

SSL EXPRES

27.05.-31.05.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

SSL Express 27-05-2024 Novela zákona o kvalifikaci řidičů z povolání v SRN je hotová věc. To má usnadnit přístup k této profesi i pro neněmecky mluvící řidiče

Spolkový kabinet minulý týden schválil návrh zákona předložený Spolkovým ministerstvem pro digitalizaci a dopravu (BMDV), kterým se mění zákon o kvalifikaci řidičů z povolání. Cílem je usnadnit přístup k povolání řidiče a čelit nedostatku kvalifikovaných pracovníků. Kromě toho bude usnadněno uznávání osvědčení o kvalifikaci ukrajinských řidičů z povolání a převod ukrajinských řidičských průkazů v Německu. Přitom by se také využily příležitosti, které nabízí digitalizace zavedením digitální výuky v odborné přípravě řidičů, čímž by se tato profese celkově zatraktivnila; snížily by se také překážky pro přilákání kvalifikovaných pracovníků ze zahraničí, protože zkoušku pro zrychlenou základní kvalifikaci lze složit v několika cizích jazycích.

Mají být provedena následující opatření:

- Návrh vyhlášky v zákoně o profesních kvalifikacích řidičů počítá se zavedením e-learningu ve formě digitální výuky v rámci profesního výcviku řidičů.
- V budoucnu bude možné složit zkoušku pro získání zrychlené základní kvalifikace pro řidiče z povolání kromě němčiny také v jednom z osmi cizích jazyků. Patří mezi ně angličtina, standardní arabština, chorvatština, polština, rumunština, ruština, turečtina a ukrajinština.

Aby se usnadnil přístup k této profesi v Německu, přijala vláda národní nařízení o výjimce pro Ukrajinu: Podle BMDV umožňuje nařízení (EU) 2022/1280 členským státům uznávat ukrajinská osvědčení o kvalifikaci řidičů (omezená na dobu trvání statusu ochrany), pokud absolvují doplňkový výcvik a zkoušku. Kromě toho se plánuje zařazení Ukrajiny na seznam států v příloze 11 nařízení o řidičských průkazech. Díky tomu je možné vyměnit řidičský průkaz bez složení zkoušky. Mezi další opatření patří rozšíření jazykového katalogu pro teoretickou zkoušku na řidičský průkaz o ukrajinštinu a kurmanštinu.

P.S. Neměli by raději ukrajinští řidiči řídit auta na frontě?

SSL Express 27-05-2024 Nedostatek kontejnerů v Číně roste

Kontejnery ze severní Číny je stále těžší sehnat, hlásí přepravci. Překvapivě silný trh plus nižší kapacita plavidel kvůli krizi v Rudém moři vytváří nedostatek jak lodí, tak kontejnerů.

„V Číně je velmi reálný nedostatek 40' HC. Kontejnery sotva dorazí do jakéhokoli přístavu v ČLR nebo Malajsii (nebo Singapuru), než se znovu naloží. Narušení (vynechání přístavů, přetížení) způsobují totální zkázu s plánováním vybavení. Žádné množství sofistikovaného softwaru nemůže opravit „vynechání portu“. Ligentia dnes nedostatek potvrdila ve zprávě zákazníkům. "Zásoby equipmentu, zejména v severní Číně, jsou omezené a mění se každý den v závislosti na příjezdech

lodí a vykládání prázdných kontejnerů." V Šanghaji „téměř všem dopravcům chybí prázdné bedny, zejména CMA a ANL. Čekací doba plavidel v přístavu je nyní tři až 14 dní kvůli přetížení přístavu. Téměř u všech dopravců jsou zaznamenána zpoždění v jízdách řádech. Dopravci se potýkají se získáváním kontejnerů v mnoha dalších čínských přístavech, včetně Maersk a Hapag-Lloyd v Yantian; Cosco, HMM, Hapag-Lloyd a MSC v Ningbo, Hapag-Lloyd a Maersk v Tianjinu a Cosco a CMA CGM v Qingdao. Jediný Xiamen má zatím dostatek kontejnerů.

Trh zůstává silný a dopravci jsou stále selektivnější, pokud jde o rezervace. Některé BCO hledají další nabídky od dopravců, aby zvládly očekávaný nadměrný objem v nadcházejících měsících. Dopravci také oznámili prázdné odjezdy na červen, což vedlo k výraznému snížení kapacity o 15–20 %, což zhoršuje mezitýdenní výkyvy kapacity. Metro Shipping uvedl, že došlo k „rostoucím problémům s vybavením ve více místech nakládky a bylo by rozumné očekávat další podobný vývoj. Nielsen dodal: „Současná tržní poptávka vzdoruje všem projekcím z doby před šesti až devíti měsíci. Jsme blízko tomu, čemu říkám „kapitulace odesílatele covid19“ – tj. nemá smysl s tím bojovat. Pro zajištění dopravy prý stačí rezervovat místo dopředu, dnes je to ale čistý kirkegaardovský existencialismus. To se v profesionální kariéře lodní dopravy příliš často nevidí,“ řekl s odkazem na dánského filozofa 19. století Sorena Kirkegaarda. Jednou z jeho nejslavnějších myšlenek je „skok víry“ – když někdo stojí před dvěma možnostmi, ale nemá racionální způsob, jak se rozhodnout, která z nich je lepší, jeho rozhodnutí nebude mít žádný základ a místo toho bude doslova skokem víry.

