

SSL EXPRES

17.03.-21.03.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 18-03-2025 Čína zaútočila na plán Hutchisonu prodat panamské přístavy společnosti MSC

Čína odsoudila plány CK Hutchison prodat asi 80 % svých přístavních podílů společnosti MSC, včetně jejích operací na obou koncích Panamského průplavu. Skupina se sídlem v Hongkongu potvrdila plány na prodej konsorciu skládajícímu se z přístavní divize MSC, Terminal Investment Ltd (TiL) a giganta hedgeových fondů BlackRock, s tvrzením, že "skupině přinese hotovostní výnosy přesahující 19 miliard dolarů".

Ve čtvrtek pozdě v noci (13. března) však Úřad pro záležitosti Hongkongu a Macaa (HKMAO) sdílel komentář, v němž dohodu popsal jako "zradu veškerého čínského lidu". HKMAO, který byl poprvé citován v Pekingu podporovaném médiu *Ta Kung Pao*, znovu publikoval článek v plném znění, který odsoudil představu, že transakce byla "běžnou obchodní praxí", ale byla výsledkem amerického tlaku po návratu Donalda Trumpa do Bílého domu. "Jakmile se Trump v lednu ujal úřadu, obvinil Čínu z kontroly Panamského průplavu a hlasitě prohlásil, že USA si ho 'vezmou zpět' a v případě potřeby použijí vojenské síly," uvádí se ve zprávě. "Bezprostředně poté americký ministr zahraničí Marco Rubio odjel přímo do Panamy, aby vyvinul tlak při své první zahraniční cestě. Později, v předvečer Trumpova prvního projevu v Kongresu, byla tato zpráva zveřejněna. To všechno je jen náhoda?"

Komentář dále varoval, že USA "mohou použít" dohodu jako model pro spuštění aktivit v přístavních fúzích a akvizicích po celém světě, vynucených politickým tlakem. Tvrdil také, že americká vláda připravuje plány nejen na zasažení čínských lodí tím, co popsala jako "zvláštní poplatky za dokování", ale že se píše exekutivní příkaz, který vyzývá americké spojence, aby učinili totéž, nebo "budou čelit odvetě". "Tato dohoda je hegemonickým aktem USA, které využívají svou národní moc ke zpronevěře legitimních práv a zájmů jiných zemí," dodal. "Snaží se toho dosáhnout nátlakem, nátlakem, pobídkami a dalšími opovrženímhodnými prostředky a je to mocenská politika zabalená jako "komerční chování". Vlčí ambice amerických politiků jsou jasně odhaleny."

Poté, co po oznámení dohody akcie Hutchison vyskočily o 20 %, se v pátek ráno propadly o více než 6 %, přičemž komentář varoval, aby si (firma) dohodu "dvakrát rozmyslela".

SSL Express 18-03-2025 Čínští vlastníci a loděnice bojují v obchodním sporu v USA

Jak Čínská asociace majitelů lodí (CSA), tak Čínská asociace národního loďařského průmyslu (CANSI) vydaly veřejné komentáře kritizující návrhy amerického obchodního zástupce účtovat v amerických přístavech zvláštní poplatky za flotily s tonáží vyrobenou v Číně, což je pravděpodobně největší šoková politika, která potenciálně zasáhla lodní dopravu v prvních měsících návratu Donalda Trumpa do Bílého domu. Americký prezident se brzy rozhodne, zda se bude řídit návrhy úřadu amerického obchodního zástupce (USTR) v návaznosti na vyšetřování rostoucí dominance Číny v námořní dopravě, zejména v oblasti stavby lodí, které bylo provedeno v minulém roce. Zpráva USTR uvádí mezi řadou obvinění vznesených proti Pekingu uměle

potlačované mzdové náklady, nucený transfer technologií a krádeže duševního vlastnictví. Obchodní úřad doporučil potenciální poplatky až 1,5 milionu dolarů za návštěvu přístavu pro plavidla postavená v Číně, 1 milion dolarů za návštěvu přístavu pro provozovatele lodí postavených v Číně a povinné požadavky na přepravu pod vlajkou USA. V komentáři podaném na stránkách USTR CSA označila navrhované akce agentury za diskriminační a uvedla, že porušují pravidla Světové obchodní organizace i rozhodnutí WTO o řešení sporů. Krok USTR také porušuje čínsko-americkou námořní dohodu z roku 2003, uvedla CSA a dodala, že tak porušuje i americké zákony a pravidla. Návrhy překračují zákonnou pravomoc USTR, zasahují do jurisdikce Federální námořní komise, porušují standardy pro činnost agentur podle zákona o správním řízení a porušují vývozní klauzuli americké ústavy, uvedla skupina. Čínská asociace národního loďařského průmyslu v samostatném komentáři uvedla, že je proti návrhu. První známky dvoustupňového trhu se objevují v očekávání Trumpovy pravděpodobné penalizace tonáže vyrobené v Číně. Makléřská společnost BRS tento týden uvedla, že lodě spojené s Čínou se nyní stávají "mnohem méně atraktivními" pro dlouhodobé chartery kvůli pravděpodobnosti, že v určitém okamžiku během svých nájmu budou tyto lodě muset zastavovat v amerických přístavech. Právnická firma Hill Dickinson také zaznamenává revize formulací charterových smluv, a to jak podmínek na míru, tak změn standardních formulářů charterových stran pro plavby a období fixů v souvislosti s pravděpodobným blížícím se omezením tonáže vyrobené v Číně ze strany USA. Čínské ministerstvo zahraničí tento týden uvedlo, že tento krok neoživí americký loďařský průmysl a že Čína podnikne kroky k ochraně svých práv a zájmů. V reakci na sítěch mezitím volali po dani na letadla Boeing, která přistávají na čínských letištích.



SSL Express 18-03-2025 Rekonstrukce železnice budou dražší, než se plánovalo

Renovace koridoru DB InfraGo budou zřejmě dražší, než se původně plánovalo. V dubnu 2024 společnost zodpovědná za železniční infrastrukturu oznámila náklady ve výši 2,2 miliardy eur na trase Hamburk-Berlín. Očekává se, že zhruba 260 kilometrů dlouhý úsek se nyní prodáží o 300 milionů eur na 2,5 miliardy eur, jak ve čtvrtek oznámilo sdružení „Die Güterbahnen“. Jako svůj zdroj uvedl Wolfganga Weinholda, programového manažera pro generální renovaci vysoce výkonné sítě v DB InfraGo. Také renovace prvního vysoce výkonného koridoru mezi Frankfurtem a Mannheimem – Riedbahn – se zdá být výrazně nákladnější, než se původně plánovalo. Jak (DVZ) zjistil z průmyslových zdrojů, předmětné částky se pohybují od 200 do 700 milionů eur. List „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ ve čtvrtek citoval dokumenty pro dozorčí radu. Dráha pak počítá s vícenáklady ve výši 15 procent. To by bylo téměř o 200 milionů eur více.

Očekává se, že zvýšení nákladů bude důsledkem dodatečných prací od stavebních společností, které DB InfraGo aktuálně zpracovává. Společnost odpovědná za síť začala plánovat s rozpočtem 500 milionů eur; v listopadu 2023 oznámila, že náklady stoupnou na 1,3 miliardy eur. DB InfraGo na konci února na dotaz DVZ zdůraznilo, že předchozí prognóza celkových nákladů ve výši 1,311 miliardy eur nebyla do prosince a do konce stavebních prací překročena. Konečné vyhodnocení doplňkových prací však proběhne, jak je u stavebních projektů obvyklé, až po dokončení. DB InfraGo má podle aktuálních plánů předložit hodnotící zprávu do konce března.

