

SSL EXPRES

20.01.-24.01.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 20-01-2024 Města v Unii dosahují svých cílů pomocí ekologických zón jen částečně

Silniční doprava je jedním z největších zdrojů znečištění ovzduší a hluku ve velkých městech EU, uvádí zpráva Evropského účetního dvora předložená minulý týden. V zájmu snížení zátěže by se proto městské správy měly zaměřit zejména na řízení dopravy. Účetní dvůr ve své zprávě, která se zabývala především situací v Aténách, Barceloně a Krakově, došel k závěru, že města se potýkají s problémy s nalezením účinných prostředků k nápravě znečištění ovzduší a hluku. Částečně je to proto, že znečišťující látky, jako je ozón, jemný prach a oxidy dusíku (NOx), se do metropolitních oblastí dostávají zvenčí a pro města a regiony je obtížné dostatečně koordinovat své environmentální politiky, aby snížily celkové znečištění. Městské ekologické zóny, ve kterých platí omezení jízdy, jsou obecně klasifikovány Účetním dvorem a Komisí EU jako účinný prostředek ke snížení hluku a znečištění ovzduší. Podle Účetního dvora bylo v květnu 2024 v EU 873 měst s aktivními ekologickými zónami a očekává se, že dalších 25 měst v EU bude následovat v roce 2025. Účinnost má však své meze.

Auditoři uvádějí několik příkladů: Ekologické zóny jsou téměř vždy kontroverzní, protože zahrnují omezení pro společnosti a soukromé osoby a někdy vyžadují nákup nových vozidel. Podle zprávy soud v Krakově zastavil zavedení plánované ekologické zóny v roce 2024 kvůli nedostatečnému plánování. Barcelona musela svou nízkoemisní zónu, která byla zavedena na začátku roku 2020, v roce 2022 na základě rozhodnutí soudu zrušit a později ji znovu zřídit, s určitými výjimkami pro ekonomicky méně produktivní skupiny obyvatel. V Aténách je konečně povolen vjezd do města v určitých dnech vozidlům, která nesplňují požadované ekologické normy. Tato regulace, která se ovládá pouze ručně, podle auditorů snižuje účinnost ekologické zóny.

Podle zprávy v Barceloně jsou přínosy nízkoemisní zóny obecně hodnoceny jako pozitivní. Před lety tam vedení města začalo zřizovat „superbloky“ nebo „zelené osy“ tím, že omezilo provoz na ulicích a dávalo přednost chodcům a cyklistům před auty. V některých z těchto míst výrazně kleslo znečištění ovzduší a hluk. Podle Účetního dvora jsou však výsledky smíšené. V některých případech jsou účinky malé a někdy se znečištění pouze posunulo a kvalita ovzduší a hladina hluku se zhoršily v sousedních ulicích. Kromě toho se v některých zónách se zklidněním dopravy otevřelo mnoho nových obchodů, barů a restaurací, což vedlo k většímu hluku, zejména v noci. Účetní dvůr zdůrazňuje, že státy EU, regionální a místní orgány se již léta potýkají se splněním limitních hodnot látek znečišťujících ovzduší. Některá řízení pro porušení právních předpisů EU v důsledku toho probíhají již více než deset let, aniž by bylo dosaženo cílů. Atény, Barcelona a Krakov splnily požadavky teprve nedávno, ale pokud by nedávno přijaté přísnější limity vstoupily v platnost, musely by pro čistotu vzduchu udělat ještě více. „Osobně si myslím, že potřebujeme větší flexibilitu v pokynech,“ řekl Klaus-Heiner Lehne, člen Evropského účetního dvora odpovědný za zprávu. Konkrétní limitní hodnoty by neměly být tak přísné, ale politici musí podporovat kroky, které „jdou správným směrem“ a snižují znečištění ovzduší. EU na roky 2021 až 2027 naplánovala financování v celkové výši 185,5 miliardy eur.

Neexistují žádné závazné limity EU pro hlukovou zátěž; regulovány jsou pouze některé zdroje hluku, například některé stroje. Účetní dvůr se proto domnívá, že je stěžejí možné vyhodnotit

situaci a politiku ochrany proti hluku ve městech EU. Doporučuje, aby Evropská komise do roku 2029 prozkoumala, zda chce stanovit celoevropské cíle snížení hluku a limitní hodnoty hluku a sladit prahové hodnoty pro podávání zpráv co nejbližší hodnotám doporučeným Světovou zdravotnickou organizací. To by mohlo být pobídkou pro členské státy, aby tomuto problému věnovaly větší pozornost. Hluk a látky znečišťující ovzduší jsou ve zprávě označeny za hlavní hrozbu pro zdraví občanů EU.

SSL Express 20-01-2025 Odvětví letecké nákladní dopravy je ohroženo tím, jak provoz elektronického obchodu ztratil dynamiku

Neočekávaný pokles provozu v oblasti elektronického obchodu odhalil závislost trhu letecké nákladní dopravy na této jediné vertikále. Speditéři řekli (časopisu The Loadstar), že od pandemie byl sektor "zaměřen na elektronický obchod, přičemž objemy ostatních přepravců již dlouho masivně klesají; takže když elektronický obchod klesne, má to obrovský dopad". Jeden z nich uvedl, že "objemy elektronického obchodu od začátku roku spadly z útesu" poté, co dříve podporovaly sazby z Číny.

To vedlo k tomu, že sazby od minulého měsíce prudce klesly asi o 40 % a v průměru se uvádí 2,50 USD za kg, zatímco v prosinci byly nabízeny sazby ve výši 5 USD. Oproti očekávání došlo k masivnímu snížení aktivity - není zdaleka tak rušno, jak se očekávalo. Jiní však naznačují, že maloobchodníci mají nyní z velké části plné zásoby, i když stále prý trvá předzásobení do USA před inaugurací Donalda Trumpa do funkce prezidenta a jeho hrozbou cel.

V oblasti obchodu mezi Čínou a Evropou evropští dopravci čelí tlaku ze strany nových čínských účastníků obchodu, kteří snižují sazby na Dálném východě, aby získali objemy. Je to stejný příběh jako v loňském roce, kdy letecké společnosti létaly naplno na trasách do Evropy, ale trpěly nedostatkem na zpátečních trasách, což vedlo k tomu, že se sazby v letních měsících držely.

SSL Express 21-01-2025 Antverpy-Bruggy a Rotterdam chtějí těsněji spolupracovat

Z hlediska každodenního podnikání jsou přístavy Rotterdam a Antverpy-Bruggy hlavními konkurenty v soutěži o náklad a podíl na trhu. Nyní, krátce před zveřejněním "Kompasu pro konkurenceschopnost", spojili šéfové obou vlád své síly a požadovali od Evropské komise rozsáhlé investice do konkurenceschopnosti odvětví v Evropě. Brusel by měl posílit mezinárodní hodnotové toky a průmyslový klastr namísto konkrétních sektorů nebo regionů. Uvedli to Boudewijn Siemeons, generální ředitel rotterdamského přístavu, a jeho protějšek z Antverp-Brugg Jacques Vandermeiren na setkání s komisařem EU pro klima, čistou nulu a čistý růst Wopke Hoekstrou v Bruselu začátkem tohoto týdne. Jsou přesvědčeni, že centra hrají důležitou roli při provádění Zelené průmyslové dohody Evropské komise, a chtějí za tímto účelem úžeji spolupracovat. "Systémový přístup k přístavním klastrům pomáhá dosahovat evropských cílů. Přístavy Antverpy-Bruggy a Rotterdam jsou jedinečnými místy, kde se setkává multimodální logistika, energetika a průmysl. Přejít k udržitelnému hospodářství vyžaduje přeshraniční spolupráci a realismus. Jako přístavy chceme spolupracovat, abychom pomohli ukotvit evropský průmysl pro budoucnost," říká Vandermeiren.

