

# SSL EXPRES

## 10.06.-14.06.2024

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

### **SSL Express 10-06-2024 Francie je desátou zemí, která do své legislativy přijala MLETR**

MLETR (tuto zkratku si zapamatujte, protože se stává stále populárnější) je zkratka pro Modelový zákon o elektronicky přenositelných záznamech. Cílem zákona MLETR vytvořeného UNCITRAL (United Nations Commission On International Trade Law) je umožnit legální používání elektronických převoditelných záznamů, aby byly elektronické převoditelné záznamy funkčně rovnocenné převoditelným dokumentům v papírové podobě, jako jsou konosamenty, směnky, dlužní úpisy a skladištní stvrzenky. MLETR je považován za klíčový právní předpis, jehož cílem je umožnit digitalizaci světového obchodu pomocí jednotného regulačního přístupu k používání elektronické obchodní dokumentace..

MLETR vyžaduje, aby jednotlivé země přijaly standardy MLETR nebo se s nimi sladily a začlenily jejich koncepty do svých místních právních rádu. Dalšími zeměmi/jurisdikcemi, které přijaly MLETR, jsou Bahrajn, Belize, Kiribati, Papua Nová Guinea, Paraguay, Singapur, Východní Timor, Spojené arabské emiráty (Abu Dhabi Global Market) a Spojené království Velké Británie a Severního Irska.

Přijetí tohoto zákona, který předložil Alexandre Holroyd, umožňuje Francii vstoupit do elitního klubu zemí, které jsou průkopníky digitalizace globálního obchodu a financování obchodu. Od vydání Bílé knihy z roku 2022 věnované digitalizaci mezinárodního obchodu se ICC Francie aktivně zasazuje o přijetí vzorového zákona UNCITRAL (Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo) o elektronických převoditelných záznamech. V tiskové zprávě se dále uvádí, že podle zprávy Paris Europlace, kterou v roce 2023 předložili ministrům Bruno Le Maire, Olivier Becht a Éric Dupond-Moretti, umožní tyto změny podnikům ve Francii využít nových příležitostí, které do roku 2030 představují úspory ve výši více než 800 miliard dolarů.

P.S. Vida je, Francouze, parlament nemají, ale MLETR už ano

### **SSL Express 10-06-2024 Nárůst sazeb ze Středního Východu a Jižní Asie pokračoval po celý květen**

Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy společnosti WorldACD Market Data sazby za leteckou nákladní dopravu ze zemí Středního východu a jižní Asie (MESA) v průběhu května nadále prudce rostly a spotové sazby z MESA do Evropy byly v průměru více než dvojnásobné oproti květnu loňského roku, zatímco tonáže a sazby z asijsko-pacifických zemí byly rovněž výrazně vyšší než v loňském roce.

V souvislosti s pokračující silnou poptávkou a narušením služeb námořní nákladní dopravy způsobeným útoky na kontejnerovou dopravu vzrostly průměrné květnové sazby za letecký náklad

ve výši 2,78 USD za kilogram z MESA do světových destinací meziročně o +47 %, přičemž tonáž byla vyšší o +17 %, a to na základě více než 450 000 týdenních transakcí zahrnutých v údajích společnosti WorldACD. Květnová průměrná spotová sazba z MESA do Evropy ve výši přibližně 3,35 USD za kilogram byla více než dvojnásobná oproti květnu loňského roku, přičemž průměrná spotová sazba ve 22. týdnu (od 27. května do 2. června) meziročně vzrostla o 128 %.

Tyto průměrné ceny jsou podporovány vysoce zvýšenými spotovými cenami z Indie do Evropy (3,78 USD za kilogram, +160 %) a z Bangladéše do Evropy (4,38 USD, +189 %), ačkoli spotové ceny ze Srí Lanky a Dubaje po většinu letošního roku rovněž rostly a ve 22. týdnu činily 2,95 USD, resp. 2,28 USD za kilogram, což je téměř dvojnásobek loňských hodnot. Včetně smluvních sazeb vzrostly celkové průměrné květnové sazby ze zemí původu MESA do Evropy meziročně o +77 %.

Navzdory klesajícím sazbám z ostatních regionů pomohla tato silná pozice v dopravě z Asie a Tichomoří a z MESA udržet celkové průměrné globální sazby ve 22. týdnu na stabilní úrovni, a to na celosvětovém průměru 2,51 USD za kilogram, což je přibližně o +1 % více než v předchozím týdnu (WoW) a přibližně o +7 % více než v předchozím roce (+42 % oproti květnu 2019). A předběžné údaje za celý měsíc ukazují, že celosvětové průměrné celkové sazby v květnu meziročně vzrostly o +3 procenta, přičemž účtovaná hmotnost se meziročně zvýšila o +13 procent.

Při zkoumání posledních dvou celých týdnů se tonáže ve 21. a 22. týdnu v celosvětovém měřítku oproti předchozím dvěma týdnům nezměnily (2Wo2W), přičemž nárůst z Asie a Tichomoří (+2 procenta), Evropy (+1 procento) a MESA (+1 procento) byl vymazán poklesem tonáží ze Severní Ameriky (-5 procent), a to především kvůli Dni památky obětí holocaustu (pondělí 27. května), Afriky (-3 procenta) a Střední a Jižní Ameriky (-3 procenta). V týdnech 21 a 22 však došlo k výraznému meziročnímu nárůstu tonáže ze všech hlavních regionů, včetně +16% nárůstu z asijsko-pacifického původu, což zvýšilo celosvětový průměrný meziroční nárůst na +9 %.

Celosvětově byl v týdnech 21 a 22 na straně cen smíšený obrázek, přičemž nárůsty z Asie a Tichomoří a MESA byly příčinou +1% nárůstu oproti předchozím dvěma týdnům a +5% meziročního nárůstu.



## **SSL Express 11-06-2024 Otevírá se nová éra s HVO100**

Mnoho dopravních a spedičních společností čekalo na uvolnění biogenní nafty HVO100 na benzínových pumpách. Nyní nadešel čas a první kamionová doprava byla převedena – mimo jiné u skupiny Schuon a španělského dopravce Trucksters.

E-tahače lze v současné době pro svůj omezený dojezd používat ve vnitrostátní či mezinárodní dálkové dopravě jen omezeně. Navíc stále nedostatečně vyvinutá dobíjecí infrastruktura ztěžuje přechod na lokálně bezemisní vozidla. Obdobně je tomu u nákladních vozidel na palivové články, které sice dokážou urazit delší vzdálenosti, ale pro které téměř neexistují čerpací stanice. Alternativy, které jsou v současnosti oblíbené u dopravních a spedičních společností, jsou bio-LNG a – zcela nově – HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil), tedy biogenní paliva, která se získávají z obnovitelných surovin. Zatímco však bio-LNG již nějakou dobu používají různé společnosti, provozovatelé vozových parků si museli na HVO100 donedávna počkat – alespoň v Německu, protože biopalivo je již dostupné v jiných evropských zemích. Nyní však HVO100 může být oficiálně nabízeno na čerpacích stanicích a první flotily provedly změnu ve velkém.

Obchodní partneři Schuon a Saint-Gobain zahájili projekt během několika týdnů. Byly definovány jasné podnikové cíle pro snížení emisí CO<sub>2</sub> z rozsahu 3, vysvětluje Andres Lohmann, vedoucí

nákupní logistiky DE ve společnosti Saint-Gobain. HVO100 pomáhá přiblížit se těmto cílům v krátkodobém horizontu. „Jsme přesvědčeni, že tato iniciativa nejen prospívá naší ekologické stopě, ale také vysílá pozitivní signál našim zainteresovaným stranám, že také aktivně pracujeme na utváření zelenější budoucnosti v odvětví dopravy,“ říká Lohmann. Přestože je HVO100 v současnosti dražší než fosilní nafta, dodatečné náklady nese Saint-Gobain a nepřenáší se na zákazníky.

