

SSL EXPRES

20.05.-24.05.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 20-05-2024 Šéf Maersku považuje přístav Hamburg za nadhodnocený

Šéf druhé největší světové lodní společnosti Maersk Vincent Clerc se domnívá, že přístav Hamburk je přeceněný. "Je Hamburk přirozenou bránou do světa, například pro export německých aut?" řekl Clerc týdeníku "Die Zeit" (čtvrtek). Podíváte-li se na tuto otázku objektivně, odpověď zní: „Ne, Hamburk není přirozenou bránou do světa, stojí za to zvážit, „zda by všechna půda na vodě byla lépe využita s dostupným bydlením než s kontejnerovými terminály“ . .

Šéf velké dánské lodní společnosti se sídlem v Kodani řekl: „Jako daňový poplatník v Hamburku bych se sám sebe zeptal, zda tento přístav stojí ročně několik stovek milionů eur na daních, jen aby byl kanál Labe vybagrován, aby zůstal dostatečně hluboký. U velkých lodí by muselo být vynaloženo více než 100 milionů eur. „To je ohromné množství peněz, když uvážíte, že 100 kilometrů odtud je efektivní přístav s dostatečným ponorem: Bremerhaven,“ řekl šéf lodní společnosti. Bremerhaven je levnější a má moderní a efektivní zařízení. Clerc však připustil, že v tomto bodě nebyl zcela neutrální. Maersk má úzké vazby na přístav Bremerhaven po celá desetiletí.

Maersk jako druhý v oboru loni dosáhl zisku kolem 3,6 miliardy eur při tržbách kolem 47,4 miliardy eur. V rekordním roce 2022 byly zisky kolem 27 miliard eur s tržbami 75,1 miliardy eur. Od února 2025 vytvoří Maersk přepravní alianci „Gemini Cooperation“ spolu s Hapag-Lloyd z Hamburku, číslem pět ve světě.

P.S. To se mu to plácá, když ho opustila bohatá nevěsta MSC a vdala se za Hamburk, že...

SSL Express 20-05-2024 Balíkové stanice přispívají k úspoře CO2

Balíkové stanice přispívají k významným úsporám CO2 , zejména v poslední míli. Vzdálenost, kterou urazí logistik (jedno centrální výdejní místo oproti mnoha výdejním místům na různých adresách), je znatelně zkrácena sítí balíkových stanic. Studie předpokládají průměrné snížení CO2 o 30 procent.

Dosud provedené studie zohledňovaly nejen trasy poskytovatele logistických služeb, ale také cesty příjemce. Ukázalo se, že koncoví spotřebitelé často vyzvedávají balíky z nádraží pěšky, na kole nebo po již naplánovaných trasách (nákupy, jízda do práce). Emise CO2 jsou tedy vyloučeny i zde.

Hlavním důvodem, proč počet balíkomatů v Evropě tak rychle roste, je to, že z používání balíkových schránek mají velký prospěch všichni hráči aktivní v elektronickém obchodování: Poskytovatelé elektronického obchodu díky vyšším prodejům, protože se vyřídí více objednávek. Logistici díky úsporám nákladů na doručení a koncovým zákazníkům, protože dostávají své balíky

bezpečně a pohodlně přes jiný kanál. Průzkumy také opakovaně ukazují, jak si příjemci váží flexibilního vyzvednutí balíků v čase, který jim vyhovuje.

Pro zajištění fyzické bezpečnosti balíků jsou balíkomaty podrobovány pravidelným testům. Testuje se široká škála scénářů vloupání a tato zjištění se vrací zpět do našeho vývoje. Díky neustálému zlepšování je vloupání do balíkových stanic neatraktivní. Aby byla zajištěna bezpečnost IT a dat, je však také potřeba se tématu neustále věnovat.



SSL Express 20-05-2024 UIRR zvolila nové představenstvo

Mezinárodní asociace pro kombinovanou železniční a silniční dopravu (UIRR) ve čtvrtek na valné hromadě zvolila nové představenstvo. Stejně jako dříve jsou v komisi zástupci provozovatelů překladišť Peter Kiss (Metrans), Michail Stahlhut (Hupac) a Ben Beirnaert (Combinat). Novinkami jsou Bénédicte Colin (Naviland/Viia), Roberto Barraza (Ambrogio), Andrea de Bernardi (Mercitalia Intermodal) a Jürgen Albersmann (Contargo) jako jediný německý zástupce. Ralf-Charley Schultze, dřívější prezident UIRR a předseda představenstva, již není členem představenstva. Asociaci nadále vede jako zaměstnanec na plný úvazek. Jeho novou rolí je generální ředitel UIRR. Představenstvo se volí na tři roky. Tento měsíc se uskuteční ustavující schůze, na které bude zvolen nový předseda a jeho zástupce.