Obě správní orgány společně zadaly univerzitě Vrije v Bruselu a Erasmově univerzitě v Rotterdamu studii o postavení a hodnotě společných přístavních systémů. Jedno ze zjištění: Kromě pozitivních účinků hospodářské soutěže by větší spolupráce mezi lokalitami znamenala výhody pro evropský průmysl při přechodu na čistou nulu. Spolupráce zvyšuje efektivitu a

efektivitu provozních procesů, investic a inovací. Jejich kombinovaná velikost, překrývající se sítě a spojení by učinily "jejich celek větším než součet jejich částí".

Přístavy a studie se zaměřují zejména na klastr ARRRRA (oblast Antverpy-Rotterdam-Rýn-Porúří), který představoval přibližně 40 procent petrochemické produkce v Evropě. Podle autorů je tento region i společnost pod obrovským mezinárodním konkurenčním tlakem a výzvou snížit emise na čistou nulu. Průmysl a přístavy zároveň hrají klíčovou úlohu při dosahování cílů EU v oblasti klimatu. Autoři studie proto vidí ve třech přístavních lokalitách vysokou ekonomickou, ale i sociální a strategickou hodnotu. Studie tvrdí, že tento význam center pro Evropu musí být brán v úvahu při rozhodování o přidělování finančních prostředků. Přes veškerou konkurenci by přístavní orgány jistě rády získaly další peníze na přestavbu a rozšíření své infrastruktury.



SSL Express 21-01-2025 Renovace tratě Hamburk–Berlín: Nákladní železnice jsou stále v nejistotě

Dne 1. srpna má být zahájena generální rekonstrukce trati mezi Hamburkem a Berlínem. Jedná se o speciální koridor, protože se svými 278 kilometry je nejdelším ze 41 úseků, které chce DB rekonstruovat. Podle DB jezdí po kolejích mezi dvěma největšími německými městy každý den přibližně 230 regionálních, dálkových a nákladních vlaků.

Dobře půl roku dopředu však ti, kteří se podílejí na nákladní dopravě, stále nevědí, jak by měla koncepce odklonu vypadat. Trasa je součástí nákladní trasy mezi námořním přístavem Hamburk a vnitrozemím do České republiky/jihovýchodní Evropy. Na druhou stranu bylo prezentováno, jak DB na výluku reaguje v dálkové a lokální osobní dopravě. Dálkové vlaky mají být mimo jiné vedeny přes Uelzen a Stendal. Jediné dodatečné prohlášení k nákladní dopravě: "Nákladní vlaky budou v některých případech odkloněny ve větší míře." Zmínka je o Hannoveru.

Společnosti, které se nacházejí na trase Hamburk – Berlín a jejichž zboží je expedováno nebo dodáváno po železnici, budou i nadále zásobovány vlakem. Za tímto účelem existuje provozní koncepce železničních vleček, ve které se jízdy v noci uskutečňují podle zvláštního provozního postupu. DB Netz chce udržovat "úzkou spolupráci mezi železničními společnostmi pro společný provoz spojení". Například do závodů Bosch Home Appliances v Nauenu a Rigips (výrobce sádrokartonu a sádrokartonu) v Brieselangu se dostanete jednou za noc přes Falkenhagen. Střídavě je zde jednou týdně jedna obsluha každý večer a pak týden žádná obsluha. Kromě toho má být část dopravy přemístěna do nákladní vesnice Wustermark a do železničního a logistického centra Wustermark.

Peter Westenberger, výkonný ředitel sdružení "Die Güterbahnen", si stěžuje: "Dosud neexistuje žádná koordinovaná koncepce odklonu a neměla by být oznamována postupně." "Hořce potřebná diskuse" s nákladními železničními společnostmi by se měla uskutečnit až 22. ledna. Obává se, že nákladní železnice budou muset jet objížďkou dlouhou až 200 kilometrů a že vlaky na těchto trasách by mohly narazit i na staveniště, bezobslužná stavědla a nefunkční zařízení. "Pak musí DB provést zlepšení a poskytnout finanční kompenzaci," požadoval Westenberger. V opačném případě by byla masivně ohrožena konkurenceschopnost nákladních železnic. Také se ptal, proč by se uzavření trati mělo protáhnout na devět měsíců, když byl rozsah renovace snížen z nákladových důvodů.

Během devítiměsíční stavební fáze chce DB mimo jiné obnovit více než 180 kilometrů kolejí a přibližně 200 míst. Má být vytvořeno šest dalších předávacích bodů, které zajistí větší stabilitu a flexibilitu v provozu. Mají umožnit například rychlejším vlakům osobní dopravy předjíždět pomalejší nákladní vlaky.

P.S. Shift2Rail? Odkládá se...

SSL Express 21-01-2025 Emirates Skycargo rozšiřuje kapacitu

Emirates Skycargo masivně zvyšuje svou nákladní kapacitu v souvislosti s výrazným nárůstem poptávky. Podle dopravce bude flotila rozšířena o dvě nově pronajatá nákladní letadla B747; v důsledku toho vzroste takzvaná nákladní kapacita Maindeck o 15 procent.

V letecké nákladní dopravě se kapacita hlavní paluby vztahuje k nákladovému prostoru na hlavní palubě nákladního letadla. Tento termín je v protikladu k termínu bellyhold capacity, který popisuje nákladový prostor na spodní palubě (belly) osobního nebo nákladního letadla. Hlavní paluba je největší a centrálně umístěná plocha nákladního letadla, obvykle na stejné úrovni jako nástup do nákladních kontejnerů a palet.

Poptávka po kapacitě letecké přepravy zůstává silná v důsledku pokračujícího boomu elektronického obchodování. Podle IATA rostl výkon provozu 16 po sobě jdoucích měsíců, podle posledních dostupných údajů za listopad 2024. V listopadu se výkon dopravy zvýšil o 8,2 procenta ve srovnání se stejným měsícem loňského roku.

Podíl nákladu na e-commerce se přitom stále více zvyšuje a výrazně překračuje předpoklady z loňského roku. Podle nedávné studie skupiny Trade and Transport Group (TaTG) je tento podíl v současné době 35 procent. To znamená, že tonáž e-commerce v nákladových prostorech letadel výrazně převyšuje předpoklady společnosti McKinsey z loňského roku.

Poradenská společnost v oblasti řízení také počítala s tím, že podíl 25 procent bude dosaženo až pro rok 2027. Podle společnosti TaTG se bude rozvoj nákladní dopravy v e-commerce v nadcházejících letech dále rychle rozvíjet s ročním tempem růstu mezi 2,8 a 5,5 procenty.

