

# SSL EXPRES

07.10-11.10.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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



## SSL Express 07-10-2024 Státy EU uvolnily cestu clům na automobily z Číny

EU může uvalit další cla na elektromobily z Číny i přes odpor Německa. Proti projektu se nevyslovila dostatečná většina států EU, jak potvrdilo několik diplomatů EU německé tiskové agentuře po pátečním hlasování velvyslanců EU v Bruselu. O clech se ale také jasně nehlasovalo. To znamená, že Komise EU může sama rozhodnout o zavedení poplatků. V závislosti na výrobci se pohybují mezi 7,8 procenty a 35,3 procenty a zpočátku by platily po dobu pěti let. Dodatečná vyrovnávací cla doplňují všeobecná dovozní cla pro osobní automobily ve výši 10 procent. Německé automobilky reagovaly znepokojeně a nyní doufají v diplomatické řešení.

Evropská komise oznámila dodatečná cla poté, co ve vyšetřování dospěla k závěru, že Peking podporuje elektromobily dotacemi, které narušují trh v EU. Zda dovozní cla vstoupí v platnost během příštího měsíce, je v rukou Komise. Pokud však bude s Čínou u jednacího stolu včas dosaženo řešení, mohou být cla zastavena.

"Prováděcí nařízení Komise, kterým se stanoví konečné výsledky šetření, se zveřejní v Úředním věstníku EU nejpozději do 30. října 2024. Nařízení vstoupí v platnost prvním dnem po jeho vyhlášení," uvedl Bernd Lange (SPD), předseda obchodního výboru Evropského parlamentu. Varoval před tím, aby se nit konverzace přetrhla. Eskalace by jen vytvořila poražené. "Obě strany musí zůstat rozvázné a intenzivní rozhovory posledních měsíců a týdnů musí pokračovat. To je moje výzva ke všem zúčastněným. Ani po rozhodnutí o clech nejsou dveře zavřené," uvedl Lange.

Německo nebylo schopno prosadit své stanovisko. Nejlidnatější země EU hlasovala v Bruselu proti clům. Aby se tomu však podařilo zabránit, musela by se proti projektu vyslovit většina států EU, které dohromady tvoří nejméně 65 procent celkové populace EU. Prostou většinou proti clům mohly státy EU alespoň přesvědčit Komisi, aby musela svolat mediační výbor. Avšak ani tato většina nenastala. Podle diplomatických kruhů se pro opatření nakonec vyslovilo deset států EU, dvanáct se zdrželo hlasování. Pouze pět z nich se otevřeně vyslovilo proti clům. Podle informací představují odpůrci odvodů dobrých 20 procent populace EU.



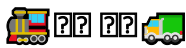
## SSL Express 07-10-2024 Evropský soudní dvůr zrušil nařízení EU o pravidelném vracení nákladních vozidel

Evropský soudní dvůr (ESD) zrušil klíčovou součást kontroverzního legislativního balíčku EU pro silniční nákladní dopravu (Balíček mobility I). V pátek soudci prohlásili za neplatnou povinnost, podle které se kamiony musí minimálně každých osm týdnů vracet do stálé provozovny jejich dopravce v zemi, kde sídlí. Zákonodárci EU neprokázali, že v době svého rozhodnutí měli dostatek informací, aby mohli posoudit, zda je toto ustanovení přiměřené, vysvětlili soudci své rozhodnutí. Navázali tak na prosbu generálního advokáta ESD Giovanniho Pitruzzelly z listopadu 2023. Pravidelnou povinností vracet vozidla chtěl Evropský parlament a Rada ministrů EU zastavit používání "společností s poštovní schránkou" a zajistit, aby se hospodářská činnost dopravních společností skutečně odehrávala hlavně tam, kde mají registrovanou provozovnu.

Sedm států EU – zejména z východu EU – podalo před dvěma lety 15 žalob na balíček mobility. Ty se týkají také pravidel o kabotáži, pravidelném návratu řidičů nákladních vozidel domů, práva na vyslání

řidičů nebo zákazu trávit dlouhé týdenní doby odpočinku řidičů nákladních vozidel v kabině. Žalobci si stěžovali na porušení zásad proporcionality a rovného zacházení, zákazu diskriminace, společné dopravní politiky EU, práva na volný pohyb služeb, svobody usazování a volného pohybu zboží a stěžovali si na nerespektování právní jistoty, legitimního očekávání a ochrany životního prostředí. S výjimkou povinnosti vracet nákladní automobily ESD zamítl všechny žaloby. Zákodárci EU "zjevně nepřekročili" svou "širokou diskreční pravomoc" v dotyčných ustanoveních.

Mluvčí Evropské komise uvedl, že Komise bere rozhodnutí Evropského soudního dvora na vědomí. Povinnost vracet nákladní vozidla každých osm týdnů nebyla v původním legislativním návrhu zahrnuta, zdůraznil. "Komise toto rozhodnutí a jeho důsledky důkladně prozkoumá." V první řadě s okamžitou platností přestane platit povinnost návratu. Mluvčí neodpověděl na otázku, zda Komise předloží v této věci nový návrh. Bývalá komisařka EU pro dopravu Adina Valeanová se pokusila změnit povinnost navracení ještě předtím, než musela být v únoru 2022 uplatněna. Dvě studie, které Komise zadala v únoru 2021, dospěly k závěru, že povinnost pravidelného návratu nákladních vozidel domů a uplatňování obecných omezení kabotáže v kombinované dopravě by mohly vést k většímu počtu nákladních vozidel na evropských silnicích a vyšším emisím znečišťujících látek. Mluvčí FDP v Evropském parlamentu pro dopravní politiku Jan-Christoph Oetjen vidí po rozhodnutí ESD potřebu jednat. "Ústřední součástí paktu o mobilitě již není v platnosti zrušená povinnost vracení nákladních vozidel," vysvětlil. "Hospodářská soutěž na vnitřním trhu musí probíhat za spravedlivých pravidel. Bez povinnosti vracet nákladní vozidla to již neplatí. Míč je nyní na straně Evropské komise. Vláda nyní musí naléhavě předložit návrhy, jak hodlá tento problém napravit," řekl Oetjen.



## SSL Express 07-10-2024 Nové spojení společnosti Helrom z Düsseldorfu do Budapešti

Helrom rozšiřuje svou síť kombinované dopravy o další trasu. Od středy bude společnost provozující železniční nákladní dopravu nabízet spojení mezi Düsseldorfem a Budapeští, přičemž speditéři budou schopni podat své návěsy až do pozdních večerních hodin. Po 30 hodinách jsou pozitíři ráno připraveny k vyzvednutí na místě určení. Odjezd v obou směrech je nabízen denně šest dní v týdnu. Jeden vlak přepravuje 36 návěsů, což odpovídá týdenní kapacitě 432 nákladních návěsů. Podle železniční společnosti (EVU) lze na 1 200 kilometrů dlouhé trase ušetřit až 90 procent emisí CO<sub>2</sub> ve srovnání se silniční dopravou. Pro výchozí bod Düsseldorf vidí společnost Helrom jako spádovou oblast Porúří, oblast Beneluxu a také Velkou Británii. V místě příjezdu a odjezdu z Budapešti jsou kromě Maďarska a Slovenska považovány za regiony části Rumunska, ze kterých se vyplatí taková doprava.

Spojení je otevřeným vlakem, kde si zájemci mohou podle potřeby rezervovat pevné kontingenty. Výhoda vlaků Helrom: Díky technologii bočního nakládání lze do vagonů a používat na vlaku i návěsy, které nejsou kompatibilní s KD. Díky tomu jsou všechny typy nákladních návěsů vhodné pro přepravu.

Kromě toho společnost Helrom zaručuje, že vlaky dorazí do cíle spolehlivě a včas. Aby společnost dostála tomuto slibu, zajišťuje přepravy vlastními lokomotivami, vagony a personálem a není tak závislá na službách překladiště KD. Proto je vlak vhodný i pro časově kritické zboží, jako jsou potraviny a automobilové výrobky, říká poskytovatel. Düsseldorf-Budapešť je čtvrtou linkou nabízenou stále mladou společností. EVU začala Düsseldorf-Vídeň. Později byl přidán exkluzivní ucelený vlak pro Audi mezi Regensburgem a Lébény (Maďarsko) a spojení mezi Braunschweigem a Vídní.

## SSL Express 07-10-2024 EU schválila investici MSC do společností HHLA a Clasquin

Švýcarská lodní společnost MSC může převzít podíl v hamburské přístavní logistické společnosti HHLA se svou dceřinou společností SAS Shipping Agencies Services S.à.r.l., která je registrována v Lucembursku. Vyplyvá to z obvyklého řízení o kontrole fúzí, jehož výsledek v pátek oznámila Evropská komise. Transakce tedy nevyvolává obavy z narušení hospodářské soutěže, protože má pouze malý dopad na hospodářskou soutěž na trzích, na kterých společnosti působí. Podle Evropské komise existuje dostatek konkurentů, kteří by zajistili přístup k daným službám a do severoevropských přístavů. Z pohledu města Hamburk, které projekt iniciovalo, byla splněna základní podmínka uzavření, jak řekl mluvčí ekonomického úřadu. Na schválení ukrajinským soutěžním úřadem se stále čeká. Jejich rozhodnutí je nezbytné, protože HHLA provozuje terminál v Oděse na Ukrajině. Ekonomický úřad stále očekává, že dohoda bude dokončena v průběhu letošního roku. HHLA pak bude z 50,1 % vlastněna městem Hamburk (prostřednictvím HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH) a ze 49,9 % společností MSC (prostřednictvím SAS Shipping Agencies Services S.à.r.l.). Obě strany vloží své podíly do společného přístavu "Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE". Dříve bylo přibližně 69 procent HHLA vlastněno městem a 31 procent bylo volně obchodovatelných. Bez ohledu na řízení o kontrole fúzí však Komise EU stále zkoumá stížnosti na státní podporu. "Zatímco jsme dokončili posouzení některých z těchto stížností v souladu s našimi standardními postupy, posouzení jedné z těchto stížností ještě dokončeno nebylo," uvedla mluvčí Komise (na žádost DVZ), aniž by upřesnila další podrobnosti, jako je načasování rozhodnutí.

