

# SSL EXPRES

## 03.03.-07.03.2025

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



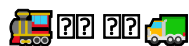
### SSL Express 03-03-2025 Zahájení činnosti sdružení Smart Container Alliance

Byla založena Smart Container Alliance (Aliance pro inteligentní kontejnery), která má podpořit zavádění technologie inteligentních kontejnerů. Cílem této iniciativy je sjednotit zúčastněné strany v odvětví ve společném úsilí o zlepšení sledovatelnosti nákladu, posílení námořního obchodu a podporu globálních donucovacích orgánů v boji proti zločineckým sítím. Smart Container Alliance si klade za cíl prosazovat průmyslové standardy, prosazovat změny v politice a podporovat spolupráci mezi poskytovateli technologií, majiteli lodí, celními orgány a mezinárodními regulačními orgány, včetně Evropské unie a Světové celní organizace.

"Inteligentní náklad a kontejnerová telematika jsou základem pro dodavatelský řetězec 21. století s novými revolučními řešeními pro naši společnost, úřady, vlády a podniky, která strukturálně omezí nezákonný obchod, kontaminaci nákladu, plýtvání nákladem, krádeže a uhlíkovou stopu dodavatelského řetězce a současně zvýší ověřování pravosti výrobků, závazky včasného dodání, produktivitu aktiv a integritu a kvalitu nákladu," uvedl Charles Vincent, generální ředitel společnosti ARVIEM. Aliance bude fungovat jako ústřední platforma pro zúčastněné strany v odvětví, která bude sloužit k výměně poznatků, rozvoji osvědčených postupů a podpoře zavádění inteligentních kontejnerů po celém světě, přičemž mnoho světových liniových společností slíbilo, že v nadcházejících letech učiní inteligentními celé své kontejnerové flotily. "Standardizace údajů o inteligentních kontejnerech u všech členů aliance zajistí větší interoperabilitu, efektivitu a bezpečnost v celosvětovém obchodu, což pomůže donucovacím orgánům v boji proti nezákonné činnosti a zároveň zlepšit tok legálního zboží," uvedl Christian Allred, provozní ředitel společnosti ORBCOMM.

Zahájení činnosti Aliance pro inteligentní kontejnery se shoduje s reformou celní unie EU od jejího založení v roce 1968. Inteligentní kontejnery mají hrát klíčovou roli při přechodu na přístup k celním kontrolám založený na datech a posílit bezpečnostní opatření v evropských přístavech i mimo ně. Aliance se sídlem v Bruselu bude spolupracovat s tvůrci politik, vedoucími představiteli průmyslu a donucovacími orgány s cílem podpořit harmonizovaný přístup k bezpečnosti obchodu. Klíčovým tématem bude podle prohlášení sladění úsilí s Evropskou přístavní aliancí s cílem bojovat proti pronikání zločinců a posílit integritu dodavatelského řetězce. Prostřednictvím partnerství, propagace a budování kapacit chce Aliance pro inteligentní kontejnery připravit půdu pro bezpečnější, inteligentnější a odolnější globální obchodní ekosystém.

P.S. Tak hlavně aby ty kontejnery uměly americky



### SSL Express 03-03-2025 Evropská komise chce zajistit konkurenceschopnost – dopady do KD

Každý člen nové komise EU obdržel v listopadu 2024 od UIRR „poslání“ zabývající se otázkami konkurenceschopnosti a odolnosti. „Jak lze skloubit kombinovanou dopravu s novým zněním dohody o čistém průmyslu, která nyní nahrazuje evropskou zelenou dohodu jako hlavní princip

tvorby evropské politiky,“ ptá se v této souvislosti Ralf-Charley Schultze, generální ředitel UIRR? Odpověď dává studie „Efektivita kombinované dopravy“, zpracovaná jménem UIRR a jejíž výsledky byly prezentovány na 5. evropském intermodálním summitu na konci ledna 2025. Zlepšení účinnosti identifikovaná a analyzovaná ve studii by vedla k odhadovanému ročnímu čistému přínosu ve výši 222 miliard EUR, z něhož by měly prospěch veřejné rozpočty i hospodářské subjekty. To však vyžaduje, aby se kombinovaná doprava stala páteří evropské pozemní nákladní dopravy na vzdálenosti alespoň 300 km. Schultze: „Naše studie dospěla k závěru, že tohoto výsledku lze dosáhnout do roku 2050. To, co je zapotřebí, je přesun přibližně 1 000 miliard tkm přepravní kapacity z čistě unimodální silniční dopravy na kombinovanou dopravu.“

Otázka tedy zní: Co nabízí kombinovaná doprava ve srovnání s dnešní unimodální silniční dopravou se standardním kamionem o délce 18,75 metru a hmotnosti 40 až 44 tun? Docela hodně, říká Schultze a vyjmenovává body:

**1. energetická účinnost** = Kombinovaná doprava z domu do domu je ve své současné podobě až o 70 procent energeticky účinnější. To znamená, že dokáže generovat přepravní výkon tkm pouze s 30 procenty energie, kterou potřebuje nákladní automobil. Ta byla vyčíslena jako úspora 30 centů na dálkový kamionový km, což při dnešních cenách nafty odpovídá zhruba 70 miliardám eur ročně.

**2. účinnost infrastruktury** = Přesun 1 000 miliard tkm dálkové kamionové dopravy na kombinovanou dopravu by ušetřil nejméně 20 miliard eur ročně na nákladech na údržbu silnic. Produktivita práce kombinované dopravy je o 60 procent vyšší než u unimodální kamionové dopravy. Tato vyšší produktivita vede nejen k vyšším průměrným mzdám, ale také ke snadnějšímu nábory zaměstnanců. Celková roční hodnota této účinnosti se odhaduje na 47 miliard eur.

**3. bezpečnostní účinnost** = Vynikající bezpečnost kombinované dopravy znamená o více než 95 procent méně nehod. Celková roční hodnota těchto úspor je 70 miliard eur.