Aktivní provozní flotila Emirates se v současné době skládá z deseti letadel Boeing 777F a šesti pronajatých letadel Boeing 747. Kromě toho si letecká společnost objednala 13 letadel Boeing 777F, které by měly být dodány v letech 2025 až 2026.

SSL Express 21-01-2025 Polské přístavy dosáhly rekordních výsledků

Polské přístavy Gdaňsk, Gdyně a Štětín-Świnoujście dosáhly v loňském roce dosud nejlepších finančních a provozních výsledků. Informuje o tom státní ministerstvo infrastruktury. Průchodnost kontejnerů ve všech přístavech činila v roce 2024 dobrých 3,2 milionu TEU. To je o 9 procent více než v předchozím roce a rekordní číslo. Úřad sice nezveřejnil údaje o jednotlivých přístavech ale terminál Baltic Hub v Gdaňsku má podle samotné provozní společnosti největší podíl na propustnosti. Bylo zde odbaveno 2,2 milionu kontejnerových jednotek; to je také nárůst o přibližně 9 procent. Podle ministerstva se finanční výsledky největších státních přístavních správ v loňském roce zlepšily přibližně o 26 procent. Čistý zisk činil 551,7 milionu zlotých (129 milionů eur).

Pro letošní rok bylo z polského rozpočtu vyčleněno více než 2 miliardy zlotých (467 milionů eur) na investice do námořní infrastruktury. Jedním z nejdůležitějších projektů je podle ministerstva výstavba hlubokovodního kontejnerového terminálu ve Svinoústi, jehož realizace je v přípravné fázi. Podle aktuálního plánu má být projekt dokončen v roce 2028. Z veřejných prostředků jsou financovány také jednotlivé projekty expanze v gdaňském přístavu, jako je výstavba nových sýpek. Podle úřadu je rozšíření železniční infrastruktury pro výstavbu a dodávku první polské jaderné elektrárny považováno za strategický projekt. Ta má být postavena do poloviny příštího desetiletí ve vesnici Choczewo, která se nachází asi 50 kilometrů severozápadně od přístavů Gdaňsk a Gdyně.

Kromě veřejných peněz mají v příštích několika letech do uzlů Baltského moře proudit také obrovské soukromé investice. V Gdaňsku i Gdyni v současné době operátoři masivně rozšiřují kapacitu manipulace s kontejnery.

SSL Express 21-01-2025 Hútíové zachovávají izraelský zákaz, ale umožní průjezd všem ostatním lodím

Jakmile v neděli vstoupila v platnost první fáze příměří mezi Izraelem a Hamásem, jemenští Hútíové poskytli aktuální informace o své strategii v Rudém moři. Hútíové včera uvedli, že dokud bude platit příměří, mohou mezinárodní obchodní lodě proplouvat Rudým mořem. Nicméně tonáž vlastněná Izraelem a plující pod izraelskou vlajkou zůstane i nadále cílem, uvedli Hútíové a dodali, že pokračující útoky britských a amerických vojenských sil na Jemen by se mohly stát terčem útoků i na lodi z těchto zemí.

Na podporu Hamásu zahájili jemenští Hútíové kampaň proti obchodním lodím proplouvajícím Rudým mořem a Adenským zálivem, která se od listopadu 2023 zaměřila na více než 100 lodí, což vedlo k zásadnímu přesměrování většiny lodí směřujících mezi Asií a Evropou. Hútíové opakovaně prohlásili, že jejich kampaň bude pokračovat, dokud izraelské síly neopustí Gazu. Velcí majitelé lodí, zejména kontejnerových linek, zůstávají proto v otázce návratu do Rudého moře opatrní. "V této fázi se neočekávají žádné okamžité změny trasy, protože provozovatelé linkové dopravy pravděpodobně plně vyhodnotí obavy týkající se bezpečnosti a rizik. Předpokládá se, že ostatní segmenty lodní dopravy mohou převzít iniciativu při řešení těchto otázek dříve, než se na trhu linkové dopravy objeví nějaká významná opatření," naznačuje analýza, kterou dnes zveřejnila makléřská společnost Braemar. "Pojistné za válečné riziko pro lodě operující v Rudém moři prudce vzrostlo v důsledku zvýšených rizik. Pojišťovněm bude nějakou dobu trvat, než toto pojistné přehodnotí a sníží, a to i po uzavření příměří. Znovuotevření Rudého moře bude pravděpodobně postupné a bude se vyvíjet spíše měsíce než týdny," upozorňuje Braemar.

SSL Express 21-01-2025 Zpráva EU: Ke snížení emisí z letecké dopravy jsou zapotřebí další kroky

Pokud se v letecké dopravě EU budou používat udržitelnější paliva a technologie s nižší spotřebou paliva alepší se uspořádání letového provozu, může být emisní zátěž v roce 2050 o dvě třetiny nižší než v případě beze změny. Mezeru ke klimatické neutralitě by mohly zaplnit iniciativy na ochranu klimatu "mimo odvětví", uvádí se ve zprávě European Aviation Environmental Report 2025 představené v úterý. Zprávu každé tři roky připravují Evropská komise, Agentura EU pro životní prostředí, Agentura EU pro bezpečnost letectví (EASA) a Eurocontrol.

Vzhledem k tomu, že počet vzletů z letišť v EU a zemích Evropského sdružení volného obchodu (ESVO) se bude zvyšovat, je nutné vyvinout další úsilí v oblasti ochrany klimatu. V základním scénáři zpráva o životním prostředí předpovídá pro rok 2050 přibližně 11,8 milionu letů. V roce 2022 byla tato prognóza stále 15 milionů letů. Je nezbytné, ale také "proveditelné" prostřednictvím udržitelnějších technologií, oddělit růst letecké dopravy od vývoje emisí. V tomto odvětví i mimo něj by ke snížení emisí mohly přispět tržní kontrolní nástroje, jako je systém EU pro obchodování s emisemi nebo systém Corsia Mezinárodní organizace pro letectví (ICAO). Podle autorů je zapotřebí dalšího výzkumu toho, jak emise jiných látek než oxid uhličitý (CO₂) ovlivňují změnu klimatu. Celkový dopad letecké dopravy na klima vyplývá z emisí CO₂ a jiných emisí, které zahrnují například oxidy dusíku (NO_x), oxidy síry (SO_x), vodní páru a cirry vzniklé z kondenzačních stop. Podle zprávy lze mezi lety 1940 a 2018 více než polovinu čistého oteplovacího efektu letectví připsat emisím jiným než CO₂. "Míra nejistoty" účinků těchto emisí na klima je však osmkrát vyšší než u CO₂, a proto jsou zapotřebí další studie, například o vyvolané změně oblačnosti. Od 1. ledna slouží EU ke shromažďování údajů o emisích jiných než CO₂ z letadel.

Zpráva se zabývá také hlukem a látkami znečišťujícími ovzduší způsobenými leteckou dopravou. "Udržitelnost letectví zůstává určující výzvou 21. století a je klíčem k tomu, aby toto odvětví mohlo růst a zajistilo životně důležité propojení pro občany EU," uvedl komisař EU pro dopravu Apostolos Tzitzikostas ke zprávě o životním prostředí.