P.S. Tak jsme se poučili ve filosofii a teď by možná bylo dobré, kdyby rejdaři přestali tahat trh za nos, přivezli zpět z USA těch cca 350.000 prázdných beden a taky aby v době rostoucí poptávky přestali rušit odjezdy; lodí se jim naplní i tak



SSL Express 28-05-2024 MOL investuje intenzivně do větrného pohonu

Společnost Mitsui OSK Lines (MOL), největší japonský vlastník lodí, vyjádřila důvěru ve svůj vlastní vyvinutý systém větrného pohonu a dnes oznámila, že plánuje instalovat pevnou plachtu Wind Challenger na dalších sedm lodí pro přepravu suchého nákladu a víceúčelových lodí (MPP). Společnost MOL uvedla, že rovněž zvažuje instalaci plachet Anemoi Rotorsail na některé z těchto lodí společně s plachtou Wind Challenger.

Tyto instalace doplní čtyři lodě, které již mají různé formy větrného pohonu.

Kromě vlastní technologie Wind Challenger vyvinuté ve spolupráci s firmou Oshima Shipbuilding bude společnost MOL instalovat na lodí MPP, která má být dodána v příštím roce, také Ventifoily společnosti EconoWind.

Společnost MOL plánuje do roku 2030 spustit na vodu 25 lodí vybavených zařízením Wind Challenger a do roku 2035 80 lodí, což ji řadí mezi nejangažovanější investory do větrných technologií na světě.



SSL Express 28-05-2024 PKP Cargo sklouzává do krize

PKP Cargo je stále v neklidu. Po výměně několika členů představenstva nyní dochází k personálním úsporám. „Předpokládáme, že až 30 procent pracovní síly může být využito pro takzvaný ‚zákaz práce‘,“ oznámil úřadující generální ředitel Marcin Wojewódka. Největší polská nákladní železnice plánuje zavést toto opatření ke snížení nákladů od 1. června. Doba této „nepracovní doby“ se prodlužuje na maximálně dvanáct měsíců. Po tuto dobu mají dotčení zaměstnanci mimo jiné nárok na sociální dávky ve výši 60 procent měsíčního peněžního ekvivalentu, které se počítají jako náhrada dovolené.

Wojewódka jako důvod opatření uvádí výrazný pokles železniční dopravy oproti předchozímu roku. V důsledku toho se také zhroutily příjmy. Podle údajů Evropské železniční asociace CER byla PKP Cargo třetí největší nákladní železniční společností v Evropě z hlediska přepravních výkonů v roce 2022, za DB Cargo a Rail Cargo Group. Stejně jako mnoho jiných železnic v Evropě, i PKP Cargo trpí recesí. EBIT (zisk před zdaněním a úroky) byl sice v roce 2023 stále kladný ve výši 68,4 milionu eur (291,4 milionu zlotých; směnný kurz: 1:0,2346), ale oproti roku 2022 se zhoršil o 12,6 procenta. Společnost hlásí čistý výsledek ve výši 19,3 milionu eur. Sestupný trend je ale zřejmý: ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 PKP Cargo zaznamenalo čistou ztrátu 4,6 milionu eur.

Výrazně vyšší ztráty zaznamenala PKP Cargo v objemu, který v roce 2023 klesl o 17,8 procenta. Přepravní výkony klesly o 17,5 procenta. Na základě objemu v Polsku je podíl na trhu 33,1 procenta, o 4,4 procentního bodu méně než v roce 2022. Negativní trend v oboru podle PKP Cargo letos pokračuje. Na dotaz (DVZ) společnost neposkytla žádné informace o tom, jak těžce byla zasažena polská nákladní železnice. Oznámila však „komplexní nápravná opatření“.

V roce 2024 PKP Cargo odstartovalo se zcela novým managementem. K 1. únoru byl dozorčí radou odvolán předseda představenstva Dariusz Seliga a další člen představenstva. Maciej Jankiewicz, člen představenstva pro finance, převzal "židli" od Seligy. V dubnu dozorčí rada oznámila, že s účinností od 25. dubna bude rovněž odvolán Jankiewicz a bude odvolána jeho funkce předsedy představenstva. Předsedou představenstva byl jmenován Wojewódka. Za finance dočasně odpovídá členka dozorčí rady Monika Starecká. Další člen dozorčí rady byl rovněž dočasně jmenován členem představenstva pro obchodní záležitosti.

SSL Express 28-05-2024 16 států EU je v prodlení s implementací směrnice o nákladech na infrastrukturu

Evropská komise zahajuje řízení o nesplnění povinnosti proti 16 členským státům, protože dosud plně neimplementovaly novou verzi směrnice EU o nákladech na infrastrukturu (směrnice o euroviněťě) do vnitrostátního práva. Oznamila to v pátek komise. Česka se to netýká. Lhůta pro implementaci směrnice (EU/2022/362) byla 25. března 2024. Belgie, Bulharsko, Irsko, Řecko, Španělsko, Chorvatsko, Itálie, Kypr, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Malta, Polsko, Portugalsko, Slovinsko a Slovensko podle Komise tento termín nedodržely a nyní dostávají varovný dopis. Pokud země neodpoví ke spokojenosti Komise do dvou měsíců, může Komise nejdříve po dalších dvou měsících zpřísnit řízení pro porušení povinnosti a podat stížnost k Evropskému soudnímu dvoru.