Generální ředitel nákladní železniční dopravy Peter Westenberger uvádí jako klíčové faktory nákladů práci na řídicí a bezpečnostní technologii a také špatné plánování ze strany DB InfraGo. Letos jsou na programu trasy Emmerich–Oberhausen a Hamburk–Berlín. První z nich je součástí evropského „železničního nákladního koridoru 1“ a má být rozšířena na tři koleje. Linka navazuje na holandskou Betuwe Line, která byla uvedena do provozu v červnu 2007. Němečtí a nizozemští ministři dopravy se již na podzim 1992 dohodli na rozšíření na obou stranách hranice. Práce na 70

kilometrů dlouhém úseku probíhají na německé straně od roku 2017. Nákladní dráhy si stěžují, že trať je od roku 2021 čas od času zcela nebo částečně uzavřena .

Obnova trasy Hamburk – Berlín podle Westenbergera také způsobuje problémy. Úplné uzavření je plánováno od 1. srpna 2025 do 1. května 2026. Stěžuje si, že je nejasná koncepce odklonu a není jasné, zda železniční společnosti dostanou kompenzace za velké objížďky. Politici tomuto požadavku sdružení zatím nevyhověli. Westenberger věří, že má smysl, aby Unie znovu přezkoumala renovace koridoru. „Nemáme problém s úsporou dopravy a s tím, že program bude trvat o něco déle,“ řekl generální ředitel nákladní železnice.

SSL Express 19-03-2025 Sestupný trend výkonů bavorských přístavů pokračuje

Již třetí rok po sobě bylo v šesti pobočkách Bayernhafenu v Aschaffenburgu, Bamberku, Norimberku, Rothu, Řezně a Pasově odbaveno méně zboží. V roce 2024 činil objem přepravených nákladů lodí a železnicí 8,17 milionu tun. To je o 0,8 procenta méně než v předchozím roce. Propustnost lodního nákladu činila něco málo přes 2 miliony tun, což je o dobrých 6 procent méně než v roce 2023.

Objemy odbavení železniční nákladní dopravy se však zvýšily. Ty vzrostly o 1,3 procenta na něco málo přes 6 milionů tun. Nárůst kombinované dopravy (KT) byl ještě silnější. Ve všech pobočkách Bayernhafenu bylo zpracováno přibližně 474 000 TEU, což představuje nárůst o více než 4 procenta. Podle provozní společnosti Bayernhafen je tento vývoj způsoben mimo jiné investicemi do přístavu KD v Regensburgu. Terminál, který je speciálně navržen pro nakládku výměnných nástaveb a návěsů ze silnice na železnici, přilákal novou linku do Lébény v Maďarsku a přes Brennerský průsmyk do Verony v Itálii.

V loňském roce zahájil Bayernhafen investice do přístavní infrastruktury a do přípravy ploch ve výši zhruba 32 milionů eur.

SSL Express 19-03-2025 EK vyzývá Haag, aby přezkoumal hlukové předpisy na Schipholu

Nizozemská vláda má znovu přezkoumat některá svá rozhodnutí zaměřená na snížení hlukové zátěže v oblasti kolem amsterdamského letiště Schiphol. Vyzývá k tomu Evropská komise. Komise plány analyzovala a dospěla k závěru, že Haag z velké části, ale ne zcela, splnil požadavky nařízení EU 598/2014 při omezování leteckého provozu. Nařízení vyžaduje, aby členské státy použily „vyvážený přístup“ ke zkoumání, zda jsou omezení nezbytná k lepší ochraně obyvatel před hlukem. Taková omezení by měla být pouze poslední možností.

Cílem nizozemských plánů je v letech 2024 až 2029 snížit počet lidí a domů vystavených hluku letadel v okolí Schipholu o 20 procent. Mimo jiné má být omezen počet ročních letových pohybů, aktuálně kolem 500 000, na 478 000 a počet ročních nočních letů na 27 000 (ze současných 32 000). Původně měl být maximální celkový počet letů ještě nižší, ale nová vláda v čele s krajně pravicovou PVV (Partij voor de Vrijheid) plány v roce 2024 upravila.

Komise mimo jiné kritizuje skutečnost, že omezení by se měla vztahovat pouze na komerční letecký provoz, nikoli však na jiný letecký provoz – například soukromé obchodní lety. Ty sice způsobily jen asi 2,5 procenta hlukové zátěže, nicméně to nebylo „nezanedbatelné“. Haag navíc správně nezohlednil efekt, který by aerolinky měly, kdyby přešly na modernější a tišší letadla. Komise rovněž uvedla, že účinky změn letových tras a zlepšených technik přistání, které již byly dohodnuty v dialogu s místními obyvateli, nehrály roli. Pokud jde o druhý bod, vláda tvrdila, že tyto účinky by byly více než vyváženy zvýšením letecké dopravy. Komise namítá, že pokud se

počet letových pohybů sníží zákonem, nedojde již k žádné nadměrné kompenzaci. Zkoumány byly pouze předpisy, které mají za cíl dosáhnout 15procentního snížení hluku do 1. listopadu 2025. Rozhodnutí Komise nezakazuje nizozemské vládě v realizaci plánů. Musí však znovu přezkoumat jejich účinky a podat zprávu Komisi. Pokud pak Haag považuje další předpisy za nezbytné k dosažení zbývajících 5 procentních bodů snížení hluku, Komise říká, že musí existovat nový postup založený na „vyváženém přístupu“.

Evropská letecká asociace ACI Europe si stěžuje, že členské státy stále častěji nerespektují ustanovení nařízení EU/598/2014. Letištím v dalších zemích, jako je Belgie, Francie a Irsko, hrozí omezení z důvodu ochrany před hlukem, která by mohla omezit jejich potenciál. „Tato omezení povedou k tomu, že letiště v EU ztratí provoz, zhorší konektivitu Evropy a oslabí ekonomický růst,“ řekl Olivier Jankovec, generální ředitel ACI Europe. Poukázal na to, že bývalý prezident ECB Mario Draghi ve své zprávě o konkurenceschopnosti EU zdůraznil, že dobré letecké dopravní spojení je klíčové pro konkurenceschopnost a strategickou nezávislost Evropy. Asociace vyzývá Evropskou komisi, aby před omezením letového provozu z důvodu ochrany hluku věnovala větší pozornost tomu, aby členské státy dodržovaly předpisy EU.

Výbor pro životní prostředí Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) 28. února rozhodl, že nová letadla musí být tišší a energeticky účinnější. V souladu s tím musí být od 1. ledna 2029 nová letadla o 6 decibelů (dB) tišší než současné modely a od 31. prosince 2031 musí nová letadla používat minimálně o 10 procent méně paliva než v současnosti. Rozhodnutí ještě vyžadují potvrzení radou ICAO. „Díky této dohodě učiní letecký průmysl velký krok vpřed k dosažení svých dlouhodobých klimatických cílů,“ řekl komisař EU pro dopravu Apostolos Tzitzikostas. "Zlepší se také kvalita života lidí žijících v blízkosti letišť."