SSL Express 22-01-2025 Maersk a Hapag-Lloyd zamíchají zastávkami v přístavech na transatlantických linkách

Vzhledem k tomu, že do zahájení spolupráce Gemini zbývá méně než čtrnáct dní, je zřejmé, že partneři Maersk Line a Hapag-Lloyd již jen dolaďují své mírně odlišné transatlantické sítě. Společnost Maersk včera oznámila spuštění nové linky TA5 v polovině února, kterou popsala jako "jednosměrnou službu mimo spolupráci Gemini, která spojuje Velkou Británii a severní Evropu přímo s Filadelfií". Služba bude mít rotaci přístavů London Gateway-Hamburg-Rotterdam-Antwerp-Philadelphia a má být spuštěna 19. února příjezdem 2 500 TEU *Puerto Limon Express* na London Gateway. Plánovaná linka TA3/AL1 (Maersk/Hapag-Lloyd) společnosti Gemini Cooperation zároveň zruší plánovanou linku do Filadelfie a nahradí ji linkou do Norfolk. *Puerto Limon Express* je v současné době pronajatý společností Hapag-Lloyd, která také představila změny ve své samostatné transatlanticko-karibské expresní službě (CES), které se shodují se spuštěním linky TA5 společnosti Maersk. Revidovaný CES zejména upustí od své linky do Norfolk. Uspěch Filadelfie s novou rotací London Gateway-Hamburg-Rotterdam-Antwerp-Saint John-Philadelphia-Port Everglades-Santa Marta-Puerto Limon-Caucedo-Antwerp. Podle databáze linek eeSea má současná služba CES nasazeno sedm lodí s průměrnou kapacitou 2 500 TEU a přepracovaná rotace přístavů znamená, že byla zrušena i zastávka v Kingstonu. Hapag-Lloyd uvedl, že zákazníci, kteří potřebují přepravovat zásilky do jamajského uzlu, budou muset překládat v kolumbijském přístavu Cartagena, který je obsluhován linkou německého dopravce SWX pro Evropu a Jižní Ameriku, kterou provozuje ve spolupráci s CMA CGM a Cosco a na které Maersk a OOCL působí. První plavbou transatlantické linky TA5/AL1 Gemini bude 18. února vyplutí lodi *Santa Ines* o kapacitě 8 200 TEU ze Southamptonu, kterou vlastní společnost Maersk.

SSL Express 22-01-2025 Trumpovy rozsáhlé změny se přelévají přes námořní dopravu

Mezi rozsáhlými změnami, které přinesla nová administrativa Donalda Trumpa, byl oznámen nový předseda regulátora, Federální námořní komise (FMC), zatímco velitelka pobřežní stráže admirálka Linda Faganová byla odvolána a její zástupkyně byla jmenována do podřadné funkce. V roce 2022 se Faganová stala první ženou v čele složky americké armády. Bývalý lodní makléř Lou Sola, který je komisařem FMC od roku 2019, přebírá od Daniela Maffeie funkci předsedy regulátora lodní dopravy.

"Existuje mnoho způsobů, jak komise přispívá ke konkurenceschopnosti amerických podniků, přístupu amerických lodí a společností na zahraniční trhy a k hospodářskému růstu národa. Budeme pokračovat v této důležité práci a zároveň hledat další případy, kdy použití pravomocí komise pomůže americkým společnostem a spotřebitelům," řekl Sola.

Trump se v pondělí vrátil do Bílého domu na poslední čtyřleté funkční období a neztrácel čas podepsáním řady exekutivních příkazů. Získání kontroly nad Panamským průplavem, přejmenování Mexického zálivu a odstoupení od Pařížské dohody byly tři z hlavních cílů v prvních hodinách po inauguraci Donalda Trumpa jako 47. prezidenta Spojených států, přičemž také nařídil ministerstvu financí, aby zmrazilo nové pronájmy větrných elektráren na moři na vnějším

kontinentálním šelfu země. Včera pak řekl novinářům, že zvažuje uvalení 10% cla na dovoz čínského zboží již v únoru.

↔ **SSL Express 22-01-2025 Přístav Hamburk získal nové logistické prostory v Altenwerderu**

V blízkosti kontejnerového terminálu Altenwerder a přilehlého průmyslového parku vzniká další prostor pro využití v přístavu. To potvrdil (DVZ) hospodářský úřad města. Jedná se o cca 24 hektarů užitné plochy, na které může být vybudováno cca 10 hektarů halových ploch pro logistiku a skladování. Očekává se, že budou k dispozici od roku 2026. Za tímto účelem bude v průběhu roku vydán odpovídající základ vyhlášky. Následovat bude veřejná soutěž na území. Konkrétně se jedná o oblasti Bullerrinne a Kirchtal severně a západně od stávajících obchodních oblastí a památkově chráněného bývalého vesnického kostela Altenwerder.

Řeka Vollhöfner Weiden, která byla původně určena pro rozšíření přístavu – asi o 1,5 kilometru západněji – má být uvolněna z přístavní oblasti a vyhlášena přírodní rezervací. O tomto procesu má rozhodnout vláda spolkové země Hamburk v únoru tohoto roku. Vládní strany SPD a Zelení tak chtějí dodržet jeden ze slibů z koaliční smlouvy z roku 2020 těsně před koncem volebního období. Tomu předcházela dlouholetý spor o Vollhöfnerský les, včetně záboru oblasti, aby se zabránilo jeho tehdy plánovanému odlesňování.

P.S. A teď už jen zbývá ta česká výměna a Hamburk bude kompletní

? **SSL Express 22-01-2025 Výhody a nevýhody: Má vodík na cestách smysl?**

Vodík má jako zdroj energie na silnici smysl už jen proto, že neexistuje žádná rozumná alternativa ke spoléhání se na elektromobilitu v silniční nákladní dopravě. Koneckonců, mezi výrobou a spotřebou energie neexistuje žádný kratší řetězec. Slunce a vítr vyrábějí čistou, levnou elektřinu, kterou lze téměř přímo využít pro pohon osobních a nákladních automobilů. Je tu jen jedna velká výzva: k tomuto ideálnímu scénáři máme ještě daleko. Teprve nedávno se ukázalo, jak velký problém je, že zelenou elektřinu zatím nelze dobře skladovat. Pokud fotovoltaické systémy a větrné turbíny nevyrábějí dostatek energie (klíčové slovo: temná stagnace), potřebujeme alternativy. Německá elektrická síť není vybavena ani pro přenos elektřiny ve velkém měřítku z větrných farem na moři na jihu, ani regionální sítě vysokého napětí neumožňují jednoduchý celostátní rozvoj soukromé nabíjecí infrastruktury pro těžká nákladní vozidla.

Nejlehčí chemický prvek lze výborně skladovat, dokáže zachytit sluneční a větrnou energii, když se vyrábí v hojném množství. Kromě toho se vozidla s palivovými články nyní osvědčila v mnoha oblastech použití. Dojezd až 400 kilometrů, což by bylo s ohledem na zákonné doby odpočinku dostačující, je spolehlivě možný a plné natankování trvá v průměru necelých 15 minut, což je třikrát rychleji než u elektrického nákladního vozidla.