Evropská komise také rozhodla, že dceřiná společnost MSC SAS Shipping Agencies Services může také převzít podíl ve francouzském leteckém a námořním speditérovi Clasquin. Ani EU v tomto projektu nevidí žádné obavy z narušení hospodářské soutěže. V březnu letošního roku bylo oznámeno, že Švýčari chtějí převzít dobrých 43 procent akcií.

## SSL Express 08-10-2024 Fanoušci amerického toaletního papíru v Polsku nemají důvod (zatím) k obavám

Američané, kteří se po začátku stávkové vlny v přístavech obávali o osobní hygienu, údajně opět v panice nakoupili toaletní papír. Několik obchodů Costco údajně vyprodalo tuto velmi používanou komoditu v Brooklynu v New Yorku; Clifton, New Jersey; Norwalk, Connecticut; a Gilbert v Arizoně, zatímco obchody Walmart v Lindale v Texasu a Boontonu v New Jersey byly podle Marketplace také vyprodány.

Jak však na sociálních sítích upozornil Yao J, docent řízení dodavatelského řetězce na Miami University, 90 % toaletního papíru používaného občany USA se vyrábí v tuzemsku. Zbýlých 10 % se dováží převážně z Číny a Kanady – ani jedna z nich nevyužívá přístavy na východním pobřeží a na pobřeží Perského zálivu.

Dodal, že ve skutečnosti to byli lidé v jiných zemích, kteří by měli vytvářet zásoby toaletního papíru: USA ho vyvážejí především do Kanady, Polska a Mexika. "Mezi těmito lidmi mají pouze Poláci být jen špetku důvodu k panice, aby si koupili toaletní papír – konkrétně americký toaletní papír," dodal. A nyní stávka skončila, takže obchody se chystají dostat spoustu vrácených toaletních papírů. Polští fanoušci amerického toaletního papíru si teď mohou lépe dýchat. Polský zdroj však poukázal na to, že ve skutečnosti jsou USA jedním z nejrychleji rostoucích trhů s polským toaletním papírem – takže pokud bude v lednu další stávka, možná by si naopak američtí fanoušci polského toaletního papíru měli udělat zásoby.



## SSL Express 07-10-2024 POUČTE SE Konosament jako doklad o vlastnictví a prokazování držby v digitálním prostředí

Jak všichni víme, konosament je klíčový přepravní dokument, který se hojně používá při přepravě zboží po moři. Konosament má 3 role, účely nebo funkce

- Důkaz o přepravní smlouvě
- Příjem zboží
- Doklad o vlastnictví

Z těchto tří je vlastnický doklad jediný proměnlivý, protože závisí na typu použitého konosamentu a způsobu jeho odeslání. Ostatní dva zůstávají stejné bez ohledu na typ vystaveného konosamentu.

"Vlastnický doklad" v kontextu konosamentu určuje, kdo má právo "vlastnit" zboží uvedené v konosamentu. Subjekt, který vlastní tento doklad o vlastnictví, má zákonné oprávnění nárokovat si zboží nebo převést vlastnictví na jinou stranu. Zatímco vlastnictví tohoto dokladu o vlastnictví je právem na držbu zboží, je důležité si uvědomit, že právo na "držbu zboží" ≠ "vlastnictví zboží".

Při posuzování konosamentu jako nabývacího titulu je důležité si uvědomit, že záleží na typu vystaveného konosamentu, protože ne všechny konosamenty jsou nabývacími tituly. Konosamenty se obvykle vystavují jako 1) přímý konosament, 2) námořní nákladní list nebo 3) převoditelný neboli konosament na řad. Pokud je konosament vystaven se "jmenovitým příjemcem", označuje se jako přímý konosament, takže je nepřevoditelný a neobchodovatelný. Pokud se v některých právních rádech nevyžaduje, aby byl k doručení předložen "originál" přímého konosamentu, nepovažuje se za vlastnický doklad. Stejně tak v případě námořního nákladního listu, jelikož není vystaven originál konosamentu, je tento konosament nepřevoditelný/neobchodovatelný, a proto ani tento konosament není vlastnickým dokumentem.

To znamená, že pouze "obchodovatelný nebo konosament na řad" je vlastnickým dokumentem v pravém slova smyslu. U obchodovatelného konosamentu se obvykle uvádějí varianty jako "na řad", "na řad náloďovatele", "na řad banky XYZ" atd. a subjekt, který "vlastní" vlastnický dokument (konosament), má právo na zboží uvedené v konosamentu. Držitel nebo vlastník originálu konosamentu má možnost jej indosací (=žirováním) originálu (originálů) převést na třetí osobu, která není spojena se zásilkou. Je také důležité si uvědomit, že bez ohledu na počet originálů vydaných k zásilce, jakmile byl jeden z vydaných originálů řádně použit, ostatní originály se považují za neplatné. Zatímco u papírového konosamentu je výše uvedené prokázání držby možné, u elektronických konosamentů (eBL) se podmínky výrazně mění, zejména pokud jde o "prokázání držby".

Zatímco dopravci, kteří elektronický konosament vystavili, mají plný přehled o eBL a jeho aktuálním držiteli, ostatní účastníci řetězce, jako jsou celní úřady a přístavy, kteří mohou v některých jurisdikcích vyžadovat důkaz o držbě vlastnického dokladu, nemusí mít prostředky nebo nástroje (např. digitální platformu), aby měli tento přehled nebo jej mohli ověřit. To vytváří problém při prokazování držby vlastnického dokladu zúčastněným stranám mimo řetězec při použití elektronických přenosných záznamů (ETR).

Tomuto tématu se ve svém článku na LinkedIn věnuje Boaz Lessem, který říká: "*Jedním z klíčových problémů při přijímání ETR je skutečnost, že ne všechny strany, které přicházejí do styku s konosamenty (například celní úřady) nebo směnkami (například soudy a notáři), se pravděpodobně připojí k určité platformě. Tato situace zdůrazňuje potřebu mechanismu, který umožní držitelům ETR mít možnost prokázat své vlastnictví navenek, mimo hranice platformy,*" dodává Lessem.

Naše odvětví je ovšem mistrem ve vytváření inovativních řešení jedinečných problémů nebo "problémů k řešení", jak říkají někteří odpůrci tohoto odvětví. Podstatou článku je, že v prostředí elektronického obchodu je držba o prokázání kontroly nad jedinečným elektronickým přenositelným záznamem, který je spravován prostřednictvím digitální platformy nebo registru, který sleduje,

ověřuje a časově razítkuje všechny převody držby. Zatímco ti, kteří jsou v platformě, mohou tyto záznamy vidět na základě svého přístupu, jaké je řešení pro prokázání držby těm, kteří jsou mimo platformu, jako jsou celní orgány, soudy, přístav? Podle Boaze Lessema je digitální certifikát pravosti (CoA) slibným řešením, jak tuto výzvu překonat. CoA funguje jako ověřitelný záznam o tom, že držitel držel eBL v určitém časovém okamžiku a že určité úkony, jako jsou potvrzení, změny nebo odevzdání, byly provedeny podle záznamů v platformě, kde se eBL pohybuje. Pomocí tohoto CoA, který může být přístupný v elektronické (PDF) nebo tištěné podobě, mohou strany prokázat držení eBL subjektům, které se nenacházejí v platformě, kde byl vydán. tento certifikát lze sdílet s celními úředníky, soudy nebo jakoukoli třetí stranou za účelem prokázání držení. CoA bude mít jedinečné identifikační údaje, digitální podpisy a QR kód pro ověření a prokázání vlastnictví, jakož i všech předchozích převodů vlastnického práva nebo odevzdání elektronických konosamentů (eBL). CoA je navržen tak, aby byl v souladu s mezinárodními a vnitrostátními právními rámci, včetně vzorového zákona UNCITRAL o elektronických převoditelných záznamech (MLETR) a britského zákona o elektronických obchodních dokumentech 2023.

Závěr

Ačkoli se CoA jeví jako "další dokument" v seznamu dokumentů používaných v námořní nákladní dopravě, představuje životaschopné řešení, jak překlenout propast mezi subjekty, které jsou v platformě, a těmi, které v ní nejsou.

Předpokládá se, že všechny subjekty budou jednoho dne v platformě nebo budou mít prostředky pro interakci s různými platformami, které jsou v současné době ve hře, a otázky držby a prokazování držby budou jednodušší. I když na světě není mnoho jurisdikcí, které vyžadují doklad o držbě, pro oblasti, které jej vyžadují, se CoA jeví jako funkční nástroj umožňující postup digitální transformace. Mnoho odvětví pracuje na digitální transformaci a CoA by mohl být prostředkem k urychlenému přijetí digitální obchodní dokumentace v různých odvětvích.