SSL express 19-03-2025 POUČTE SE Povinnosti stran v kupní smlouvě, původ zboží a vztah k sankcím (pravda, trochu delší čtení)

Nastala sezóna geopolitických her, jako jsou cla a penalizace zemí a jednotlivců, kteří nesplňují požadavky nebo předpisy určitých zemí nebo určitých orgánů. Sankce jsou považovány za "opatření přijatá zeměmi k omezení obchodu a oficiálních kontaktů se zemí, která porušila mezinárodní právo". Režim mezinárodních sankcí je do značné míry formován geopolitickými silami dne a lze jej rozdělit do následujících kategorií:

1. Sankce USA, vydané úřadem OFAC
2. Sankce Organizace spojených národů
3. Sankce EU

Sankce hrají klíčovou roli v mezinárodním obchodu a lodní dopravě, protože fungují jako nástroje prosazování geopolitických strategií, dodržování předpisů a prevence nezákonného obchodu. Ať už jsou sankce uvaleny Spojenými státy, Evropskou unií, Organizací spojených národů nebo jednotlivými národy, mají dopad na globální obchod a mohou mít vážné finanční a právní důsledky pro podniky. Mezinárodní obchodní a přepravní společnosti se musí v těchto omezeních pečlivě orientovat, aby se vyhnuly sankcím, zablokovaným transakcím a poškození pověsti. Sankce mají obvykle podobu obchodních embarg, finančních omezení, zákazů cestování a zbrojních embarg, přičemž všechny tyto cíle mají za cíl regulovat ekonomické aktivity mezi národy. Tato opatření jsou často zaváděna v reakci na geopolitické konflikty, porušování lidských práv nebo bezpečnostní hrozby. Dodržování zákonů o sankcích je obzvláště složité v námořním průmyslu, kde je náklad přepravován přes více jurisdikcí. Jediný chybný krok může vést k zablokování plateb, zmrazení aktiv a právním krokům, takže je nezbytné, aby dovozci, vývozci a přepravní společnosti měli jasnou představu o sankčním prostředí.

Několik významných právních případů ovlivnilo způsob uplatňování sankčních zákonů v lodní dopravě a mezinárodním obchodu:

1. **Orin Energy Investments Ltd v Futura Asia (Malajsie):** Tento případ se točil kolem sporu o prodej topného oleje. Společnost Orin Energy odmítla přijmout palivo pocházející z Venezuely s odvoláním na sankce amerického OFAC. Malajsijský admirální soud rozhodl, že vzhledem k tomu, že ani jedna ze stran neměla spojení s USA, palivo nebylo podle amerického práva považováno za blokový majetek. V důsledku toho nebyla společnost Orin Energy oprávněna pozastavit platbu za zásilku.
2. **Celestial Aviation Services Ltd v. UniCredit Bank AG (UK):** Anglický odvolací soud rozhodl, že UniCredit Bank AG byla zproštěna provádění plateb na základě akreditivů vystavených za nákupy ruských letadel z důvodu sankčního režimu Spojeného království. Tento případ posílil dopad finančních omezení na transakce související s obchodem.
3. **Kuvera Resources Pte Ltd v JP Morgan Chase Bank (Singapur):** V tomto případě JP Morgan odmítla zpracovat akreditiv, protože plavidlo zapojené do přepravy bylo spojeno se Sýrií, sankcionovanou zemí. Singapurský nejvyšší soud rozhodnutí banky potvrdil a rozhodl, že její doložka o zahraničních sankcích je platná. Toto rozhodnutí však bylo později částečně zrušeno odvolacím soudem, který shledal, že JP Morgan plně neodůvodnila své odmítnutí provést platbu.

Tyto případy zdůrazňují rostoucí složitost vymáhání sankcí v námořním obchodu. Finanční instituce, přepravní společnosti a podniky zapojené do globálního obchodu musí zůstat ostražití při zajišťování dodržování předpisů, protože soudy nadále kontrolují transakce zahrnující sankcionované subjekty. Existuje souvislost mezi závazky stran v kupní smlouvě, jejich znalostí detailů zásilky, jako je původ zboží, a vztahem k sankcím.

Níže je případ Orin Energy a toho, co se stalo. Informace poskytl Phillip Teoh, mezinárodní právník a rozhodce s dvojitou kvalifikací v Singapuru a Malajsi s 35 lety zkušeností, který se dostal do užšího výběru mezi 5 nejlepšími právníky v oblasti sporů v Malajsi. Malajsijský admirální soud se zabýval uplatněním sankcí amerického úřadu OFAC na Venezuelu v případě [Orin Energy Investments Ltd vs. Futura Asia](#). Případ se týkal sporu o kupní smlouvu na topný olej. Společnost Orin Energy tvrdila, že Futura porušila dohodu tím, že dodávala topný olej venezuelského původu, na který se podle nich vztahují sankce v rámci sankčního režimu amerického úřadu OFAC, a že Futura podvodně zatajila jeho původ. To vedlo k porušení nájemní smlouvy společnosti Orin Energy, když loď MT "Nordic Sirius" odmítla přijmout topný olej po zjištění jeho původu. Společnost Orin Energy také tvrdila, že topný olej nespĺňoval smluvní specifikace a podléhal americkým sankcím, což vedlo k ukončení smlouvy. Společnost Futura tato tvrzení popřela a tvrdila, že společnost Orin Energy věděla o původu topného oleje od samého počátku a že na ni nebyly uvaleny sankce. Společnost Futura požadovala protinárok na neuhrazené zůstatky, ztráty z nedoručených balíčků, zdržení a zbytečné náklady způsobené přerušeným překládáním z lodi na loď. Soud zjistil, že společnost Orin Energy přijala náklad a zapojila se do dalších transakcí týkajících se topného oleje, což podkopalo její tvrzení, že byla uvedena v omyl ohledně původu ropy. Důkazy naznačovaly, že společnost Orin Energy si byla vědoma rizik spojených s nákupem venezuelské ropy a podnikla kroky ke zmírnění těchto rizik. Soud zamítl tvrzení společnosti Orin Energy s tím, že shledal, že si byli vědomi původu topného oleje a přijal znalecký posudek společnosti Futura, že olej nebyl sankcionován. Soud také poznamenal, že americké sankční zákony se uplatňují pouze v případě, že majetek speciálně určeného státního příslušníka (SDN) je v držení nebo pod kontrolou americké osoby, což vede k zablokování majetku.