Nová směrnice o nákladech na infrastrukturu mimo jiné stanoví, že v mnoha členských státech musí být mýtné pro nákladní vozidla nastaveno tak, aby jeho výše částečně závisela na emisích CO₂ vozidel. Do budoucna je třeba brát v úvahu i „externí náklady“, které společnosti vznikají v důsledku znečištění ovzduší nákladními automobily. Počítá se také s rozšířením mýtné povinnosti na vozidla o celkové hmotnosti 3,5 tuny a více. Existuje však řada výjimek ze směrnice a země mají určitou volnost při její implementaci do vnitrostátního práva.

Požadavky směrnice o euroviněťě se liší také podle toho, jaký mýtný systém v jednotlivých státech existuje. Například země, které již mají vládou uvalené mýtné pro nákladní vozidla – jako Německo a Rakousko – musí do března 2027 zahrnout vozidla o celkové hmotnosti 3,5 tuny nebo více. Tyto země musely do 25. března 2024 zavést diferenciaci sazeb mýtného na základě emisí CO₂ nařízenou EU. Členské státy mají určitou volnost ve způsobu, jakým se poplatky za používání silnic liší podle emisí CO₂. Země s časově závislými systémy (známky) mají jiné termíny a požadavky než země s mýtným v závislosti na vzdálenosti. Jejich počet však v EU klesá. Země, ve kterých stát delegoval provozování silniční sítě a výběr mýtného na koncesionáře, nemusí zavádět diferenciaci CO₂ nebo zahrnovat vozidla o hmotnosti 3,5 tuny a více, dokud koncese nevyprší nebo se „výrazně nezmění“. To se týká mnoha zemí jižní a západní Evropy.

SSL Express 29-05-2024 Ve vnitrozemské vodní dopravě chybí politická strategie (v Německu, u nás chybí vodní doprava úplně)

Politika uvízla tady a teď a neposkytuje odpovědi na důležité budoucí otázky ve vnitrozemské lodní dopravě. K tomuto závěru dospěli odborníci na slyšení o „posílení vnitrozemské lodní dopravy“ v Berlíně minulého pondělí. Blíží se změna struktury nákladní dopravy od přepravy uhlí a ropy směrem k vodíku, čpavku nebo CO₂, avšak stále chybí politická strategie.

Ekonomika je již mnohem dále. Půjčovna vozů GATX již navrhuje vozy pro přepravu CO₂. Vnitrozemská lodní společnost HGK Shipping má lodě určené k tomuto účelu. To jsou důležité impulsy, které nyní musí koalice přijmout.

Místo toho se semaforey ztrácí v politickém sporu o státní rozpočet na rok 2025, obrana, mezinárodní spolupráce – to vše jsou velká a důležitá témata. Snížení financování vodních cest o několik milionů eur zřejmě není ani patrné.

Jejich stav je však havarijní, ale zároveň je vnitrozemská lodní doprava důležitá pro přesun zboží z kamionů na lodě a tím i pro dosažení klimatických cílů. Šetření je zde špatný přístup.

--

SSL Express 29-05-2024 Kombiverkehr má nového partnera v Srbsku

Srbský provozovatel terminálu a poskytovatel kombinované dopravy MBox Terminals a německý operátor Kombiverkehr nyní spolupracují na spojení mezi Niš v Srbsku a Wels v Rakousku. „Začleněním terminálu v Niši do naší evropské sítě rozšiřujeme naše dopravní služby do a ze Srbska a zároveň se měníme pro expanzi sítě do dalších zemí jihovýchodní Evropy,“ řekla Susana Jozinovic, obchodní zástupkyně pro jihovýchodní Evropu ve společnosti Kombiverkehr. Jako klíčové výhody vyzdvihla centrální polohu Niše v centru Srbska pro silniční svozy a rozvozy a také přímo na panevropském dopravním koridoru 10. „Kombiverkehr a my chceme spojit naše síly. Nabízíme nová řešení železniční dopravy, která jsou v přeshraniční nákladní dopravě stále důležitější,“ říká Dejan Nikolic, ředitel MBox Terminals.

Odjezdy vlaků jsou ve středu, čtvrtek a sobotu z Welsu a v pondělí, úterý a sobotu z Niše. Kombiverkehr nabízí přímé vlaky z hlavního terminálu Wels do Duisburgu, Mnichova-Riem a Ludwigshafenu. Odtud existuje mnoho vnitrostátních a mezinárodních spojů, například do Hamburku, Hannoveru, Lipska, do německých přístavů Baltského moře Lübeck a Kiel, jakož i do a ze Španělska, Francie, Beneluxu, Velké Británie a Skandinávie. Speditéři mohou své rezervace provádět prostřednictvím zákaznického portálu Kombiverkehr nebo prostřednictvím datového uzlu KV4.0. S výjimkou tříd 1 a 7 lze přepravovat všechny nebezpečné věci. MBox se v případě potřeby postará o celní odbavení zboží a také o silniční svoz a rozvoz v rámci Srbska i přes hranice zemí. MBox Terminal má také pobočku v Bělehradě. Díky své poloze existuje možnost stát se vstupním terminálem pro Balkán spolu s tureckým a řeckým nákladem do západní a střední Evropy. MBox disponuje provozními kolejemi o celkové délce 1200 metrů a posunovací lokomotivou pro sestavování vlaků. Nachází se vedle hlavního seřaďovacího nádraží v Niši, které nabízí dostatečnou kapacitu a snadný přístup pro intermodální vlaky. Terminál má skladovací kapacitu více než 2 700 kontejnerů, což odpovídá přibližně 50 000 TEU ročně.