Albersmann, generální ředitel dceřiné společnosti Rhenus Contargo, ve světle svého zvolení uvedl, že by rád pomohl posílit odolnost a konkurenceschopnost evropských operátorů ČT. Hybnou silou přechodu dopravy by se měla stát kombinovaná doprava. Za další cíl označil Albersmann pokrok v digitalizaci a harmonizaci procesů v kombinované dopravě přes hranice. Kromě toho by měl UIRR ještě důrazněji vysvětlovat pozitivní dopad kombinované dopravy na dekarbonizaci dopravního sektoru a sdělovat jej politickým činitelům.

UIRR na své valné hromadě zveřejnil i údaje o vývoji objemu v roce 2023. Podle toho počet zásilek oproti předchozímu roku klesl o 10,57 procenta na 4,552 milionu. Převážní výkony klesly o 9,39 procenta a s 80,19 miliardami tun kilometrů jsou pod ročními údaji z let 2019 až 2022. „Členové UIRR si dnes stanovili cíl růstu 6 milionů zásilek do roku 2030,“ řekl Schultze na valné hromadě. Podle Schultzeho je přijetí dokumentu o politických očekáváních k dosažení tohoto cíle prvním úkolem nové správní rady.

Aby se zlepšily rámcové podmínky pro KD v Evropě, Valné shromáždění vneslo požadavky:

- více a kvalitnějších tras pro nákladní vlaky,
- efektivní krizové řízení ze strany EU i jednotlivých členských států,
- konstruktivní závěr současných legislativních projektů a
- správné provádění nedávno přijatého práva EU.



SSL Express 21-05-2024 Húsiové straší útoky i ve Středomoří

Podle zprávy Risk Intelligence jsou hrozby Houthiů, že rozšíří oblast jejich operací, pobuřováním a propagandou a „neměly by být brány jako nominální hodnota“. Začátkem tohoto měsíce vůdce Houthiů Abdul Malik Al-Houthi vysílal televizní rozhovor, v němž uvedl, že skupina domobrany rozšíří svůj rozsah útoků na lodní dopravu do východního Středomoří, dokud se Izrael a USA nestáhnou z Gazy a Jemenu. "Připravujeme se na čtvrté kolo eskalace, pokud izraelský nepřítel a Američané budou pokračovat ve své neústupnosti," řekl.

Krátce na to přišla z Maersku varování v zákaznickém oběžníku, že „...riziková zóna [Rudého moře] se rozšířila a útoky zasahují dále od pobřeží.“ Ale v rozhovoru (pro The Loadstar) generální ředitel Risk Intelligence Hans Tino Hansen toto riziko bagatelizoval a řekl, že bez íránské pomoci Húsíové postrádají zdroje na rozšíření své sféry vlivu na západ.

Nová zpráva Risk Intelligence také zdůrazňuje, že Hizballáh, íránský zástupce v Libanonu, má dobré postavení k zahájení útoků ve východním Středomoří, ale zatím tak neučinil. „Tyto schopnosti existují již dlouhou dobu,“ uvádí zpráva, ale dodává, že skutečné útoky by byly pro Írán geopoliticky neudržitelné, což představuje „významnou eskalaci, která může mít nezamýšlené důsledky pro íránskou síť zástupných skupin i pro Írán samotný.

"Východní část Středozemního moře je teoreticky v dosahu některých zbraní používaných Húsíy," pokračovala zpráva. „Útok na pohyblivé cíle na moři na takovou vzdálenost by však byl velmi složitý. Kromě toho by se rakety nebo drony musely na cestě vyhýbat schopným obranným systémům. Z řízených a balistických střel, o nichž je známo, že jsou v držení Húsíů, je hrstka schopna doletu 800 km, přičemž všechny jsou íránské. Zbytek jsou staré sovětské a stárnoucí čínské modely s minimálním doletem. Přesné zaměřování s velkou částí tohoto vybavení by vyžadovalo koordinaci námořních prostředků v rámci dějiště operací, k čemuž měli Húsíové přístup v Rudém moři díky íránským špionážním lodím. Ale bylo by mnohem obtížnější vykonávat tuto roli ve Středomoří. Když vezmeme v úvahu méně než přesné útoky Húsíů proti jižnímu Izraeli v posledních měsících, je velmi nepravděpodobné, že by útoky proti obchodním lodím ještě dále ve východním Středomoří byly úspěšné," uzavřela zpráva.