Vzhledem k tomu, že ani Orin Energy, ani Futura nebyly americkými osobami nebo subjekty s vazbami na USA a transakce se netýkaly amerických osob, nebyl topný olej považován za

blokovaný nebo sankcionovaný majetek podle amerických zákonů o sankcích. Společnost Orin Energy proto nebyla oprávněna pozastavit platby za topný olej. Soudce se zabýval tvrzeními společnosti Orin Energy týkajícími se rizik spojených s nákupem ropy venezuelského původu, ale shledal je neopodstatněnými. Soud dospěl k závěru, že podle příslušných výkonných nařízení (EO) se sankční zákony USA uplatňují pouze v případě, že majetek speciálně určeného státního příslušníka (SDN) je v držení nebo pod kontrolou americké osoby, což z něj činí blokovaný majetek. Vzhledem k tomu, že prodej topného oleje od PdVSA (SDN) společnosti Futura se týkal neamerické osoby, nestal se sankcionovaným nebo blokovaným majetkem. Stejně tak následný prodej společnosti Futura společnosti Orin Energy nepodléhal americkým sankcím. V důsledku toho soud rozhodl, že společnost Orin Energy nebyla oprávněna pozastavit platby za topný olej. Otázka sankcí byla také hlavní součástí tohoto procesu u Admirálnímu soudu, kdy obě strany povolaly experty na sankční právo, aby svědčili o rozsahu a aplikaci amerických sankcí, včetně definice speciálně určených státních příslušníků (SDN) podle OFAC. Toto zkoumání sankčního zákona je u malajských soudů relativně nové a během procesu bylo důkladně analyzováno. Poté, co soudce rozhodl, že nároky společnosti Orin Energy jsou neopodstatněné, posoudil protinároky společnosti Futura na zbývající kupní cenu nákladu, ušlý zisk a další zbytečné náklady vzniklé v důsledku odmítnutí společnosti Orin Energy převzít dodávku zbývajících šarží. Soudce vyhověl protinárokům společnosti Futura částečně na základě zjištění, že společnost Orin Energy porušila kupní smlouvu tím, že nezaplatila zbývající kupní cenu a nepřevzala zbývající šarže. Případ objasňuje povinnosti stran v kupní smlouvě týkající se původu zboží a důsledky znalosti o tomto původu.

Sankční doložky a smlouvy o přepravě

Smlouvy o přepravě mohou obsahovat sankční doložku, která stranám umožňuje uplatnit se, pokud jedna ze stran jedná v rozporu se sankcemi. V případě *Orin Energy Investments Ltd v Futura Asia Ltd.* taková klauzule byla v C/P lodi Nordic Sirius, ale ne v chartě přepravní lodi Eser K. Společnost BIMCO zveřejnila sankční doložku BIMCO pro Time Charter Parties 2020. Sankční doložka BIMCO pro smluvní strany Time Charter 2020 je určena k řešení dvou scénářů. Prvním scénářem je, když jsou vlastníci nebo nájemci (nebo třetí strany, za které jsou podle doložky odpovědní) uvedeni sankčním orgánem nebo vládou a vztahují se na ně sankční omezení. V tomto scénáři má nevinná strana právo ukončit charterovou smlouvu a požadovat náhradu škody. Druhým scénářem je situace, kdy obchod nebo činnost sama o sobě podléhá nebo se stane sankčním omezením, přičemž v takovém případě mají vlastníci právo odmítnout plnění. Singapurský vrchní soud rozhodl, že doložka o zahraničních sankcích je platná a vymahatelná, a proto bylo odmítnutí JPMorgan provést platbu na základě akreditivu v tomto případě oprávněné. Po odvolání společnosti Kuvera k odvolacímu soudu odvolací soud částečně změnil rozhodnutí Vrchního soudu a rozhodl, že společnost JPM neunesla své důkazní břemeno, které by ji opravňovalo dovolávat se její sankční doložky a odepřít platbu společnosti Kuvera. Toto zjištění bylo zvráceno v odvolacím řízení, kde odvolací soud rozhodl, že společnost JPM nebyla oprávněna uplatnit sankční doložku k odepření platby společnosti Kuvera na základě vyhovujícího předložení dokumentů.

Vzhledem k tomu, že svět mezinárodního obchodu se stává stále více propojeným, dodržování sankčních předpisů zůstane pro podniky v námořním průmyslu nejvyšší prioritou. Společnosti, které upřednostňují transparentnost, řízení rizik a právní záruky, budou mít lepší pozici pro úspěšné fungování ve vysoce regulovaném globálním obchodním prostředí.



SSL Express 18-03-2025 Jaderně poháněná kontejnerová loď je cílem partnerství mezi USA a J.Koreou

Americký vývojář jaderných reaktorů TerraPower a jihokorejský stavitel lodí HD Hyundai Heavy Industries (HHI) budou spolupracovat na výstavbě malých modulárních kontejnerových lodí poháněných reaktorem. Cílem je získat konkurenční výhodu nad čínskými staviteli lodí a stát se průkopníkem v oblasti bezuhlíkových lodí. Firmy v úterý uvedly, že jejich cílem je dokončit vývoj námořních modelů SMR do roku 2030 a poté komercializovat boxshipy poháněné SMR. Spolupráce přichází tři měsíce poté, co společnost HHI podepsala dohodu o dodávkách válcových reaktorových kontejnerů společnosti TerraPower pro výrobu sodíkem chlazených rychlých reaktorů. Očekává se, že sodíkové reaktory budou klíčovými součástmi kontejnerových lodí poháněných SMR, které budou poháněny jadernou energií namísto fosilními palivy. Provozovatelé hlavních linek mají údajně zájem, protože místo palivových nádrží lze naložit další náklad a nejsou žádné obavy ze zhoršení ziskovosti tváří v tvář prudce rostoucím cenám ropy. Společnost TerraPower, kterou v roce 2008 založil průkopník společnosti Microsoft Bill Gates, buduje demonstrační projekt sodíkového reaktoru o výkonu 345 MW poblíž města Kemmerer ve Wyomingu. Zařízení, které bude dodávat energii do elektrické sítě společnosti PacifiCorp, by mohlo být uvedeno do provozu do roku 2030. Dohoda se shoduje s plánem jihokorejské vlády využít protekcionistických kroků amerického prezidenta Donalda Trumpa proti lodím vyrobeným v Číně. Během semináře pořádaného Korejskou asociací majitelů lodí se její předseda Park Jung-seok dotkl navrhovaného zákona o lodích pro Ameriku a plánů prezidenta Trumpa uvalit vysoké přístavní poplatky na návštěvy lodí postavených v Číně a jejich provozovatelů.



*!?! SSL Express 19-03-2025 Nákladní vůz DAF XG+ na solární pohon

Spotřeba paliva je rozhodujícím nákladovým faktorem při provozu nákladních vozidel. Aby to společnost Paccar Parts optimalizovala, vyrábí tenké a relativně flexibilní solární moduly. Podle výrobce je lze namontovat téměř na každou kabinu, přívěs a nástavbu. Tím se snižuje nejen spotřeba paliva, ale také emise CO₂. Nové solární moduly budou v budoucnu dostupné ve dvou různých velikostech. Menší verze je tři milimetry silná a měří 110 x 30 centimetrů. Váží 700 gramů a využívá 16 článků pro výkon 55 Wp. Větší verze je dvakrát větší, váží 1,3 kilogramu a má 32 článků a 110 Wp znamená watt-peak – maximální množství energie, které lze vyrobit. 165 Wp poskytuje přibližně 135 wattů, což je dostatek energie pro každodenní napájení kávovaru, mikrovlnné trouby nebo televize.

Samolepicí moduly jsou dostatečně flexibilní, aby je bylo možné připevnit na křivky, jako je střecha nebo spoiler. Vyrobená energie je přiváděna přímo do baterie prostřednictvím měniče – který je součástí dodávky – a je buď skladována nebo využívána přímo v kabině řidiče. Díky flexibilitě modulů lze někdy nainstalovat několik modulů najednou. Solární moduly jsou také praktické, když vozidlo stojí. Když je kamion zaparkovaný, pokračuje v „tankování“ solární energie. To znamená, že řidič musí jen zřídka zapínat motor, aby mohl pokračovat v používání příslušenství v nákladním automobilu – někdy může být motor dokonce zcela vypnut. To také omezuje opotřebení alternátoru a baterie a dále snižuje emise CO₂. Solární moduly jsou dostupné u více než 1 100 partnerů a servisních míst DAF. Lze je tam také nainstalovat a připojit.