Fwd: **SSL Express 29-05-2024 Neutěšená situace v přístavech sužuje autodopravce**

Až čtyři hodiny ztraceného času: Bezútešná manipulační situace na dvou terminálech v Hamburku ztěžuje život autodopravcům. Nyní zdražují a účtují příplatky za čekací doby. Na Eurogate Container Terminal a HHLA Burchardkai v Hamburku se úzká místa v manipulaci s kamiony zjevně stala tak závažnou, že několik poskytovatelů přepravních služeb nyní oznámilo svým klientům zvýšení cen nebo příplatky za čekací doby. Například EKB chce od 1. června obecně zvýšit základní sazby za přepravu v námořních přístavech o 6 procent, zatímco společnost Zippel je nucena zavést v Hamburku „kompenzaci související s náklady za nefunkční terminály“. Od druhé hodiny čekání na terminálu musí klienti platit příplatek ve výši přibližně 100 eur za hodinu za předpřevahu a při převozu, jak vysvětlil jednatel společnosti Zippel Axel Plaß.

Současné výpadky – především na HHLA's Burchardkai a terminálu Eurogate ve Waltersshofu – nabývají pro poskytovatele služeb v intermodálním podnikání „existenci ohrožující formy“, varuje Zippel ve svém oběžníku. V budoucnu bude společnost vyžadovat od zákazníků písemné přijetí rizika před přijetím objednávky. EKB zase odkazuje na pomalejší propustnost a prostoje, vyšší náklady při plánování tras a z toho vyplývající snížené výsledky importu se „zaměřením na Hamburk“. Na tiskové konferenci u příležitosti výroční členské schůze na konci dubna již také Hamburský spediční svaz odsoudil to, co považuje za neudržitelné podmínky v manipulaci na

námořních terminálech v hanzovním městě. Od té doby se situace ještě zhoršila, říká Plaß, který je také prezidentem Spolkového svazu spedice a logistiky (DSLW).

Navzdory rezervovaným místům kamiony potřebují až dvě hodiny na dodání a vyzvednutí kontejnerů v terminálech. Kvůli dopravním zácpám před a po trvá cesta po místních komunikacích tři až čtyři hodiny. I další podnikatel potvrzuje, že kamiony za těchto okolností nezvládnou více než dvě zpáteční jízdy denně, provoz tedy při současných cenách již není schopen pokrýt své náklady. Také velké námořní spediční společnosti jako Kühne + Nagel již několik týdnů upozorňují v dopisech zákazníkům na omezenou dostupnost manipulačních slotů pro kamiony a dlouhé čekací doby jak na Burchardkai, tak na terminálu Eurogate. V případě terminálu HHLA je situace horší, protože došlo k výměně provozního IT systému. „Vzhledem ke komplexní změně systému a dalším výpadkům IT ze strany externích poskytovatelů služeb došlo od minulého týdne k určitým zpožděním při manipulaci s kamiony na CTB (Container Terminal Burchardkai),“ potvrdila mluvčí HHLA. Po krátkodobém snížení kapacity slotů je nyní provoz opět „stabilní“.

Terminálová společnost Eurogate zdůvodňuje napjatou situaci v lokalitě Hamburk „masivním odložením příplutí velkých lodí z dubna na květen“. Vzhledem ke zpožděným příjezdům lodí se výrazně zvýšilo okamžité využití terminálů. Z toho vyplývající zvýšená potřeba uložení a delší cesty pro manipulační techniku se negativně projeví i na nakládacích výkonech nákladních vozidel. „Na to budeme samozřejmě reagovat v rámci našich možností. Od konce dubna využíváme pro nakládku kamionů maximální možný počet zařízení a personálu,“ říká mluvčí Eurogate Steffen Leuthold. Flexibilita při rezervaci časových slotů pro kontejnerové logistiky však musela být omezena. Přerezervování a zrušení slotů na Eurogate v Hamburku je nyní možné pouze do 36 hodin před začátkem slotového času bez jakýchkoli následků. Pokud provedete změnu rezervace v krátkém čase, je to považováno za „no show“. Pokud míra nedostavení se dosáhne 50 procent, dopravní společnosti čelí sankcím. „Pokud tyto podmínky zůstanou, Hamburk již nebude přístavem, do kterého se můžete vydat,“ říká šéf Zippelu Axel Plaß. V jiných přístavech na NWC, jako je Bremerhaven nebo Rotterdam, které se také potýkají s koncentrací lodí, funguje manipulace s kamiony lépe. Situace je předvídatelnější a ti, kdo jsou tam zodpovědní, jsou ochotnější mluvit.

V Hamburku se však provozovatelé terminálů izolovali, „místo toho, aby se problémem zabývali otevřeně,“ kritizuje Plaß. Jak Zippel, tak EKB varují své zákazníky před ještě větším nedostatkem nákladních vozidel, podvozků a řidičů, pokud společnosti zůstanou se svými zvýšenými náklady a cenami beze změny. Je třeba se obávat, že „další spediční společnosti ukončí činnost a pozemní nabídka přepravních kapacit bude dále omezena co do kvality i kvantity“. Zippel ví o případech, kdy dopravci již opustili podnikání v námořních přístavech ve prospěch přepravy hnoje v okolních oblastech.

Je také třeba se obávat, že vedle odvětví kamionové dopravy budou brzy následovat také železniční dopravci s podobnými přírážkami nebo zvýšením cen pro Hamburk a další přístavy. Před několika dny provozovatel kontejnerové železnice Eurogate Intermodal upozornil na „stále větší zpoždění, a proto rušené nakládky a v některých případech na úplné zrušení vlaků“. Na všech koridorech by zákazníci v současnosti měli počítat s minimálně pětihodinovým zpožděním dovozu i vývozu. Důvodem je pomalé zpracování v námořních přístavech a na různých stavbách na trasách ve směrech na sever a na jih.