Vodík je ideálním dlouhodobým systémem pro skladování elektřiny, a proto je velmi dobrým doplňkem k rozsáhlým bateriovým systémům, které jsou v současné době stále ve vývoji. Odborníci odhadují, že větrná a solární energie bude muset být rozšířena na přibližně 130 procent poptávky po elektřině, protože vždy dochází k výkyvům způsobeným počasím (viz výše). Při maximálním zatížení však dochází k nadprodukcí, což dnes často znamená, že větrné turbíny musí být odpojeny od sítě. V budoucnu lze tuto přebytečnou energii přeměnit přímo na vodík a využít. Není to o buď-anebo, ale o technologickém mixu, který dává z dlouhodobého hlediska největší smysl.

A konečně nesmíme zapomínat na další aspekt: bezpečnost. Zaměření na jeden zdroj energie s sebou nese rizika jak pro ekonomický systém, tak pro jednotlivou společnost. Bohužel nelze

vyloučit útok na infrastrukturu v příštích několika letech. Vývoj duplicitních struktur je samozřejmě složitý a ne pro každého podnikatele proveditelný. Stejně jako u mnoha jiných úkolů je třeba usilovat o dialog s ostatními aktéry v dodavatelském řetězci. Musí existovat spolupráce s poskytovateli služeb, zákazníky nebo konkurenty. Společně čelit výzvám transformace, distribuovat rizika a neomezovat se pouze na jednu technologii – to je úspěšný model budoucnosti.

SSL Express 22-01-2025 EU nadále dodržuje švýcarská pravidla pro silniční nákladní dopravu

Nákladní automobily s celkovou hmotností vyšší než 40 tun nejsou ve Švýcarsku povoleny a mezinárodní dopravní společnosti nesmějí v alpském státě nabízet kabotážní služby. Evropská komise také nadále přijímá další pravidla ze stávající dohody o pozemní dopravě mezi EU a Švýcarskem, i když se odchyľují od předpisů EU. Krátce před Vánoce se obě strany dohodly, jak chtějí dále rozvíjet své bilaterální dohody o hospodářských vztazích. Výměnou za přístup svých společností na jednotný trh EU se Švýcarsko v zásadě zavazuje "dynamicky" přizpůsobovat své zákony novým předpisům EU. Existují však zvláštní výjimky, například v dohodě o pozemní dopravě. Dohoda po přibližně osmi měsících vyjednávání otevírá příležitost "připravit naše vztahy na budoucnost, aby dokázaly držet krok i v těchto obtížných časech a obě strany mohly plně využít svůj potenciál," uvedl komisař EU pro obchod Maroš Šefčovič, který je odpovědný především za stranu Komise. "Stejně jako u všech jednání bylo důležité najít správnou rovnováhu – tím, že ochráníme zájmy Evropské unie a zároveň budeme pozorně naslouchat obavám Švýcarska." Například Švýcarsko obhajovalo zákaz jízdy v noci a neděli pro nákladní automobily a svůj mýtný systém pro nákladní automobily, poplatek za těžká vozidla (LSVA) závislý na výkonu "nejvyššími možnými daňovými sazbami". Pro Bern je to klíčový nástroj k dosažení cíle přechodu ze silnice na železnici, který je zakotven v ústavě. Výnosy jsou důležité pro financování železniční infrastruktury. Podle vlády (Federální rady) se Švýcarsku podařilo umožnit další rozvoj těžkých nákladních vozidel, "aniž by muselo upravovat dohodu o pozemní dopravě". Dohoda navíc potvrzuje, že Švýcarsko nebude rozšiřovat kapacitu silnic přes Alpy. Nicméně například technické normy, stejně jako schvalovací a sociální předpisy mají být dále harmonizovány. V případě železniční dopravy bylo podle Spolkové rady dohodnuto, že spolupráce s železniční agenturou EU ERA bude zpočátku dočasně pokračovat a "může být v budoucnu zintenzivněna, aniž by ERA převzala odpovědnost za železniční dopravu ve Švýcarsku". Spolupráce má především usnadnit schvalování kolejových vozidel v přeshraniční dopravě. Švýcarsko slíbilo "řízené" otevření svého trhu pro osobní vlakovou dopravu. Harmonogram švýcarské vlády však zůstává chráněn. Podle Spolkové rady to znamená, že zahraniční železniční společnosti mohou nabízet mezinárodní spojení ve Švýcarsku pouze tehdy, pokud jsou k dispozici možnosti cestování pro švýcarskou část trasy mimo zabezpečené trasy pro vnitrostátní linkovou osobní dopravu a nákladní dopravu. Na oplátku mohou státy EU ze stejných důvodů upřednostňovat své společnosti ve svých sítích. Při zadávání přeshraničních železničních služeb může Švýcarsko rovněž upustit od veřejných zakázek na vnitrostátní část trasy. V EU budou povinné od letošního roku.

Během jednání se hodně diskutovalo o kontrole státních dotací. Systém srovnatelný s EU zatím existuje pouze ve Švýcarsku pro leteckou dopravu. Nyní, do šesti let, musí být v této alpské zemi zřízeny kontrolní orgány pro kontrolu státní podpory na trhu s elektřinou a v pozemní dopravě. "V pozemní dopravě neexistuje podpora, která by nebyla slučitelná s právními předpisy EU o státní podpoře," oznámila Spolková rada. Ve smlouvě o letecké dopravě dochází k novinkám. To reguluje vzájemný přístup leteckých společností na trh. V budoucnu si EU a Švýcarsko také

vzájemně udělí práva na kabotáž (tzv. 8. a 9. svoboda leteckého provozu). To znamená, že švýcarská letecká společnost může nabízet lety i v rámci zemí EU, například z Frankfurtu do Hamburku. Na oplátku mohou letecké společnosti EU do svých programů zahrnout i vnitrostátní lety ve Švýcarsku. Kromě toho se Švýcarsko bude podílet na výzkumném programu EU v oblasti letectví SESAR 3. Dohoda rovněž upravuje účast Švýcarska v jednotném evropském nebi (SES) a jeho spolupráci s Agenturou EU pro bezpečnost letectví (EASA).

Poté, co Švýcarsko v roce 2021 zkrachovalo jednání o institucionální rámcové dohodě, která se měla vztahovat na všechny dvoustranné dohody, budou nyní institucionální otázky regulovány individuálně v každé z budoucích sedmi dohod o vnitřním trhu. Je důležité, aby se Švýcarsko zavázalo přijmout nové předpisy EU, které tyto dohody o vnitřním trhu ovlivňují "dynamicky" – kromě sjednaných výjimek. "Dynamický" však neznamená "automatický", zdůrazňuje Spolková rada. Mohl by odmítnout přijetí unijního práva v jednotlivých případech. Pak však bude mít EU právo určit "kompenzační opatření". V případě právních aktů EU, které musí přijmout, má Švýcarsko možnost vyjádřit se do právních předpisů (formování rozhodnutí). Spory o výklad předpisů se mají prozatím nadále vést ve stávajících "smíšených výborech". Pokud zde neexistuje dohoda, lze svolat nový rozhodčí soud založený na paritě. Pokud se spor týká výkladu práva EU, musí tento rozhodčí soud konzultovat Evropský soudní dvůr (ESD). Pokud se Švýcarsko nebo EU domnívají, že druhá strana nedodrжуje rozhodnutí rozhodčího soudu, mohou určit "přiměřená kompenzační opatření", která mohou být následně přezkoumána rozhodčím soudem. Vyjednané dohody musí nyní přezkoumat, podepsat a ratifikovat zákonodárci obou stran.