P.S. A to vše i v noci!!



SSL Express 19-03-2025 Rejdaři v Gemini omezili zastávky v přístavech kvůli náročnému provozu v jižní Indii

Námořní obchod s jižní Indií je i nadále náročným trhem pro společnosti Maersk i Hapag-Lloyd, přičemž obě společnosti omezují své zastávky v přístavech. Podle zdrojů z oboru partneri Gemini Cooperation zredukovali nakládací prostor, který sdílejí při přímém naplutí přístavu Ennore (Chennai) pro evropské obchody, které spustily na začátku února. Nová společná smyčka, označená společností Maersk ME2 a Hapag-Lloyd IEX, je jedinou dálkovou hlavní linkou z východního pobřeží Indie, přičemž většina nákladu se obvykle překládá přes srílanský přístav Colombo nebo Singapur. Zdroj také potvrdil výrazné snížení alokace prostor pro oba partnery z důvodu klesajících rezervací. Podle dostupných údajů zaznamenala společnost Maersk Stadelhorn při svém inauguračním hovoru přibližně 3 200 výměn kontejnerů, zatímco nadcházející Maersk Janov, který se očekává v sobotu 15. března, zaznamená přibližně 2 100 přesunů kontejnerů. ME2/IEX má rotaci Ennore-Colombo-Algeciras-Rotterdam-London Gateway-Bremerhaven-Rotterdam-Port Tangier-Colombo. Společnost Maersk dříve tvrdila, že služba nabídne "obrovskou příležitost" pro růst v sektoru maloobchodu, životního stylu a automobilových komponentů v Chennai a okolí. Místní průmyslové zdroje se domnívají, že kromě obecných pomalých tržních podmínek čelí smyčka Gemini také nákladnímu tlaku kvůli častým ad-hoc příjezdům ze strany MSC, a to díky provozní flexibilitě, kterou má v Ennore, která je nyní společným podnikem mezi Adani Ports a terminálovou odnoží MSC, TiL.

Vzhledem k tomu, že pokles objemu přetrvával, společnosti Maersk a Hapag-Lloyd výrazně snížily sazby za rezervace, aby co nejvíce naplnily kapacitu, uvedly zdroje. Drastické změny, které společnost Maersk zavedla ve svých "mimořádných příplatcích za nepředvídané události (ECS)" pro region Chennai od února do března, jsou důkazem této úpravy. Údaje ukazují, že váha ECS se nyní snížila na 700 USD za kontejner z 2 000 USD oznámených 15. února.

V rámci indické skupiny Gemini má Maersk vyšší prostorové podíly v Ennore, a to 60 %. Před Gemini musely společnosti Maersk a Hapag-Lloyd nakonec stáhnout své nezávislé operace na jihoindicko-evropském obchodu kvůli poptávce a strukturálním problémům se službami. Ennore je jediným přístavem na východním pobřeží Indie pro řetězec Gemini, protože síť sleduje model operací typu hub-and-spoke.

Z širšího pohledu odvětví má služba Gemini, konstrukčně navržená s 90% spolehlivostí jízdního řádu, značný význam dodavatelského řetězce pro vnitrozemí jižní Indie, protože trh těží z průmyslového rozvoje, který se v regionu prosazuje a je poháněn diverzifikací obchodu v Asii. Stát Tamil Nadu má nyní vysoké sázky na vývoz textilních a elektronických výrobků z Indie. Mezitím MSC také zvyšuje své pokrytí z jižní Indie a prodlužuje dvě ze svých asijsko-evropsko-středomořských smyček do přístavu Vizhinjam, čímž pokryje své síť Jade a Dragon. Díky tomuto tlaku získal Vizhinjam významné tempo překládkového obchodu, když v únoru nasbíral přibližně 79 000 TEU ze 40 zastávek lodí – většinou na úkor srílanského Kolomba.



SSL Express 20-03-2025 Zisky z liniové dopravy by měly letos klesnout o více než 80 %

Analytici společnosti Sea-Intelligence vypočítali, že odvětví kontejnerové dopravy dosáhlo v loňském roce kombinovaného EBIT ve výši 60 miliard dolarů, což je třetí nejvyšší hodnota zaznamenaná v historii podnikání a nejvyšší mimo covidovou éru. Jeden z předních analytiků kontejnerových trhů, John McCown, který řídí newyorskou společnost Blue Alpha Capital, očekává, že sektor liniových lodí zůstane v letošním roce v černých číslech, i když zisky sklouznou pod 10 miliard dolarů. "Vzhledem k klesajícímu trendu cen, který pokračoval i v tomto čtvrtletí,

budou výsledky za 1Q25 určitě nižší než ve 4Q24," napsal McCown ve své nejnovější aktualizaci trhů. Připustil, že situace kolem cel, kterou rozpoutala nová administrativa Donalda Trumpa v USA, "vnesla do USA více nejistoty než obvykle".

Banka pro mezinárodní platby varovala, že nejistota vyvolaná Trumpovými sliby uvalit cla a zahájit masivní snižování počtu pracovních míst ohrožuje měkké přistání světové ekonomiky po letech vysoké inflace a zvýšených úrokových sazeb. Uvedla, že "politická nejistota ohledně tarifů, americké fiskální politiky, imigrace a regulace... fungují jako negativní poptávkový šok. Mělo by to negativní dopad na výdaje, investice a my již toho vidíme určité známky. Pokud budou cla zavedena – a některá byla zavedena – pak se negativní poptávkové šoky mohou stát nabídkovými šoky a vyvolat inflační tlaky."

Spotové sazby kontejnerů v roce 2025 neustále klesaly. Celkový index šanghajske kontejnerové nákladní dopravy se od začátku roku snížil o 47 %. Podle údajů společnosti Drewry jsou nyní ceny z Asie do severní Evropy, z Asie do Středomoří a na transpacifickém západním a východním pobřeží USA nižší než kdykoli v roce 2024. Při srovnání spotových sazeb s úrovní zaznamenanou v polovině prosince 2023 těsně před krizí v Rudém moři však z Asie do severní Evropy zůstává nárůst o 74 %, z Asie do Středomoří o 96 %, zatímco plavby přes Tichý oceán na západní i východní pobřeží stále vzrostly o více než 40 % ve srovnání s minimy zaznamenanými ke konci roku 2023.