### SSL Express 08-10-2024 Lidl se zavazuje k Net Zero do roku 2050

Čtvrtá zpráva o udržitelnosti od společnosti Lidl, společnosti Schwarz Group, ukazuje, že prodejce potravin již snížil své provozní emise v kategoriích Scope 1 a Scope 2 v Německu ve srovnání s rokem 2019 o 75,5 procenta. Společnost téměř dosáhla svého cíle snížit emise rozsahu 1 a rozsahu 2 o 80 procent do roku 2030 ve srovnání s rokem 2019. Nicméně emise rozsahu 1 a rozsahu 2 celkově představují pouze přibližně 0,36 procent celkových emisí skleníkových plynů společnosti. Přibližně 99,65 procenta jsou emise Scope 3, což jsou nepřímé upstream a downstream emise v hodnotovém řetězci.

Podle nové zprávy o udržitelnosti je celkovým cílem společnosti dosáhnout do roku 2050 čisté nuly ve všech obchodních jednotkách a dodavatelských řetězcích. Aby toho Lidl dosáhl, požaduje po svých dodavatelích, kteří jsou zodpovědní za 75 procent emisí z rozsahu 3 souvisejících s produkty, aby dosáhli cílů snížení do roku 2026 v souladu s iniciativou Science Based Targets Initiative (SBTi). Lidl je součástí SBTi od roku 2020 spolu s ostatními společnostmi ze skupiny Schwarz a chce své dodavatele v realizaci těchto cílů vhodnými opatřeními podpořit. Lidl navíc od září 2023 upouští od létání ovoce a zeleniny pro všechny německé pobočky, aby se vyhnul letecké nákladní dopravě náročné na emise. Podle zprávy splňovalo přibližně 98,4 procenta nákladních vozů používaných pro dodávky po pobočkách emisní třídu VI. Během vykazovaného období bylo v provozu přibližně 100 nákladních vozidel s pohonem na zkapalněný zemní plyn (LNG) a jedno vozidlo na stlačený zemní plyn (CNG). Pro plánování tras byly použity softwarově podporované nástroje, aby bylo možné efektivněji využít přepravní kapacity a vyhnout se jízdám naprázdno. Lidl navíc plánuje od konce roku 2024 využívat první elektrické vozy v běžném provozu pro rozvozy poboček a jejich podíl postupně navyšovat. Prodejce potravin již podporuje e-mobilitu pomocí e-nabíjecích stanic instalovaných na

pobočkách. Lidl podle zprávy zřídil minimálně jednu dobíjecí stanici na 650 místech v Německu, což odpovídá zhruba 20 procentům poboček. Od srpna 2020 společnost ve svých německých pobočkách, zboží a distribučních centrech využívá 100 procent zelené elektřiny, která napájí i nabíjecí stanice.

Lidl se při výrobě elektřiny spoléhá také na fotovoltaické systémy. V současné době jsou v německém Lidlu provozovány fotovoltaické systémy s celkovým výkonem přes 100 000 kilowattů ve špičce. Podle zprávy Lidl nedosáhne svého cíle provozovat do roku 2025 fotovoltaické systémy s celkovým výkonem 182 000 kilowattových špiček kvůli vnějším vlivům, jako jsou například úzká místa v dodávkách. Společnost v současné době pracuje na novém dlouhodobém cíli rozšíření fotovoltaických systémů. Kromě toho chce prodejce potravin do roku 2034 ve srovnání s rokem 2022 snížit emise skleníkových plynů v zemědělství, lesnictví a jiném využití půdy o 42,4 procenta a v energetice a průmyslu o 35 procent.

Mezi milníky v klimatické strategii, kterých již bylo dosaženo, patří mimo jiné přizpůsobení cen veganských produktů srovnatelným produktům živočišného původu a zamezení plýtvání potravinami. Více než dvě třetiny emisí skleníkových plynů souvisejících se stravou v Německu jsou způsobeny spotřebou živočišných produktů. Kromě toho je potřeba méně prostoru a zdrojů pro veganské produkty nahrazující maso, protože není nutný žádný chov zvířat a tudíž ani krmivo pro zvířata. Podle zprávy pochází sója pro vlastní veganskou značku Lidlu od roku 2022 ze 100 procent regionálního nebo certifikovaného evropského pěstování.

P.S. Jen by mne zajímalo, jak se ta avokáda, manga a jiné exotické ovoce, neřkuli hrozny z Jižní Afriky k nám dostanou, když nemohou do vzduchu? Že by moderně vlakem??



## SSL Express 08-10-2024 Logistický průmysl zaznamenává „nadměrnou inflaci“

Ceny v odvětví dopravy a logistiky v Evropě v letech od pandemie covid-19 vzrostly podstatně více než v ekonomice jako celku. To řekl odborník na logistiku prof. Peter Klaus minulý týden na vídeňském logistickém fóru sdružení Netzwerk Logistik (VNL Austria). Vychází z výpočtů „Top 100 in European Transport & Logistics“. Klaus vypočítal pro roky 2019 až 2023 nárůst cen a nákladů v odvětví logistiky o 21,8 procenta v EU30. To je o 4,6 procentního bodu více než 17,2 procentního nárůstu v celkové ekonomice, a tedy jakési nadinflace v sektoru. Růst cen byl podle něj ještě výraznější na klíčových logistických trzích, jako je Německo a Rakousko.

Odborník, který dlouhou dobu vyučoval na univerzitě v Erlangen-Norimberku a spoluzakládal dnešní Fraunhoferovu pracovní skupinu pro služby dodavatelského řetězce (SCS), připisuje zvláště rychlý vývoj nákladů a cen v odvětví především skokovým nárůstům sazeb zaznamenaným v posledních letech v námořním sektoru. V důsledku nedostatku kapacity způsobeného pandemií, uzavřením Suezského průplavu kvůli nehodě „Ever Given“ nebo nyní opět kvůli nutnému obchvatu Rudého moře kvůli útokům rebelů Houthi na mezinárodní obchodní loď, se sazby námořného několikrát zvýšily.

Inflace v Evropě nyní klesá, a proto Evropská centrální banka začala snižovat základní úrokové sazby. V srpnu byla inflace 2,2 procenta – nejnižší hodnota od července 2021. Za září se očekává hodnota 1,8 procenta. Růst cen se zmírnil také v Německu. Inflace byla v září 1,6 procenta – nejnižší hodnota od února 2021 (1,5 procenta). Je to ale především kvůli prudce klesajícím cenám energií, a proto ekonomové zatím nedávají všeobecnou naději. Jádrová inflace, pomineme-li neustále kolísající ceny energií a potravin, minulý měsíc klesla jen mírně z 2,8 na 2,7 procenta. Zejména ve službách – a jak známo, patří sem i logistika – jsou vždy silnější trendy cen. A tak Christoph Swonke, ekonomický

analytik DZ Bank, věří, že zvýšení cen služeb dokonce v nadcházejících měsících posune míru inflace zpět nad dvouprocentní hranici.

## **SSL Express 08-10-2024 Brenner bude v roce 2025 uzavřen pro kamiony na dalších 15 dní**

Most Lueg na tyrolské Brennerské dálnici A13 bude v roce 2025 po většinu času dostupný pouze v jednom jízdním pruhu. Podle dálničního operátora Asfinag musí být 1,8 kilometru nejdelší most na rakouské Brennerské dálnici A13 staticky odlehčen, aby zůstal použitelný až do dokončení nové výstavby. Balíček opatření pro řízení dopravy po dobu výstavby zahrnuje zprovoznění dvou jízdních pruhů ve dnech s obzvláště vysokou hustotou provozu; plány počítají se 170 dny dvouproudého provozu směrem do Itálie a 160 dnů směrem na sever. Povolení provozu ve dvou jízdních pruzích by však příliš zkrátilo životnost mostu. Aby se připravila na dobu stavby a most do té doby odlehčil, Asfinag od pondělí obnovuje povrch vozovky a mění dopravní značení z dosavadních tří na pouhé dva jízdní pruhy. Během těchto prací, které mají trvat tři týdny, bude most dočasně průjezdný pouze jedním jízdním pruhem. Podle dálničního provozovatele bylo toto opatření konkrétně naplánováno na říjen, kdy bývá malý provoz.

Dvouproudý stavební provoz, při kterém těžká užitková vozidla využívají levý jízdní pruh uprostřed mostu, otestoval Asfinag v srpnu. Koncept se sice osvědčil, má však kapacitní limity kvůli nutnosti změny jízdního pruhu, které brání jeho využití na vrcholu cestovní sezóny. Podle generálního ředitele Asfinagu Stefana Siegeleho proto budou příští rok platit zákazy jízdy kamionů na trase Brenner na dalších 15 dní nad rámec stávajících předpisů; další dny dávkování však nejsou nutné. Na oplátku by se měla zvýšit kapacita železnice, zejména během dodatečných dnů zákazu jízdy, ale také po celou dobu výstavby; RoLa v současné době kontroluje, kolik dalších vlaků může poskytnout. Plány Asfinagu také počítají s vybavením křižovatek A13 v oblasti kolem Luegbrücke závorovými systémy, aby nedocházelo k přetížení kamionové i automobilové dopravy a nedocházelo tak k dopravnímu chaosu na vedlejších tazích přes sousední obce. Vozidla určená v blízkosti dálnice mohla podle mluvčího Asfinagu kdykoli odjet.

Kromě toho mají svodidla také zabránit jízdě příliš těžkých vozidel po vnějších jízdních pruzích mostu. Za tímto účelem jsou do vozovky integrovány váhy a příliš těžká vozidla jsou odkloněna na odpočívadlo Nöblach nebo na křižovatku Brenner Nord. Tam je podle Asfinagu znovu zkontrolují a poté vrátí do správného pruhu na dálnici; pro tento úkol bude nasazen další kontrolní personál. Postup je nutný, aby nedošlo k přetížení pravého jízdního pruhu.