**4. environmentální účinnost** = Snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek z kombinované dopravy o 90 procent vede k potenciálním úsporám ve výši 17 miliard eur. Menší počet dálkových kamionů snižuje hustotu provozu na evropských dálnicích, což spolu s nižšími náklady na údržbu silnic, menším počtem stavebních prací a menším počtem poruch souvisejících s nehodami vede ke snížení dnešních kongescí zhruba o 50 procent. To odpovídá vypočtené hodnotě 90 miliard eur ročně.

„Vyhledky kombinované dopravy na posílení a další rozvoj těchto výhod jsou také dobré,“ je přesvědčen Schultze. Delší vlaky, více elektrifikace, vyšší podíl obnovitelné elektřiny, optimalizované jízdní řády a lepší řízení provozu nákladních vlaků i automatizace překládky přispějí ke zvýšení efektivity kombinované dopravy.

Další otázka je nasnadě: Je kombinovaná doprava schopna přepravit 1 000 miliard tkm, když její předchozí historický vrchol je kolem 250 miliard? Odpověď je ano. Toho lze dosáhnout zdvojnásobením počtu nákladních vlaků ve spojení se zvýšeným a zlepšeným výkonem vodních cest,“ řekl Schultze v rozhovoru pro Verkehr. Roční investice do železniční infrastruktury ve výši přibližně 15 miliard EUR a zvýšené a kvalitnější trasy pro nákladní vlaky očekávané od nového nařízení EU o řízení kapacity železniční infrastruktury a reformované směrnice EU o kombinované dopravě by stačily k doplnění úsilí všech aktérů.



### SSL Express 03-03-2025 Maersk zkoumá možnosti recyklace lodí v Egyptě

Společnost Maersk podepsala v Egyptě memorandum o porozumění, jehož cílem je prozkoumat možnosti ekologické recyklace lodí v této blízkovýchodní zemi v rámci vládní snahy o snížení závislosti na dovozu kovového šrotu. Plánovaná demontážní loděnice vznikne v přístavu Damietta

západně od Port Saidu na pobřeží Středozemního moře a bude splňovat požadavky Hongkongské úmluvy o zlepšení podmínek recyklace lodí. Egypťský areál bude mít rozlohu přibližně 155 000 m<sup>2</sup> a bude schopen zpracovávat lodě o délce až 230 m. V současné době se jedná i o dalších egypťských místech pro recyklaci lodí. Společnost Maersk již v minulosti pomáhala zemím rozvíjet ekologičtější místa pro recyklaci lodí. Například když před 20 lety převzala společnost P&O Nedlloyd, a s ní i odpovědnost za rozvoj tehdy přední čínské demoliční loděnice.



## SSL Express 04-03-2025 CMA CGM se vrací na správnou cestu, v roce 2024 dosáhne tržeb více než 53 miliard eur

Po medvědíh roce 2023, který byl důsledkem post-covidové normalizace, CMA CGM vrátila všechny své kurzory zpět do černých čísel. Francouzský přepravní a logistický gigant zveřejnil za finanční rok 2024 obrát ve výši 55,48 miliardy USD (53,33 miliardy EUR podle současného směnného kurzu). To je nárůst o přibližně 18 % ve srovnání s rokem 2023, který klesl na 47 miliard dolarů (-36,9 % ve srovnání s rokem 2022). EBITDA (zisk před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací) dosáhl v roce 2024 výše 13,4 miliardy USD, což představuje marži 24,2 % a nárůst o 5,1 bodu ve srovnání s rokem 2023. Námořní aktivita vlastníka kontejnerové lodi si v loňském roce vedla dobře, když bylo v tomto období spravováno 23,6 milionu ekvivalentních dvacetistopých jednotek (TEU), což představuje nárůst o 7,8 % ve srovnání s rokem 2023. Provozní zisk v tomto segmentu prudce vzrostl na 30,8 %, přičemž průměrný výnos na TEU v roce 2024 činil 1 549 USD (1 493 EUR), což představuje nárůst o 7,7 %.

Podíl logistiky na obrátu CMA CGM se výrazně zvýšil a nyní činí 18,4 miliardy eur (17,73 miliardy eur, o 20,9 % více než v předchozím roce). Společnost Ceva Logistics, posílená akvizicí společnosti Bolloré Logistics, která byla formalizována na konci února 2024 za 4,85 miliardy eur, se zařadila mezi 5 nejlepších v globálním logistickém sektoru, zatímco před akvizicí společnosti Ceva v roce 2019 neměla skupina CMA CGM v tomto odvětví žádné nebo jen velmi malé zastoupení. Logistická dceřiná společnost francouzského giganta se proslavila zejména pečlivým řízením olympijských a paralympijských her v Paříži v roce 2024. Ať už jde o orchestraci toků proti proudu, nebo o stejně faraonskou demontáž instalací. Společnost Ceva také upevnila svou přítomnost v Saúdské Arábii vytvořením společného podniku se společností Almajdouie Logistics, který nabízí integrovanou komplexní logistickou nabídku společně s dynastickým královstvím Blízkého východu.

Pokud jde o její výhled na rok 2025, CMA CGM zaujímá vyčkávací přístup. Zatímco francouzská skupina očekává globální ekonomický růst ve výši 3 %, ráda by poukázala na obzvláště složitou geopolitickou situaci, která nepřispívá ke stabilitě. Svou tiskovou zprávu uzavírá takto: "*Výhled vyšších cel oznámený ve Spojených státech by nicméně mohl mít dopad na obchod a ve střednědobém horizontu vést k reorganizaci globálních dodavatelských řetězců. Kromě toho budou rozhodujícími prvky pro směřování trhu dodávky nových plavidel v kombinaci s možným vývojem situace v Rudém moři. V této souvislosti skupina zůstává obezřetná a pozorná k vývoji makroekonomické a geopolitické situace, přičemž je přesvědčena o své schopnosti orientovat se v tomto cyklu díky diverzifikaci svých aktivit a finanční stabilitě.*" »



## SSL Express 04-03-2025 CSDDD: Evropská komise chce odložit evropské právní předpisy o dodavatelských řetězcích

Evropská komise chce odložit uplatňování kontroverzního zákona EU o dodavatelském řetězci a pozměnit projekt. První lhůty pro provedení mají být odloženy o jeden rok na rok 2028, oznámila

Komise dne 26. února. Kromě toho má řada zjednodušení ulevit společností. Komise hovoří o úsporách ve výši 320 milionů eur ročně.