"Pokračující změkčování na spotovém trhu přichází na pozadí slabších než obvyklých objemů po lunárním Novém roce, zvýšené konkurence mezi liniovými společnostmi uprostřed restrukturalizace aliance a rozšířené nejistoty způsobené pokračující řadou oznámení o clech ze strany USA a jejich obchodních partnerů," komentoval Clarksons Research v týdenní zprávě. Jak společnost Maersk ve své výroční zprávě zveřejněné v únoru úhledně odhaduje, zisky linek v roce 2025 jsou na ostří nože, z velké části mimo kontrolu dopravců – to, co se stane na Blízkém východě, by mělo diktovat rozdíl mezi červeným a černým inkoustem. Společnost Maersk v únoru vykázala třetí nejlepší finanční rok v historii s EBIT za rok 2024 ve výši 6,5 miliardy USD. Dánský dopravce předpovídá, že celosvětový růst objemu kontejnerů v roce 2025 bude činit přibližně 4 %. Velmi velká dělicí čára mezi ziskem a ztrátou se však podle společnosti Maersk bude v letošním roce soustředit kolem Rudého moře. Houthiové v Jemenu pozastavili svou kampaň proti obchodní lodní dopravě a v únoru 2025 zatím nebyly hlášeny žádné útoky, protože Izrael a Hamás podnikali kroky k míru. Situace však zůstává napjatá a jen velmi málo lodí se vrací na suezskou trasu mezi Asií a Evropou. Prognóza EBIT společnosti Maersk pro rok 2025 se pohybuje od nuly do 3 miliard dolarů v závislosti na tom, zda se Rudé moře otevře v polovině nebo až na konci roku.



SSL Express 20-03-2025 Financování přístavů: Pobřežní spolkové státy požadují změnu ústavy

Pět severoněmeckých přímořských států chce zakotvit přístavy jako společný úkol v základním zákoně. V návrhu usnesení pro příští zasedání Spolkové rady 21. března navrhují zařadit tuto pasáž do článku 91a. To stanoví, že spolková vláda se může podílet na plnění úkolů států, pokud jsou „významné pro celek a spolupráce spolkové vlády je nezbytná ke zlepšení životních podmínek“. Dosud tam bylo uvedeno pouze zlepšení regionální ekonomické struktury a zemědělské struktury a ochrany pobřeží. Federální rozpočet v současnosti poskytuje 38 milionů eur na kompenzaci zatížení přístavů. Podniky a státy však požadují více než desetinásobek. Hamburk, Brémy, Šlesvicko-Holštýnsko, Dolní Sasko a Meklenbursko-Přední Pomořansko ve své žádosti zdůrazňují význam námořních přístavů pro hospodářství a tím i pro celé spolkové území. „Vzhledem k rostoucím globálním obchodním tokům, rostoucím nárokům na životní prostředí a

potřebě udržitelného rozvoje infrastruktury je nezbytné zajistit financování nezbytné přístavní infrastruktury do budoucna," uvádí pětistránkový dokument.

Přístavy jsou důležité nejen pro zásobování, ale stále více také pro národní obranné kapacity a pro úspěch energetické transformace. Investice přesáhly finanční rámec zemí. Národní přístavní strategie, kterou federální vláda přijala v březnu 2024, nezahrnuje finanční podporu pro přístavní opatření.

Státy tvrdí, že podle zákona o finanční pomoci má federální vláda možnost pomáhat státům, zejména s investicemi. To se týká zejména přístavních projektů, které přispívají ke zlepšení regionální hospodářské struktury a podpoře hospodářského růstu. Pět severních států proto ve své žádosti žádá federální vládu o přezkoumání finanční pomoci.



SSL EXpress 20-03-2025 Modernizaci lodních motorů brzdí nedostatek zelených paliv

Neschopnost zvýšit vhodné množství cenově dostupných zelených paliv otupila předpokládaný spěch při vybavování lodí čistšími motory, což je zpoždění, které potenciálně vytvoří úzké hrdlo v opravných v budoucnu, podle nové studie společnosti Lloyd's Register (LR). Britská klasifikační společnost aktualizovala svou studii trhu s modernizací motorů, která byla původně zveřejněna v roce 2023.

Původní zpráva o modernizaci motorů zveřejněná společností LR identifikovala trh s přibližně 13 500 stávajícími plavidly, která mohou potřebovat přestavbu motoru na alternativní paliva. Klíčovým předpokladem modelování původní zprávy bylo, že všechna plavidla postavená po letech 2027-2030 budou schopna používat paliva s nulovými a téměř nulovými emisemi. "Potřebujeme větší jasnost právních předpisů a investice, abychom překlenuli propast mezi ambicemi a činy. Bez dalších efektivních řidičů, kteří by tato paliva převzali, nebo bez přehledu o dostupnosti alternativních paliv by mohlo být toto datum posunuto – což znamená, že bude třeba dovybavit více plavidel v kratším časovém horizontu [pro splnění zelených cílů Mezinárodní námořní organizace], což zhorší tlak na kapacitu modernizace," varovala LR v nové studii o LNG a soustředěné kampani modernizace v segmentu přepravců LPG po zavedení nové technologie motorů.

V roce 2022 byla zahájena modernizace vodíkového pohonu na malých osobních, pobřežních a přístavních lodích. Po prvních projektech v roce 2024 bude v příštích čtyřech letech převládat konverze metanolu, a to především díky potvrzeným objednávkám ze segmentu kontejnerů. I když některé přestavby na čpavek již proběhly – na dvou pobřežních plavidlech a jednom remorkéru – jedná se o pilotní instalace technologie palivových článků a malých motorů, která není přenosná na širší flotilu velkých obchodních lodí. Další modernizace čpavku je pravděpodobná, jakmile bude zavedena technologie velkých motorů, navrhla LR. LR nyní odhaduje, že po celém světě, převážně v Číně, je 27 loděnic schopných provádět modernizaci motorů. Dohromady by těchto 27 loděnic mohlo odbavit až 465 lodí ročně, což je dostatečné množství pro uspokojení počáteční poptávky, ale stále je to výrazně pod požadovanou kapacitou v letech špičkové poptávky, kdy společnost LR předpovídá více než 1 000 přestaveb ročně.



SSL Express 21-03-2025 Snaha rejdařů o lepší výnos vyvíjí větší tlak na NVO

Dopravci na postcovidovém trhu řídí vztahy s NVO "mnohem přísněji", což je nutí "přepracovat celé své prodejní struktury". V posledních několika letech uzavírání smluv o námořní dopravě dopravci stále více prosazují "téměř všudypřítomné používání týdenních plánů přidělování slotů

nebo portů podle S/C", aby sledovali dodržování NVO, podle Boba Fredmana, ředitele SF Global Insights.

Pan Fredman vysvětlil delegátům na konferenci TPM25 by S&P Global, že dopravce dnes říká speditérovi nebo NVO – "jste připraveni podepsat smlouvu? Dohodněme se na alokačním plánu." Řekl: "Už to není '5 000 feu, skvělé, kdy podepíšeme, plán alokace vymyslíme později'. Je to něco jako 'pět tento týden v této lince a šest tento týden v tamté'. To umožní operátorovi řídit dodržování pozice NVO mnohem přísněji." Pan Fredman dodal, že "pokud několik týdnů po sobě zmeškáte svých pět slotů, dává to operátorovi příležitost říci 'no, promiňte, dali jste mi jen dvě, trh je silný, dávám vám dále prostor pouze pro dvě". Řekl, že to je jeden ze způsobů, jak se dopravci dokázali vyhnout držení prostoru pro dlouhodobé kontrakty, což jim umožnilo zlepšit výnosy na ziskovějším spotovém trhu.