## **SSL Express 08-10-2024 Nový koncept tréninku DG v praktickém stresu**

V loňském roce došlo k zásadní změně v požadavcích na výcvik nebezpečného zboží v letectví. Školení v personálních kategoriích – např. baliči, odesílatelé – bylo nahrazeno školením a hodnocením založeným na kompetencích (CBTA). Tento přístup ke školení a hodnocení může zajistit, že účastníci získají specifické dovednosti a znalosti, které na svém pracovišti potřebují. Kritické hlasy z praxe se rychle ozvaly: školení v personálních kategoriích se osvědčilo. Všechny společnosti mohly jednoduše poslat své zaměstnance na školení v příslušné personální kategorii. S CBTA se školení stává procesem, do kterého jsou zaměstnavatelé mnohem více zapojeni.

Největším rozdílem pro mnoho společností je skutečnost, že nyní musí určovat své vlastní vzdělávací potřeby. Nástrojem k tomu je analýza tréninkových potřeb (TNA). Existuje také požadavek na pravidelné kontroly a hodnocení, které musí být rovněž dokumentovány. To znamená podstatně více úsilí, protože v podstatě musí být analyzováno každé jednotlivé pracoviště. Myšlenka za tím je zřejmá: jakmile jsou určeny potřeby školení, mohou být zaměstnanci školeni přesně a nepotřebně

věci jsou eliminovány. To šetří čas a zvyšuje motivaci účastníků. „Vzdělávací kurzy již nejsou srovnatelné. Zejména u menších společností ale "letadlo zvané CBTA" často zůstává na zemi. Odesílatelé chtějí školení jako dříve a posílají své zaměstnance na otevřené kurzy s poskytovateli školení. Pokud se kurzu účastní pracovníci z různých firem, o precizním zaškolení nemůže být řeč. Jedna výhoda tohoto školení: šířeji vyškolení zaměstnanci mohou být nasazeni flexibilněji. „Zejména menší společnosti jsou tváří v tvář požadavkům docela bezmocné,“ poznamenává Sylvia Gadomski, certifikovaná školitelka nebezpečného zboží LBA, Kolín nad Rýnem. Stejně jako Patrick Wild poukazuje především na přednosti. „Společnosti mohou nyní převzít více odpovědnosti a přizpůsobit dovednosti svých zaměstnanců svým vlastním potřebám lépe než v minulosti. Zatímco mnoho hráčů očekává od Federálního úřadu pro letectví (LBA) více pomoci, vidí příležitost k akci podle zájmu společnosti. Pokud chybí kompetence pro TNA, mohou pomoci externí konzultanti. Často stačí vytvořit cestu jednorázovým rozbořem.

### SSL Express 08-10-2024 Zhejiang Seaport se stává prvním nájemcem v novém logistickém centru v přístavu Jade Weser

Nové logistické centrum v centru nákladní dopravy Jade-Weser-Port (GVZ) ve Wilhelmshavenu má prvního nájemce. Jak oznámila společnost P3, developer a dlouhodobý vlastník logistických nemovitostí, společnost Zhejiang Seaport (Německo) Supply Chain Management GmbH se od 1. září přestěhovala do logistické oblasti o rozloze více než 31 700 metrů čtverečních. Celkový projekt společnosti P3 v JadeWeserPort zahrnuje postupnou výstavbu zhruba 140 000 metrů čtverečních logistických prostor a představuje významnou investici do jediného hlubinného přístavu v Německu. První, nyní dokončená hala nabízí 31 700 metrů čtverečních užité plochy, včetně 2 000 metrů čtverečních mezaninu, a 2 500 metrů čtverečních kancelářských ploch. Disponuje 32 nakládacími rampami, 11 přízemními vraty – z toho sedm nadrozměrných – a umožňuje skladování zvláště rozměrného zboží díky speciální 7 metrů široké a 4,5 metru vysoké bráně.

Pro Sönke Kewitze, výkonného ředitele P3 Germany, je zřízení přístavu Zhejiang Seaport silným signálem pro přístav Jade Weser a celý region. „Tímto projektem nejen vytváříme nová pracovní místa, ale také posilujeme význam Německa jako centra mezinárodní nákladní dopravy. Qing Zhang, výkonný ředitel Zhejiang Seaport (Německo) Supply Chain Management zdůrazňuje ochotu vyvíjet inovativní řešení a otevírat nové obchodní oblasti společně s P3. V rámci iniciativy „Pás a stezka“ má přítomnost ve Wilhelmshavenu zintenzivnit pohyb zboží mezi Čínou a Evropou. „Naším cílem je významně přispět k hospodářskému pokroku obou regionů prostřednictvím ještě efektivnějších služeb.

Zhejiang Seaport Group je součástí Ningbo Zhoushan Port Group Co. Ltd., velké státní společnosti z čínské provincie Zhejiang. S přibližně 30 000 zaměstnanci vlastní a provozuje Zhejiang Seaport Group více než 310 společností. Mezi její hlavní oblasti podnikání patří rozvoj a využití námořních zdrojů, investice do lodní dopravy, plánování a provoz přístavů a skladování, obchodování a zpracování volně ložených komodit.

### SSL Express 08-10-2024 Americký přístavní svaz zdvojnásobuje rétoriku proti automatizaci

Historická stávka v přístavech na východním pobřeží Ameriky, která proběhla minulý týden, byla sice odložena až do nástupu nového prezidenta do Bílého domu v novém roce, ale šéfové odborů jsou i nadále přesvědčeni, že jejich požadavky musí být splněny, jinak budou v roce 2025 nevyhnutelně další stávky.



Třídenní stávka v přístavech na východním pobřeží USA a na pobřeží Mexického zálivu skončila v noci na čtvrtek poté, co přístavní dělníci uzavřeli předběžnou dohodu s provozovateli přístavů.

Mezinárodní asociace Longshoremen's Association (ILA) oznámila, že odbory dosáhly dohody s Námořní aliancí Spojených států (USMX) o mzdách, což pozastavilo jejich stávku až do ledna. Obě strany v prohlášení uvedly, že se vrátí k jednacímu stolu, aby vyjednály všechny zbývající otázky, přičemž stávající smlouva bude prodloužena do 15. ledna. Hierarchie ILA o víkendu v tiskové zprávě uvítala "bezprecedentní" 61,5% zvýšení mezd rozložené do šesti let. Odboroví předáci však zopakovali své odhodlání zajistit, aby jejich pracovní smlouva obsahovala závazek neautomatizovat provoz.

"Boj proti automatizaci není jen o zachování pracovních míst, ale o zajištění toho, aby členové ILA nadále hráli zásadní roli v přístavním provozu," uvádí se v prohlášení ILA. Lars Jensen, který vede poradenskou společnost Vespucci Maritime, která se zabývá přepravou kontejnerů, v komentáři k tomuto sdělení uvedl, že americké přístavy již nyní zaostávají, pokud jde o efektivitu provozu, a citoval nedávný index produktivity kontejnerových přístavů Světové banky, v němž se žádné americké zařízení neumístilo mezi 50 nejlepších přístavů. "Boj proti automatizaci, jehož cílem je výslovně zachování pracovních míst, bude působit jako brzda rozvoje konkurenceschopnosti amerických přístavů oproti přístavům v jiných zemích," tvrdí Jensen.

P.S. Ještě by mohli kácet jeřáby a vykládat kontejnery z lodi rukama, ludditi

### **SSL Express 09-10-2024 Předstávkové napětí v Montrealu roste**

Napětí na trhu práce v montrealském přístavu roste v souvislosti s odpočítáváním do "časově neomezené stávky", zatímco dopravci tlačí na zvýšení sazeb na transatlantické lince. Odborový svaz přístavních dělníků v Montrealu vydal oznámení o přesčasové stávce, která má začít 10. října v 7 hodin ráno a má trvat na dobu neurčitou. Stalo se tak po třídenní stávce, která minulý týden zastavila provoz ve dvou rušných terminálech kanadského přístavu. Poté, co odbory oznámily, že jejich členové přestanou pracovat přesčasy, Kanadská asociace námořních zaměstnavatelů (MEA) formálně požádala odbory, aby toto oznámení o stávce stáhly, a nazvala to "nátlakovou taktikou". MEA varovalo, že "úplné zastavení přesčasů má významný dopad na nasazené posádky a úkoly potřebné pro operace". Následně uvedla, že zaměstnanci přidělení na směny s neúplným týmem nedostanou zapláceno, což signalizuje eskalaci probíhajícího pracovního sporu. "Toto opatření je nezbytné s ohledem na to, že neúplné směny způsobí bezprostřední zpomalení nebo dokonce zastavení provozu v přístavu, což bude mít důsledky pro veřejnost," vysvětlila skupina zaměstnavatelů.

Poradce Kanadského svazu veřejných zaměstnanců Michel Murray uvedl, že cílem stávky za přesčasy bylo vyvinout "malý tlak" na zaměstnavatele, aby hledal rychlé řešení. Včera MEA zopakovalo svou ochotu pokračovat v jednáních a vyzvalo odbory, aby dodržovaly postup diktovaný Federální mediační a smířčí službou "s cílem dosáhnout vyjednané dohody co nejrychleji". Jednání o obnovení kolektivní smlouvy pro přístavní dělníky v Kanadě probíhají již více než rok kvůli sporům o platy a pracovním podmínkám. MEA uvedlo, že "toto dlouhé zpoždění a opakování pracovních sporů" ovlivnilo ekonomiku Québecu a Kanady a výsledný "významný pokles" nákladu v přístavu Montréal představoval pro MEA "vážné finanční výzvy".