Španělská dopravní společnost Trucksters chce na rozdíl od poskytovatele logistických služeb z Haiterbachu využívat HVO100 především pro kamiony v mezinárodní dálkové dopravě. Konkrétně se to týká trasy mezi severním Španělskem a zeměmi Beneluxu a také severošpanělsko-polského vztahu. Firma zde těží z toho, že biogenní palivo je nyní schváleno i v Německu a dostupné na čerpacích stanicích. Pro Gabora Balogha, Head of Growth a spoluzakladatele Trucksters, je snižování emisí také důležitým argumentem při jednání s klienty. Stále častěji by se ptali na způsoby, jak snížit emise z dopravy. Dosud by to znamenalo, že Trucksters zdraží. S přechodem na HVO100 to již není problém. „Dodatečné náklady jsou pro nás zanedbatelné,“ shrnuje Balogh.



## **SSL Express 11-06-2024 Hamburk Port Association vidí vstup MSC do HHLA jako bezproblémový**

Nový prezident Port of Hamburg Business Association (UVHH) Ulfert Cornelius považuje kontroverzní vstup největší světové lodní společnosti MSC do hamburské přístavní logistické společnosti HHLA za bezproblémový. „V Hamburku máme čtyři kontejnerové terminály a Hapag-Lloyd má například podíl v terminálu HHLA Altenwerder. Na celém světě dopravní společnosti také převádějí náklad na terminály, které někdy patří jiným dopravním společnostem,“ řekl Cornelius v rozhovoru pro Welt am Sonntag. Z konkurenčních důvodů se neobává, zejména proto, že MSC nemá získat většinový podíl v HHLA.

Hamburský červeno-zelený Senát chce přivést ženevskou společnost Mediterranean Shipping Company (MSC) na palubu s Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), aby se stabilizovala propustnost kontejnerů. V budoucnu bude město a společnost vlastněná italskou lodní rodinou Aponte provozovat HHLA jako společný podnik, ve kterém město drží většinu 50,1 procenta. Město dříve vlastnilo asi 70 procent uvedených HHLA. Na oplátku chce MSC postavit své německé sídlo v Hamburku, zvýšit objem nákladu v přístavu od roku 2025 a do roku 2031 ho zvýšit na jeden milion standardních kontejnerů (TEU) ročně. MSC a město chtějí navíc navýšit základní kapitál HHLA o 450 milionů eur. Přístav v poslední době trpěl neúspěchy. Loni se propustnost námořní přepravy ve srovnání s rokem 2022 snížila o 4,7 procenta na 114,3 milionu tun – což je nejnižší hodnota od roku 2009.

Podnikové rady, odbory Verdi a řada zaměstnanců jsou striktně proti dohodě. A proti ní vystoupila i opozice CDU, Levicové strany a FDP v hamburském parlamentu, stejně jako Corneliův předchůdce v čele UVHH Gunther Bonz. Chybí mu například konkurenční analýza, proč hamburský přístav zaostává. Stále jsou také otázky ohledně daňového a soutěžního práva, řekl na odborném slyšení. Poté, co Hospodářský výbor a Výbor pro veřejné podnikání už obchod většinou schválily, chce v úterý postoupit rozpočtový výbor hlasy červeno-zelené vládní koalice. Poté by měli do letní přestávky rozhodnout občané.



## **SSL Express 11-06-2024 Švýcarská pošta pokračuje v expanzi i mimo domovskou scénu**

Poštovní společnost alpského státu chce dále rozšiřovat svou pozici poskytovatele logistických služeb v rámci Švýcarska, ale i v mezinárodním měřítku. Skupina chce těžit z rostoucích objemů e-commerce a zejména rozšířit své služby na poslední míli. Plánuje také expanzi přes hranice v oblasti nákladní logistiky, aby zajistila propojení svých zákazníků s mezinárodními trhy. Toto jsou některá z opatření, která chce Swisspost zavést v rámci své aktualizované strategie „Post of Tomorrow“, kterou představil minulý týden. Strategie platí od roku 2020 a nyní byla prodloužena do roku 2028. Swisspost zatím neuvedl žádné konkrétnější projekty nebo cílové údaje, ty se v současné době připravují a mají být zveřejněny ve čtvrtém čtvrtletí tohoto roku. Jen tolik: Jde například o rozšiřování infrastruktury nebo investice do logistických center, uvedla na dotaz mluvčí.

Segment logistiky tvoří zdaleka největší podíl na tržbách a zisku skupiny. Tržby za celou skupinu loni činily 7,2 miliardy švýcarských franků (7,3 miliardy eur), z čehož sektor logistiky přispěl 4,1 miliardami franků. EBIT skupiny činil v roce 2023 323 milionů franků, k čemuž logistické služby přispěly 335 milionů franků. Segmenty komunikačních služeb a poštovní síť vykázaly ztrátu.

Švýcarská poštovní společnost v posledních letech již převzala řadu společností mimo svůj domácí trh a vzbudila tak rozruch. Od roku 2020 byla německá dopravní síť rozšířena několika akvizicemi. Byly získány tyto společnosti: Bächle Logistik (Villingen), Spedition Effinger (Brisachtal), Gaiser GmbH (Rielasingen), Hugger GmbH (Kolín nad Rýnem), Spedition Nolden (Kerpen), OSA Logistik (Hamburg), OSA Spedition (Lörrach) a Ost-West Cargo Europe (Stuttgart). Došlo také k akvizicím v Alsasku a severní Itálii.

P.S. Haló, nekoupili byste i Českou poštu? Přidáme jako bonus barák v centru Prahy... Můžete tam přenést svoje sídlo!

## **SSL Express 10-06-2024 Doprava celkově dlouhodobě nedodrží klimatické cíle**

Expertní rada pro otázky klimatu nevidí v sektoru dopravy žádné známky toho, že by do roku 2030 splnila klimatické cíle stanovené v zákoně o ochraně klimatu. Bude to také těžké pro všechny sektory dohromady. Klimatická neutralita do roku 2045 nebo 2050 není reálná, píše experti ve své zvláštní zprávě. Sektor dopravy nesplní své klimatické cíle ani v následujících letech. Podle propočtů Odborné rady pro otázky klimatu (ERK) v letech 2021 až 2030 vypustí o 177 milionů tun více, než stanoví zákon o ochraně klimatu. Vyplývá to z nové zprávy o projekcích skleníkových plynů pro rok 2024, kterou odborná rada představila v pondělí v Berlíně. Popisují v ní budoucí vývoj emisí skleníkových plynů. Roční množství emisí stanovené v zákoně o ochraně klimatu bylo podle odborníků v letech 2021 až 2023 možné jen stěží splnit. Neplnění cílů, zejména v odvětví dopravy a stavebnictví, by však mohlo být kompenzováno odvětvím energetiky a v menší míře průmyslem. „Celkové emise do roku 2030 klesnou, ale méně, než se předpokládá v projekčních datech,“ řekl Hans-Martin Henning, předseda odborné rady.

Vědci se zabývali mimo jiné takzvanými exogenními předpoklady. Patří sem ceny pohonných hmot nebo rozšiřování dobíjecí infrastruktury. Výbor píše, že například počet nových registrací elektrických nákladních vozidel byl hodnocen příliš optimisticky. Jejich podíl je aktuálně 6,8 procenta. Projekce naznačovaly 50,1 procenta v roce 2030. Odborníci to považují za nereálné, zvláště když podíl plně elektrických tahačů v roce 2023 byl méně než jedno procento. Expertní rada však vidí potenciál pro snížení emisí v cenách pohonných hmot. Ty by měly tendenci do roku 2030 narůstat a přispívat tak ke snížení emisí CO<sub>2</sub>. Vědci předpovídají, že do roku 2027 budou

ceny pohonných hmot pod úrovní roku 2023, i když připouštějí, že takové předpovědi jsou vždy spojeny s nejistotou.