SSL Express 23-01-2025 EU Clean Industrial Deal: Naděje na pomoc

Zástupci firem uvítali záměr Evropské komise věnovat větší pozornost konkurenceschopnosti ekonomiky. Komise to chce iniciovat prostřednictvím "dohody o čistém průmyslu", kterou přijme 26. února. To potvrdila Jane Oispuu, zástupkyně Evropské komise v Německu, během každoroční zahajovací akce Německého dopravního fóra na téma "Evropa mění svou pozici – Co znamená Dohoda o čistém průmyslu pro odvětví dopravy?". "Náš vlastní průmysl a ekonomika nesmí jít ke dnu," zdůraznila Oispuu v panelové diskusi. Mimo jiné odpovídá za politiku hospodářské soutěže. Předsedkyně Komise Ursula von der Leyenová chce tento týden předložit Kompas pro hospodářskou soutěž. Nový pracovní program Komise bude zveřejněn na začátku února. Dohodou pro čistý průmysl chce Evropská komise také zajistit, aby veřejné a soukromé investice, které jsou nezbytné pro transformaci evropského průmyslu, byly získávány rychleji a rozhodněji. Kromě toho musí evropský průmysl převzít vedoucí úlohu na mezinárodním trhu se svými recyklovatelnými výrobky bez emisí CO₂. Kromě toho je podle Oispuu-ové cílem vyvinout nástroje ke snížení cen elektřiny, elektrifikaci, rozšíření sítí a zjednodušení schvalovacích postupů. Dohoda pro čistý průmysl by mohla zahrnovat iniciativy a oblasti, jako je iniciativa pro elektrifikaci, zákon o akcelérátoru průmyslové dekarbonizace, boj proti nekalým obchodním praktikám, ekonomická suverenita, politika umisťování, snižování byrokracie, například prostřednictvím souhrnné iniciativy, a vytváření zelených hlavních trhů. "V rámci Zelené dohody pro Evropu a balíčku "Fit for 55" byl v posledních letech vytvořen významný regulační balíček pro větší ochranu klimatu. Nyní musí jít o to, jak nové předpisy uvést do praxe," zdůraznil při jednání státní tajemník pro dopravu Hartmut Höppner.

S ohledem na Dohodu pro čistý průmysl a posílení konkurenceschopnosti je podle něj nezbytné podporovat výzkum a inovace založené na čistých a digitálních technologiích zaměřených na budoucnost. Kromě toho by měla být dekarbonizace prováděna s otevřeným technologickým přístupem. A samozřejmě jsou pro konkurenceschopnost evropských společností nezbytné štihlé právní předpisy, jednoduché administrativní postupy a účinná správa. Zástupci podnikatelské

sféry uvítali prohlášení Oispuu-ové a Höppnera a dali jasně najevo, že nastoupená cesta ochrany klimatu nesmí být znovu opuštěna. "Investovali jsme miliardy do budoucích technologií a změnili svou pozici," řekl Christoph Schuler, vedoucí oddělení pro veřejné záležitosti společnosti MAN Truck & Bus. Jeho společnost se zaměřuje na baterie a vodík v rámci elektrifikace těžké nákladní dopravy. Doufá, že politici nezastaví myšlenku transformace. Průmysl je nyní připraven uvést vozidla na trh. "Vidíme nebezpečí, že se nyní vzdalujeme od transformace klimatické politiky," řekl Schuler.

Matthias Magnor, generální ředitel společnosti BLG Logistics, která se zabývá logistikou vozidel, řekl: "Nikdo zásadně nezpochybňuje ochranu klimatu." Je však nutné dosáhnout dobré rovnováhy mezi ochranou klimatu a konkurenceschopností. Magnor apeluje na politiky, aby předložili jasný plán investic do infrastruktury, usilovali o lepší mezinárodní koordinaci v klimatické politice a více pragmatismu při implementaci cílů. Thomas Schöpf, obchodní ředitel výrobce železničních strojů Plasser & Theurer, by rád viděl méně komplikované předpisy. Celý svět v současné době investuje do železniční infrastruktury, Evropa je však poměrně slabý trh. "Evropa v současné době není ani rychlá, ani výkonná, ani lídrem," říká Schöpf a vyzývá k demontáži vnitrostátních pravidel. "Od roku 2029 musí být stroje pro železniční stavby vybaveny evropským zabezpečovacím systémem ETCS," říká Schöpf. To by mělo pomoci vlakům cestovat přes hranice. Ale téměř každá země má své národní předpisy. Stroje pro stavbu železnic vybavené ETCS pro Itálii proto nemohou v Německu pracovat.

Dokončení transevropských dopravních sítí, harmonizaci norem a jednotné provádění právních předpisů EU ve všech členských státech EU požaduje také Raimund Klinkner, předseda Německého dopravního fóra. Proto se fórum zasazuje o investice do tohoto odvětví a o snížení byrokracie. "To vyžaduje harmonii mezi regulací a modernizací infrastruktury, nebyrokratickými nástroji financování, ochranou před konkurenčním znevýhodněním ve srovnání s mezinárodními poskytovateli s nižšími standardy udržitelnosti, inovacemi a investicemi," řekl Klinkner.

P.S. Zatímco Trump opouští klimatickou dohodu jedním škrtem pera, EU bude ještě měsíce hledat skulinu, jak opustit Green Deal. Přejmenování ale není cesta

SSL Express 23-01-2025 Německo vybralo v 2023 na mýtném o 2 mld EUR méně, než bylo naplánováno

Spolková vláda vybrala v roce 2024 výrazně méně mýtného, než plánovala. Gerhard Schulz, odcházející generální ředitel provozovatele mýtného systému Toll Collect, to zdůraznil v rozhovoru (pro DVZ). Jako hlavní důvod uvádí slabou ekonomiku. Je pravda, že tržby se celkově výrazně zvýšily, protože od konce roku 2023 se vybírá příplatek CO₂ a od července 2024 mýtné pro nákladní vozidla o hmotnosti 3,5 tuny a více. Tržby však zaostaly za očekáváním na úrovni 13 namísto plánovaných 15 miliard eur.

Z finančních prostředků vyčleněných ve federálním rozpočtu na rok 2024 mělo přibližně 7,8 miliardy eur přitéct na plánování, výstavbu, údržbu a provoz spolkových silnic. Zbytek byl vyčleněn na "opatření pro mobilitu", zejména pro železnici – k velké nelibosti společností silniční nákladní dopravy.

"Osobně chápu kritiku odvětví nákladní dopravy, včetně toho, že krátce po zavedení mýtného CO₂ vypršel dotační program pro nákladní vozidla šetrná ke klimatu," řekl Schulz s ohledem na využití výnosů z mýtného.