Mezitím v oblasti transatlantického obchodu několik dopravců včera oznámilo zvýšení příplatků. Dánský dopravce Maersk zavede od 23. října příplatek za hlavní sezónu (PSS) z Evropy a východního Středomoří do Kanady ve výši 2000 USD pro teu i feu. CMA CGM vydala od 15. října PSS pro náklad ze severní Evropy na kanadské východní pobřeží ve výši 250 USD za teu a 500 USD za feu. A od 2. listopadu francouzský dopravce zavede další PSS ze severní Evropy, Středomoří, Jaderského moře, Černého moře a severní Afriky na východní pobřeží Kanady, Spojených států a

východního pobřeží Mexika, a to ve výši 500 USD za teu a 1 000 USD za feu. MSC zvýší svůj PSS od 1. listopadu "až do odvolání" a bude účtován na 1100 USD za TEU a 2200 USD za feu ze západního Středomoří a Jadranu do USA, Portorika, Baham, Kanady a Mexika. Z Izraele do těchto destinací bude PSS MSC účtováno 750 USD za teu a 1500 USD za feu.

## SSL Express 09-10-2024 Odesílatelé se rozhodnou pro přímé zastávky v přístavu před rychlostí služeb, předpovídá Soren Toft z MSC

Generální ředitel MSC Soren Toft předpověděl, že globální dodavatelské řetězce se budou v blízké budoucnosti stále více fragmentovat, takže odesílatelé budou upřednostňovat přímé zastávky v přístavech před rychlostí služeb. V hlavním projevu, který přednesl včera ráno na zahajovacím zasedání výroční světové konference o přístavech Mezinárodní asociace přístavních přístavů (IAPH), pan Toft vysvětlil, že nedávno zveřejněná samostatná servisní síť dopravce pro rok 2025 odráží přesvědčení, že dodavatelské řetězce procházejí hlubokými změnami. "Dodavatelské řetězce se již nesusoustrdí pouze na několik zemí a již se nespolehnou na jeden nebo dva hlavní trhy, ale stávají se více rozptýlenými a věříme, že to vyžaduje širší pokrytí přístavů v síti. Nevěříme, že je to kvůli near-shoringu – nemyslím si, že Američané budou vyrábět své vlastní kelímky a hračky, ale rozhodli jsme se jít sami, protože máme flotilu, ale také proto, že nám to dává agilitu reagovat na výzvy ve světě. V rámci našich služeb pro Asii a severní Evropu pokrýváme 12 přístavů v Asii – náš nejbližší konkurent jich pokrývá devět – a v Evropě budeme naploutvat do 13 přístavů, zatímco naši nejbližší konkurenti sedm. Celkem poskytneme 1 900 přímých kombinací portů, protože věříme, že klienti chtějí jistotu přímého naploutvání do cílové destinace a že přímé spojení je důležitější než rychlost".

Pan Toft uvedl, že tato strategie také podpořila významné investice společnosti do přístavů a terminálů. "Přístavy nám umožňují mít provozní odolnost – neinvestujeme do nich jen proto, abychom z nich vyždímali nějaký zisk. Rád o nich přemýšlím jako o zastávkách v boxech v závodech formule 1 – pokud se nám podaří vyjet z přístavů o dvě hodiny rychleji, zvyšuje to efektivitu v celé síti.

Mezitím byla minulý pátek schválena regulačními orgány hospodářské soutěže EK akvizice 49% podílu v hamburském provozovateli terminálu HHLA a nyní vyžaduje pouze souhlas ukrajinské vlády, protože HHLA má terminál v Oděse. Pan Toft řekl, že dohoda hluboce změní povahu přístavu. "Jsme opravdu hrdí na to, že můžeme být partnerem města Hamburk v HHLA," řekl. "Zavázali jsme se k růstu přístavu a expanzi HHLA a chceme Hamburku ukázat, jak to myslíme vážně – již letos jsme do Hamburku přidali několik hlavních lodí z Asie a naše objemy v přístavu již vykazují dvouciferný růst." Pan Toft také vyzval Mezinárodní námořní organizaci (IMO), aby urychlila vypracování předpisů o dekarbonizaci – v dnešní audienci seděl generální tajemník IMO Arsenio Dominguez. "Máme povinnost být odpovědnou firmou, ale potřebujeme k tomu dvě věci – první je skutečná globální regulace, nemůžeme provozovat globální byznys s regionálními regulacemi a zadruhé musíme být pragmatičtí. Skutečným problémem s dekarbonizací průmyslu je dostupnost paliva, a proto jsme se rozhodli pro LNG – je k dispozici a protože od něj vede cesta k ještě ekologičtějším palivům, jako je syntetický LNG," řekl a dodal, že investice MSC do plavidel se dvěma palivy nyní činí více než 20 miliard dolarů.

## SSL Express 09-10-2024 Černé moře se opět stává nebezpečnou zónou

Černé moře vstoupilo do vážně nebezpečné zóny pro obchodní lodní dopravu, kdy se v regionu hromadí ruské vojenské síly a zaměřují se na ukrajinský export. Po necelém roce, kdy se žádná obchodní loď nestala terčem útoku, je další včerejší útok čtvrtým komerčním plavidlem, které bylo zasaženo ruskými silami v Černém moři za méně než měsíc. Počet ruských námořních lodí v Černém

moři se navíc v posledních dnech zdvojnásobil, protože totální invaze na Ukrajinu – která se nyní blíží k 3. výročí – vstupuje na moři do nové fáze. Ukrajinský ministr zahraničí Andrij Sybiha v pondělí odsoudil ruské raketové útoky na dvě plavidla v jižních přístavech jako "záměrnou teroristickou taktiku". "Za pouhé dva dny poškodily ruské balistické útoky dvě civilní nákladní lodě v Oděse...", napsal Sybiha na X. "Je to záměrná teroristická taktika. Musíme spojit síly všech odpovědných států a organizací, abychom... zajistit svobodu plavby v Černém moři a celosvětové potravinové zabezpečení."

Rusko včera zaútočilo balistickou raketou na loď naloženou ukrajinským obilím, přičemž podle ministerstva infrastruktury v Kyjevě zabilo jednoho člověka a pět zranilo. *Optima*, která pluje pod vlajkou Palau, byla poškozena v regionálním přístavu v Oděse krátce poté, co zakotvila k nakládkce. Ukrajinský vicepremiér Oleksij Kuleba řekl, že Rusko "se pokouší zničit lodní dopravu v Černém moři a poškodit potravinovou bezpečnost".

Další nákladní loď naložená ukrajinským obilím na vývoz byla poškozena v neděli během ruské raketové palby v Oděské oblasti. *Paresa*, plující pod vlajkou Svatého Kryštofa a Nevisu, byla zasažena raketou kvůli tvrzení, že veze munici na Ukrajinu, což ovšem Kyjev vyvrátil. Loď měla na palubě 6 000 tun kukuřice, uvedly včera ukrajinské úřady. Další dva útoky poškodily obchodní lodě minulý měsíc, včetně jednoho poblíž rumunského pobřeží, který si vysloužil ostré pokárání z Bukurešti.

Od července 2023, kdy se rozpadla Černomořská obilná iniciativa zprostředkovaná Organizací spojených národů, se Ukrajině podařilo vytvořit exportní koridor, v jehož rámci plavidla opouštějí přístavy Oděsa, Čornomorsk a Južnyj a vydávají se buď přes Dunaj, nebo podél pobřeží Bulharska a Rumunska na mezinárodní trhy. Před těmito nedávnými údery běžel ukrajinský vývoz obilí nejrychlejším tempem od začátku konfliktu s Ruskem. Až do 11. září letošního roku nedošlo v regionu k žádným útokům na obchodní lodě po celý rok, přičemž objemy podél tohoto exportního kanálu přesáhly objemy dřívější verze OSN.

Analýza makléře Braemar ukazuje, že při vývozu obilí z Černého moře došlo ke značnému posunu ve věkovém profilu, přičemž převažují starší plavidla. Podíl bulkerů ve věku 20+ let se letos zvýšil na více než třetinu z přibližně 15 % v roce 2020, přičemž většina malých handysize od 20 000 do 34 900 tun a starších panamaxů. Naopak bulkery mladší 10 let zaznamenaly propad svého podílu na trhu v tomto obchodu z téměř poloviny v roce 2020 na pouhých 10 % za posledních pět let.

Za zmínku stojí také obchod se suchým sypkým materiálem v regionu, který během prvního roku a půl totální invaze zmizel z mapy; naopak v roce 2024 ukrajinský vývoz železné rudy přepravované po moři, především na capsise, vykázal výrazné oživení. Ukrajinský vývoz v prvních devíti měsících roku činil přibližně 11,27 milionu tun, což již představuje téměř 424 % celkových objemů za rok 2023 a 315 % celkových objemů za rok 2022.

Zatímco Rusko bylo v posledních týdnech v Černém moři mnohem agresivnější, Ukrajina se nedrží zpátky a pokračuje ve svých vlastních námořních kampaních. V posledních dnech se Ukrajině podařilo zasáhnout ruskou minolovku umístěnou v exklávě Kalingrad a zároveň zapálit ropný sklad v krymské oblasti Feodosia. Terminál Feodosia, který se také stal terčem útoku v březnu tohoto roku, je největším na Krymu pro manipulaci s ropnými produkty, přičemž v Sevastopolu se nachází pouze jeden další terminál svého druhu.