SSL Express 30-05-2024 DCSA: zmiňuje regulační ambivalenci dokazující překážku pro eB/L

Organizace Digital Container Shipping Association (DCSA) připustila, že elektronické náložné listy (eB/L) budou vyžadovat větší podporu vlád, aby se dostaly přes hranici. eB/L jsou navrženy tak, aby omezily papírování, což by vyřešilo řadu dalších problémů zahrnujících ztracené, poškozené nebo padělané náložné listy. Podle nové zprávy DCSA jsou papírové B/L zodpovědné za 28 000 pokácených stromů ročně a významně zvyšují uhlíkové náklady každé zásilky po celém světě. To dokonce vystavuje obchod geopolitickým blokádam, řekl Niels Nygens, vedoucí digitálního obchodu DCSA.

„Během pandemie uvízlo mnoho nákladu v přístavech, a to především proto, že bylo méně pohybů letadel pro přepravu náložných listů z jednoho konce světa na druhý. V moderní době bychom neměli při přepravě papírových dokumentů spoléhat na letadla.“

Přibližně 40 miliard USD růstu globálního obchodu by mohlo být uvolněno přechodem na projekty eB/L, říká DCSA. Navzdory tomu se k nim vlády chovají obecně ambivalentně a jen hrstka zemí se tímto problémem zabývala legislativou. Tchaj-pej, Německo, Korea, Singapur a Spojené království prostřednictvím svého nedávného zákona o elektronických obchodních dokumentech vytvořily explicitní zákony, které zajišťují, že přijetí eB/L je možné. Naopak pouze dvě země, Francie a Nizozemsko, mají právní rámce, které výslovně brání přijetí eB/L. Většina ostatních, včetně Kanady, Číny, Hongkongu a Izraele, je „implicitně“ povoluje, ale nepodpořila ani jednu z možností. „Ačkoli je tento přístup z komerčního hlediska chvályhodný, stále tvoří bariéru kvůli přílišné právní nejistotě a soukromému sektoru (zejména bankám a pojišťovnám), který se chce vydat „bezpečnou cestou“ a stále se spoléhat na tradiční papírový B/L,“ uvádí zpráva. DCSA zdůrazňuje případy Koreje a Singapuru, jejichž vlády byly v zásadě prvními uživateli eB/L, již v roce 2007. „Navzdory tomu zúčastněné strany v těchto zemích stále váhají,“ říká DCSA. „Korea a Singapur jsou dvě jurisdikce, které umožnily používání eB/L již brzy... přestože tyto jurisdikce jsou průkopníky, používání eB/L v praxi zůstává stejně nízké jako v jiných jurisdikcích. Proto lze dojít k závěru, že soukromý sektor považuje podmínky pro použití eB/L buď za příliš omezující nebo normativní ve srovnání s tradičními papírovými B/L, a tedy za překážku pro použití eB/L. Přijetí eB/L také zaznamenalo odpor ze strany menších speditérů, jejichž schopnost hbitě reagovat na změny v dodavatelském řetězci představuje výraznou obchodní výhodu. Někteří aktivně vystupují proti 100% přijetí eB/L s odůvodněním, že to dá kontrolu větším podnikům nebo dokonce samotným loďním linkám. Zůstává pouze několik tvrdých překážek pro používání eB/L a tam, kde se vyskytují, se řeší a měly by být vyřešeny v krátké době,“ uzavřela studie DCSA.

„...zákonodárci a vlády necht' úžeji spolupracují se soukromým sektorem, aby dále umožnili a podpořili digitalizaci obchodu a dopravy. Toto úsilí zůstává relevantní pro dosažení 100% eBL, podle definice DCSA, do roku 2030.“

P.S. I u nás bohužel právní úprava obecně řeší elektronické dokumenty, ale B/L mezi nimi výslovně není, a jak se dotkneme přenositelnost (obchodovatelnosti), tak už právo úplně chybí a není příliš vůle ho hledat (přestože existuje vzorový zákon MLETR)

!?! SSL Express 30-05-2024 Čtyři vážní dražitelé (plus x dalších s otazníkem) ve hře o DB Schenker

Podle zprávy agentury Reuters vstupuje Deutsche Bahn do dalšího kola výběrového řízení na logistickou dceřinou společnost DB s kvartetem. Zmíněno je ale ještě více jmen. DVZ vysvětlilo proč to tak je. V dalším kole nabídkového klání o logistickou dceřinou společnost Deutsche Bahn Schenker jsou podle zprávy finanční tiskové agentury Reuters stále ve hře čtyři hráči. Podle

finančních kruhů jsou mezi nimi finanční investor, strategický investor, evropský finančník a zájemce z Blízkého východu. Nezávazné nabídky v předchozí fázi prodeje podle agentury Reuters dosáhly vrcholu 15 miliard eur a možná i o něco více. Tři strategičtí investoři DSV, Maersk a MSC, stejně jako finanční investoři CVC a Carlyle, byli jmenováni spolu s arabskými hráči Bahri Logistics a ADQ. Agentura Bloomberg již dříve hovořila konkrétně o nabídce ve výši 14 miliard eur od společně jednajících finančních investorů CVC a Carlyle. Těžko říci, kdo je skutečně stále ve hře, protože karty na straně dražitelů se podle finančních agentur zřejmě znovu zamíchají. Hovoří se o tom, že se Carlyle stáhl. Místo toho se nyní zmiňují nová jména s GIC ze Singapuru a ADIA z Abú Dhabí, což by zase mohlo mít společnou řeč s finančními investory jako suverénní investiční fondy. DVZ proto poskytl stručný přehled zde zmíněných hráčů – s výjimkou známých strategických investorů – a také ukazuje, zda a kde se již v logistickém průmyslu angažují. Koneckonců, zkušenosti v logistice definovala společnost Deutsche Bahn jako výběrové kritérium od samého počátku.