SSL Express 21-05-2024 Expanze v přístavu Constantza dokončena

Minulý týden DP World otevřel tři nová místa v Rumunsku a přidal tolik potřebnou kapacitu do námořní infrastruktury, která v posledních letech přivítala mnohem více plavidel.

Constanta, největší kontejnerový přístav na Černém moři, je nyní domovem dvou nových zařízení po investici ve výši 65 milionů EUR (70,6 milionů USD): 5ha projektového nákladního terminálu a nového terminálu RoRo, který ve svém areálu odbaví až 80 000 vozidel ročně. Další 50 milionů EUR bude investováno do nové multipřepravní platformy v Constantě, která bude otevřena v roce 2025. Třetí nové zařízení společnosti DP World, které bylo otevřeno ve čtvrtek, je v Aiud, v průmyslovém srdci Rumunska, které je nyní domovem nových 8 ha intermodálního logistického uzlu propojujícího železnici a silnici po investici 21 milionů EUR.

Společnost DP World očekává, že její nejnovější investice podpoří a umožní velkým podnikům přemístit nebo rozšířit výrobní závody v regionu. Toto přeorientování lze pozorovat v automobilovém průmyslu, který v posledních letech v regionu rychle vzrostl a očekává se, že bude dále růst. Automobilový průmysl už nyní tvoří 13 % rumunského HDP, přičemž všechny výrobní závody v zemi mají Mercedes-Benz, Renault, Dacia a Ford. Automobilky také stále více investují v sousedním Maďarsku a Polsku a nedalekém Turecku.



SSL Express 22-05-2024 Státní firmy by neměly být odkladištěm politiků (komentář DVZ)

V Polsku je možné pozorovat, co se stane, když politika příliš ovlivní státní železnici. V Německu je situace jiná, lepší. Nicméně je třeba v této zemi dohánět i to, co politici obsazují na důležitých postech ve skupině DB.

Došlo k výměně celého představenstva polské společnosti PKP Cargo, která byla v roce 2022 třetí největší nákladní železnicí v Evropě. Členové buď patřili k tehdy vládnoucí pravicově nacionalistické straně PiS (Právo a spravedlnost), nebo k ní měli blízko. Vážným obviněním je, že použili PKP Cargo a peníze od této společnosti k tomu, aby dělali politiku pro stranu Právo a spravedlnost.

V Německu bychom neměli příliš rychle ukazovat prstem na události v PKP Cargo. Protože i u Deutsche Bahn (DB) jsou političtí funkcionáři umístěni na kontrolních stanovištích ve skupině. A vliv SPD na odbory EVG je dobře známý. Aby se předešlo nedorozuměním: Obvinění proti bývalému členovi představenstva PKP Cargo nejsou v žádném případě srovnatelná s vlivem, který má na DB politika. Je to ale nevkusné, když politici po skončení své politické kariéry nastoupí do funkce v DB. Proto by se v této zemi měla znovu vést debata o pravidlech pro přechod od politiků ke státním korporacím. To zahrnuje zvýšení transparentnosti procesu zadávání veřejných zakázek.

SSL Express 22-05-2024 3MW nabíjení na dohled

Chargepoint oznamuje třímegawattové nabíjení a vnímá jej jako první krok k masové elektrifikaci těžké nákladní dopravy v dálkové dopravě. Bude brzy možné dojezdy podobné těm naftovým? Společnost Chargepoint, poskytovatel řešení propojeného nabíjení pro elektromobily, oznamuje podporu systému Megawatt Charging System (MCS). Energie produkovaná nabíjecí stanicí je dostatečná k zásobování elektřinou asi 1 000 domácností. S touto nabíjecí kapacitou je možné elektrifikovat i komerční těžkou nákladní dopravu.

"Megawattová technologie je prvním krokem k elektrifikaci komerční těžké nákladní dopravy," řekl Hossein Kazemi, technologický ředitel (CTO) pro hardware ve společnosti Chargepoint. "Megawattové nabíjení pokrývá polovinu potřeb elektrifikace nákladní dopravy. Výrobci užitkových vozidel mohou nyní tuto infrastrukturu využívat k testování a zdokonalování svých vozidel, dokud nedosáhnou – nebo dokonce nepřekročí – dojezd nákladních vozidel se spalovacím motorem."