Odborníci se podívali i na období po roce 2030. V období 2031 až 2040 také nebudou splněny klimatické cíle a do roku 2045 ani 2050 nebude možné dosáhnout neutrality skleníkových plynů. Rada doporučuje politikům zaměřit svá opatření především na sektor dopravy a stavebnictví. Apel na politiky zní: „Na základě těchto skutečností doporučujeme nečekat na opětovné minutí cíle, ale spíše prověřit včasnou realizaci dodatečných opatření.“

P.S. Pýthie / Sibyllo, dej nám prosím nové klimatické cíle! Grýn dýlu nedopřáli bohové sluchu

## ✈️ 🍁 🇨🇦 **SSL Express 12-06-2024 Přípravy na PACT Canada v plném proudu (ČTĚTE!)**

Transport Canada v současné době pilotuje systém PACT (Pre-Load Air Cargo Targeting), který by měl být spuštěn v listopadu 2024. Nařízení PACT, které se vztahuje na zboží vstupující do Kanady letecky, bude vyžadovat, aby speditéři a letečtí dopravci před nakládkou předložili údaje o zásilce k bezpečnostnímu odbavení podle kanadských předpisů o ochraně letectví z roku 2012. Nový předpis bude podobný režimu ACAS v USA a ICS2 v EU a speditéři a letečtí dopravci se musí na tyto nadcházející změny připravit, aby zajistili bezproblémový přechod, až bude systém PACT uveden do provozu. Cílem systému PACT je zajistit bezpečnost a ochranu leteckého nákladu vstupujícího do Kanady tím, že identifikuje vysoce rizikové zásilky ještě před jejich naložením do letadel. Toho bude dosaženo prostřednictvím vyhodnocení rizik pomocí systému Pre-Loading Advance Cargo Information (PLACI) s pomocí pokročilé analytiky.

**Rozsah působnosti:** Nařízení se vztahuje na veškerý letecký náklad vstupující na letiště v Kanadě (náklad na osobních, charterových, kurýrních/expresních a pouze nákladních letech, jakož i na lety, které jsou v Kanadě tranzitní nebo přestupní, včetně nákladu, který zůstává na palubě (FROB)).

**Odpovědnost:** Jak letečtí dopravci, tak speditéři jsou odpovědní za shromažďování a předkládání přesných údajů o zásilkách (v dostatečném předstihu před tím, než zásilky dorazí do skladu), aby se zabránilo zpoždění a zajistil se hladší průběh logistických operací.

**Možnosti vyplňování:** Nařízení umožňuje více možností podávání údajů, aby se vyhovělo různým zúčastněným stranám v dodavatelském řetězci leteckého nákladu, například speditérům, kteří mají možnost podávat údaje přímo za účelem bezpečnostního odbavení (vícenásobné podávání/samostatné podávání), a to na základě dohody se svým leteckým dopravcem. Tato možnost je dobrovolná a vyžaduje, aby letečtí dopravci udělili speditérům povolení k samostatnému podávání údajů v rámci programu PACT.

**Předkládání údajů:** Nové požadavky budou výzvou jak pro speditéry, tak pro letecké dopravce, kteří musí zajistit včasné a správné předkládání údajů (podrobný popis souboru údajů 7+1 viz níže). Zásílatelé se mohou účastnit programu PACT dobrovolně a podat žádost o bezpečnostní prověrku s využitím možnosti vícenásobného podání/podání žádosti. Tato možnost umožňuje speditérům, aby sami podávali přímo informace na úrovni "house", zatímco letečtí dopravci podávají informace na úrovni "master", a umožňuje speditérům poskytovat informace urychleně, aniž by došlo k prozrazení důvěrných obchodních údajů. Zásílatelé se proto musí rozhodnout, zda chtějí

buď:  
- využít možnosti podávat údaje přímo do systému PACT (vícenásobné podání/samostatné podání). V tomto případě se musí spojit se svými leteckými dopravci, kteří by mohli speditérům udělit povolení k samostatnému podávání v rámci programu PACT, a připravit své systémy na připojení;

NEBO

- nechat na dopravci, aby podal žádost jejich jménem. V obou scénářích budou klíčovou roli hrát speditéři, kteří by byli zodpovědní za předkládání přesných a včasných datových souborů. Další informace naleznete v Průvodci implementací PACT zde: <https://github.com/tc-ca/pact-cfapc/blob/main/PACT%20Technical%20Implementation%20Guide.pdf>

Požadovaný soubor dat zahrnuje:

- jméno původního odesílatele
  - adresu původního odesílatele
  - jméno příjemce
  - adresu příjemce
  - popis nákladu
  - celkový počet kusů
  - celková hmotnost nákladu
- +1. Číslo leteckého nákladního listu

## **SSL Express 12-06-2024 Hlavní francouzské přístavy jdou do stávky (a chaosu)**

Hlavní francouzské přístavy, včetně Le Havre a Marseille-Fos, čeká měsíc chaosu a narušení provozu. Odbory zastupující přístavní dělníky a další zaměstnance přístavů se zřejmě chystají naplnit své hrozby, že tento měsíc uspořádají několik jednodenních stávek a četná čtyřhodinová přerušování práce na protest proti důchodové reformě, která ve Francii zvýšila zákonem stanovený věk odchodu do důchodu. První z 24hodinových stávek se uskutečnila v pátek, kdy přístavní dělníci zablokovali terminály pro přepravu ro-ro, sypkých materiálů a kontejnerů v Le Havru. Čtyři příjezdy lodí byly zrušeny a dalších 18 příjezdů bylo odloženo. Mezi další francouzské přístavy, kde byl zastaven provoz, patří Dunkerque, Rouen, Bordeaux a Nantes Saint-Nazaire. V Rouenu se zpozdily tři lodě a dvě bárky.

Podle odborů převládá pocit zrady ze strany francouzského prezidenta Emmanuela Macrona, který ve své předvolební kampani v roce 2022 slíbil, že se zvyšování věku odchodu do důchodu nebude týkat přístavních dělníků.

Další 24hodinové stávky jsou naplánovány na 13., 21. a 25. června, přičemž po tři dny v tomto měsíci budou probíhat čtyřhodinové stávky. Pokud odbory nedostanou od vlády uspokojivou odpověď na své požadavky, mohly by se protestní akce protáhnout až do července. Odborové organizace zastupující autodopravce a poskytovatele logistických služeb naopak uvedly, že jejich podnikání je značně narušeno, například v terminálech v Marseille a Le Havru dochází k až týdenním zpožděním při získávání rezervací a zároveň jim vznikají dodatečné náklady v důsledku znehynění zboží a přeměrování logistických toků do jiných evropských přístavů.

## **SSL Express 12-06-2024 Denní nájem kontejnerového plavidla přesáhl USD 100,000**

Na dynamickém trhu kontejnerové přepravy se sazby za pronájem poprvé od roku 2022 vrátily na šestimístné číslo. Alphaliner uvádí, že společnost CMA CGM zafixovala na tři měsíce novostavbu s kapacitou 7 000 teu za sazbu 105 000 dolarů za den. Analytici společnosti Clarksons Research poznamenávají, že majitelé zvažují velmi krátké doby pronájmu se silně nadsazenými sazbami, aby využili současných podmínek na trhu, kde jsou spotové sazby na maximech, která nikdy mimo éru covidu nezažili.