CVC Capital Partners, Lucembursko

Podle vlastních informací investuje soukromá kapitálová společnost do 125 společností po celém světě a spravuje aktiva ve výši 186 miliard eur. V loňském roce společnost spustila tehdy největší private equity fond na světě s téměř 27 miliardami eur a na konci dubna letošního roku sama vstoupila na burzu. V důsledku toho CVC obdržela 2,3 miliardy eur. CVC není v logistice žádným nováčkem. Od loňského roku je společností se sídlem v Lucembursku vlastníkem společnosti Scan Global Logistics. V lednu letošního roku CVC společně s partnerem převzalo také 100 procent akcií české balíkové služby Packeta. Od konce roku 2020 drží investor také podíl ve filipínském poskytovateli služeb Fast Logistics a zhruba před dvěma a půl lety CVC prosadila fúzi poskytovatelů 3PL Worldwide Express a Globaltranz, ve kterých má CVC od té doby také podíl.

Carlyle Group, Spojené státy americké

Firma spravuje 425 miliard dolarů a je jednou z největších veřejně obchodovaných soukromých kapitálových společností na světě. Společnost Carlyle převzala podíl ve společnosti JD Logistics při jejím IPO v roce 2021 a v roce 2022 si zajistila 10% podíl v automobilovém dopravci Hyundai Glovis. V Německu společnost v poslední době investovala především do sektoru logistických nemovitostí a uskutečnila akvizice v Mnichově, Hannoveru a Ulmu. V portfoliu jsou však také logistické nemovitosti ve Francii a Nizozemsku.

Bahri Logistics, Saúdská Arábie

Bahri Logistics je součástí Národní přepravní společnosti Saúdské Arábie – zkráceně Bahri. Společnost byla založena v roce 1978 a zpočátku působila především v segmentu víceúčelových produktů, ale podle vlastních informací se v průběhu desetiletí proměnila v jeden z největších lodních konglomerátů na světě. V loňském roce činily tržby ekvivalent 2,16 miliardy eur, z čehož dobrá polovina pocházela z přepravy ropy. Téměř třetinu tvoří chemická přeprava a dobrou desetinu logistika. Posledně jmenovaný je v podstatě původní breakbulk obchod, ve kterém je nyní Bahri Logistics aktivní se šesti vlastními loděmi.

Abu Dhabi Investment Authority, Spojené arabské emiráty

Abu Dhabi Investment Authority (ADIA) je jedním ze tří státních investičních fondů emirátu Abu Dhabi. Další dva jsou ADQ a Mubadala. ADIA zanechala svou stopu v logistice v polovině roku

2022, kdy získala většinový podíl v hamburské společnosti VTG, která se zabývá železniční logistikou a leasingem vagónů.

ADQ, Spojené arabské emiráty

Druhým státním investičním fondem z Abú Dhabí je ADQ, do roku 2020 známý jako Abu Dhabi Developmental Holding Company. Se 75procentním podílem je majoritním akcionářem skupiny Abu Dhabi Ports Group (AD Ports), která byla také vždy zmiňována jako potenciální zájemce v průběhu prodeje Schenkeru. Na druhou stranu AD Ports loni v létě oznámila akvizici společnosti Noatum Logistics za ekvivalent 660 milionů eur.

GIC, Singapur

GIC je sesterským fondem Temasek, velkého státního investičního fondu z městského státu jihovýchodní Asie. Společnost byla založena v roce 1981 a tvrdí, že investovala několik stovek miliard amerických dolarů v dobrých 40 zemích. GIC vždy investovala do logistických společností, jako jsou XPO Logistics a Railpool.

SSL Express 30-05-2024 Nerovnováha v síti dobíjecích stanic EU pro nákladní vozidla na elektrický pohon ohrožuje další růst

Pokud by byly v EU do roku 2030 zavedeny pouze požadavky nařízení AFIR, nebyl by v nejméně šesti členských státech dostatek veřejných dobíjecích stanic pro elektrická nákladní vozidla. Na druhé straně 20 členských států by bylo nadměrně zásobováno. Vyplývá to z analýzy ekologické organizace Transport & Environment.

Požadavky nařízení EU o infrastruktuře pro plnicí a dobíjecí stanice pro alternativní paliva (AFIR) nejsou dostatečné k tomu, aby očekávanému vozovému parku elektrických nákladních vozidel ve všech zemích EU nabídly dostatečná dobíjecí zařízení na veřejných prostranstvích. Podle analýzy evropské ekologické organizace Transport & Environment (T&E) by po zavedení norem AFIR 2030 a 2040 byla řada členských států nadzásobena a seděla by na nerentabilní dobíjecí infrastruktuře. Na druhé straně budou úzká místa v jiných zemích a na silnicích transevropské dopravní síť (TEN-T) budou chybět dobíjecí zařízení.