Kabel a konektor MCS budou k dispozici na stanicích Power-Link 2000 společnosti Chargepoint, které jsou součástí modulární platformy rychlého nabíjení stejnosměrným proudem Express Plus. Zpočátku může megawattový nabíjecí systém podle poskytovatele dodávat až 1,2 megawattu. Systém podporuje obousměrné nabíjení a v budoucnu dosáhne výkonu až 3 megawatty – ještě předtím, než budou k dispozici první vozidla s takovým nabíjecím výkonem, uvádí Chargepoint. Kromě toho je systém určen také pro použití v lodní a letecké dopravě.

P.S. Tak teď už jen koupit lacino ten proud a máme vyhráno, že? A při nabíjení bude mít přednost 1 LKW nebo 1000 domácností?...

SSL Express 23-05-2024 Vleklý právní případ ohledně tragického incidentu MSC Flaminia skončil vyrovnáním 290 milionů dolarů.

Stolt-Nielsen souhlasí s vyrovnáním 290 milionů dolarů za fatální incident MSC Flaminia. K incidentu došlo 14. července 2012, během kterého došlo k požáru v nákladním prostoru číslo čtyři během přeplavby kontejnerové lodi přes Atlantický oceán na cestě z Charlestonu v USA do Antverp v Belgii. Během pokusu posádky požár uhasit došlo k výbuchu. V té době měl na palubě asi 6 500 TEU nákladu.

Stolt Tank Containers mělo na palubě lodi 29 tankových kontejnerů, z nichž tři byly uloženy v nákladovém prostoru číslo 4. Tvrdilo se, že tyto tankové kontejnery byly příčinou požáru a že Stolt Tank Containers dostatečně nevarovaly před inherentně nebezpečnou povahou nákladu. Exploze byla způsobena autopolymerizací obsahu jednoho nebo více ze tří tankových kontejnerů naložených chemickou látkou známou jako DVB. Tři členové posádky zemřeli, zatímco zbývajících 20 bylo zachráněno.

V červenci loňského roku americký odvolací soud potvrdil veškerou odpovědnost Stolt-Nielsen z rozsudku z roku 2018. V soudním rozhodnutí byla společnost Stolt Tank Containers shledána vinnou společně se společností Deltech ze 45 % a 55 %. Po soudním řízení z loňského července se původně očekávaná částka, kterou Stolt-Nielsen zaplatí, pohybovala kolem 155 milionů dolarů. Stolt-Nielsen Group nyní souhlasila s urovnáním případu a vyplacením odškodnění až 290 milionů dolarů, přičemž uznává částečnou odpovědnost za nehodu.

Loď byla po incidentu zachráněna a opravena za obrovské náklady pro jejího vlastníka Conti. Majitelé tvrdili, že loď byla pronajatá MSC po celou dobu, kdy byla loď mimo provoz. Arbitři souhlasili a v červenci 2021 přiznali společnosti Conti odškodné ve výši přibližně 200 milionů dolarů. Odvolání MSC ohledně tohoto rozhodnutí bylo soudy loni zamítnuto.



SSL Express 23-05-2024 Gemini cílí na spolehlivost příjezdů

Vzhledem k tomu, že odvětví kontejnerové dopravy od podzimu zdánlivě není schopno zlepšit své skóre spolehlivosti plánu nad hranici středních 50 %, stále vyvstávají otázky ohledně včasných cílů nadcházející spolupráce Gemini.

Rejdaři v Gemini – Maersk a Hapag-Lloyd – si stanovili 90% cíl včasnosti, kterého by podle nich bylo dosaženo zdvojnásobením využívání překládky v jejich nové globální síti. Hlavní ředitel strategie společnosti Hapag-Lloyd Matthias Dietrich v rozhovoru s The Loadstar Podcast tento týden vysvětlil, že vynechání přímých naplutí v některých velkých přístavech, jako jsou Antverpy, Southampton, Le Havre, Tianjin a Hong Kong, nebude mít na plán dopravce poskytovat nejvyšší úroveň spolehlivosti harmonogramu v oboru žádný vliv.