Zákon o evropském dodavatelském řetězci byl schválen teprve v loňském roce. Státy EU by totiž měly mít dobré dva roky na to, aby nová pravidla implementovaly do vnitrostátního práva. Cílem projektu je posílení lidských práv na celém světě. Velké společnosti by měly být hnány k odpovědnosti, pokud profitují z porušování lidských práv, jako je dětská nebo nucená práce. Na projekt se však snesla velká kritika ze strany podnikatelské komunity. Podniky to vnímají jako přehnaný požadavek, který na ně klade velkou byrokratickou zátěž a snižuje konkurenceschopnost Evropy. Změny také potřebují většinu mezi státy EU a v Evropském parlamentu.

Kromě posunutí prvních termínů realizace o jeden rok na rok 2028 má být projekt upraven i po obsahové stránce. Společnosti by měly být zpravidla odpovědné pouze za činnost přímých obchodních partnerů. Kromě toho budou zmírněny možné minimální sankce a rizika odpovědnosti pro společnosti. Zejména k poslednímu bodu je velká kritika.

Svým návrhem "Komise zruší směrnici o dodavatelských řetězcích ještě před jejím uplatněním," řekl Armin Paasch z katolické humanitární organizace Misereor. Například ti, kteří jsou postiženi porušováním lidských práv, by již neměli šanci získat odškodnění prostřednictvím civilních soudů. "Bez účinných mechanismů vymáhání, jako je občanskoprávní odpovědnost, se povinnost jednat stává neúčinnou," uvedl předseda SPD René Repasi.

Chvála přichází od průmyslu a od dalších skupin v Evropském parlamentu. "Je dobře, že Komise zefektivňuje zákon o dodavatelském řetězci, ale je lepší jej stáhnout," uvedla Svenja Hahnová z FDP. Svaz německého průmyslu odklad chválí a naléhá, aby byl čas využit k podstatným změnám.



### SSL Express 04-03-2025 Mezera ve financování přístavu Jade-Weser

Přístav ve Wilhelmshavenu je urgentně závislý na vysokých milionových platbách ze států Dolní Sasko a Brémy, aby se zabránilo hroící finanční nerovnováze. Jedná se o splatnost úvěru ve výši 125 milionů eur v roce 2026, který si realizační společnost Jade-Weser-Port vzala od Evropské investiční banky na financování infrastruktury související s terminálem. Odpovídající zprávu "Weser-Kurier" včera na požádání potvrdila ministerstva hospodářství v Hannoveru a Brémách. Spolková země Dolní Sasko vyčlenila ve státním rozpočtu na rok 2026 potřebné prostředky na splacení úvěru ve výši 62,6 milionu eur v souladu se svými podíly 50,1 procenta v realizační společnosti, zaznělo to z Hannoveru. Svobodné hanzovní město Brémy, které má podíl 49,9 procenta, je v současné době v procesu jednání o dvojitým rozpočtu na období 2026/27 a svůj podíl ještě musí navýšit. "V současné době neexistuje žádná alternativa k plánovanému modelu financování, která by nahradila úvěr a nadále zajišťovala provoz přístavu Jade-Weser," vysvětlil mluvčí senátora pro hospodářské záležitosti, přístavy a transformaci v Brémách.

Zatím není jasné, kde na to tato chronicky finančně vyčerpaná nejmenší spolková země vezme prostředky. Podle informací z "Weser-Kurier" mají být k tomuto účelu použity nevyužité investiční prostředky ze současného rozpočtu, 10 milionů eur z ministerského rozpočtu senátora pro hospodářské záležitosti a další příspěvky z ostatních resortů. Je jisté, že dodatečné příspěvky obou spolkových zemí pro společnost JWP-Realisierungs-GmbH musí být "rozpočtovány" v nadcházejících týdnech, jinak společnost odpovědná za údržbu hlubinného přístavu neobdrží od svých auditorů v roční účetní závěrce za rok 2024 pozitivní prognózu pokračování. Vzhledem k pomalému rozvoji podnikání v přístavu Jade-Weser-Port nebyla společnost provozující přístav dosud schopna pokrýt své provozní náklady a splátky úvěrů. V letech 2021 a 2022 vykázala společnost zabývající se realizací JWP ztráty ve výši 8 milionů a 8,9 milionu eur.

Dolnosaský ministr hospodářství Olaf Lies však vidí kontejnerový přístav na Jade "před dobrou budoucností". Po obtížné počáteční fázi od otevření v roce 2012 nyní trend průchodnosti ve Wilhelmshavenu jasně směřuje vzhůru. V roce 2024 bylo odbaveno více než 843 000 TEU, což je nárůst o téměř 59 procent ve srovnání s rokem 2023. "Zejména vstup společnosti Hapag-Lloyd byl správným směrem, který se vyplácí a má mimořádně pozitivní dopad na lokalitu," řekl Lies. V roce 2022 získala hamburská přepravní společnost 30procentní podíl v provozovateli kontejnerů Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven, který dříve vlastnila společnost Maersk. Hodnocení brémské strany vyznívá mnohem opatrněji a vyvolává otázku, zda se hanzovní město chce na projektu přístavu podílet i dlouhodobě ve stejné míře, nebo zda je toho vůbec finančně schopno. Prohlášení senátora pro ekonomické záležitosti pro DVZ odkazuje na "náročnou situaci" v přístavu Jade-Weser-Port, která "sahá mimo jiné zpět k politickým rozhodnutím na počátku roku 2000, která byla založena na předpokladech, které nebyly nikdy realizovány". Dá se očekávat, že smlouvy sjednané v té době povedou k výši dotace pro spolkovou zemi Brémy, kterou lze předvídat na roky.