Pro účely analýzy se společnost T&E zaměřila na toky nákladní dopravy v rámci sítě TEN-T s využitím údajů z Konference evropských ředitelů silničních komunikací (CEDR), Technologického institutu v Karlsruhe (KIT) a Fraunhoferova institutu pro výzkum systémů a inovací (ISI). Pro budoucí množství elektrických nákladních vozidel na těchto trasách byly vypracovány dva scénáře. První předpokládá, že výrobci automobilů budou vyrábět právě tolik elektrických nákladních vozidel, kolik požaduje nedávno přijaté nařízení EU o limitech vozového parku CO₂. Druhý předpokládá vyšší počet elektrických vozidel, jak oznámili výrobci nákladních vozidel.

Společnost T&E porovnávala tuto prognózu provozu s možnostmi zpoplatnění, které vzniknou, pokud budou požadavky AFIR v členských státech zavedeny. Podle toho musí být do roku 2030 v silniční síti TEN-T nabíjecí uzel (s alespoň jednou nabíjecí stanicí) s celkovým výkonem nejméně 1 500 kilowattů každých 100 kilometrů; uzel s výkonem 3 600 kilowattů každých 60 kilometrů podél tras hlavní sítě. Kromě toho rozbočovač s výkonem 1 800 kilowattů ve 424 městských "hubech". Analýza nezohlednila dobíjecí stanice v depech, dobíjecí stanice plánované na

zabezpečených parkovištích pro nákladní automobily a plány členských států na rozšíření, které jdou nad rámec požadavků nařízení AFIR.



SSL Express 31-05-2024 Rejdaři opět (velmi slušně) vydělávají

Přesměrování kolem Mysu Dobré naděje přináší velkým lodním společnostem výrazné zvýšení příjmů. Výjimka z pravidla dokazuje, že se nejedná o jistý úspěch: Maersk zaznamenal čtvrtletní ztrátu potřetí za sebou. Průměrná marže EBIT devíti největších přepravců kontejnerů z hlediska podílu na trhu (bez MSC a CMA CGM) za první čtvrtletí roku 2024 je 11,4 procenta. Toto je výsledek analýzy společnosti Alphaliner. S touto hodnotou se průmysl vrátí do kladného teritoria; V předchozím čtvrtletí byla průměrná marže EBIT poprvé za pět let pod nulou na minus 3 procentech. Pozadím zvratu trendu je z velké části efekt snížení kapacity přesměrování kolem Mysu Dobré naděje, který v současnosti váže přibližně 4,5 milionu TEU dodatečné kapacity slotů potřebných k udržení frekvence přístavů na delších linkách. V důsledku tohoto vývoje vzrostly sazby v průběhu vykazovaného období v průměru o 27 procent ve srovnání s předchozím čtvrtletím. Kromě extrémních provozních ziskových marží tažených speciálními efekty pandemie zaznamenává odvětví v důsledku tohoto vývoje sazeb nejvyšší průměrnou marži EBIT od roku 2010.

Jihokorejská lodní společnost HMM dosáhla nejvyšší marže EBIT v odvětví s 18,1 procenta. Doprovce, který nasazuje tři čtvrtiny své flotily na trase na Dálný východ, těžil zejména z vývoje sazeb taženého delšími cestami. Průměrná sazba za přepravu HMM ve výši 1 350 USD/TEU vzrostla o 48 procent ve srovnání s předchozím čtvrtletím. Další dva tchajwanští přepravci, Yang Ming (EBIT marže: 18 procent) a Evergreen (17,7 procenta), zaujímají druhé a třetí místo. Poslední jmenovaná lodní společnost také provozuje drtivou většinu své flotily kontejnerových lodí na trase Dálný východ (70 procent). Podle Container Trade Statistics vzrostl objem exportního nákladu na tomto obchodním koridoru ve sledovaném období mezičtvrtletně o 16,5 procenta. Ocean Network Express (ONE) ukazuje, že neúměrně vysoký podíl flotily na obchodu na Dálném východě sám o sobě není zárukou pro marže v dvouciferném procentuálním rozsahu: Japonský dopravce využívá dvě třetiny své flotily na dotýčný obchod, ale zaznamenává hodnota 5,8 procenta, což je druhou nejslabší marži EBIT v odvětví.

Nejslabším je opět hráč, který je tradičně jedním z nejsilnějších v oboru: kontejnerová divize logistické společnosti Maersk je jediným účastníkem trhu, který v prvním čtvrtletí letošního roku vykázal provozní ztrátu. Prohlubující se krize je o to překvapivější, že se zlepšují podmínky pro podnikání. Dánové zaznamenali zápornou EBIT marži ve výši 2 procent. To odpovídá provozní ztrátě 161 milionů dolarů. Maersku se tak nepodařilo prolomit negativní trend započatý ve třetím čtvrtletí loňského roku, kdy dopravce poprvé po letech dosáhl ztráty s marží EBIT minus 0,3 procenta. Stejně jako v současnosti byl Maersk dopravcem s nejhorsším výkonem ve čtvrtém čtvrtletí loňského roku s marží minus 12,8 procenta. Ve světle zlepšující se situace na trhu z pohledu lodních společností však dánský dopravce výrazně zvýšil spodní práh svého očekávání provozního zisku pro rok 2024 z 1 na 4 miliardy dolarů.

P.S. Konkurenční trhu, kde jsi ?