Stephanie Loomisová, vedoucí oddělení námořní přepravy v Severní Americe ve společnosti Rhenus Logistics, dodala, že největší změnou v chování po Covidu bylo, že dopravci "nyní skutečně tak trochu nutí [NVO], aby jim poskytli určité procento nákladu na spotovém trhu. Největší věc, o které se dohadujete během vyjednávání o smlouvě jako NVO, je, kolik z vaší alokace bude založeno na spotových sazbách a kolik z toho bude založeno spíše na pevné sazbě. A protože spotové sazby zůstaly od pandemie tak vysoké, [operátoři] neignorují toto procento, které máte, ale rozhodně to bedlivě sledují. Pokud je nekrmíte určitým množstvím spotových obchodů, váš obchod s NAC [jmenovaným účtem] zmizí; prostě vám to nedají. Buď toto přidělení nesplní, nebo je to neustálá komunikace s nimi."

Paní Loomisová také řekla delegátům, že operátoři se začali méně zajímat o menší objemy, což "donutilo NVO přepracovat celou svou prodejní strukturu. Když jsem se poprvé dostala do oboru, nebylo neobvyklé vidět dovozce s několika stovkami, možná dokonce tisíci TEU získat stanovenou sazbu na účet, která byla velmi blízká tomu, co by platil velký BCO, pokud by dostatečně dobře znal trh. Ty dny jsou pryč, úplně pryč," řekla paní Loomisová.



SSL Express 21-03-2025 Indie nahradí 169 let starý zákon o konosamentech z roku 1856 v rámci modernizačního procesu

V rámci významného kroku k modernizaci svých zákonů o lodní dopravě schválil indický Lok Sabha (parlament) návrh zákona o náložných listech z roku 2025, který nahrazuje 169 let starý indický zákon o nákladních listech z roku 1856. Tato legislativní revize je součástí širší iniciativy indické vlády, jejímž cílem je aktualizovat archaické zákony z koloniální éry, sladit je s moderními mezinárodními standardy lodní dopravy a zefektivnit obchodní procesy v námořním sektoru. Náložný list je základním dokumentem v globálním obchodu a námořním obchodu, který slouží jako příjem zboží, doklad o přepravní smlouvě a doklad o vlastnictví. Indický zákon o nákladních listech z roku 1856, i když byl funkční, byl zastaralý ve své struktuře a právním jazyce, takže pro moderní podniky bylo stále obtížnější jej efektivně interpretovat a uplatňovat. Nový zákon o nákladních listech z roku 2025 má přinést jasnost, dostupnost a efektivitu do přepravní dokumentace a zajistit, že indické námořní zákony zůstanou relevantní v vyvíjejícím se globálním obchodním prostředí.

Tato modernizační snaha přináší do stávající právní úpravy několik klíčových změn. Jazyk byl zjednodušen, aby bylo zajištěno, že účastné strany v celém lodním průmyslu – odesílatelé, dopravci a další právnícké osoby – mohou snadno porozumět svým právům a povinnostem. Ustanovení byla také restrukturalizována, aby byl zákon soudržnější a praktičtější, aniž by se změnil jeho základní principy. Kromě toho je ústřední vláda oprávněna vydávat směrnice pro účinné provádění zákona, které jí umožní přizpůsobit se budoucím změnám v globálních předpisech o lodní dopravě.

Očekává se, že tento krok přinese průmyslu řadu výhod. Jasnější a organizovanější právní rámec povede k rychlejšímu řešení sporů, snížení rizika soudních sporů a zvýšení transparentnosti pro všechny strany zapojené do obchodu a lodní dopravy. S dobře definovanou strukturou se Indie stává konkurenceschopnější v globálním námořním obchodu, což zajišťuje hladší a spolehlivější přepravní postupy.

Návrh zákona má být nyní představen v Rajya Sabha, poté bude vyžadovat souhlas prezidenta, než se stane zákonem. Jakmile bude tento nový rámec uzákoněn, pomůže zefektivnit přepravní dokumentaci, zlepšit právní srozumitelnost a vytvořit příznivější podnikatelské prostředí pro domácí i mezinárodní obchodní partnery.

Indický lodní sektor hraje zásadní roli v ekonomice země a modernizace jeho právního rámce odráží širší vizi vlády o vybudování Viksit Bharat – rozvinuté Indie, která již není vázána zastaralými koloniálními strukturami. Existují také náznaky, že probíhají práce na zvažování přijetí/dodržování zákona MLETR, který by dále urychlil digitalizaci obchodu v 5. největší ekonomice světa. Tím, že zajistí, že se námořní zákony budou vyvíjet společně s globálními obchodními praktikami, se očekává, že návrh zákona o náložných listech z roku 2025 zvýší efektivitu, důvěru a hospodářský růst v indickém lodním průmyslu v nadcházejících letech.

P.S. A jsme zase 100 let za opicema...vlastně slonama



SSL Express 21-03-2025 FMC má pravomoc vyšetřovat mezinárodní "úzká místa"

Zdá se, že Donald Trump "vyzbrojil" Federální námořní komisi (FMC) pravomocemi jako součást amerického úsilí o revitalizaci lodního sektoru. V pondělí bylo oznámeno, že FMC prošetří sedm "úzkých míst" v liniové dopravě: Severní mořskou cestu; Lamanšský průliv; Malacký průliv; Singapurský průliv; Gibraltarský průliv; a Panamský a Suezský průplav. "FMC shromažďuje informace o sedmi úzkých bodech, aby identifikovala jakékoli předpisy, politiky nebo praktiky, které vytvářejí nepříznivé podmínky pro přepravu," uvedla zpráva a dodala, že se "konkrétně zajímá o odpovědi zahraničních vlád, kontejnerových přepravních společností, majitelů lodí, provozovatelů hromadného nákladu a provozovatelů trampů na šest konkrétních otázek uvedených v oznámení federálního rejstříku oznamujícím tuto akci".

Sandler, Travis & Rosenberg, mezinárodní obchodní právo a poradenská praxe, navrhla, že vyšetřování by mohlo být zaměřeno na opětovné znárodnění americké lodní dopravy.

"Vyšetřování se zdá být součástí snahy Trumpovy administrativy snížit závislost USA na nákladních lodích vlastněných cizími lidmi," napsala poradenská společnost s tím, že se zaměřuje na "zákony, předpisy nebo praktiky zahraničních vlád". ST&R uvedla, že FMC také zkoumá praktiky vlastníků/provozovatelů plavidel plujících pod zahraniční vlajkou, aby zjistila, zda nevytvořili "nepříznivé podmínky" na těchto úzkých místech. Pokud nejnovější vyšetřování dospěje k závěru, že se některé vlády nebo provozovatelé zapojili do "nepatřičných praktik na úkor amerických námořních linek", FMC byla (Bidenovou administrativou) poskytnuta sada reakcí. V neposlední řadě, poznamenala ST&R, bude její schopnost omezit nebo účtovat až 1 milion dolarů za přístup do amerických přístavů.

S odvoláním na americkou legislativu právní firma uvedla, že FMC by mohla reálně omezit "plavby do a z amerických přístavů nebo množství nebo typ přepravovaného nákladu" nebo "pozastavit, zcela nebo částečně, právo společného námořního dopravce provozovat činnost na základě jakékoli dohody podané s FMC". Poznamenalo také, že FMC bylo oprávněno "podniknout jakékoli další kroky považované za nezbytné a vhodné" – aby zdánlivě odstranilo limity toho, co může dělat, pokud to považuje za nutné.