Společnost Alphaliner ve své poslední týdenní zprávě k fixaci CMA CGM uvedla: "Tato silná cena zdůrazňuje nedostatek velkých lodí, zejména pohotových jednotek, což nutí nájemce buď platit vysoké prémie za okamžitou dostupnost tonáže, nebo zvažovat forwardové pozice až do roku 2025 pro delší a cenově dostupnější periodické pronájmy." K nedostatku kapacit se přidává nárůst objemu nákladu, protože odesílatelé se snaží přepravit své zboží dříve, aby se vyhnuli tlakům na konci roku. Šanghajský index kontejnerové přepravy (SCFI), zveřejněný minulý pátek, vzrostl o dalších 140 bodů na 3184,87 bodu, což je nejvyšší hodnota od srpna 2022, zatímco složený světový kontejnerový index Drewry, zveřejněný minulý čtvrtek, vyskočil o 12 % na 4716 dolarů za feu, což je o 181 % více než ve stejném týdnu minulého roku. Index Drewry je o 232 % vyšší než průměrné sazby z roku 2019, před pandemií, které činí 1 420 USD.

Jak bylo uvedeno výše, původním zdrojem letošního skokového nárůstu kontejnerových příjmů byly útoky Hútiů na více než 100 obchodních lodí na podporu probíhající války Hamásu s Izraelem, které vedly k tomu, že se naprostá většina kontejnerových lodí vyhnula Suezskému průplavu. Lars Jensen, který vede poradenskou společnost Vespucci Maritime, včera na LinkedIn napsal, že dočasné příměří pravděpodobně nebude stačit k tomu, aby operační týmy světových linkových společností přeměrovaly svá plavidla zpět k Suezskému průplavu, a upozornil, že příměří nebude okamžitě znamenat přesun lodní dopravy zpět k Rudému moři. "Z pohledu dopravců bude hlavním rizikem vrátit se zpět do Suezu jen proto, aby se museli otočit a vrátit se zpět kolem Afriky, pokud příměří nevydrží nebo pokud budou mít Hútiové jiný program," napsal Jensen a dodal: "To by velmi narušilo tok nákladu a dostupnost kapacity, a proto by se dopravci mohli vyhýbat riziku."

## SSL Express 13-06-2024

### Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz na mušce ministra Habecka (najednou?)

Regulace dodavatelského řetězce by také měly zajistit přijatelné výrobní podmínky jinde. Ale nová nařízení EU způsobila pobouření v ekonomice. Spolkový ministr hospodářství Robert Habeck podle zpráv tiskové agentury dpa navrhuje pozastavení nebo alespoň oslabení německého zákona o dodavatelském řetězci, dokud evropské nařízení nenabude účinnosti. Německé nařízení by mohlo být pozastaveno nebo uvolněno, řekl v pátek (7. června) na Family Business Day v Berlíně. Zelený politik přebírá požadavek podnikatelských sdružení, které varovaly před konkurenční nevýhodou. Ministr však také řekl německé tiskové agentuře, že takové požadavky jsou důležité a eticky správné.

Kdyby postupoval podle svého, měli bychom „přestávku na dva roky,“ řekl Habeck na Family Business Day o zákonu o dodavatelském řetězci. "Myslím, že by to bylo skutečné osvobození." Požádal o trpělivost další dva až tři týdny s ohledem na detaily.

Nedávno byl schválen evropský zákon o dodavatelském řetězci. Státy EU mají nyní dobré dva roky na to, aby nová pravidla implementovaly do vnitrostátního práva. Cílem EU Supply Chain Act je posílit lidská práva na celém světě. Velké společnosti by měly nést odpovědnost, pokud profitují z porušování lidských práv, jako je dětská nebo nucená práce. Společnosti s 1000 zaměstnanci a obratem 450 milionů eur se musí evropským předpisům podřídit, ale až po pětiletém přechodném období – během této doby zpočátku platí ještě vyšší limity. V samotném Německu již zákon o dodavatelském řetězci existuje. Jedním z největších rozdílů je odpovědnost. Německé právo vylučuje, aby společnosti byly odpovědné za porušení povinnosti péče – právo EU to umožňuje. Německý zákon o dodavatelském řetězci se navíc vztahuje na společnosti s 1000 a více zaměstnanci. V příštích letech by se německá verze dotkla více společností ve Spolkové republice než verze EU.

## SSL Express 13-06-2024 Fedex ruší v Evropě až 2000 pracovních míst

Slabá poptávka nadále způsobuje problémy americkému balíkovému gigantu. Očekává se, že propouštění v Evropě povede od fiskálního roku 2027 k ročním úsporám až 175 milionů

dolarů. Americká KEB a logistická skupina Fedex plánuje v Evropě zrušit 1 700 až 2 000 pracovních míst. Jde o součást probíhajících opatření ke snížení strukturálních nákladů, oznámil ve středu gigant balíkových služeb. Podle vyjádření jsou dotčeny pozice v administrativní a obchodní oblasti. Společnost také oznámila, že opatření nebudou mít žádný dopad na zákazníky ani doručovací službu. Šéfka pro Evropu Karen Reddingtonová hovořila o „obtížných změnách“. Společnost očekává, že vynaloží náklady před zdaněním ve výši až 375 milionů dolarů na odstupné a související náklady na propouštění.

Fedex dokončil další čtvrtletí zlepšené ziskovosti ve třetím čtvrtletí (prosinec až únor) ve stále obtížném poptávkovém prostředí - zejména v největším segmentu Express. Mohl za to především spořicí program s názvem Drive. "V naší transformaci děláme významný pokrok," řekl v březnu generální ředitel Fedex Raj Subramaniam. A: "Nikdy jsem si nebyl tak jistý naší budoucí cestou."

Finanční ředitel John Dietrich dodal: „Drive má vliv a podporuje růst provozního výsledku i expanzi marže Během celého finančního roku očekává skupina trvalé snížení nákladů prostřednictvím Drive ve výši 1,8 miliardy dolarů.

    **SSL Express 13-06-2024**

## **Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz chce CDU/CSU úplně zrušit**

Poté, co ministr hospodářství Robert Habeck (Zelení) nastolil možnost pozastavení německé regulace a setkal se s odporem koaličního partnera SPD, chce poslanecký klub CDU/CSU velmi jasně ukázat, jak na tom je: Alexander Dobrindt a Friedrich Merz chtějí na dnešním zasedání Bundestagu zrušit německý zákon o dodavatelském řetězci. Doufají, že pomocí jmenovitého hlasování donutí k vysvětlení mimo jiné i ministry semaforové koalice Roberta Habecka (ekonomika; Zelení) a Christiana Lindnera (finance; FDP). Ukázalo se, že „zákon je třeba přezkoumat, zejména s ohledem na rozsáhlé povinnosti ročního podávání zpráv“, napsali unijní politici ve svém odůvodnění.

Navrhovatelé kritizují, že nyní byla přijata další regulace v podobě evropské směrnice o dodavatelském řetězci (CSDDD), která v některých případech jde nad rámec LkSG. Vedoucím skupin vadí zejména to, že firmy jsou povinny dodržovat normy napříč celým dodavatelským řetězcem. Navíc pro ně zachází příliš daleko tím, že směrnice vyžaduje, aby byly obchodní modely a strategie uvedeny do souladu s Pařížskou dohodou o klimatu. Spolková vláda by podle ní měla v budoucnu také zabránit tomu, aby se porušování lidských práv společností projednávalo u evropských soudů. „Nemá proto smysl držet se povinností podle německého LkSG, z nichž některé jsou regulovány výrazně odlišně, a zároveň očekávat, že se společnosti připraví na vstup evropské směrnice o dodavatelském řetězci v platnost,“ uzavírají Merz a Dobrindt za poslanecký klub Unie. Z jejich pohledu to staví německé firmy do konkurenční nevýhody v rámci EU, protože se zvyšují ohlašovací povinnosti a byrokratické požadavky.