„Pro zákazníky na fyzické přepravě jsou nakonec důležité tři věci – získání prostoru, který potřebují, spolehlivost a doba přepravy. A přímá služba sama o sobě není žádným přínosem, zvláště pokud se pak řídíte příliš složitým rozvrhem náchylným k narušení, nemusí to být nutně lepší. Pokud neúmyslně prokážeme, že dokážeme poskytnout kvalitu s nepřímou službou, myslím, že zákazníci tento koncept přijmou,“ řekl pan Dietrich.

Zopakoval klíčovou vlastnost Gemini, že od příštího roku budou mít Maersk a Hapag-Lloyd mnohem větší kontrolu nad provozem sítě, než jakou mají v současnosti oba dopravci podle svých stávajících aliančních ujednání, a ta zmírní větší využívání překládky a přesunů boxy na mateřské lodě i feedery.

„Náš průzkum ukázal, že v komunitě přepravců existuje velký segment, který si cení kvality a je ochoten za ni zaplatit – alespoň do určité míry. Na druhou stranu si myslím, že není pravda, že spolehlivější síť je dražší – víme, že s novým systémem hub-and-spoke a novou sítí budeme cenově konkurenceschopní. Budeme mít také kontrolu nad feedery a shuttly – není to tak, že bychom provozovali pouze hlavní linky a vše ostatní pak dávali nějakým externím feederům. Bude to integrovaná síť, která bude provozována společně s Maersk integrovaným způsobem a s kontrolou nad porty hubů si myslíme, že skutečně můžeme poskytnout kvalitu.“

Objevily se však otázky týkající se cíle spolehlivosti – při prvním oznámení partneri Gemini tvrdili, že nabídnou přeprávcům spolehlivost 90% včasného plánu; zatímco nedávno zveřejněná strategie Hapag-Lloyd's pro rok 2030 tvrdila, že cílí na 80% míru včasného doručení. Pan Dietrich vysvětlil, že druhý údaj odráží ambice společnosti Hapag-Lloyd v oblasti dopravy do vnitrozemí. „Cíl spolehlivosti 90 % ze spolupráce Gemini je cíl spolehlivosti plánu – plavidlo je včas na příjezdu – zatímco naším cílem 80 % je cíl včasného dodání na úrovni kontejnerů. Pokud se jedná o přepravu z domu do domu, je to v podstatě příjezd ke dveřím, nebo pokud je to přeprava z přístavu, pak je to příjezd

do přístavu, vzhledem k možným překládkám mezi tím. Je to svým způsobem logické a dokázané realitou, že nemůžete dosáhnout stejné úrovně [spolehlivosti] na úrovni kontejnerů, jakou máte v plánu vašeho plavidla.

P.S. No samo, loď bude na schedule uvedena jako včasná, a pak bude trvat přístavu 14 dnů, než loď v přístavu a kontejner na palubě stevedor najde, za což už ovšem rejdař neponese odpovědnost

SSL Express 23-05-2024 Nákladní doprava: skromná prognóza do roku 2027

V loňském roce zaznamenal dopravní průmysl v Německu druhý nejprudší pokles objemu od znovusjednocení. Pro letošní rok je prognóza stále mírně negativní. Pouze ve střednědobém horizontu lze očekávat opětovný nárůst téměř všech druhů dopravy.

Výhled pro dopravu v Německu na rok 2024 je "výrazně příznivější než v předchozím roce, ale z dlouhodobého hlediska stále podprůměrný". To píše Spolkový úřad pro logistiku a mobilitu (BALM) ve své průběžné střednědobé prognóze "Zima 2023/2024", která byla představena v úterý. Podle ní odborníci očekávají minus 0,2 procenta v celkovém dopravním výkonu ve srovnání s předchozím rokem. Zatímco vývoj silniční nákladní dopravy v roce 2024 je podobný jako u celkové modální nákladní dopravy, o něco příznivěji se bude vyvíjet jak železniční doprava, tak vnitrozemská vodní doprava. Pro tržby se předpokládá minus 0,7 procenta.

V předchozím roce se očekávalo, že nákladní doprava zaznamená minus 6,3 procenta (tržby) a 5,0 procenta (výkon). Z hlediska objemu to odpovídá druhému největšímu poklesu od znovusjednocení. V pandemickém roce 2020 bylo minus 3,6 procenta, v roce finanční krize 2009 to bylo 11 procent.

Střednědobý výhled je pozitivní pro všechny druhy dopravy s výjimkou vnitrozemské vodní dopravy a plynovodů. Na rozdíl od let 2022 až 2024 se předpokládá, že tržby do roku 2027 opět porostou, a to v průměru o 0,9 procenta ročně. Přeshraniční doprava pak podle odborníků opět poroste silněji než doprava vnitrostátní, takže se očekává vyšší nárůst (1,6 procenta ročně) u obratu.