Tento krok FMC přichází na základě vyšetřování amerického obchodního zástupce (USTR) Jamiesona Greera, který dospěl k závěru, že zasáhl lodě vyrobené v Číně, které připlouvají do amerických přístavů poplatkem 1,5 milionu dolarů, s odvoláním na nespravedlivou čínskou státní podporu námořních dodavatelských řetězců. Greer navrhl, aby každé plavidlo postavené v Číně, bez ohledu na jeho vlajku, platilo až 1,5 milionu dolarů za zastávku v přístavu, v závislosti na počtu lodí postavených v Číně ve flotile operátora. A každé plavidlo provozované čínskou lodní společností zaplatí "servisní poplatek" za zakotvení v americkém přístavu až do výše 1 milionu dolarů za naplutí, neboli 1 000 dolarů za čistou tunu kapacity plavidla. USTR uspořádá veřejné slyšení o navrhovaných opatřeních dne 24. března v hlavní jednací místnosti Komise pro mezinárodní obchod. Do tohoto data lze ÚSTR podávat veřejné připomínky.



SSL express 21-03-2025 Komise EU: Výjimka z mýtného bude prodloužena

Evropská komise chce prodloužit výjimku z mýtného pro elektrická nákladní vozidla i po 31. prosinci 2025. To píše ve svém „Akčním plánu pro evropský automobilový sektor“, který tuto středu představí v Bruselu. Za tímto účelem musí být změněna směrnice o eurovinětě. To v současnosti umožňuje úplné osvobození od mýta u částečné sazby mýtného do konce letošního roku. Od 1. ledna 2026 směrnice umožní výjimku ve výši 75 procent. Z iniciativy DSLV se o změnu zasadilo evropské sdružení spedičních firem Clecat. Komise se hodlá zabývat změnou směrnice o euroznámce ve druhém čtvrtletí roku 2025.

Kromě toho Evropská komise plánuje poskytnout pomoc při rozvoji infrastruktury pro doplňování paliva a nabíjení pro těžká užitková vozidla v depech a podél důležitých dálničních koridorů. Toto je důležité pole působnosti. Na výstavbu infrastruktury v letech 2025 a 2026 je v rámci AFIR již k dispozici 570 milionů eur. Slibuje zahájení „Iniciativy čistého dopravního koridoru“ s členskými státy na podporu rychlého rozšíření nabíjecí infrastruktury pro kamiony v evropské síti TEN-T. To by mělo zahrnovat také městské uzly a jejich multimodální uzly nákladní dopravy.

Iniciativa je podle akčního plánu součástí tzv. nástroje koordinace konkurenceschopnosti prezentovaného v Kompas pro konkurenceschopnost. To mimo jiné zahrnuje zjednodušení schvalovacích postupů, financování a napojení na sítě v souladu se směrnicí o obnovitelných zdrojích energie. Prvního výsledku by podle plánu mělo být dosaženo již v roce 2025.

Důležitá část akčního plánu se týká výrobců vozidel, včetně výrobců těžkých užitkových vozidel. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová již oznámila svůj záměr zmírnit limity CO₂ pro flotily. V akčním plánu nyní Komise oznamuje, že společnosti budou moci překročit cíle za jeden nebo dva roky namísto každoročního dodržování limitních hodnot. Na oplátku to musí kompenzovat v dalším roce nadprůměrným výkonem. Uvolnění pomůže průmyslu pokračovat v investicích, aniž by se snížila celková úroveň ambicí cílů pro rok 2025.

Podle akčního plánu má Komise v úmyslu urychlit práci na plánovaném přezkumu limitů pro flotily. „Silniční doprava způsobuje v Evropě přibližně čtvrtinu emisí,“ uvádí akční plán.

Transformaci směrem k čisté mobilitě na silnici podporují limity vozového parku CO₂ pro nová auta, lehká a těžká užitková vozidla. V současnosti jezdí na evropských silnicích téměř 6 milionů vozidel s nulovými emisemi. K dosažení cílů v oblasti klimatu pro roky 2035 a 2040 je však nezbytný výrazný nárůst počtu.



SSL Express 21-03-2025 Index DSLV v sekci "kusovka" vykazuje prudce klesající objemy

Ve 21. vydání Indexu nákladů na sběrné služby za druhé pololetí roku 2024 zaznamenal Německý svaz spedice a logistiky (DSLV) nárůst celkových nákladů poskytovatelů služeb hromadné přepravy

o 3,6 procenta . Pro pololetní analýzu vyhodnotila poradenská firma Forlogic jménem asociace data ze 124 dep ve 13 sítích, využila tak o 6,9 procenta širší databázi. Index se týká celkového ročního objemu 19,3 milionů zásilek zúčastněných aktérů; statistiky tak ukazují průměrné snížení využití kapacity depa o 7,2 procenta odeslaných zásilek. Pro generálního ředitele DSLV Franka Hustera je to znepokojivý vývoj: „Snižující se objemy zásilek se setkávají s vysokými fixními náklady a rostoucím tlakem na ceny. Snížení nákladů je stěží možné, takže ziskovost obchodu se smíšeným zbožím je vážně ohrožena. Existuje riziko dalšího zúžení trhu."

Analýza nákladových faktorů podrobně ukazuje, že nárůst mýtných nákladů o 53,2 procenta byl téměř kompenzován poklesem cen nafty o 15,4 procenta ve druhé polovině předchozího roku. Samostatně, nárůst osobních nákladů o 3,9 procenta a nárůst nákladů na materiál o téměř 3,1 procenta rovněž vedly ke zvýšení nákladů o necelých 3,6 procenta; oba faktory tedy rostly stejným tempem jako celkové náklady. Osobní náklady nyní představují s 50,8 procenty největší výdajový blok, následují 33,4 procenta materiálové náklady, 11,4 procenta palivové náklady a 4,4 procenta mýtné. Ta v celkovém propočtu způsobila nárůst nákladů o 2,3 procenta. Oproti prvnímu nákladovému indexu vypočtenému v roce 2014 dokonce vzrostly na 407,9 procenta, zatímco náklady na pohonné hmoty v roce 2024 budou činit pouze 115,4 procenta tehdy zaznamenané hodnoty.

Současná publikace také poprvé obsahuje samostatný index manipulace s paletami, který asociace využívá k mapování změn v náročnosti výměny palet. Pro tento nástroj využívá Forlogic také tržní informace z nákladní platformy Pacurion, ze kterých se vypočítává vážená průměrná cena za dřevěné palety ve stavových kategoriích A, B a C. Sběr dat pro tento index začal v první polovině roku 2022. Zatímco manipulační náklady nezávislé na ceně palet, které tvoří 68,2 procenta celkových nákladů, se od té doby zvýšily z 3,88 EUR na 4,55 EUR v druhé polovině roku 2024, manipulační náklady závislé na ceně za paletový mix klesly z 1,81 EUR v roce 2022 na podíl 9 procent v posledním pololetí.

Náklady na manipulaci se u příchozích a odchozích zásilek výrazně liší. Tam, kde se používají pouze nové palety, byly náklady na manipulaci s nimi v závislosti na ceně na konci roku 2024 1,71 EUR, o 1,13 EUR nižší než v první polovině roku 2022. Celkové náklady na výměnu palet za aktuální sledované období jsou 5,44 EUR u smíšených palet a 6,25 EUR u nových palet.