Lídři unijní frakce ve své kritice neřeší, že CSDDD zasahuje výrazně menší počet firem než LkSG; Pouze pět let poté, co vstoupí v platnost, se bude vztahovat na společnosti z EU s více než 1000 zaměstnanci a ročním čistým obratem vyšším než 450 milionů eur. Zároveň zásadní povinnosti due diligence z LkSG, které podle názoru obou vůdců unijních frakcí znamenají konkurenční nevýhody pro německé společnosti, budou závazné pro společnosti ve všech evropských zemích v rámci evropské směrnice o udržitelnosti CSRD. Implementační zákon CSRD již také stanoví, že zprávy o udržitelnosti budou zakotveny v německém zákoně o dodavatelském řetězci v souladu se standardem ESR (European Sustainability Reporting) definovaným ve směrnici jako náhrada za povinné zprávy v ní předepsané. Současný návrh zákona také navrhuje pozastavit ohlašovací povinnost společností pro rok 2023, aby se snížila byrokracie, aby společnosti mohly začít přímo s



CSRD; cílem je vyhnout se další námaze nastavením dvou různých formátů zpráv. CSRD musí být implementován do vnitrostátního práva ve všech státech EU do 6. července; stále se však čeká na přijetí prováděcího zákona CSRD Spolkovým sněmem. Vzhledem k tomu, že zákon zahrnuje změny obchodního zákoníku (HGB), které se dotýkají státních zájmů, musí zákon přijmout také Spolková rada. Aktuálně to ale není na programu pátečního zasedání Spolkové rady, zatím posledního plánovaného, na kterém by mohl být zákon přijat včas. Federální zákony musí být zveřejněny v „Bundesgesetzblatt“ 14 dní před tím, než vstoupí v platnost; S ohledem na to hrozí Spolkové republice Německo, že zmešká datum zavedení CSRD pro celou EU.

## ✈️📈😊 SSL Express 13-06-2024 IATA zvyšuje roční předpověď pro leteckou nákladní dopravu

Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) zvyšuje svou prognózu prodeje a objemu leteckého nákladu pro rok 2024. Očekává se, že globální nákladní průmysl bude mít letos tržby za nákladní dopravu ve výši 120 miliard dolarů. Ve srovnání s prosincovou prognózou IATA jde o nárůst kolem 8,1 procenta. Podle propočtů analytiků IATA se také očekává rychlejší růst dopravní výkonnosti, než se očekávalo v minulé prognóze. Světová asociace leteckých společností očekává nárůst provozní výkonnosti o 5 procent; v prosinci sdružení předpokládalo nárůst o 4,5 procenta. Základem lepších výhledů je rychle rostoucí objem provozu elektronického obchodování. K dalšímu zlepšování situace v odvětví přispívá i vývoj sazeb.

V prosinci IATA předpověděla pokles sazeb o zhruba 21 procent ve srovnání s předchozím rokem; skutečný vývoj cen dopravy nyní vede k revidovanému výhledu, který předpokládá pokles o 17,5 procenta oproti roku 2023. Podle IATA budou tržby v nákladním průmyslu letos ve srovnání s rokem 2023 stále klesat. Sdružení předpovídá příjmy ve výši 119,8 miliardy dolarů; oproti roku 2023 jde o pokles kolem 13 procent. Očekávaná hodnota je hluboko pod historickým maximem z pandemického roku 2021, kdy globální letecká přeprava vygenerovala 210 miliard dolarů. Srovnání s touto hodnotou, která je zkreslená zvláštními účinky pandemie, neodráží srovnatelně dobrou ekonomickou situaci odvětví. Realističtější obrázek vyplývá ze srovnání s předpandemickým rokem 2019. V tomto roce průmysl vygeneroval 100,8 miliardy dolarů. Podle propočtů IATA překročí globální odvětví letecké nákladní dopravy tuto hodnotu téměř o 19 procent.

Vzestupně revidovaná prognóza IATA odpovídá extrémně optimistickému trendu údajů z jiných odvětví. Mezinárodní zastřešující organizace provozovatelů letišť Airport Council International (ACI World) již v březnu předpokládala, že předpokládaný objem nákladu v letošním roce vzroste na 117,1 milionu tun. Po 110,8 tunách v roce 2023 to odpovídá růstu kolem 6 procent. Analytici ACI World očekávají v roce 2025 ještě větší růst. Očekává se, že celosvětová tonáž vzroste přibližně o 11,3 procenta ve srovnání s rokem 2024 na 130,3 milionů tun. Šlo by o novou rekordní hodnotu, která by výrazně překonala dosavadní rekord z roku 2021 (125,3 milionu tun). Podle ACI World se očekává, že vývoj objemů letecké přepravy nejen v období do roku 2025 poroste. V rámci dlouhodobého výhledu do roku 2042 sdružení také očekává růst objemu nákladu v průměru o 3,3 procenta ročně; Do roku 2052 se očekává průměrný růst 2,7 procenta.

## 🚢✍️📱 SSL Express 13-06-2024 Upozornění na závratný růst spot sazeb z Číny do Evropy (kontejnery)

Na základě upozornění z trhu nabízíme následující informaci pro vaše zákazníky a návrh řešení:

V Číně se bohužel opakuje situace z počátku pandemie covid. Z důvodu nedostatku lodního prostoru (ať už je důvod jakýkoliv) u exportů knihovaných a placených čínskými dodavateli (freight prepaid = CFR, CIF, DAP, DDP Incoterms) roste nervozita čínských exportérů až do úrovně hysterie. Z obavy, že včas neodlodí svoje zboží, jsou ochotni platit na spot závratné částky (poslední vývoj > 14.000 USD/FEU), aby se je pokusili následným vydíráním získat zpět od evropských dovozců. Proto v této chvíli stojí za zvážení změnit dodací podmínku na FOB a využít jistě výhodnějších tarifů v kontraktech evropských námořních zasílatelů. Navíc, i když jde o náhlý a neracionální výkyv na trhu námořních přeprav, uklidnění nelze předpokládat dříve než ke konci roku.

## **SSL Express 13-06-2024 Námořní přeprava flash: Pro smluvní zákazníky je situace stále obtížnější**

Již několik týdnů se z branže množí zprávy, že spediční společnosti a zejména malí a střední přepravci jsou dopravními společnostmi vytlačováni ze smluv a jsou nuceni platit dražší spotové ceny.

S raketovým nárůstem sazeb za spotovou přepravu je námořní přeprava pro smluvní zákazníky, kteří mají pevné sazby a přidělený prostor, stále napjatější. Již několik týdnů se z průmyslu množí zprávy, že kapacity pro smluvní náklad jsou omezeny na minimum a zákazníci jsou nuceni akceptovat spotové podmínky pro části jejich objemu. To je pro dopravce mnohem lukrativnější: alespoň na exportních trasách z Dálného východu je spotová přeprava mnohonásobně vyšší než smluvní sazby. To znamená, že rozpočty dotčených odesílatelů jsou zmařeny. V průzkumu obchodní platformy Freightos mezi dopravci s dlouhodobými smlouvami o námořní přepravě 70 procent účastníků uvedlo, že jejich kontejnery byly v posledních týdnech „srolovány“ – tedy ponechány tam a odvezeny až na pozdějším odjezdu – nebo mohly být odeslány pouze za vyšší spotové sazby. Někteří z nich také uvedli, že dopravci tlačí na renegociace s cílem zvýšit smluvní sazby na vyšší úroveň. Cenová informační služba Xeneta uvádí, že zejména spediční společnosti a malí a střední přepravci jsou dopravními společnostmi vytlačováni ze smluv a jsou nuceni platit dražší spotové ceny. Jejich dodavatelské řetězce jsou proto ohroženy více než u velkých přepravců, kteří sami o sobě mají mezi rejdaři vyšší postavení díky své kupní síle.

Výrazně méně příznivě pro menší zákazníky a poskytovatele služeb dopadla i renegociace smluv. Dlouhodobé sazby na trase z Dálného východu do Středomoří pro speditéry jsou nyní o 850 USD/FEU vyšší než pro přímé zákazníky z odvětví, uvádí Xeneta. Na začátku roku měli speditéři stále cenové zvýhodnění 540 USD/FEU pro dlouhodobější obchody. Tyto zprávy jasně ukazují, že vztahy se zákazníky v námořní přepravě jsou dnes opět napjaté a to už podruhé za dva roky. Téměř každý má stále čerstvé vzpomínky na úzká hrdla a narušení během pandemie covidu. Soudy v USA stále řeší nároky na náhradu škody od odesílatelů vůči dopravcům z této doby.