## SSL Express 10-10-2024 POUČTE SE - nový předpis EK proti dovozu komodit pěstovaných díky odlesňování - výstup z PS pro celní náležitosti

Evropská Komise Nařízením (EU) [2023/1115](#) (tzv. EUDR) zavedla pravidla pro zboží dodávané na trh Unie, jakož i vývozu z Unie příslušných produktů uvedených v příloze I.

Obecně se jedná o komodity (bylo jimi krmeno nebo byly vyrobeny za použití) skotu, kakaa, kávy, palmy olejné, kaučuku, sóji a dřeva.

Toto nařízení vstoupilo v platnost 29.6.2023. Použitelnost Nařízení pro větší podniky byla stanovena od **30.12.2024**, pro mikropodniky od 30.6.2025.

Samotné pokyny k uplatnění daného nařízení EK zveřejnila ve svém [průvodci](#).

Povinnosti mimo jiné vývozců a dovozců uvedeného zboží (HS kód zboží jsou uvedeny v příloze I nařízení EUDR) je na zboží vystavit **prohlášení o náležitě péči**, toto uložit do systému vyvíjeného EK. Po zdárném uložení subjekt obdrží **číslo** Náležitě péče, které je pak nezbytné uvádět do celního prohlášení (dovozního i vývozního).

Bez tohoto čísla náležitě péče **nemůže být** zboží do navrhovaného celního režimů **propuštěno**.

Nicméně dne 2.10.2024 Evropská Komise zveřejnila [Návrh](#), kterým se **odkládá použitelnost** daného nařízení o 12 měsíců.

Pro větší podniky použitelnost bude stanovena od 30.12.2025, pro mikropodniky od 30.6.2026.



## SSL Express 10-10-2024 Emisní cíle EU v lodní dopravě se dostávají pod stále větší tlak

Deset německých rejdářů se obává, že nebudou schopni dosáhnout klimatických cílů EU. Vyplývá to z aktuální studie poradenské společnosti Pricewaterhouse Coopers (PwC) v oblasti lodní dopravy. Emise mají být do roku 2030 sníženy o více než 55 procent ve srovnání s rokem 1990. V současné době se však téměř 80 procent vedoucích pracovníků dopravních společností domnívá, že tohoto cíle nelze do roku 2030 dosáhnout. Skepse v lodním průmyslu navíc v posledních letech znatelně vzrostla. Ještě před třemi lety považovala třetina dotázaných emisní cíle za dosažitelné; v současné době pouze asi pětina manažerů přepravních společností věří, že mohou tyto cíle splnit.

Podíl lodních společností, které zavedly závazná opatření ke snížení emisí, vzrostl z 33 procent v roce 2021 na současných 75 procent. Kromě cíleného snižování emisí existují i další požadavky, jako je například zařazení lodní dopravy do systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) od začátku roku 2024. Většina německých rejdářů je přesvědčena o budoucnosti ekonomického rozvoje svých společností: tři čtvrtiny dotázaných očekávají, že globální objemy nákladu v příštích pěti letech vzrostou. Využití kapacity lodí je také stále vysoké: 86 procent lodních společností uvádí, že pracují na plnou kapacitu. Respondenti jsou také do značné míry optimističtí, pokud jde o vývoj sazeb za přepravu: téměř 80 procent očekává, že ceny za přepravu v příštích dvanácti měsících vzrostou nebo zůstanou na poměrně vysoké úrovni. Mnoho lodních společností chce využít pozitivní situace v oblasti výnosů a využití kapacit pro nákupy lodí a nové objednávky: 74 procent dotázaných společností plánuje v příštích dvanácti měsících objednat nové lodě nebo koupit použité lodě. Znovuzvolení Donalda Trumpa americkým prezidentem by bylo pro lodní dopravu dost špatné. To je názor většiny zástupců odvětví. 78 procent očekává spíše negativní důsledky možného Trumpova prezidentství, čtyři procenta spíše pozitivní. Vyplývá to z letošní studie auditorů společnosti PwC o přepravě, na které se podílelo 124 osob s rozhodovací pravomocí v oboru. Někteří vyjadřují obavy, že obchodní bariéry by se mohly zvýšit a objemy dopravy za Trumpa klesnout.



## SSL Express 10-10-2024 DB Cargo rozhodlo o restrukturalizaci: zruší 2 300 pracovních míst

Krizí zmítaná dceřiná společnost DB Cargo, dceřiná společnost DB pro železniční nákladní dopravu, se po měsících sporů s podnikovými radami a železničními a dopravními odbory (EVG) rozhodla pro koncepci restrukturalizace. To mimo jiné počítá se snížením počtu pracovních míst o 2 300, jak společnost oznámila. Kromě toho mají být založeny nové obchodní jednotky, aby bylo možné se lépe přizpůsobit potřebám zákazníků. Jedná se o segmenty oceli, automobilového průmyslu, chemie a surovin a také spotřebního zboží. "Každá obchodní jednotka bude fungovat jako samostatná firma,

bude mít svůj vlastní personál, vlastní lokomotivy, vlastní nákladní vozy," oznámila dále DB Cargo. A dále: "A bude mít plnou odpovědnost za kvalitu, přepravní výkon a finanční výsledek."

O původně plánovaném outsourcingu kombinované dopravy - například kontejnerové dopravy z námořních přístavů nebo terminálů - na dceřinou společnost skupiny se však již nemluví. Bylo řečeno, že kombinovaná doprava zůstane pod záštitou DB Cargo. Outsourcing byl jedním z hlavních sporných bodů mezi zaměstnavateli a podnikovými radami.

Tržní prostředí pro logistiku však zůstává složité, uvedl mluvčí společnosti. "Budeme na to reagovat a očekáváme další významné úpravy". Mohlo by tedy dojít ke ztrátě více pracovních míst, zejména v administrativě.

## SSL Express 10-10-2024 Územní plán vnitrozemské plavby implementovaný v podstatných částech

Od roku 2019 má Spolkové ministerstvo dopravy k dispozici hlavní plán pro vnitrozemskou plavbu. Pravidelně je zveřejňována zpráva o jejím stavu. Z nejnovějšího soupisu vyplývá, že značná část z 90 opatření přijatých před pěti lety již byla provedena. Podle poslední předběžné zprávy bylo nyní zcela dokončeno 69 projektů (63 z nich bylo realizováno federální vládou, 6 odvětvím vnitrozemské plavby). Pro srovnání, v listopadu 2023 jich bylo 54. Dalších 20 opatření (14/6) bylo zahájeno a jsou implementována. Pokrok je zde zjevně pomalejší, protože v listopadu 2023 bylo hlášeno pouze 23 jako zahájených nebo v procesu implementace. Existuje však také projekt, který dosud nebyl řešen.

Opatření ke zlepšení infrastruktury a digitalizace jsou nejpokročilejší. Příklad: digitální zkušební pole na vodní cestě (DTW). Podle zprávy byly dokončeny téměř všechny projekty z první etapy DTW.

Předpokládá se, že projekty DTW II budou dokončeny do konce roku 2025. Oba programy financování zaznamenaly zpoždění kvůli pandemii a potížím v dodavatelském řetězci. V současné době probíhá třetí výzva k čerpání finančních prostředků pro DTW III.

Rozšíření elektronických map vodních cest, které lze nalézt na Elwis, webových stránkách Německé federální správy vodních cest a lodní dopravy (WSV), bylo také provedeno. V souladu s potřebami odvětví vnitrozemských vodních cest jsou pro vybrané spolkové vodní cesty k dispozici elektronické plavební mapy pro vnitrozemské vodní cesty třídy III. Kromě toho existují elektronické mapy vodních cest pro federální vodní cesty třídy IV a vyšší. Stupeň automatizace ve vnitrozemské plavbě má zásadní význam z hlediska technického pokroku a zajištění budoucnosti. Tato definice je základem pro další práci Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR) v oblasti automatizace a má být používána stejně členskými státy EU. Definice úrovně automatizace byla aktualizována tak, aby nyní existovala edice 2022. Kromě toho byl vyvinut postup pro schválení pilotního projektu automatizované plavby na Rýně a byla vytvořena možnost odchýlit se od nařízení o rýnské plavební policii (RheinSchPV).

Existují však také otevřená staveniště, většinou čistě početná, ve skupinách pravidel vnitrozemské plavby a posilující se v soutěži mezi druhy dopravy. Například do konce letošního roku bude probíhat další vzdělávací ofenzíva pro spediční a logistické úředníky "Quinwalo Plus". Pro

konkurenceschopnost vnitrozemské lodní dopravy je také důležité, aby se při přezkušování stal relevantním způsob dopravy pro spediční a logistické obchodníky. Probíhají práce na změně vyhlášky o zkoušce. V současné době si stážista může při registraci ke závěrečné zkoušce vybrat ze dvou druhů dopravy relevantních pro zkoušku, aby se stal specialistou v oblasti spedice a logistiky: silniční, železniční, letecká doprava, vnitrozemská vodní doprava nebo námořní doprava. Podle zprávy je žádoucí nařízení ve prospěch vnitrozemské plavby. Spolkové ministerstvo dopravy zahájí dialog se spolkovými zeměmi s cílem podpořit zařazení vzdělávacího obsahu o vnitrozemské vodní dopravě jako druhu dopravy do učebních osnov úředníků v oblasti spedice a logistiky.

