístavu jej chce využít k vývoji nových železničních produktů na podporu evropských kontejnerových uzlů a nabídnout tak svým zákazníkům další možnosti přechodu ze silnice na železnici. V případě Loconi to znamená, že stávající spojení do vnitrozemí z Baltic Hub Container Terminal v Gdaňsku se mají zlepšit a dosah přístavu se má rozšířit na nové trhy ve střední a východní Evropě. Transakce ještě podléhá schválení příslušných úřadů. Loconi, založená v roce 2011, nabízí logistická řešení pro přepravní společnosti a spedice. To zahrnuje železniční a kamionovou dopravu na poslední míli a také služby depa pro kontejnerovou přepravu. Podle PSA provozuje Loconi každý měsíc na pěti koridorech v Polsku 220 vlaků a ročně odbaví kolem 250 000 TEU. Tyto koridory spojují přístavy Gdaňsk a Gdyni na severním pobřeží Polska se dvěma nezávisle provozovanými železničními terminály ve Varšavě a Radomsku ve středním Polsku, jakož i pěti terminály provozovanými třetí stranou v Gadkách a Poznani-Franowo na západě a Katy Wroclawskie, Dabrowa a Slawkow na jihu. Začátkem letošního roku přidal Loconi do své sítě také dvě další spojení do středopolské Lodže a jihopolské Osvětimi.

Baltic Hub – společný podnik mezi PSA, Polským rozvojovým fondem (PFR) a IFM Investment Fund – se nachází na hlubokovodním terminálu v Gdaňsku. Jeho železniční terminál v současné době odbavuje více než 500 vlaků měsíčně. Kontejnerová přeprava je nabízena prostřednictvím řady nezávislých partnerů v Polsku s napojením na střední a východní Evropu. Díky akvizici Loconi je Baltic Hub schopen doplnit svou nabídku železničních produktů z Gdaňsku, čímž dosáhne vyšší provozní efektivity.

### **SSL Express 16-08-2024 Lodní doprava a letectví hlásí: Přístup k čisté nule má své limity**

Začíná návrat: Novozélandská letecká společnost Air New Zealand (ANZ) 30. července oznámila, že upustí od svého klimatického cíle pro rok 2030. Dopravce se zavázal snížit emise CO<sub>2</sub> o 16,3 procenta ve srovnání s rokem 2019 pouze o dva roky dříve. Generální ředitel Greg Foran jako

důvod tohoto kroku uvedl zpoždění dodávek objednaných letadel a také nedostatek a cenovou hladinu Sustainable Aviation Fuels (SAF).

O dobrý týden později dánská kontejnerová přepravní společnost Maersk oznámila, že objedná až 60 lodí s celkovou kapacitou kolem 800 000 TEU a poprvé se spolehne na motory, které kromě klasické lodní nafty dokážou i být provozován s fosilním zkapalněným zemním plynem (LNG). Lodní společnost de facto porušuje svou strategii udržitelnosti, oznámenou s velkou pompou v roce 2021, která zcela spoléhala na zelený metanol jako prostředek klimaticky neutrální lodní dopravy. Vyvrcholilo to prohlášením tehdejšího generálního ředitele Maersk Sörena Skoua, který řekl: „Musíme zcela zakázat nové lodě s fosilními palivy“.

Skutečnost, že ANZ přesouvá část odpovědnosti za opuštění klimatického cíle na výrobce letadel, není nic jiného než PR trik. Dopravce má již moderní flotilu; skoky v efektivitě lze ale očekávat až u nové generace letadel, ty však nejsou součástí knihy objednávek aerolinek.

Novozélandský vlajkový dopravce a dánská lodní společnost jsou prvními dvěma dopravci, kteří skutečně opustili svou strategii udržitelnosti, ale nebudou poslední. Je zřejmé, že lodní doprava a letectví nemohou dosáhnout klimatických cílů, i když účastníci trhu neuznávají slona v místnosti. Dosažení klimatické neutrality v letectví je zcela minulostí: stávající globální flotila již vyčerpá rozpočet na emise CO<sub>2</sub>, aby dosáhla cíle 1,5 stupně během své provozní životnosti, v průběhu 25 let. Aby toho nebylo málo, světová flotila spalující fosilní paliva se v příštích 20 letech zdvojnásobí. Pokračující diskuse o nedostatku SAF a cenovém rozdílu oproti klasickému petroleji je zavádějící – už jen kvůli již zavedenému růstu počtu letadel. Od poloviny 30. let 20. století by letadla, která vypouštějí CO<sub>2</sub>, již neměla přicházet na trh. V konečném důsledku však nebude SAF nikdy 100% CO<sub>2</sub> neutrální. Alternativní palivo navíc také způsobuje mnohem závažnější neCO<sub>2</sub> účinky s dopadem na klima.

Totéž platí pro kontejnerovou přepravu. Je, alespoň povrchně, v lepší pozici než letectví, protože kolem 60 procent objednávek již tvoří lodě s alternativními pohonnými systémy. Ale to zní pouze o trochu lépe, než to ve skutečnosti je: třetina těchto alternativních pohonů jsou ve skutečnosti lodě, které jezdí na fosilní zkapalněný zemní plyn a tak vypouštějí jen asi o 25 procent "méně" CO<sub>2</sub>. V době cílené čisté nuly v roce 2050 s průměrnou životností 25 let bude více než polovina lodí nadále jezdit na fosilní paliva, což také znemožní klimatickou neutralitu v lodní dopravě.