Považuje za rozumné, aby se výnosy obecně používaly v oblasti infrastruktury, za jejíž použití je účtován poplatek, v souladu se zásadou uživatele. Politici se také "nemohou vyhnout zavedení mýtného, a to jak objektivně, tak profesionálně". Otázkou totiž je, jak stát bude dopravní infrastrukturu dlouhodobě, trvale a bezpečně financovat.

Pro rok 2025 tříbarevná vláda opět odhadla příjmy z mýtného ve spolkovém rozpočtu ve výši 15,25 miliardy eur. Podle Spolkového svazu pro silniční nákladní dopravu, logistiku a likvidaci odpadu (BGL) je však před námi ještě dlouhá cesta. Prognóza použití pro rok 2040 počítá s růstem provozu v příštím roce o 1,4 procenta. Příjmy z mýtného by se tak zvýšily pouze o přibližně 0,2 miliardy eur na přibližně 13,2 miliardy eur. BGL vyzývá budoucí spolkovou vládu, aby znovu stimulovala ekonomiku – skutečnou brzdou byrokracie, reinvestováním miliard mýtného do silniční nákladní dopravy a posílením konkurenčních podmínek německého hospodářství. P.S. Gaussova křivka je neúprosná



!! SSL Express 23-01-2025 Cla jako hrozba pro lepší vyjednávací pozici

V poslední době byla inaugurace amerického prezidenta sledována globální komunitou manažerů obchodu neobvykle pozorně. Jeho pondělní opatření v oblasti obchodní politiky byla umírněnější než rétorika předvolební kampaně: Místo okamžitého zavedení nových cel předložil vyhlídku na dovozní cla ve výši 25 procent na zboží z Kanady a Mexika od 1. února. V oblasti obchodní politiky však jsou před námi i nadále těžké časy – také a zejména pro evropské, a zvláště pak německé podniky. Je to proto, že německá ekonomika je již dlouho závislá na obchodu s USA. Od roku 2015 jsou USA nejvýznamnějším odběratelem německého exportu. Německo zároveň zaznamenalo nejvyšší přebytky vývozu s USA od roku 2017 – naposledy 67,8 miliardy eur v roce 2023. Tato pozice byla v posledních letech posílena zvyšující se diverzifikací obchodních vztahů směrem od Číny.

Co by tedy mohlo německé společnosti čekat? Trump chce, aby byly vztahy s ostatními zeměmi prověřeny kvůli obchodním deficitům, nekalým obchodním praktikám a měnovému vlivu. Zvláštní pozornost bude věnována stávajícím dohodám o volném obchodu – především Dohodě mezi Spojenými státy, Mexikem a Kanadou (USMCA), která je nástupcem NAFTA. Tato dohoda o volném obchodu je relevantní i pro mnoho německých společností, které vyrábějí v USA, Kanadě a Mexiku. Samotný německý automobilový průmysl má v Mexiku četné výrobní závody a těží z bezcelního obchodu v regionu USMCA. V tiskové zprávě z října 2024 mnichovský institut ifo varuje: "Zavedení všeobecných tarifů by v praxi vedlo k demontáži USMCA." Úplné ukončení USMCA se zdá nepravděpodobné, protože dohoda byla znovu vyjednána až za předchozí Trumpovy administrativy. Vzhledem k tomu, že Trump již v minulosti kriticky zpochybnil a znovu vyjednal stávající obchodní dohody, lze očekávat, že bude v tomto přístupu pokračovat. Mohl by ohlášená cla využít jako hrozbou kulisu k získání lepší vyjednávací pozice. Pro německé společnosti to znamená, že i mírné změny USMCA nebo nová dovozní cla zkomplikují obchodní podmínky. Jsou závislé na obchodu s USA a měly by v konečném důsledku prozkoumat rozvoj výrobních kapacit v USA – což by však vyžadovalo vysoké investice a bylo by to pro Německo ekonomicky nevýhodné.

Kromě možných změn v celní legislativě by firmy měly pozorně sledovat také vývoj opatření v oblasti kontroly vývozu, která by mohla mít dopad zejména na polovodičový průmysl, letecký průmysl a strojírenství. V mnoha případech si USA nárokují globální platnost svých ustanovení, například v případě zpětného vývozu amerického zboží, výrobků s americkými součástkami a vazeb na americké společnosti. Exteritoriální účinek ustanovení USA může ovlivnit i čistě evropské obchodní transakce. Ať už se jedná o nová cla, dohody o volném obchodu nebo předpisy o kontrole vývozu, výzvy, dynamika a složitost zahraničního obchodu se pro německé společnosti zvýší. Klíč k úspěchu spočívá ve schopnosti zvyšovat vlastní konkurenceschopnost a rychle se přizpůsobovat měnícím se podmínkám, minimalizovat rizika a využívat příležitosti. Ústředními oblastmi činnosti jsou diverzifikace dodavatelských řetězců, právní ochrana obchodních vztahů a profesionální řízení compliance. To vyžaduje investice do know-how a personálu na jedné straně

a do digitálních řešení na straně druhé. Zejména zvýšená digitalizace celních a zahraničně obchodních procesů je nejen možností, ale nutností pro ekonomické úspěšné fungování i za prezidenta Donalda Trumpa.

Současně je pro společnosti v Německu a EU stále důležitější zaměřit se na evropské trhy. Posílení hodnotových řetězců a prodejů v Evropě může snížit závislost na americkém trhu a zvýšit odolnost německých společností vůči deformacím obchodní politiky.

P.S. A to pro Česko jako významného subdodavatele německých vývozců platí dvojnásob!



♀ SSL Express 24-01-2025 Logistická infrastruktura: Zahájení betonových renovací na mostě Fehmarnsund

Betonové renovace na mostě Fehmarnsund začaly. Loni bylo zkontrolováno všech sedm pilířů a nyní je potřeba zrenovovat kolem deseti procent betonu, uvedl mluvčí Deutsche Bahn. Obvykle je zasažena pouze první vrstva betonu a musí být vyměněna. Za tímto účelem se na dvou místech na vnější straně pilířů pracuje pomocí lešení. K pilířům, které se skládají celkem ze 144 betonových komor, je navíc přístup zevnitř, uvedl mluvčí. Dělníci se mohli dostat až 15 metrů pod vodní hladinu Baltského moře. Poškozený materiál je vynášen z pilířů pomocí plastových kbelíků. Podle mluvčího nebylo pod vodní hladinou na vnější straně základů zjištěno žádné poškození. Každý rok budou renovovány dva až tři ze sedmi pilířů. Rekonstrukce bude tedy trvat do roku 2027 nebo 2028. To také závisí na počasí. Most ale bude po celou dobu částečně v provozu. Silniční a železniční most o délce 963 metrů spojuje ostrov Fehmarn se čtvrtí Ostholstein a pro svůj výrazný tvar je nazýván „věšákem na kabáty“. Po otevření pevné spojnice Fehmarnbelt mezi ostrovem Fehmarn a dánským ostrovem Lolland ji budou využívat pouze pomalá vozidla, chodci a cyklisté.

Podle Deutsche Bahn je most od roku 2019 postupně a rozsáhle renovován. V současné době se navíc staví tunel pro plynulou silniční a železniční dopravu a jeho otevření je plánováno na rok 2029.