## SSL Express 04-03-2025 Železniční nákladní doprava: Odborníci varují před nezjištěnými vadnými koly

Dne 10. srpna 2023 vykolejil nákladní vlak v Gotthardském úpatním tunelu kvůli zlomenému kolu. Byla způsobena škoda ve výši přibližně 100 milionů švýcarských franků a tunel byl více než rok průjezdný jen částečně. Pořad "Rundschau" ve švýcarské televizi nyní zveřejnil – ve skutečnosti důvěrnou – závěrečnou zprávu Švýcarského výboru pro vyšetřování bezpečnosti (Sust). To vede k alarmujícímu závěru: Příčinou prasknutí kotouče kola nebyla nedostatečná údržba, ale systematický problém s brzdovým systémem nákladních vlaků. Prohlídka vozu, který byl účastníkem nehody, ukázala, že všechna kola měla "stopy po prasklinách". Podle citace ze zprávy Sust je to způsobeno "tepelným přetížením běhounu s rozvojem vertikálních únavových trhlin. Tento vývoj trhliny se vyvíjel poměrně pomalu, po delší dobu."

Zpráva přivedla na scénu čtveřici odborníků, kteří v téže televizní reportáži poukázali na logický závěr, že v Evropě musí být na kolejích nespočet nákladních vlaků s prasklými koly. Podle Rolanda Müllera, odborníka na kola a kolejnice, spočívá problém v tom, že nákladní vlaky jsou stále brzděny přímo běhounem "v 99 procentech nákladních vagonů, které jsou dnes v provozu": "Nové vozy jsou také vybaveny tímto způsobem, protože je to prostě levnější." Pro Hanspeter Hänniovou, která je asi 20 let expertkou na bezpečnost na Spolkovém úřadu pro dopravu, je to nedbalost: "Zatímco moje kolo má kotoučové brzdy, nákladní vlaky jsou stále brzděny jako dostavníky."

Ruedi Beutler, bývalý šéf vozového parku Švýcarských federálních drah SBB, byl v televizním rozhovoru také zděšen: "Když by takový vadný vlak vykolejil ve dvoukolejném tunelu a těsně projel osobní vlak, dojde k mnoha úmrtím." Kotoučové brzdy jsou standardem u moderních osobních vlaků. V případě "špalkových brzd" nákladních vagonů se může kolo zahřát, pokud není brzda zcela uvolněna, a mohou se tvořit nebezpečné trhliny. Tento vývoj je podle Müllera dále podporován jednak "tiššími" nákladními vlaky, ve kterých se teplo hůře odvádí na kolech, a jednak vyšší rychlostí. V minulosti jezdily nákladní vlaky rychlostí 60, dnes někdy 100 a pravděpodobně brzy 120 kilometrů v hodině. To vyžaduje vyšší brzdou sílu. Předpisy o údržbě však nebyly nikdy upraveny. Například nákladní vůz je třeba zkontrolovat pouze jednou za osm let nebo po ujetí 660 000 kilometrů.

Markus Diener, odborník na materiály ze Švýcarského federálního technologického institutu (ETH), v tom vidí velký existující problém. "Pravděpodobně jezdí mnoho vlaků s prasklinami v kolech a vy nepoznáte závady." Televizní reportáž tuto domněnku potvrzuje: V listopadu 2024

byla na nákladním vlaku v Itálii náhodně objevena prasklina kola. Vlak jel ze Švédska přes Hamburk a Kolín nad Rýnem, projížděl například stanicemi v Basileji nebo Oltenu a samozřejmě také použil Gotthardský tunel.



## SSL Express 04-03-2025 Reforma limitů CO<sub>2</sub> vozového parku může přece jen přijít dříve

Evropská komise zvažuje, že v rozporu s předchozími prohlášeními posune revizi limitů CO<sub>2</sub> pro vozový park pro dodávky a osobní automobily plánovanou na rok 2026 na letošní rok. Uvedl to místopředseda Komise Stéphane Séjourné, který je odpovědný za průmyslovou politiku, v rozhovoru pro francouzské deníky Frankfurter Allgemeine Zeitung, Financial Times a Le Monde. "Pak nebudeme mít výsledky v roce 2027, ale v příštím roce," řekl Francouz. Limitní hodnoty vozového parku pro těžká užitková vozidla, které musí být podle zákona přezkoumány nejpozději do roku 2027, nebyly projednány.

Rozhodnutí o urychlení reformy by mohlo být zahrnuto do akčního plánu na podporu evropského automobilového průmyslu, který má být předložen 5. Podle Séjourného Komise také pravděpodobně předloží návrhy, jak mohou být výrobci automobilů ušetřeni sankcí, které hrozí, pokud nesplní limity svého vozového parku pro osobní automobily a dodávky, které mají být splněny v roce 2025.

Akční plán má předložit komisař EU pro dopravu Apostolos Tzitzikostas. Koordinuje přípravy na tento plán a dialog s průmyslem, který na konci ledna zahájila předsedkyně Komise Ursula von der Leyenová. Do diskusí je zapojeno několik členů sboru komisařů.

P.S. Jen se otřepali po volbách a už jsou zpátky, trpaslíci



## SSL Express 05-03-2025 Prezentován Clean Industrial Deal pro Evropu

Hospodářský pokles, roztržité trhy, nestálé geopolitické podmínky – Evropská komise chce prostřednictvím dohody o čistém průmyslu učinit průmysl EU udržitelnějším, konkurenceschopnějším a odolnějším. Dvěma tématy, která jsou zvláště v centru pozornosti, jsou cenově dostupná a udržitelná energie pro průmyslová odvětví s vysokými energetickými a transformačními potřebami a rozvoj sektoru čistých technologií. Postiženo je ale také odvětví dopravy – v kontextu širšího kontextu, ale také ve vztahu k tématu alternativních paliv. Například mluvčí zastoupení Evropské komise v Německu poukazuje na plánované zavedení vodíkového mechanismu v rámci Evropské vodíkové banky ve druhém čtvrtletí roku 2025. Ten má propojit nákupčí a dodavatele a propojit účastníky s nástroji financování a snižování rizik. To platí nejen pro průmyslová odvětví, která se obtížně dekarbonizují, ale také pro námořní a leteckou dopravu. Podobně by měl udržitelný investiční plán stanovit krátkodobá a střednědobá opatření k upřednostnění podpory některých obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro leteckou a námořní dopravu. Urychlí také zavádění dobíjecí infrastruktury. Nová pravidla podle mluvčí rovněž usnadní pomoc při přechodu k udržitelným způsobům pozemní dopravy a umožní železničnímu sektoru „provést čistý a digitální přechod“.