Vývoj ukazuje, že koncept klimaticky neutrální ekonomiky jako takový nefunguje. Místo toho je u lodí a letadel, které lze provozovat s nulovými emisemi, zapotřebí přístup s nulovými emisemi. Vodík je k tomu asi jediný praktický druh pohonu. Technologie je však zatím stále v plenkách – uvedení na trh proto musí politici tlačit kupředu na plné obrátky. Pokud se to nepodaří, zákonné zákazy a výjimky budou nevyhnutelné.



## SSL Express 16-08-2024 Šéf Hapag-Lloydu zůstává optimistický i přes pokles tržeb a zisku za první pololetí (The Loadstar)

Tržby a zisky společnosti Hapag-Lloyd se v první polovině roku propadly. 1. pololetí 2024 přineslo meziroční pokles tržeb skupiny o 12 % na 9,5 miliardy dolarů, zatímco hospodářský výsledek se propadl o více než 68 % na pouhých 879 milionů dolarů, což je v porovnání s 2 mld.USD oproti výsledku za první pololetí roku 23 téměř 75% pokles. Navzdory zhoršujícím se výsledkům však zůstává generální ředitel Rolf Habben Jansen optimistický a snaží se investory uklidnit tím, co jeden z analytiků označil pro server The Loadstar za "obvyklý žargon": "Přestože se nám nepodařilo dosáhnout mimořádně dobrých výsledků z předchozího roku, dosáhli jsme díky silné poptávce a lepším spotovým sazbám velmi dobrého prvního pololetí roku 2024."

A dodal: "Ve druhé polovině roku se budeme stále více soustředit na další růst a vysokou kvalitu našich služeb." Pokud se zaměříme na výsledky společnosti Hapag-Lloyd v oblasti liniové dopravy,

5% nárůst přepravených objemů nedokázal kompenzovat zřejmý propad v číslech dopravce za první pololetí, který byl způsoben výrazným poklesem přepravních sazeb (21 %) za prvních šest měsíců, a to z 1 761 USD za teu na 1 391 USD. Tržby divize liniové dopravy se snížily o 14 %, z 10,9 miliardy USD na 9,4 miliardy USD, přičemž Ebit poklesl o 66 % na 856 milionů USD.

P.S. To jsou opravdu podivná čísla. Ve všech analytických kanálech se přepravní sazby na hlavních linkách výrazně zvýšily. Že by předzvěst nějaké nové strategie v rámci Gemini?

## SSL Express 16-08-2024 Zemské financování elektrických nákladních vozidel je důležitým signálem

Německá spolková vláda ruší financování užitkových vozidel šetrných ke klimatu, ale Severní Porýní-Vestfálsko (NRW) přistupuje s 15 miliony eur. Bádensko-Württembersko propaguje elektrické nákladní vozy dlouhodobě, Bavorsko se zaměřuje na dobíjecí infrastrukturu. Částky jsou malé ve srovnání s částkami federální vlády, ale lepší než nic.

Zlé jazyky by mohly tvrdit, že NRW chce udělat dobré počasí před zemskými volbami v září a federálními volbami v roce 2025. Peníze pocházejí od zeleného ministerstva hospodářství NRW pod vedením premiéra CDU. Oznámení má být důležitým signálem pro průmysl a alespoň vrhá dobré světlo na státní politiku. Na federální úrovni je ztráta důvěry v logistiku v SPD, Zelené a FDP nesmírná.

K obnovení důvěry by byla nezbytná důkladná příprava federálního rozpočtu na rok 2025. Ale proces byl hrbolatý, kompromisy byly dosahovány s obtížemi a nyní jsou zřejmě neplatné. Vláda chce předlohu v pátek předložit Spolkovému sněmu. Pak přijdou na řadu poslanci a snad se jim podaří něco ušetřit pro průmysl.

P.S. A mně pořád Ústecký kraj nechce ani rezervovat místo u (mé) nabíječky! 😞

## SSL Express 16-08-2024 (I) německé železniční asociace kritizují rozpočtovou politiku (zdroj: DVZ)

Sdružení „Die Güterbahnen“ a místní železniční doprava se s ohledem na probíhající diskusi o rozpočtu na rok 2025 obávají financování železnice. "Současná debata ukazuje, že ministr financí má naditou peněženku na výstavbu silnic - a navrhuje nebezpečnou speciální cestu k nárazníkovému řešení, pokud jde o investice do železniční sítě," řekl Neele Wesseln, výkonný ředitel nákladní železnice pro páteční tiskovou zprávu. Výstavba dálnic by měla být nadále financována z federálních grantů. V případě železnice se dluhová brzda používá k odůvodnění toho, že „kapitálové příspěvky“ nebo „úvěry“ Deutsche Bahn by měly nahradit obvyklé dotace na stavební náklady.

Zpráva poukazuje na to, že navýšení vlastního kapitálu DB zvýší ceny tras. Spolkový ministr financí Christian Lindner (FDP) také potvrzuje, že splácení úvěrů by bylo možné pouze prostřednictvím vyšších cen tras. Wesseln varuje, že investice do výměny a rozšiřování železniční infrastruktury v budoucnu zaplatí cestující a průmysl, protože rostoucí ceny tras tlačí nahoru ceny jízdenek a dopravy.

Lindnerův koncept je navíc v rozporu s federální odpovědností za železniční infrastrukturu zakotvenou v článku 87e základního zákona a vytlačil by železnice z dopravního trhu. "Financování železniční infrastruktury federální vládou musí být organizováno spravedlivě, dlouhodobě stabilní a vůči dluhové brzdě neutrální," zdůraznil výkonný ředitel nákladní železnice. Jako užitečný nástroj se ukázaly dotace na stavební náklady poskytované a účtované na základě projektu.

„Financování železniční infrastruktury musí být prováděno solidním, předvídatelným a udržitelným způsobem,“ říká Thomas Prechtel, prezident Spolkového svazu místní železniční