Z hlediska tržeb to však bude kompenzovat pouze část poklesu v roce 2022 a zejména v roce 2023. Vůči úrovni z roku 2021 pak bude podle BALM stále zaostávat o 5,7 procenta a předkrizové úrovni (2019) dokonce o 7,4 procenta. Na druhou stranu z hlediska přepravního výkonu je dosaženo toho druhého.

SSL Express 23-05-2024 ICS2 při dovozu lodí již od 3. června !

Dne 3. června vstoupí v platnost třetí fáze systému kontroly dovozu EU ICS2. Je nejvyšší čas, aby společnosti působící v oblasti obchodu po moři a plavidlech vnitrozemské plavby zkontrolovaly, zda jsou schopny splnit nové požadavky, varuje osm mezinárodních průmyslových sdružení.

Od 3. června se budou vztahovat nová celní pravidla na dovoz zboží do EU plavidly po moři a vnitrozemské plavbě. Tím vstoupí v platnost třetí fáze systému EU pro kontrolu dovozu ICS2. Aby se zvýšila bezpečnost nákladní dopravy, vyžadují celní orgány EU určité informace o zboží přepravovaném lodí před jeho naložením nebo před příjezdem na vnější hranici EU. ICS2 platí pro kurýrní a expresní služby již od 1. března 2021 a letečtí nákladní dopravci se museli řídit pravidly od 1. března 2023. Nyní bude zahrnuta námořní a vnitrozemská lodní doprava. Pouze námořní a vnitrozemské lodní společnosti, které předkládají údaje na úrovni podniku, mají o šest měsíců více

času na přípravu. Pro ně je uzávěrka 4. prosince. Od 1. dubna 2025 přibudou silniční a železniční dopravní společnosti.

Nejpozději nyní je nejvyšší čas, aby se postižení v lodní dopravě připravili na nové požadavky, varuje ve společné výzvě osm mezinárodních asociací dopravního a logistického průmyslu. "Nedodržení požadavků ICS2 zpozdí nebo zastaví dovoz do EU a může vést k tomu, že členské státy uvalí pokuty a penále na osoby odpovědné za vkládání bezpečnostních údajů do systému ICS2," uvádí se ve zprávě. Prvním zdrojem informací o nových požadavcích jsou webové stránky Evropské komise. Výzvu podepsaly mimo jiné mezinárodní a evropské asociace přepravců GSC a ESC, mezinárodní sdružení liniové dopravy Světová rada pro lodní dopravu, sdružení majitelů námořních plavidel EU ECSA, mezinárodní a evropská sdružení speditérů FIATA a CLECAT a Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU).

V budoucnu budou zprávy a data zasílány centrálně do společného rozhraní pro účastníky, které vyvinula Evropská komise, Shared Trader Interface (STI). Pro hospodářské subjekty to znamená, že budou používat pouze jeden portál pro předběžné informace o nákladní dopravě zboží v importu, místo aby se musely jednotlivě hlásit příslušné zemi EU, jak tomu bylo dříve. Pro vykazování údajů byl definován jednotný elektronický formát tzv. Entry Summary Declaration (ENS), který nepřipouští žádné odchylky. V důsledku toho se zvyšuje požadovaná přesnost informací, například v případě kódu komodity, kódu HS. Dříve musel být pro prohlášení o příjmu uveden buď popis zboží, nebo alespoň čtyři číslice, ale v budoucnu bude šest číslic kódu HS povinných.



SSL Express 23-05-2024 Futures trhy námořního ukazují na setrvání sazeb až do října

Přepravci i dopravní společnosti očekávají, že sazby za přepravu zboží z Asie do severní Evropy zůstanou zvýšené minimálně do října, protože se blíží tradiční vrcholná sezóna 3. čtvrtletí, což naznačuje vysoký objem obchodů s čínskými futures na přepravu kontejnerů (CoFIF).

Uprostřed napjatých dodávek lodí a vybavení se kontrakt EC2408 včera uzavřel na 4 192 USD, což je nárůst z 3 933 USD v předchozím týdnu, ačkoli kontraktní cena EC2406 klesla minulý týden na 3 976 USD z 4 009 USD. Společnost Linerlytica poznamenala, že pozornost se nyní přesouvá na smlouvy EC2408, protože smlouva EC2406 vyprší 24. června.