Teresa Ribera, výkonná místopředsedkyně Komise EU, představila spolu se svými kolegy z Komise v Bruselu důležité kroky nové strategie EU pro čistý, spravedlivý a konkurenceschopný přechod. Komise používá loňskou Draghiho zprávu jako plán pro vypracování „průmyslového plánu pro zelenou dohodu“. Bývalý prezident ECB Mario Draghi jménem Evropské komise sestavil nápady na novou strategii hospodářské soutěže EU a navrhl konkrétní opatření pro jednotlivá odvětví. Cílem bylo identifikovat nejdůležitější kroky pro CO<sub>2</sub> neutrální a konkurenceschopný průmysl a pro zachování vysoce kvalitních pracovních míst a přivést je k realizaci Evropskou komisí.

„Evropa chce převzít vedoucí roli – v čistším a efektivnějším průmyslu, v řešení klimatické krize, ve zvyšování ekonomické odolnosti, v zachování své konkurenceschopnosti a talentu,“ řekl Ribera při prezentaci Clean Industrial Deal (CID) v Bruselu. Plán pro větší konkurenceschopnost a dekarbonizaci má za cíl snížit emise CO<sub>2</sub> – v souladu s cílem Evropské zelené dohody učinit Evropu do roku 2050 klimaticky neutrální – a zlepšit industrializaci.

Podle Stéphana Séjourného, výkonného viceprezidenta pro prosperitu a průmyslovou strategii, je cílem strategie Evropské komise urychlit dekarbonizaci průmyslu také zvýšením poptávky po čistých produktech vyrobených v EU. Podle toho již nebude jediným rozhodujícím faktorem ve veřejných soutěžích cena, ale od roku 2026 budou novými kritérii také udržitelnost a „Made in Europe“ – to zahrnuje i vozidla používaná ve firmě jako faktor.

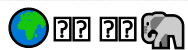
P.S. Tak jste se děti zasmály a šup do postýlek



### SSL Express 05-03-2025 Rusko zasáhlo dvě lodě v přístavu Oděsa

Rusko se o víkendu zaměřilo na kontejnerovou loď, která podle něj převážela zbraně na Ukrajinu. Při útoku na loď společnosti Mediterranean Shipping Co (MSC) v přístavu Oděsa byla vedlejšími škodami zasažena také nedaleká loď na přepravu volně loženého zboží plující pod vlajkou Sierr Leone.

Loď MSC Levante F o kapacitě 1 118 teu a naložená loď Super Sarkas handysize o hmotnosti 28 500 dwt, kterou spravuje turecká společnost Thor Shipping and Trading, byly v sobotu zasaženy ruskou balistickou raketou, přičemž tento útok zranil dva přístavní pracovníky a dále poškodil těžce zasažený přístav Oděsa. Tvrdil to ruský válečný kanál Telegram Talipov Online. Rozsah poškození obou lodí zůstává nejasný. V červenci loňského roku se loď MSC Levante F stala první lodí MSC, která od začátku války v únoru 2022 obnovila plavbu na Ukrajině.



### SSL Express 05-03-2025 EU a Indie chtějí letos uzavřít pakt o volném obchodu

Po letech jednání a několikaleté přestávce ve vyjednávání chtějí Evropská unie a Indie uzavřít dohodu o volném obchodu, pokud možno ještě letos. Byla by „největší svého druhu na světě,“ řekla předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová v indickém hlavním městě Dillí. "Jsem si vědoma, že to nebude snadné," řekla po setkání s indickým premiérem Narendrou Modim. Obě strany chtějí podle společného prohlášení pracovat na tom, aby se tak stalo ještě letos. Oživit mají snahy o vybudování ekonomického koridoru z Indie přes Blízký východ (IMEC) do Evropy. Takové plány byly oznámeny zhruba před dvěma lety na summitu států G20 v Novém Dillí. Válka na Blízkém východě zatím bránila pokroku. Podle prohlášení nyní proběhne „schůzka s partnery“, na které se probere, jak dále postupovat. Zatímco na Blízkém východě nejsou v současné době možné žádné projekty, Indie a EU chtějí zahájit práce na koridoru „od konců“, uvedla delegace EU. Cílem IMEC je mimo jiné rozšiřovat přístavy, železniční tratě a komunikační linky.

V letech 2007 až 2013 probíhala jednání o dohodě o volném obchodu mezi EU a pátou největší světovou ekonomikou. Jednání však tehdy selhalo a byla obnovena teprve před třemi lety. Záměr EU urychlit obchodní jednání je vnímán i v souvislosti s hrozbami vlády USA uvalením nových dovozních cel na zboží z EU. Z evropského pohledu jsou vnímána jako překážka při vyjednávání nadprůměrná dovozní cla Indie. Prosazují snížení daní například na auta, víno a lihoviny. Bez podstatných ústupků ze strany Indie pravděpodobně nedojde k dohodě, uvedla EU. Podle zpráv indických médií je vláda v Dillí znepokojena potenciálními dopady takzvaného

mechanismu pro úpravu uhlíkových hranic (CBAM). Systém stanoví cenu uhlíku pro dovoz určitého zboží vyrobeného mimo EU.

„Jednání o dohodě o volném obchodu mezi EU a Indií konečně opět nabrala na obrátkách,“ řekla Hildegard Müller, prezidentka Svazu německého automobilového průmyslu (VDA). Indie, již nyní třetí největší samostatný automobilový trh na světě, nabízí velký potenciál pro německé průmyslové společnosti. Kromě cel představují pro výrobce automobilů a dodavatele velkou výzvu certifikáty kvality požadované Indií a měly by zde stačit mezinárodní certifikáty kvality a měla by se snížit zbytečná byrokracie,“ uvedl Müller.