Vše však nasvědčuje tomu, že v následujících týdnech se situace ještě zhorší, než že by se měla zlepšit. Na futures trhu pro námořní přepravu na Šanghajské energetické burze obchodníci naceňují další dvouciferné zvýšení cen za námořní přepravu. Stále více odjezdů lodí v Asii se zpožďuje a průměrné doby přepravy se prodlužují, protože přístavy jsou přetížené – zejména v Číně a jihovýchodní Asii, ale také v západním Středomoří. Každý druhý odjezd z Asie do Evropy je aktuálně zpožděn, jak píše společnost pro průzkum trhu Linerlytica. Dopravní zácpy před přístavy v jihovýchodní Asii jsou podle Clarksonové stejné jako v dobách Corony. Krátkodobě tedy tlak nepoleví. Protože když se naskytne příležitost, dopravci si rychle vezmou lodě pro odjezdy mimo objednávku a zaplatí charterové sazby, které byly viděny pouze jednou v historii: loď za 7 000 TEU

od CMA CGM údajně stojí více než 100 000 USD/den za jedinou zpáteční cestu na Dálný východ v polovině června – „flashback“ do období pandemie, jak poznamenává britský lodní makléř.



## SSL Express 14-06-2024 Železniční dopravci mají příležitost zvýšit objemy kombinovaných služeb

Sea-air doprava může provozovatelům nákladní železniční dopravy nabídnout model pro zvýšení objemu, ale pouze pokud využijí současného zájmu o tento druh dopravy, který je založen na udržitelnosti. Navzdory výzvám k dekarbonizaci nákladní dopravy zůstává silniční nákladní doprava v Evropě dominantním druhem pozemní dopravy, na kterou připadá 77 % všech objemů v EU a 81 % ve Spojeném království. V souvislosti s nedávnou nestabilitou námořní dopravy a stále vysokými náklady na leteckou nákladní dopravu se však obnovil zájem o mezinárodní železniční dopravu.

V rozhovoru (pro The Loadstar) během akce Multimodal v Birminghamu tento týden speditéři uvedli, že zvýšili své aktivity na železnici. Jeden z nich však poznamenal, že se pravděpodobně jedná o výkyv, a popsal železnici jako "nouzový režim nebo režim pro překonání přetížení", a dodal, že "móda pro železnici a námořní a leteckou dopravu okamžitě opadne, jakmile se stabilizují námořní toky a klesnou ceny letecké dopravy".

Přesto se zdá, že železniční dopravci, kteří by rádi zvýšili své aktivity v nákladní dopravě, by se mohli zaměřit na kombinovanou dopravu, podobně jako je tomu u námořní a letecké dopravy. Justin Atkin, zástupce přístavu Antverpy-Bruges pro Velkou Británii a Irsko, řekl, že belgický přístav se svou rozsáhlou železniční infrastrukturou se snaží více spolupracovat s železničními operátory. A stejně tak mluví speditéři, že existuje způsob, jak skloubit využívání nákladní dopravy a železnice pro udržitelnější nabídky nákladní dopravy. "Snažíme se rozvíjet náš obchod s Polskem a přilákat objemy z této země, podobně jako s Maďarskem a Tureckem, a věříme, že model návěs-vlak by mohl v tomto směru dobře fungovat," řekl pan Atkin. "V podstatě by se jednalo o to, že by se přívěsy přivezly po silnici do depa a dále by se přepravovaly po železnici."

Všichni se shodli na tom, že železniční dopravci mají jistě příležitost, protože se objevuje zejména poptávka po stále rostoucím trhu s balíky, ale vedle zlepšení nabídky je třeba také změnit myšlení.



## SSL Express 14-06-2024 BDI varuje před nedostatkem investic - chybí 400 miliard EUR

V rozpočtových plánech veřejného sektoru chybí prostředky na investice a programy financování ve výši přibližně 400 miliard eur v příštích deseti letech. Federace německého průmyslu (BDI) k tomuto závěru dospěla ve studii, která srovnávala cíle stanovené v zákonech či nařízeních s rozpočtovým plánováním spolkové, zemské a místní samosprávy. Problémové dítě je infrastruktura. BDI porovnála cíle nebo programy již stanovené v zákonech nebo nařízeních s rozpočtem a finančním plánováním. Sektor infrastruktury má proto největší podíl na dodatečných nezbytných investicích a opatřeních financování ve výši 315 miliard eur. „Podle naší analýzy bude jen na dopravní infrastrukturu v příštích deseti letech potřeba dalších přibližně 158 miliard eur nebo ještě nebudou spolehlivě financovány,“ říká prezident BDI Siegfried Russwurm. Podle studie BDI chybí v období 10 let tyto částky (v miliardách eur): Federální železnice (63), Federální dálnice (7,8), Obnova mostů (5,5), Federální vodní cesty (13,6), Přístavní infrastruktura (4,4) a rozšíření veřejné dopravy (64). Existují také výdaje na infrastrukturu nabíjení a doplňování paliva (15) a rovněž prostředky na rozběh alternativních paliv (3). Analýza potřeb veřejných financí na

transformaci klimatu také ukazuje smíšený obrázek. Podle BDI je mezera ve financování nezbytných opatření v oblasti klimatu, jako je dekarbonizace průmyslu a rozvoj infrastruktury pro doplňování paliva a dobíjení, mírná a činí 6 až 7 miliard eur ročně. Existují však také náklady na přeměnu elektrické sítě, infrastrukturu pro vodík a strategii elektrárny, jejíž financování je otevřené. Dluhová brzda ukotvená v základním zákoně by však podle BDI neměla být rušena ani oslabována, protože je to prý nejjednodušší řešení. Politici musí spíše upřednostňovat výdaje důsledněji než dříve a také efektivněji využívat finanční prostředky. Aby získala další volnost, navrhuje průmyslové sdružení provést zásadní strukturální reformy a například omezit byrokracii. Tímto způsobem by se mohla zvýšit ekonomická dynamika a soukromé investice.

P.S. Opulentní večírek už dávno skončil, ale jak se zdá, nikomu se ještě domů moc nechce



## SSL Express 14-06-2024 Jaká hmotnost by měla být uvedena v kontejnerovém konosamentu? (POUČTE SE)

Tato otázka vyvolává v mnoha lidech v oboru pochybnosti, protože kontejnerová zásilka obsahuje několik hmotností a je jednou z hlavních položek uvedených v konosamentu pro vývozce, dovozce a samozřejmě i pro dopravce. Proč je však vlastně hmotnost důležitým prvkem při přepravě..? To pochází z doby před několika staletími, kdy se většina zboží oceňovala a obchodovala podle hmotnosti, takže prodávající musel uvést/prokázat správnou hmotnost, aby mu kupující zaplatil. Na konosamentu, který byl stvrzenkou za zboží, byla vždy uvedena hmotnost nákladu a na základě toho se vyměňovaly peníze. A pro loď arejdaře je hmotnost důležitá pro zjištění, kolik nákladu bylo naloženo na palubu lodi, aby byla loď provozována bezpečně a v rámci povolené nosnosti (DWCC), a v případě kontejnerových zásilek pro zajištění správného rozložení. V kontejnerové zásilce se používá několik hmotností:

- Čistá hmotnost nákladu (Cargo Net Weight) - je hmotnost pouze surového nákladu (například pepře).
- Hrubá hmotnost nákladu (Cargo Gross Weight) - je hmotnost surového nákladu (například pivo) + hmotnost lahví nebo plechovek, ve kterých je zabalen. Pokud jsou lahve a plechovky dále zabaleny do kartonů, které jsou umístěny na paletě, pak hmotnost piva + lahví + kartonů + palet = hrubá hmotnost nákladu.
- Čistá hmotnost kontejneru (Container Net Weight) - je hrubá hmotnost nákladu po jeho zabalení do kontejneru - avšak bez vlastní hmotnosti kontejneru (táry).
- Hrubá hmotnost kontejneru (Container Gross Weight) - je čistá hmotnost kontejneru + tára kontejneru.
- Vlastní hmotnost (Tare Weight) - je hmotnost prázdného kontejneru = tára.