Průměrný denní objem obchodů pro kontrakty EC2408, jejichž platnost vyprší 24. srpna, se minulý týden více než zdvojnásobil na 80 300 z 36 882 v předchozím týdnu.

Smlouvy EC2410, které vyprší 24. října, byly uzavřeny o něco výše na 3 363 USD ve srovnání s 3 268 USD 13. května, zatímco denní objem obchodů byl minulý týden v průměru 23 877, což je více než 14 331 v předchozím týdnu.

Společnost Linerlytica poznamenala: „Spotové sazby za přepravu na trase ze Šanghaje do severní Evropy by se mohly do srpna tohoto roku zvýšit o dalších 35 %, pokud budou futures CoFIF obchodované na Shanghai Futures Exchange přesné ve svých předpovědích. Příštích šest měsíců poskytne klíčový test užitečnosti futures na nákladní dopravu při předpovídání budoucích pohybů sazeb za přepravu, přičemž jejich současná býčí nálada je v ostrém kontrastu s medvědími zisky vlastních přepravců předpovídanými za stejné období.“

Konzultační společnost zjistila, že počáteční obava, že obnovení suezského tranzitu ze strany CMA CGM na její asijsko-středomořské službě BEX2 by mohlo vyvolat reakci jejích konkurentů, se ukázala jako neopodstatněná, zatímco omezení spekulativních aktivit burzy Shanghai Futures Exchange jen málo ztlumilo objemy obchodů, když průměrný denní obrat dosáhl 3,5 miliardy dolarů. Linerlytica dodala: „Sazby pro Evropu nadále posilují spolu s nedostatkem kapacity plavidel a boxy zvyšujícími sazby, zejména v severní Evropě, kde je nedostatek prostoru nejakutnější. Rozdíl v sazbách mezi Středomořím a severní Evropou se bude dále zmenšovat a během příštích dvou měsíců by mohl dosáhnout parity. Dodávky nových plavidel mají v červnu zvýšit týdenní kapacitu o 24 % ve srovnání s květnem. Harmonogramy však zůstávají velmi nestálé kvůli přetrvávajícímu přetížení přístavů v Perském zálivu a centrech jihovýchodní Asie, které by mohlo příští měsíc zpozdit příjezdy lodí do Číny.“



SSL Express 24-05-2024 Volvo Trucks vyvíjí nákladní vozidla s vodíkovým spalovacím motorem

Švédská nákladní skupina Volvo Trucks chce během příštích šesti let vyvinout nákladní vozidla se spalovacími motory, která budou místo nafty poháněna vodíkem. První silniční testy mají začít v roce 2026 a uvedení na trh je plánováno na konec tohoto desetiletí. Testy jak v laboratořích, tak ve vozidlech již probíhají.

Pokud budou kamiony jezdit na zelený vodík namísto fosilních paliv, představují další příležitost k dekarbonizaci dopravy. Vodíkové vozíky jsou navíc podle Volva vhodné zejména jako alternativa k elektrickým tahačům na delší cesty a v regionech, kde je nabíjecí infrastruktura nebo doba nabíjení baterií omezená.

Podle Jana Hjelmgrena, vedoucího produktového managementu a kvality ve společnosti Volvo Trucks, budou mít nákladní vozidla, která si zachovávají tradiční spalovací motor, ale pohání je vodík, stejný výkon a spolehlivost jako nákladní vozidla se vznětovým motorem. Mají také potenciál dosáhnout čistých nulových emisí CO₂ z pohledu od zdroje až po kolo, když se HVO používá jako palivo pro zapalování. Poté budou klasifikovány jako „Vozidlo s nulovými emisemi“ (ZEV) podle nově schválených norem EU pro emise CO₂.

Technicky se vodíkové motory budou od diesellových lišit jen nepatrně. Přímé vysokotlaké vstříkávání (HPDI) samovolně zapálí malé množství zapalovacího paliva před vstříkáním a zapálením vodíku.