Německá asociace pro strojírenství a strojírenství (VDMA) také považuje důkaz o shodě výrobků požadovaný Indií spolu s clem ve výši až 7,5 procenta za obchodní překážky, které by měly být odstraněny. Tlak na modernizaci v Indii nabízí evropskému strojírenskému průmyslu mnoho obchodních příležitostí, řekl výkonný ředitel VDMA Thilo Brodtmann. "V roce 2024 vzrostou dodávky strojírenství z Německa na zhruba 4,3 miliardy eur."

Evropská komise v pátek oznámila, že se obě strany sbližují v otázkách přístupu na trh. Cílem je úzce spolupracovat v úsilí o zvýšení odolnosti mezinárodních dodavatelských řetězců pro polovodiče a komunikační technologie. Obě strany se také dohodly na spolupráci při vývoji „etických a odpovědných“ aplikací umělé inteligence, například v oblasti velkých jazykových modelů.

Indie a EU zdůraznily společné zájmy v energetické politice. Bylo dohodnuto zřízení pracovní skupiny pro zelený vodík, která včas před summitem EU-Indie vypracuje plán spolupráce při výrobě vodíku a obchodu s ním. Výroba vodíku z odpadu je součástí výzkumné spolupráce, na kterou bylo v Dillí přislíbeno společné financování ve výši přibližně 60 milionů eur. Půjde také o čištění oceánů od plastového odpadu a recyklaci baterií z elektromobilů. Během návštěvy již proběhl workshop o technických normách nabíjení pro elektromobily.

Návštěva měla posílit strategické partnerství mezi oběma stranami. EU je největším obchodním partnerem Indie. Podle Komise dosáhl bilaterální obchod se zbožím v roce 2023 hodnoty 124 miliard eur. Hodnota obchodu se službami dosáhla 60 miliard eur, z čehož 20 miliard eur pocházelo z digitálních služeb. Obě strany v současné době připravují nový strategický plán svých vztahů, který má být předložen na plánovaném bilaterálním summitu v letošním roce.



### **SSL Express 05-03-2025 IAG Cargo zaznamenalo v roce 2024 silný růst**

International Airlines Group (IAG) zveřejnila své roční výsledky za rok 2024, které zaznamenaly výrazný růst v nákladním sektoru. Obrat nákladní dopravy vzrostl meziročně o 6,7 procenta na 1,234 miliardy eur (2023: 1,156 miliardy eur). Přepravní výkony měřené v tunokilometrech přitom vzrostly o 12,6 procenta na 5,2 miliardy.

Rozvoj nákladní dopravy v jednotlivých aeroliniích IAG vykazuje silný růst: British Airways zaznamenaly nárůst o 11,3 procenta na 3,814 miliardy tunokilometrů, Iberia vzrostla o 15,1 procenta na 1,204 miliardy tunokilometrů a Aer Lingus zaznamenala nárůst o 20,9 procenta. Také objem prodaného nákladu vzrostl o 9,2 procenta na 651 000 tun (2023: 596 000 tun).

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2024 dosáhla společnost IAG tržeb z nákladní dopravy ve výši 364 milionů EUR, což je o 25,5 procenta více z 290 milionů EUR ve stejném období roku 2023. Tunové kilometry se mezičtvrtletně zvýšily o 10,7 procenta na 1,44 miliardy.

Navzdory výraznému růstu dopravních výkonů se takzvané výnosy (tržby na tunokilometr) snížily o 5,2 procenta ve srovnání s rokem 2023. Tento pokles je přičítán zvýšené celosvětové kapacitě nákladní dopravy a také stále nadměrným tržním cenám v první polovině roku 2023 v důsledku narušení dodavatelského řetězce souvisejícího s pandemií.



Podle IAG těžila nákladní přeprava v roce 2024 z narušení v Rudém moři, což vedlo k přesunu z námořní přepravy na leteckou, a také ze silné poptávky na trhu a vyšších výnosů, zejména z jižní Asie, Indie a Středního východu.

## **SSL Express 07-03-2025 Mění se pravidla de minimis komplikují úpravy dodavatelských řetězců**

Houpačka obchodních vztahů s USA drží odesílatele a poskytovatele logistických služeb v nesnázích, zatímco americké celní řešení pro elektronický obchod je ještě daleko. Když americká administrativa oznámila cla na dovoz z Kanady a Mexika, vyloučila zásilky elektronického obchodu, které jsou osvobozeny od cla de minimis. Poté, co Trumpova administrativa zažila zhroucení, které zanechalo miliony balíčků uvízlých na celnicích, když bylo de minimis náhle staženo z elektronického obchodování z Číny, nepohne se k tomuto provozu, dokud nebudou "zavedeny adekvátní systémy" pro efektivní zpracování a výběr příjmů z tarifů.

Celní a pohraniční ochrana (CBP) a další agentury mají za úkol představit řešení do 1. dubna, ale experti z oboru předpokládají, že bude trvat několik měsíců, ne-li déle, než budou takové systémy nainstalovány a aktivovány. Výzva je to obrovská. V loňském roce proudilo do USA 1,36 miliardy zásilek de minimis a asi 85% všech zásilek zabavených CBP byl tranzit de minimis. John Haber, hlavní strategický ředitel společnosti Transportation Insight, pochybuje, že CBP bude připravena odbavit tok balíčků a vybrat z nich clo do června nebo července. Legenda leteckého nákladního průmyslu Ram Menen, bývalý šéf Emirates SkyCargo, si myslí, že řešení je ještě vzdálenější. "Pro celní orgány bude extrémně obtížné, ne-li téměř nemožné, účinně prověřit [zásilky] a identifikovat, co je třeba fyzicky zkontrolovat, když se jedná o miliony zásilek denně, zejména na vstupních bodech. Jediný způsob, jak to mohou udělat, je zrentgenovat všechny balíčky a použít systémy založené na umělé inteligenci, aby identifikovaly, co je skutečně třeba fyzicky zkontrolovat. To se nestane přes noc, takže schopnost celních orgánů být připravena efektivně zvládnout proces hraniční kontroly, aniž by vytvářela hromady, je pravděpodobně vzdálena několik let".