Opatření, které ještě nebylo zahájeno na začátku, je plánovanou zkušební prací v terénu s cílem rozšířit nařízení o hmotnosti 44 tun platné v kombinované dopravě na volně ložené zboží při přepravě před a po průchodu vnitrozemskými přístavy. Existuje pro to však objektivní důvod: protože vědecká analýza potenciálu posunu, na kterém je takový test založen, ještě neproběhla – podle zprávy ještě ani nebyla uvedena do provozu. To se má stát ještě letos. Takové šetření je zakotveno i v hlavním plánu železniční nákladní dopravy, pokud jde o dopady rozšíření nařízení o korporační dopravě na veškerou multimodální dopravu. To podle interního dokumentu Spolkového ministerstva dopravy "probíhá" a bude "spojeno" s vyšetřováním vodní cesty. Mimochodem: Hrubá analýza ukázala relativně nízký potenciál přechodu o 1,6 procenta čistě silniční dopravy na multimodální dopravu včetně vodní cesty, uvádí zpráva.



### **SSL Express 11-10-2024 44 % rekordních objednávek linkových rejdařů tvoří náhradní tonáž**

Dnešní kniha objednávek kontejnerových lodí je největší, jaká kdy byla, pokud jde o kapacitu teu. Analytici společnosti Alphaliner zjistili, kolik objednaných lodí je potřeba k obměně flotily, přičemž Maersk výrazně zaostává za svými konkurenty, pokud jde o omlazení své stárnoucí flotily. Deset největších námořních dopravců má v současné době objednáno 431 kontejnerových lodí s celkovou kapacitou více než 5,9 milionu teu, což spolu s rekordními objednávkami lodí na LNG vytlačilo majitele tankerů a suchého nákladu z loděnic po celé Asii.

"Další objednávky kontejnerových lodí v Číně... stále více zabírají kapacity loděnic," poznamenal makléř Gibson v nedávné zprávě. "V kombinaci s dalším posilováním poptávek na trhu kontejnerových lodí konkurují sloty dostupné pro novostavby tankerů s sloty pro kontejnery, což ovlivňuje náladu loděnic a schopnost udržovat své ceny a sebevědomě podporovat své forwardové dodávky." Uzavírání smluv o novostavbě v segmentu kontejnerových lodí již ke konci srpna překročilo celoroční součet za rok 2023 a v následujících týdnech byly rezervovány další statisíce slotů.

Globální flotila liniových plavidel dosáhla letos v červnu poprvé v historii 30 milionů teu. Zatímco globální kontejnerová flotila v nadcházejících letech výrazně poroste, údaje společnosti Alphaliner (viz graf níže) ukazují, že téměř polovina objednaných lodí mezi 10 velkými rejdaři bude ve skutečnosti tonáží na výměnu. Dnes 10 největších kontejnerových linek stále provozuje 683 plavidel ve věku 20 let a starších, což představuje kapacitu více než 2,6 milionu teu, ukazují data společnosti Alphaliner. Za předpokladu, že 25 let je běžná komerční životnost námořní nákladní lodi, tato čísla naznačují, že 10 největších provozovatelů by mohlo využít 44 % svých kombinovaných objednávek pouze k nahrazení nejstarších lodí v provozu, spíše než k růstu. Pouze jeden dopravce neobjednal dostatečný počet nových lodí, aby nahradil stárnoucí tonáž, uvádí Alphaliner, přičemž přiložený graf jasně ukazuje srovnatelnou nečinnost Maersku, pokud jde o objednávání. Společnost Alphaliner však poznamenala, že společnost Maersk se zavázala k programu obnovy flotily o kapacitě 800 000 TEU v příštích pěti letech, včetně 500 000 TEU pronajatých plavidel. Několik z těchto charterů ještě nebylo odhaleno, takže "nahá" čísla, jak je Alphaliner popisuje, jsou poněkud zkreslená v neprospěch Maersku.



### **SSL express 11-10-2024 Problém v námořní přepravě: klesající produktivita v přístavech snižuje využití kapacity**

Na první pohled mnohé nasvědčuje dramatickému nadměrnému využití kapacit v blízké budoucnosti. Flotila kontejnerových lodí vzroste jen v letošním roce přibližně o 10 procent. Tempo dodávek novostaveb se pravděpodobně v dohledné době nezpomalí, vzhledem k tomu, že

nevýřizené objednávky lodí odpovídají přibližně 25 procentům stávající flotily. Na druhou stranu kontejnerová doprava se podle nejnovějšího odhadu společnosti Clarksons zvyšuje pouze o 5 procent ročně, pokud jde o objem – s výjimkou dočasných dopadů obchvatu mysu Dobré naděje na poptávku po dodatečných tunomílech. Rozdíl na úkor loďstva nebo tratí se zdá být obrovský. Pokud však člověk věří současné analýze přepravní skupiny Peter Döhle, zdání klame. Podle zprávy je třeba zohlednit větších výpadků v nominálním zvýšení na straně kapacity, protože stále menší část z plavidel je efektivně využívána. Důvodem jsou problémy s produktivitou při manipulaci se stále většími loděmi. Za tímto účelem porovnali odborníci společnosti Döhle pohyby lodí v kontejnerovém sektoru s přihlédnutím k ponoru na základě údajů AIS (Automatic Identification System) z letošního roku a z roku 2019. Výzkum je prezentován v nejnovější zprávě skupiny "Maritime Overview". Podle zprávy se efektivní poptávka na základě TEU-mil k dnešnímu dni zvýšila pouze o 11 procent, a to včetně objížděk kvůli bezpečnostní krizi v Rudém moři. Kapacita flotily po celém světě naopak ve stejném období vzrostla o 26 procent a stále zůstala plně využita. Dokonce tak dobře, že se sazby za přepravu vyšplhaly na nejvyšší úroveň mimo období pandemie (2021/2022).

Skutečnost, že teoretický převis 15 procentních bodů mezi růstem flotily a dopravy prakticky neexistuje, vysvětluje společnost Döhle "pastí produktivity" v průběhu růstu velikosti lodí. Stále větší obří nákladní lodě tráví stále více času v přístavu než na moři, protože nakládka a vykládka, včetně překládky, je stále složitější. Kromě toho by mohly hrát roli i další faktory, ale situace v oblasti dat zatím není dostatečná pro jejich analýzu. S ohledem na výsledky studie je Peter Döhle přesvědčen, že v nadcházejících letech nedojde v kontejnerové dopravě k žádnému nadměrnému zásobování. Díky problémům s produktivitou je růst globálních dodávek o 3,6 procenta ročně již dostatečný pro další využití rozšiřujících se flotil v nadcházejících letech. Podle předpovědí relevantních analytických firem jsou šance na takový růst trhu dobré.

Zpět ke stávce přístavních dělníků v USA: Rejdař a jeho zákazníci ještě nejsou z důsledků třídní stávký zcela venku. Průmysl bude pravděpodobně potřebovat více než tři týdny, aby nahradil zpoždění při manipulaci s loděmi a kontejnery, ke kterým došlo, píše společnost Sea-Intelligence, která se zabývá průzkumem trhu. Kvůli zpoždění při návratu lodí do Evropy by se přepravci měli připravit na 14% pokles kapacity slotů v transatlantické dopravě ve 44. týdnu.



## **SSL Express 11-10-2024 POUČTE SE: Jak stále vládne 100 let stará námořní úmluva – Haagská pravidla z roku 1924**

Námořní doprava je jedním z nejstarších a nejdůležitějších druhů dopravy v globálním obchodu. Propojila země a kontinenty, což vedlo k vytvoření kulturních a ekonomických mostů mezi nimi. Příběh konosamentu, jehož historie sahá podle některých až k hliněným tabulkám u Sumerů, podle jiných do 15. století našeho letopočtu a do roku 1538, kdy byl podle některých akademických poznatků vydán první náložný list a stal se běžnou praxí v 17. století, nikdy neskončí. Právní spory v námořní dopravě jsou také poměrně časté. Mezi vlastníky nákladu a dopravci vyvstaly vážné problémy týkající se odpovědnosti a práv. Dopravci říkali: "Zaplatte svůj náklad, doručte mi zboží a já přepravím vaše zboží." Dopravce však nenese žádnou odpovědnost za případné poškození zboží, zpoždění nebo dokonce jeho nepřepravení z jakéhokoli důvodu. Vybírání plateb za přepravu se stalo prakticky jejich výhradním zájmem. Na obranu těchto situací začaly být do konosamentů přidávány doložky o neodpovědnosti, jako jsou ty níže.

Samozřejmě, že tato doložka o neodpovědnosti napsaná uprostřed konosamentu sama o sobě nebyla považována za dostatečnou. Před ním a po něm dopravce vyzýval Boží jméno a říkal "Amen", čímž pevně posiloval svou absenci odpovědnosti.

### **Námořní obchodní právo před Haagskými pravidly**

V 19. století a dříve, stejně jako je tomu i dnes, byla většina zboží přepravovaného po celém světě přepravována po moři. I dnes se 90 % zboží stále přepravuje po moři. S průmyslovou revolucí a doprovodnou zemědělskou revolucí se poptávka po námořní dopravě ohromně zvýšila. Nabídka a poptávka, stejně jako výroba a spotřeba, byly propojeny námořní dopravou. Situace, kdy dopravci nepřebírají žádnou odpovědnost nebo přebírají nejmenší odpovědnost za činnosti námořní dopravy, jak je popsáno výše, povzbudila dopravce, protože nedošlo k žádnému právnímu vývoji směřujícímu k opaku a náložní listy byly i nadále vybaveny ještě větším počtem doložek o neodpovědnosti. Nahoře se často přidávala fráze "Act of God". To jistě nemohlo a nemělo pokračovat. Právní nejistota způsobila v námořní dopravě vážný chaos a tento problém musel být vyřešen globální právní regulací. Před tímto nařízením existovalo mnoho vnitrostátních iniciativ. Harterův zákon, přijatý v roce 1893 po americké občanské válce, byl nejdůležitějším z nich. USA se vymanily z občanské války a jednou z prvních oblastí, která přitáhla pozornost, bylo osvobození dopravců v námořní dopravě. S Harterovým zákonem bylo do určité míry dosaženo spravedlnosti mezi vlastníkem nákladu a dopravcem.