Tato tradice obchodování podle hmotnosti přetrvává i u kontejnerových zásilek a u obchodů s komoditami platí kupující prodávajícímu částku "X" za kilogram nebo tunu nákladu, který je předmětem obchodu. Představte si, že kupující kupuje 20 tun chromové rudy a jako vyjednávací/kvalifikační dokument se používá konosament. Řekněme, že v tomto konosamentu je uvedena hmotnost 22,25 tuny včetně hmotnosti kontejneru (ta však není uvedena zvlášť). Kupující nakonec zaplatí za 2,25 tuny navíc (vlastní hmotnost kontejneru), které od prodávajícího nedostane, zatímco prodávající bude mít z této dodatečné hmotnosti, která byla účtována, prospěch.

Hmotnost nákladu je proto pro kupujícího i prodávajícího nesmírně důležitá.. Vlastní hmotnost kontejneru se v této rovnici nezohledňuje. Kontejner je pouze CTU (Cargo Transport Unit), která slouží k bezpečné přepravě nákladu a není součástí samotného nákladu. Odpověď na otázku "Jaká

hmotnost by měla být uvedena v kontejnerovém nákladním listu" tedy zní - měla by to být **hrubá hmotnost nákladu**.

Různé lodní společnosti mají na svých konosamentech různé položky pro hmotnost, ale jejich obchodní podmínky se nijak neliší. Pokud se podíváme na záhlaví sloupce pro hmotnost v konosamentu deseti největších kontejnerových rejdářů na světě, můžeme pochopit, proč mohou být někteří lidé zmateni, protože neexistuje jednotnost ve způsobu, jakým společnosti definovaly svá záhlaví nebo jakou hmotnost je třeba deklarovat.

BIMCO i FIATA uvádějí v konosamentech položku jako hrubou hmotnost.

Ačkoli v hlavičkách většiny konosamentů (s výjimkou MSC a CMA-CGM) není výslovně uvedeno, že "Weight" a "Gross Weight" se vztahují k "Cargo Gross Weight", v praxi je v konosamentu vždy uvedena hrubá hmotnost nákladu. Kromě toho je v mnoha případech zboží již vyrobeno, zabaleno a připraveno k zabalení do kontejneru s balícím listem a někdy dokonce fakturováno podle hmotnosti kupujícímu mnohem dříve, než je známo číslo kontejneru a vlastní hmotnost. Proto se tento údaj nezahrnuje do hrubé hmotnosti uvedené v konosamentu. A navíc to dále vyplývá i z podmínek odpovědnosti dopravce, kde je uvedeno něco jako *"Odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zboží v žádném případě nepřesáhne 666,67 jednotek SDR za nákladový kus nebo jednotku nebo 2 jednotky SDR za kilogram hrubé hmotnosti ztraceného nebo poškozeného zboží..."*. Rejdář by do této hrubé hmotnosti určitě nezapočítával "hmotnost kontejneru", protože by se tím zvýšila jeho odpovědnost.

Shrneme-li to, v konosamentu by měla být vždy uvedena hmotnost nákladu v kontejnerové zásilce, ať už je v balené formě, jako jsou bedny, krabice, sudy atd., nebo v sypké formě, jako jsou některé nerostné suroviny. Táru připočítáváme pouze při sestavování VGM.



## **SSL Express 14-06-2024 NYK se ani přes rostoucí zisky z kontejnerové přepravy nedaří**

Japonské lodní a logistické skupině NYK, jednomu ze spoluvlastníků liniové společnosti ONE, se "poněkud" nedaří. Tržby a zisky v uplynulém finančním roce klesly a diverzifikovaná skupina očekává pokles tržeb i v letošním roce. Jedinou výjimkou je kontejnerová doprava, kde se očekává opětovné zvýšení zisků.

Skutečným problémem však je, že se NYK prostě nemůže zbavit své dceřiné společnosti Nippon Cargo Airlines (NCA), která se zabývá nákladní leteckou dopravou. Společnost All Nippon Airways (ANA) je již dlouho kupcem. Plán prodeje pomalu nabývá tragikomických rozměrů.

Obchod měl být dokončen již v říjnu loňského roku. Pak to mělo být 1. února letošního roku, pak 1. dubna, pak 1. července.

A nyní se tak má stát 1. března příštího roku. Důvodem je skutečnost, že úřady pro hospodářskou soutěž v Číně a Japonsku transakci stále neprojednaly. Čtyři odklady uzavření, to už je něco. Především je to nepříjemné pro zúčastněné strany, protože hodinky s náklady ve společnosti NYK neustále tikají. A ANA čeká na nákladní stroje NCA, aby mohla rozšířit svou mezinárodní síť.

## **SSL Express 14-06-2024 Kontroverzní dohoda MSC s Hamburkem: Rozpočtový výbor odkládá rozhodnutí**

Rozpočtový výbor hamburského senátu překvapivě odložil své rozhodnutí o kontroverzním vstupu největší světové lodní společnosti MSC do přístavní logistické společnosti HHLA. Výbor vlastně chtěl v úterý večer dohodou červeno-zeleného Senátu odsouhlasit většinou hlasů vládní koalice. Nic z toho ale nebylo, protože levice záměr překazila žádostí o veřejné projednání. Podle jednacího řádu hamburského senátu se veřejné slyšení musí konat, pokud o to požádá alespoň 20 procent členů výboru. Rozpočtový výbor má 23 členů, z toho šest z opozičních CDU, Levice a AfD. Termín slyšení byl stanoven na 20. června (14:00). V návaznosti na to je plánováno senátní šetření a neveřejná část jednání rozpočtového výboru. Slyšení by mohlo otrást plánem červeno-zelené koalice definitivně schválit obchod na poslední parlamentní schůzi před letní přestávkou 10. července. Plánem červeno-zeleného Senátu se už dříve zabýval výbor pro veřejné podnikání a hospodářský výbor.

„Musíme tuto nešťastnou dohodu prodiskutovat hlouběji,“ zdůvodnil návrh expert Left Port Norbert Hackbusch. Ke změně smlouvy totiž došlo opět začátkem minulého týdne. „Jde o privilegované postavení MSC v Burchardkai – a to je v rozporu se ochranou proti diskriminaci zdůrazněnou v tiskovinách,“ řekl Hackbusch. To však rozporovala senátorka za ekonomiku Melanie Leonhard (SPD), která znovu ujistila, že terminál bude otevřen bez diskriminace. Skeptický byl k plánovanému obchodu i rozpočtový expert opoziční CDU Thilo Kleibauer. Stále je mnoho otevřených otázek. Něco podobného zaznělo od představitelů AfD a FDP. Naopak expertní mluvčí SPD pro veřejné společnosti Markus Schreiber označil obchod za chytrý nápad a velký bonus pro přístav Hamburk a předseda poslaneckého klubu zelených Dominik Lorenzen byl také otevřen ke slyšení. Ten zároveň zdůraznil, že jeho skupina považuje příležitosti obchodu za vyšší než rizika, a proto by s ním souhlasila.