To vše za předpokladu, že americká administrativa bude chtít počkat. Jeden maloobchodní konzultant, který roky pozorně sledoval vývoj elektronického obchodování, má pochybnosti. "Není mi vůbec jasné, zda USA budou investovat do systémů na zlepšení celního odbavení. Místo toho se zdá, že vláda jde opačným směrem – odrazuje od dovozu," komentuje. I když je CBP odhodlána najít a implementovat řešení co nejrychleji, brzdí ji nejistota ohledně pravidel. Mění se postoj americké administrativy k clům znemožňuje každému posoudit, jak dalece jsou plány pevné, nebo jak dalece jsou to vyjednávací trumfy, které se mohou změnit během jednoho dne, poznamenal Haber. "Ovlivňuje to všechny – odesílatele, dopravce, platformy... Nyní budou muset přepravní platformy začlenit funkce pro výpočet a účtování cla, ale nebudou moci rozhodovat o tom, co přesně musí udělat. Je těžké dělat rozhodnutí, když se půda pod nohama neustále posouvá. Bavíme se o spoustě peněz na investice do systémů," podotkl.

## **SSL Express 07-03-2025 Co znamenají Trumpova cla pro Německo a svět?**

Americký prezident realizuje své celní hrozby, ale zbytek světa není bezmocný. Od úterý platí represivní cla ve výši 25 procent na vývoz z Kanady a Mexika do USA. Trump také oznámil, že od úterý zdvojnásobí dovozní cla na zboží z Číny uvalená v únoru na 20 procent. Kanada ze své strany okamžitě oznámila cla ve výši 25 procent na americké zboží v hodnotě 30 miliard dolarů. Po 21 dnech bude tato částka navýšena na celkových 155 miliard dolarů. Čína oznámila odvetná cla na zemědělské produkty a další opatření vůči americkým společnostem. Od

10. března budou uvalena další cla ve výši 15 procent na kuřecí maso, pšenici, kukuřici a bavlnu z USA a 10 procent na další zemědělské produkty, jako jsou sójové boby, vepřové a hovězí maso. Protiopatření oznámila i mexická prezidentka Claudia Sheinbaumová. Ta by zahrnovala tarify a další opatření, která plánuje oznámit v neděli na veřejné akci, uvedla na své ranní tiskové konferenci v Paláci Národa. "Musíme zůstat v klidu a zachovat chladnou hlavu."

Zpočátku se uvalená cla dotknou Německa pouze nepřímo: Ekonomka Samina Sultan z Německého ekonomického institutu (IW) v Kolíně nad Rýnem se na základě modelových výpočtů domnívá, že současná omezení by již mohla vést ke snížení globálního ekonomického výkonu o 0,4 procenta. Německo, které je otevřené obchodu, proto musí již v roce 2026 počítat s tím, že jeho hrubý domácí produkt bude o 0,4 procenta nižší. Ohlášená cla na ocel a hliník i další platby, které už Trump ohrožoval, by mohly místní průmysl zasáhnout ještě tvrději. Vyšší cla na dovoz z Mexika poškozují zejména německý automobilový průmysl, protože má mnoho výrobních závodů v Mexiku, říká Sultan. Tento problém také vidí Ifo Institute v Mnichově. Je tam ale zmíněn i potenciálně pozitivní efekt: německé firmy by mohly těžit, pokud se poptávka přesune k nim, protože konkurence z Kanady, Mexika a Číny se v USA kvůli clům prodraží. To samozřejmě platí jen do té doby, dokud nebudou na evropské zboží zavedena další cla. Dorothee Hillrichsová z Ifo Institute předpokládá, že cla poženou inflaci v USA mimo jiné proto, že meziproducty pro americké výrobce zdraží. Navíc by mohly vzrůst ceny potravin, což by postihlo zejména chudší domácnosti. I když modelové výpočty Ifo o clech předpokládají, že export a průmysl v Kanadě a Mexiku budou zasaženy tvrději než v USA, nezůstanou ušetřeni ani oni. Expert IW Sultan očekává, že Trump bude chtít vrátit do Států více produkce. Vyšší tarify v tomto případě podle jeho názoru nelze obejít. "Skutečnost, že by to mohlo způsobit značné škody samotné ekonomice USA, se zdá být vedlejší." Přesun výroby do USA by nevyhnutelně zvýšil inflaci kvůli tamním vyšším výrobním nákladům. Výrobky by pro spotřebitele zdražily, USA jsou navíc závislé na dovozu surovin. Kromě již popsaných tarifních kroků oznámily Kanada, Mexiko a Čína opatření nad rámec cel. V případě Kanady by to mohlo zahrnovat omezení nebo zastavení vývozu ropy do Spojených států. Čína oznámila možná omezení pro americké společnosti. Zasáhla také Evropská komise, která nyní uvalená cla kritizovala a vyzvala USA, aby je přehodnotily. Ohrožovaly vysoce integrované dodavatelské řetězce, investice a ekonomickou stabilitu na obou stranách Atlantiku. Trump také opakovaně vyhrožoval Evropě vysokými cly. Pokud by k nim došlo, EU již oznámila rychlá protiopatření. Během prvního Trumpova funkčního období EU čelila novým clům na ocelové a hliníkové výrobky z Evropy mimo jiné speciálními cly na bourbon whisky, motocykly Harley-Davidson a džíny. Jak silně EU zareaguje tentokrát, bude záležet na Trumpově konkrétním rozhodnutí o clech.

Příklady Kanady a Mexika podle Sultana ukazují, že jednání s Trumpovou administrativou pravděpodobně nebudou úspěšná. Oba státy koneckonců původně slibovaly USA lepší ochranu proti nelegální migraci a obchodu s drogami, ale původně odkládaná cla jsou nyní uvedena v platnost. Vzhledem k tomu, že Trump používá cla k dosažení cílů mimo ekonomiku, je možné, že EU zváží i jiná než protitarifní opatření, říká Hillrichs z Ifo. Čína hrozí, že prokáže menší odhodlání v boji proti drogám. V zásadě je však při přijímání protiopatření klíčové nezvyšovat ceny důležitých meziproductů a neuvalovat cla na produkty, které nelze získat z jiných zemí než z USA. Podle ekonoma IW Sultana budou důsledky pro USA čím dál tím vážnější, čím více zemí uvalí cla a čím více zemí bude samy reagovat protiopatřeními. „Rozsáhlá obchodní válka proti zbytku světa udělá Spojené státy výrazně chudšími – nejen kvůli ekonomickým ztrátám, které s sebou přináší, ale také kvůli rostoucí izolaci. Obchod není jen výměna zboží, ale také stimuluje konkurenci a výměnu myšlenek.“ Jak Spojené státy stále více opouštějí globální trh, uvolňují prostor pro další hráče, jako je Čína.