### **Vznik Haagských pravidel (1924)**

Haagská pravidla byla přijata Organizací spojených národů v roce 1924 a vstoupila v platnost v roce 1931, ale diskuse o nich začaly dlouho předtím, dokonce ještě před první světovou válkou. Tato práce však byla nevyhnutelně přerušena první světovou válkou. Přední námořní národy, zejména Spojené království, převzaly v těchto snahách iniciativu. Zatímco při těchto diskusích byl samozřejmě brán v úvahu historický vývoj, hlavním inspiračním zdrojem byl Harterův zákon, který byl přijat ve Spojených státech v roce 1893. Po první světové válce byly tyto snahy obnoveny a v roce 1921 byla v rámci organizace Mezinárodní asociace pro právo (ILA) zavedena "Haagská pravidla", podobná "Antverpským pravidlům z Yorku", která měla být používána jako dobrovolná. Protože však uplatňování těchto pravidel nebylo pro smluvní strany povinné, dospělo se k závěru, že tato pravidla musí být ratifikována státy v Organizaci spojených národů jako mezinárodní úmluva. Před 100 lety, 25. srpna 1924, tak byla přijata závazná pravidla známá jako HAAGSKÁ PRAVIDLA, La HAYE ÚMLUVA nebo BRUSELSKÁ ÚMLUVA. Tato pravidla byla velmi potřebná, protože nebylo možné a spravedlivé vyřešit každý problém v námořní dopravě zahrnující cizí prvky, pouze s vnitrostátními zákony zemí. Zajištění spravedlivého určení odpovědnosti stran a řešení právních sporů v rámci mezinárodního práva a předpisů se stalo nevyhnutelným. Mezinárodní úmluvy, jako je tato, byly přijaty v Organizaci spojených národů, zejména v oblasti námořní dopravy. Tyto úmluvy se zabývají nejen odpovědností dopravců a přepravců, ale pokrývají také důležité otázky, jako je znečištění moří, pirátství a jaderná rizika. Samozřejmě, že v rámci těchto krásných snah musíme zmínit CMI (Comité Maritime International), který zahájil svou činnost v roce 1897, vyvinul mimořádné úsilí o rozvoj a podporu námořního obchodního práva a také vypracoval text HAAGSKÝCH PRAVIDEL z roku 1924. Od poloviny třicátých let 20. století se v nákladních listech začínají objevovat odkazy na Haagská pravidla.



Následně téměř ve všech dlouhých náložných listech začali dopravci odkazovat na tuto konvenci ve svých standardních tištěných ustanoveních. V roce stého výročí konání úmluvy se však ti, kteří se zabývají liniovou dopravou, musí odvolávat na jiné úmluvy a pozměňující protokoly, které jsme zde nezmínili. V dnešním světě, kde se o elektronických náložných listech diskutuje a částečně se zavádějí, se náložné listy již řadu let používají ojediněle, kdy společnosti určují přepravní podmínky pod dohledem svých vlastních poradců. Problém, který začal jako boj o práva a povinnosti mezi dopravci a vlastníky nákladu, se však vyvinul do nečekaných oblastí. Konosament se stal předmětem pravděpodobně milionů soudních sporů a sloužil jako prostředek k vyplacení nebo zabránění nesčetným náhradám. Boj o práva proti dopravci nepřinesl zcela uspokojivé výsledky pro odesílatele a zboží. Víme, že historicky i dnes má zákon tendenci chránit námořní dopravce, s cílem přiřadit jim co nejmenší množství odpovědnosti a velkoryse rozšířit rozsah vyšší moci v jejich prospěch. Vnímání nespravedlnosti vůči dopravci ze strany dopravce/odesílatele, spolu s někdy dvojnásobným metrem přístupu dopravce, nadále trápí zasílatele a odesílatele i dnes.

### Závěr

Na závěr z knihy Johna Richardsona citovat velmi krásnou větu: "*Doprava může být mezinárodní, ale zákon je národní.*" Dobré je též vzpomenout jiný citát z knihy Právo námořního obchodu I. od PROF. H.C DR. N. BÜLENT SÖZERA

### **"V OBCHODU EXISTUJÍ DVA FAKTORY: RIZIKO A ZISK."**

*V námořním obchodu dosahuje riziko maximální úrovně ve srovnání s mnoha jinými podniky a možná i se všemi ostatními oblastmi činnosti, často má kvalitu, kterou je obtížné předvídat, vypočítat nebo dokonce odhadnout. Nikdo neví, kdy k tomuto riziku dojde – kde, kdy a jak úder přijde. Naproti tomu zisk musí být realizován na určité úrovni, která ospravedlňuje riziko jak v kvalitě, tak v kvantitě, aby se lidstvo mohlo i nadále věnovat mořeplavbě.*



### **SSL Express 11-10-2024 Keňští exportéři květin urgují dodatečnou tonáž**

Keňští vývozci květin varovali, že úroveň sazeb a kapacity v letecké nákladní dopravě je pro zemědělce na "kritické" úrovni. V prvním říjnovém týdnu podle kapacitní databáze společnosti Rotary klesla kapacita letecké přepravy z Afriky do Evropy meziročně o 8 %, zatímco z Nairobi se kapacita snížila téměř o 12 %. A sazby prudce vzrostly. "Sazby pro letošní zimní sezónu, která začala minulý týden, se z Keni výrazně zvýšily," řekl Willum Van den Hoogen, výkonný ředitel společnosti Florius International. "Zaznamenali jsme 15% nárůst sazeb oproti předchozí zimní sezóně. Ve srovnání s Etiopií jsou nyní sazby z Keni do Beneluxu o 80 % vyšší. Vidíme, že strukturální a historická kapacita se snižuje kvůli příležitostem elektronického obchodování mezi východem a západem a alternativám moře-vzduch, což je poháněno krizí na Středním východě. Tato situace by se při současném tempu a kapacitě mohla stát kritickou, zejména během pomalejších tržních období a/nebo u těžších nebo objemných květů."

Dodal, že tlak na leteckou přepravu se zintenzivnil kvůli výzvám na Suezském průplavu. To také ovlivní další východoafrické zboží podléhající rychlé zkáze, které by mohlo být přepravováno chladírenskými loděmi, ale nyní se také uchylují k letecké dopravě. A pokud bude mít Keňa suchou a slunečnou zimu a jaro, bude po letecké dopravě ještě větší poptávka. V loňské sezóně ovlivnilo produkci květin špatné počasí. Ale zatímco data ukazují nižší kapacitu, většina leteckých společností na trase trvala na tom, že lety neomezily. Lufthansa Cargo sdělila (*The Loadstar*), že ve skutečnosti zvýšila služby do Keni, a to prostřednictvím své letecké linky Brussels Airlines do Nairobi, kromě osobního letu Lufthansy. Přiznala však, že zvýšila frekvenci nákladních letadel do jiných destinací, do Indie a Číny, aby získala větší podíl na trhu elektronického obchodování, především se svým novým Boeingem 777F. Mluvčí dodal: "V budoucnu budou mít některé z našich nákladních letadel méně mezipřistání, což našim zákazníkům umožní těžit z přímého spojení a přepravy jejich nákladu v rámci naší globální sítě."

Qatar Airways Cargo sdělily, že ani ony nesnížily kapacitu se třemi nákladními letadly týdně do Keni, ale poznamenaly, že nyní létají přes Dauhá spíše než přímo do Lutychu, což je méně populární trasa pro odesílatele zboží podléhajícího zkáze, kteří dávají přednost přímým letům.

A předseda Network Aviation Group Andy Leslie na sociálních sítích poznamenal, že provozuje šest letů týdně z Nairobi do Lutychu s Boeingem 747F a "bude se snažit provozovat sedmou frekvenci, pokud to bude možné". Dodal: "Nikdy jsme nebyli "přáteli za pěkného počasí" keňského zahradnického průmyslu a vždy jsme mu dávali naši nejvyšší prioritu a činili jsme tak téměř 40 let. Ani pokoušení vydělávat velké peníze během Covidu a ani nyní by nás nikdy neodradilo od naší maximální podpory keňských zemědělců a vývozců."

Magma mezitím přiznala, že v září snížila počet svých letů na trase Nairobi–Lutych ze čtyř na tři týdně kvůli "dočasnému snížení naší flotily", obchodní ředitel James Gilliard však vysvětlil:

"Společnost Magma Aviation si vysoce váží a zůstává plně odhodlána plnit požadavky na keňský a africký trh, a jakmile rozšíříme naši flotilu, přezkoumáme umístění čtvrtého letu zpět do Keni." V souladu s dopravci řekl, že až budou k dispozici ad hoc služby, budou nasazeny do Asie na hlavní sezónu. "Existuje několik žádostí o dlouhodobější letecké kontrakty z Asie, takže se zdá, že poptávka bude pokračovat, ale náš závazek je vůči našim dlouhodobým partnerům, z nichž Afrika je klíčovou součástí naší sítě."

Poptávka po drahé letecké dopravě však bude v konečném důsledku záviset na produkci květin. V příštím roce nastanou chvíle, kdy trh bude moci zaplatit o něco vyšší prémii za špičkovou produkci, a jindy bude chytřejší kompostovat přebytečnou produkci a vyhodit květiny na farmě. Okamžité ceny květin na holandských květinových aukcích budou převážně určovat, zda je stále možné vyvážet nebo ne.