P.S. I modrý vodík je pořád nadějnější varianta než čistě bateriový systém



SSL Express 24-05-2024 Německo má povoleno podporovat dopravu jedním vozem

Aby se vyrovnaly vysoké provozní náklady, mohou železniční společnosti, které nabízejí individuální nebo skupinovou vozovou dopravu, do roku 2029 dostávat dotace v celkové výši maximálně 320 milionů eur ročně. Rozhodla o tom Evropská komise po přezkumu soutěžního práva. Německá vláda může v příštích pěti letech do roku 2029 platit železničním společnostem, které nabízejí individuální nebo skupinové dotace na vozovou dopravu v celkové výši maximálně 320 milionů eur ročně. Rozhodla o tom v úterý Evropská komise. „Tento program v hodnotě 1,7 miliardy eur umožňuje Německu podporovat důležité segmenty železniční nákladní dopravy, která je šetrnější k životnímu prostředí než silniční nákladní doprava,“ uvedla komisařka EU pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerová. Financování pomáhá dosahovat cílů Zelené dohody a snižuje nákladovou zátěž dopravních společností ve prospěch jejich průmyslových zákazníků.

Dotace mají částečně kompenzovat vysoké provozní náklady v individuální a skupinové automobilové dopravě. Ty vznikají v jednovozové dopravě, protože jednotlivé vozy je třeba nejprve pracně seskupit do nákladních vlaků a poté je na příslušném místě opět rozdělit. Podle rozhodnutí komise může spolková vláda podpořit přepravu určitých skupin vagónů. Podmínkou zde je, že skupinové vlaky se skládají maximálně z 15 vozů, které pojedou maximálně 300 kilometrů. Evropská komise zdůvodnila své rozhodnutí tím, že tyto přepravy by mohly být jen stěží provozovány ekonomicky, protože malý počet vagónů a krátké vzdálenosti znamenaly, že nebylo možné dosáhnout objemových výhod. Po přezkumu zákona o hospodářské soutěži dospěla Komise k závěru, že německý program financování je „nezbytný, vhodný a přiměřený“ k dosažení ekologicky žádoucího přesunu nákladní dopravy na železnici. Vzhledem k tomu, že dotace pouze

kompenzují nevýhody železničních společností ve srovnání se silniční nákladní dopravou, nelze očekávat žádné negativní důsledky pro hospodářskou soutěž a obchod na vnitřním trhu EU.

„S přibližně 1 400 obsluženými místy nákladní dopravy je páteří železniční nákladní přepravou jednovozová doprava. Umožňuje celoplošný přístup k evropské železniční síti a má centrální základní a síťové funkce,“ vysvětlil federální ministr dopravy Volker Wissing (FDP) v reakci na schválení programu financování Komisí. Vzhledem k „nákladné a pracné sestavě vlaků a dodávce vagónů“ ji však bylo dosud ekonomicky obtížné provozovat. „S našimi miliardovými finančními prostředky na individuální vozovou dopravu vysíláme jasný signál pro posílení dopravy šetrné ke klimatu po železnici, a tím i odlehčení nákladní dopravy na našich silnicích,“ řekl Wissing. Nové financování doplňuje systémovou cenovou podporu, která je od roku 2020 využívána k odlehčení firem od nákladů na využívání infrastruktury v jednovozové dopravě. Do nové koncepce byly začleněny poznatky ze stávajících programů financování ve Francii a Rakousku.

--



SSL EXpress 24-05-2024 Výrazný pokles zisků v CMA CGM

Logistická společnost CMA CGM dosáhla v prvním čtvrtletí roku 2024 tržeb 11,8 miliardy dolarů, což je pokles o 7 procent ve srovnání se stejným čtvrtletím loňského roku. Většinou příjmů přispěla námořní doprava. EBITDA klesla o 30,3 procenta na 2,4 miliardy dolarů, s marží EBITDA 20,2 procenta, což je pokles o 6,8 bodu. Nebyl hlášen žádný EBIT. CMA CGM přepravila v prvním čtvrtletí 5,6 milionu TEU, což představuje meziroční nárůst o 11,7 procenta. Tržby v námořní dopravě činily 7,9 miliardy dolarů, což je pokles o 11,4 procenta.

EBITDA klesla o 35,8 procenta na 1,9 miliardy dolarů. Průměrný příjem na TEU byl 1 400 USD, což je pokles o 20,7 procenta. Logistické aktivity skupiny nadále rostly, zejména díky konsolidaci Bolloré Logistics. Tržby z logistických aktivit dosáhly 3,9 miliardy USD a EBITDA vzrostla o 6,9 procenta na 361 milionů USD. Příjmy z ostatních operací, které zahrnují přístavní terminály a CMA CGM Air Cargo, vzrostly o 45,4 procenta na 600 milionů dolarů. EBITDA této divize vzrostla o 43,6 procenta na 79 milionů USD.

P.S. Však oni si spraví chuť ve druhém kvartále, nebojte