SSL Express 24-01-2025 Nová zpráva upozorňuje na slabou pozici lodní dopravy v rámci globální energetické transformace

Nová zpráva Výzkumné skupiny pro lodní dopravu a oceány Energetického institutu UCL hodnotí finanční rizika pro odvětví lodní dopravy plynoucí z uvízlých aktiv v důsledku přísnějších předpisů týkajících se skleníkových plynů, které má Mezinárodní námořní organizace (IMO) pravděpodobně přijmout v letošním roce, v kombinaci s probíhajícím celosvětovým přechodem na nízkouhlíkový energetický systém. Zpráva uvádí, že odvětví námořní dopravy čelí významným rizikům na straně nabídky spojeným se zastaráváním plavidel náročných na emise uhlíku a rizikům na straně poptávky spojeným se snižováním poptávky po fosilních palivech. Zpráva uvádí, že více než 40 % lodí na světě přepravuje fosilní paliva a téměř všechny lodě jsou poháněny fosilními palivy. Aby se lodní doprava vyrovnala s odhadovaným podílem na uhlíkovém rozpočtu ve výši 9,6 giga tun, musely by lodě představující více než třetinu hodnoty stávající a objednané flotily rychle přejít na technologie s nulovými emisemi, jinak by musely být předčasně sešrotovány. Přechod od fosilních paliv v širší ekonomice vytváří další rizika nadměrné nabídky lodí přepravujících fosilní paliva. Zejména tankery na zkapalněný plyn budou zřejmě tomuto riziku vystaveny nejvíce - kolem roku 2030 je ohroženo 26-32 % hodnoty flotily.

Dr. Nishatabbas Rehmatulla, vedoucí výzkumný pracovník Energetického institutu UCL, řekl: "Náš dosavadní výzkum soustavně ukazuje, že většina zúčastněných stran v námořní dopravě, zejména investoři včetně majitelů lodí a finančníků, nepředpokládá ambiciózní přechod. Tento výzkum

ukazuje, že investiční strategie, která je založena na sledování a vyčkávání, je riskantní strategií, mohla by vést k rychlým neočekávaným odpisům a ztrátám způsobeným silami uvnitř i vně odvětví." Podle studie by modernizace a změna účelu lodí snížila množství uvízlých aktiv, ale stále může představovat nákladnou alternativu.

Dr. Tristan Smith, profesor energetiky a dopravy na Energetickém institutu UCL, řekl: "IMO stanovila svůj směr na rok 2023, a proto objasnila zde diskutovaná rizika na straně nabídky. Ambice této strategie jsou blízké ambicím scénáře 1,5 °C použitého v této analýze. Vzhledem k důkazům z počátku tohoto měsíce, že se vytváří další dynamika pro univerzální cenu skleníkových plynů a balíček střednědobých opatření IMO, které mohou silně motivovat k přechodu, dojde v tomto roce k další krystalizaci tohoto rizika. Ale možná klíčovým bodem této analýzy je, že v okamžiku, kdy bude nepochybné, že technologie fosilních paliv, včetně LNG jako paliva a nákladu, čelí rychlému poklesu, bude pro mnohé příliš pozdě na to, aby přijali nápravná opatření." P.S. Děti, nebojte se, Strýček Sam Trump to vyřeší škrtem pera!



SSL Express 24-01-2025 Říční nákladní doprava: VNF vyhlašuje výzvu k vyjádření zájmu v sedmi přístavních oblastech v Remeši

Voies navigables de France (VNF), veřejné zařízení spravující národní říční síť, doprovázené městskou komunitou Velké Remeše, zahajuje výzvu k vyjádření zájmu (AMI). Pokud jde o přístavní oblasti nacházející se v aglomeraci Remeš (protnuté kanálem Aisne-Marne), cílem výzvy je podpořit vytváření projektů říční logistiky poskytnutím sedmi pozemků o rozloze 3 500 až 10 000 m², které se nacházejí podél kanálu v Remeši a Saint -Brice-Courcelles, v departementu Marne. V tiskové zprávě VNF uvádí do kontextu a podrobně uvádí důvody zahájení výzvy k vyjádření zájmu: „ V roce 2024 město Remeš a městská komunita Grand Reims zbouraly most Charlese de Gaulla, první etapu jejich ambiciózního městského rozvoje, tedy projekt kolem kanálu "Berges de Reims", realizovaný ve spolupráci s Voies Navigables de France. Kromě využití kanálu pro volný čas metropole uvažuje také o rozvoji říční logistiky. Velká Remeš zřídila v centru města ZFE, což má přímý dopad na logistické řetězce městské oblasti. Současně skončila koncese na přístavní práva spravovaná VNF na přístav Colbert, zónu Coids a průmyslovou zónu Jihovýchod. VNF proto vyhodnocuje možnosti využití těchto pobřežních oblastí pro rozvoj projektů souvisejících s kanály. »

VNF uvádí, že vedoucí projektu musí do 17. února 2025 podat svou žádost na svých webových stránkách. Organizace připomíná, že navrhované projekty budou moci těžit z „režimů finanční pomoci, jako je PAMI (Plán pomoci při přesunu na jiný druh dopravy) a PARM (Plán pomoci při přesunu na jiný druh dopravy), které vyvinula a spravuje společnost Voies navigables de France, stejně jako třetí party systémy (program REMOVE, certifikáty úspory energie atd.). »



SSL Express 24-01-2025 Pokles globálního námořního pirátství a ozbrojených loupeží v roce 2024 – zpráva ICC / IMB

Námořní průmysl, který je životně důležitý pro globální obchod, nadále čelí bezpečnostním výzvám v podobě pirátství a ozbrojených loupeží. Podle zprávy IMB o pirátství a ozbrojených loupežích z roku 2024 bylo na celém světě nahlášeno 116 incidentů, což je mírný pokles oproti 120 incidentům v roce 2023. Zde je pohled na klíčová zjištění zprávy se zaměřením na regionální trendy, typy incidentů a jejich dopad na námořníky a plavidla.

V roce 2024 ukázal globální přehled směs trendů s hlášenými incidenty, včetně:

- 94 lodí naloděno,
- 13 pokusů o útok,

- 6 únosů a
- střílelo se na 3 lodě.

Zatímco celkový počet incidentů zůstává stejný, nárůst rukojmích posádky ze 73 v roce 2023 na 126 v roce 2024 je alarmující. Podobně se zvýšil počet případů použití střelných zbraní při útocích na 26 incidentů z 15 v roce 2023, což podtrhuje rostoucí rizika pro námořníky.

I když námořní průmysl učinil pokrok ve snižování celkového počtu mimořádných událostí, přetrvávají problémy, zejména pokud jde o ochranu námořníků a zajištění bezpečné plavby ve vysoce rizikových regionech. Jak zdůrazňuje zpráva IMB o pirátství a ozbrojených loupežích za rok 2024, řešení těchto hrozeb vyžaduje neustálou ostražitost, spolupráci a inovace. Pochopením těchto trendů a zavedením robustních bezpečnostních opatření může toto odvětví podniknout významné kroky směrem k bezpečnější budoucnosti globálního obchodu.