Před zahájením schůze rozpočtového výboru přístavní dělníci a odborový svaz Verdi znovu protestovali před radnicí proti plánovanému vstupu švýcarského rejdaře (MSC) se sídlem v Ženevě do Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Předsedovi rozpočtového výboru Mathiasi Petersenovi (SPD) předali odpovídající dopis a oznámili další demonstrace. Odporují v něm výroky šéfa MSC Germany Nilse Kahna o dohodě mimo jiné: "Nevěříme ani slovo, které říkáte, a apelujeme na zástupce občanů, aby se také nenechali oklamat." Při předávání otevřeného dopisu na radničním náměstí Petersen řekl, že jako předseda výboru je povinen zůstat neutrální. Ale "každý ví, jak přemýšlím." Politik SPD již dříve v deníku „Bild“ oznámil, že bude hlasovat proti dohodě. "Dohoda je pro Hamburk špatná. Nechci, aby mě moje děti a vnoučata obviňovali, že nebojuji za náš přístav," řekl.

Šéf oddělení Verdi André Kretschmar učinil podobné prohlášení: „Dohoda je špatnou dohodou pro naše město a pro lidi v přístavu, Senát rád poukazuje na to, že město Hamburk zůstává většinovým vlastníkem, ale zároveň udělila MSC rozsáhlá práva veta. To nás hodně znepokojuje. Musíme

předpokládat, že z MSC se nejpozději do pěti let, až skončí stávající závazky vůči zaměstnancům, vyklube vlk v rouše beránčím".

Senát chce přivést MSC na palubu s HHLA, aby se stabilizovala manipulace s kontejnery. V budoucnu bude město a společnost vlastněná italskou rejdařskou rodinou Aponte provozovat HHLA jako společný podnik, ve kterém město podrží většinu 50,1 procenta. Město dříve vlastnilo kolem 70 procent vedených na HHLA.

Největší světová lodní společnost MSC chce na oplátku postavit své německé sídlo v Hamburku, od roku 2025 zvýšit objem nákladu v přístavu a podle tiskovin ho do roku 2031 zvýšit na 1 milion standardních kontejnerů (TEU) ročně. MSC a město chtějí navíc navýšit základní kapitál HHLA o 450 milionů eur. Přístav nedávno utrpěl neúspěchy. Loni propustnost námořní přepravy klesla o 4,7 procenta na 114,3 milionu tun ve srovnání s rokem 2022 – nejnižší hodnota od roku 2009.

### **SSL Express 14-06-2024 Spouští se zkušební provoz s digitálním spolujezdcem**

Pro velkokapacitní a těžkotonážní dopravu mohou firmy nově využívat místo jednoho člověka digitálního pasažéra. Federal Highway Research Institute doprovází projekt studií.

Federální a zemské vlády zahájily zkušební provoz digitálního spolujezdce pro velkokapacitní a těžkou nákladní dopravu (GST). Oznámilo to ve středu spolkové ministerstvo dopravy (BMDV). Rozhodnutí o využití digitálního pasažéra je na dopravních společnostech. „Digitální cestující znamená významnou úlevu pro dopravní průmysl,“ řekl státní tajemník pro dopravu Oliver Luksic (FDP). Je přesvědčen, že v tomto duchu budou federální a zemské vlády brzy schopny předložit další konkrétní opatření k usnadnění GST.

Pilotní provoz digitálního pasažéra již v některých zemích běží na dálničních úsecích od března 2024. Rozšiřování, které nyní probíhá na celostátní zkušební provoz, probíhá podle jednotných směrnic. Za tímto účelem by licenční a schvalovací orgány GST v budoucnu zahrnuly do svých oznámení ustanovení dohodnuté mezi federálními a státními vládami o používání digitálního cestujícího.

Po dokončení studie o digitálním cestujícím, která v současné době probíhá ze strany Federálního institutu pro výzkum dálnic (BASt), spolková vláda v koordinaci se státy brzy předloží podle ministerstva návrh na trvalé a pravidelné schválení.

--

### **SSL Express 14-06-2024 Koncentrace železniční nákladní dopravy by nebyla pro trh dobrá (úvaha DVZ)**

Na evropském trhu nákladní dopravy dochází k pohybu. Objevují se známky nové spolupráce a akvizice společností. Ale: Koncentrace by nebyla dobrá pro už tak dobře zvládnutelný trh, říká editor DVZ Michael Cordes.

Mezi železničními společnostmi (EVU) panují nepokoje. Tváří v tvář klesající poptávce se snaží naplnit své vlaky na maximum a dosáhnout kladných ekonomických výsledků. To platí zejména

pro nákladní dceřiné společnosti státních drah. Dlouho volají po konsolidaci, ale zdá se, že jsou již trochu mimo hru.

Mateřské společnosti a potažmo stát po léta přebíraly ztráty jako samozřejmost. Tyto časy se chýlí ke konci. To je dobře i proto, že to nutí státní nákladní železnice více se zaměřit na potřeby zákazníků. Zejména středně velcí klienti byli opakovaně obviňováni, že nemohou najít kontakty na státní nákladní železnice nebo že musí věčně čekat na nabídku přepravy.

Na druhou stranu soukromé, menší železniční společnosti dokázaly využít tohoto nedostatku státních nákladních drah. Pokud se stanou cílem převzetí pro jiné hráče a dojde k dalším obchodům, není to dobré pro již tak dobře zvládnutelný trh. To by mohlo vést ke ztrátě rozmanitosti, která je nezbytná pro dynamický rozvoj odvětví.



## SSL Express 14-06-2024 CRAISS Hungary iniciuje nová spojení po Evropě

Skupina CRAISS začleňuje do jízdního řádu pevné spojení z Maďarska přes Německo do Portugalska. Díky spolupráci s německým zákazníkem nyní odborník na dopravu a logistiku realizuje týdenní jízdy, které provedou celkem tři řidiči. V rámci internacionalizace plánuje poskytovatel logistických služeb také další umístění v západním Maďarsku. „Maďarsko a Portugalsko jsou důležité trhy pro nás i pro mnoho našich německých zákazníků. Již léta zaznamenáváme rostoucí toky zboží. Nyní jsme vytvořili nabídku přepravy mezi východní a západní Evropou pro německého výrobce,“ říká Mark Mitterhuber, generální ředitel maďarské CRAISS Generation Logistik Kft. Spediční a logistická společnost má ve východní Evropě již více než 25 let zkušeností. Maďarská společnost CRAISS dosud obsluhovala především tok zboží mezi východoevropskými dodavateli a německým automobilovým průmyslem. Nové spojení s Portugalskem představuje důležitý milník, který poslouží jako model pro další kroky v internacionalizaci.

Nová trasa kamionové přepravy švábské logistické společnosti pokrývá přes 6 000 kilometrů a spojuje několik lokalit. Je to jedna z nejdelších tras v jízdním řádu. Kamiony startují v Maďarsku každý pátek. První řidič přepraví náklad v rámci Maďarska k západní hranici. Tam si vozidlo převezmou dva hlavní řidiči a odvezou ho přes Německo do Portugalska. Celá doprava tam i zpět trvá od pátku do soboty následujícího týdne, tedy osm dní. Jsou možné volitelné zastávky. „Díky speciálnímu modelu se třemi řidiči a rozdělením trasy zajišťujeme dodržování dob jízdy a odpočinku a zároveň zajišťujeme nejrychlejší možnou přepravu zboží,“ vysvětluje Mitterhuber. S pevným dnem odjezdu a přístupem ke stávajícím strukturám v naší vlastní pobočce v Jászkiséru by zákazníkům CRAISS měla být vždy nabídnuta nezbytná bezpečnost plánování.

Výkonný ředitel CRAISS Hungary Mitterhuber je s nejnovějším vývojem v přeshraničním obchodě spokojen: „Stále pozitivní situaci v Jászkiséru i naši úspěšnou spolupráci se zástupci automobilového a ocelářského průmyslu bereme jako příležitost naplánovat další pobočku v západním okraji Maďarska a prosazovat další internacionalizační opatření“.