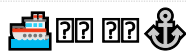
## SSL Express 07-03-2025 CMA CGM předstihla Maersk v žebříčku liniových rejdů

CMA CGM, dosud nejagresivnější nabyvatel lodí, se zapsala do historie. Od tohoto týdne společnost CMA CGM se sídlem v Marseille překonala konkurenční Maersk na druhém místě v žebříčku linerů, pokud započítáme její obrovský seznam objednávek. Nejnovější údaje společnosti Alphaliner ukazují, že flotila CMA CGM – včetně objednaných lodí – čítá 5,42 milionu slotů, což je přibližně o 140 000 TEU více než u jejího dánského rivala. Společnost Mediterranean Shipping Co (MSC) zůstává daleko v čele, nicméně její flotila – včetně objednaných lodí – je nyní na 8,47 milionu slotů, což je více než stávající flotily CMA CGM a Maersk dohromady.

Kromě toho, že byla CMA CGM v prvních měsících roku 2025 největším kupujícím použitých lodí, byla zaneprázdněna objednávkami novostaveb. *Společnost Splash* začátkem tohoto týdne informovala o nejnovější sérii novostaveb kontejnerových lodí společnosti CMA CGM v Číně, když se rozhodla pro tucet lodí s duálním palivem LNG o kapacitě 18 000 TEU v loděnici CSSC Jiangnan, což je její druhá objednávka na velké kontejnerové lodě v tomto roce, po kontraktu v hodnotě 2,6 miliardy dolarů na dalších dvanáct novostaveb dvoupalivových lodí LNG o kapacitě 18 000 TEU v korejské loděnici HD Hyundai Heavy Industries.

Počátky CMA CGM sahají až do roku 1978, kdy Jacques Saadé založil společnost Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) jako provozovatele v rámci Středomoří. V roce 1996 Saadé sloučil CMA s Compagnie Générale Maritime (CGM) a vytvořil tehdy 12. největší liniovou společnost na světě. Saadé, který se narodil v Bejrútu v roce 1937, poté koupil mnoho slavných značek včetně Australian National Line (ANL), American President Lines (APL) a Cheng Lie Navigation. Jeho syn Rodolphe převzal podnik po Saadého smrti v roce 2018 a k nákupům lodí přidal další logistické akvizice.

Maersk se mezitím spokojil s tím, že se soustředil na provoz flotily v rozmezí 4 až 4,4 milionu TEU, což je politika, kterou původně vymyslel bývalý generální ředitel Soren Skou. V rámci této strategie MSC na začátku roku 2021 přeskočila Maersk na pozici největšího světového dopravce. Níže v žebříčcích Alphaliner se odehrávají i další pozoruhodné posuny v žebříčku. Při započítání objednaných lodí tchajwanský Evergreen právě předběhl japonský Ocean Network Express (ONE) na šestém místě, zatímco Wan Hai, také z Tchaj-wanu, vstupuje do top 10 na úkor krajana Yang Minga.



## SSL Express 07-03-2025 MSC koupí Hutchison Ports včetně Felixstowe a Panamy

Provozní divize přístavu MSC Terminal Investment Ltd (TiL) má převzít plnou kontrolu nad největší kontejnerovou bránou ve Velké Británii, Felixstowe, spolu s řadou dalších uzlů po celém světě – včetně Panama Ports Company. Konsorcium složené z TiL a giganta hedgeových fondů BlackRock se dohodlo na koupi přibližně 80 % globálních operací hongkongského provozovatele terminálu Hutchison. Majitel společnosti Hutchison CK Hutchison uvedl, že se očekává, že dohoda "přinese skupině hotovostní výnosy přesahující 19 miliard dolarů". Diego Aponte, předseda společnosti TiL a prezident skupiny MSC, uvedl: "Náš vztah se společností Hutchison Ports sahá daleko do minulosti a je vztahem vzájemného respektu a přátelství.

V oznámení pro investory se uvádí: "Představenstvo společnosti CK Hutchison Holdings s potěšením oznamuje, že dne 4. března 2025 byla uzavřena principiální dohoda mezi konsorciem BlackRock-TiL o prodeji všech akcií společnosti Hutchison Port Holdings S.a. r.l. ("HPHS") a všech akcií společnosti Hutchison Port Group Holdings Limited ("HPGHL")." V současné době není lidem

zveřejní jasné, co by zahrnoval úplný registr aktiv dohody – CK Hutchison uvedla, že nebude zahrnovat její terminál na pevninské Číně, ani přístavy v deltě Perlové řeky, které tvoří Hutchison Port Holdings Trust. Uvedla však, že "prodejní perimetr" HPHS a HPGIL pokrývá 80% efektivní podíl skupiny ve skupině Hutchison Ports, která zase drží podíly v dceřiných a přidružených společnostech vlastnících, provozujících a rozvíjejících celkem 43 přístavů zahrnujících 199 kotvišť ve 23 zemích, spolu se všemi zdroji řízení HPH, provozem, provozním systémem terminálu, IT a jiné systémy a jiná aktiva náležející k řízení a provozu těchto přístavů. Mezi její hlavní aktiva patří Felixstowe, Harwich a Thamesport ve Velké Británii, zhruba polovina kapacity kontejnerových terminálů v Rotterdamu a terminály v Barceloně, Brisbane, Sydney, Duisburgu, Jakartě, Pusanu, Mexiku a mnoho dalších. Dohoda zahrnuje také společnost Panama Ports Company, která byla v posledních dnech pod Trumpovou palbou kvůli svým údajným vazbám na čínskou vládu.