SSL Express 31-05-2024 Jak Rakousko zdůvodňuje uzavírky na svých dálnicích (výtažek ze zprávy Hlavní plán nákladní dopravy)

Nadcházející renovace mostu Lueg, umístěného na Brennerském průsmyku a cíle dopravní politiky rakouské vlády vyvolávají kritiku v tomto odvětví. Hlavní plán nákladní dopravy 2030 (MGV) je klíčovou implementační strategií Hlavního plánu mobility 2030 s ohledem na klimatickou neutralitu v roce 2040. MGV obsahuje celkem 32 balíčků opatření pro čtyři druhy dopravy: železnici, vnitrozemskou vodní, silniční a leteckou. Jak ukazuje monitorovací zpráva za rok 2023, v klíčových oblastech se již začala zavádět opatření nebo by mohla pokračovat opatření, která jsou již v procesu implementace. Týká se to například nezbytně nutného rozšíření železniční infrastruktury a také podpory dekarbonizace silniční nákladní dopravy prostřednictvím programu financování ENIN. Renomovaný odborník na logistiku prof. Alan McKinnon již v roce 2007 popsal decoupling jako svatý grál tvorby dopravní politiky. V souladu s tím mělo smysl formulovat žádoucí cíl i pro Rakousko a doprovázet jej aktuální studií. Obzvláště důležité jsou pro dva aspekty: Na jedné straně se Rakousko vždy orientovalo na klimatickou neutralitu 2040, společný cíl rakouské spolkové vlády, jak v hlavním plánu mobility 2030, tak v hlavním plánu nákladní dopravy 2030. To je přesně důvod, proč jsou zapotřebí efektivní přístupy, pomocí kterých lze vytvářet prosperitu v Rakousku a Evropě, aniž by se ve stejné míře nebo dokonce více zvyšovaly náklady na dopravu. Na druhou stranu existují přístupy, jak toho lze dosáhnout, například snížením prázdných jízd, cirkulární ekonomikou a posílením regionalitu. V roce 2022 bylo zaznamenáno mírné zvýšení podílu železnice na modálním rozdělení, konečné údaje pro rok 2023 zatím nejsou k dispozici. Ambiciózní dlouhodobé cíle se ukázaly jako rozumné, protože jsou mandátem a měřítkem pro úsilí rakouské dopravní politiky. Průmysl také vidí z těchto ambiciózních cílů důležitost tématu pro ministerstvo ochrany klimatu a může se spolehnout, že zde budeme i nadále aktivní.

SSL Express 31-05-2024 Plán rozvoje rakouských železnic - nic není nemožné

V Rakousku byla počátkem tohoto roku představena cílová síť železniční dopravy do roku 2040. Očekává se, že kapacita infrastruktury vzroste o 65 procent. Rakouská železniční síť se neustále rozvíjí. Zásahu na tom má tzv. cílová síť, která se formuluje každých 10 až 15 let. Je implementován v ročním rámcovém plánu. Po cílové síti pro rok 2025 byla nyní schválena cílová síť pro rok 2040 jako vodítko dopravní politiky pro budoucí rozšíření. Jednotlivá opatření mají zvýšit kapacitu rakouské železniční infrastruktury o 65 procent na 255 milionů vlakových kilometrů. Technický návrh bude veřejně projednán ve Vídni 21. června. Očekává se, že o cílové síti pro rok 2040 bude rozhodnuto letos. Na vývoji se podíleli odborníci z ministerstva ochrany klimatu, ÖBB Infrastructure a Rail Infrastructure Services Company (SCHIG). Rozsah plánovaných prací je 26 miliard eur. V analýze přínosů a nákladů bylo ze 100 projektových nápadů vyvinuto 25 modulů, které se skládají z celkem 67 jednotlivých projektů a mají být realizovány v průběhu příštích 15 až 20 let. Model je založen na prognóze provozu na rok 2040 a má pět hlavních cílů: Na jedné straně jde o užší spojení s mezinárodní železniční sítí. Zvláště pozoruhodná je nová trasa z Welsu přes hornorakouský Innviertel do Bavorska, která v budoucnu umožní cestu mezi Vídní a Mnichovem za pouhé dvě a půl hodiny namísto dosavadních čtyř hodin. Je však otázkou, zda toho lze dosáhnout tak rychle, zejména zda má Německo na rychlé výstavbě nové vysokorychlostní trati na svém území takový zájem jako jeho malý soused na jihu. Zlepšení železnic se ale plánuje také pro Maďarsko, Slovinsko a Itálii. *(Česko zase utře, pozn.red)*

Po Itálii je to především Brennerský tunel, který umožní rychlý přechod Alp. Práce nyní značně pokročily, ale otevření bylo opakovaně odloženo, nyní je plánováno na rok 2032. Co pak primárně chybí pro nákladní dopravu, je rozvinutý severní směr do Německa. Nedávno byla odsouhlasena varianta, která se ale bude realizovat až dlouho po otevření železničního tunelu. Při pohledu na

cílovou sít' pro rok 2025 je patrné, že některá z plánovaných opatření pro rakouskou železniční infrastrukturu stále nejsou dokončena, protože Semmeringský úpatní tunel bude otevřen až na konci tohoto desetiletí. Zemský hejtman (premiér) Dolního Rakouska mu v tom léta z politických důvodů bránil, když narychlo mával paralelním silničním tunelem. Nyní se otevření železničního tunelu opět zpozdilo, ale z geologických důvodů.

Za druhé, cílová sít' pro rok 2040 plánuje rozšíření vnitrostátní dálkové dopravy. Cílem je mít ucelený pravidelný jízdní řád s uzlovými stanicemi a okrajovými jízdními časy. Zejména budou dále modernizovány silně frekventované západní a jižní trasy. Mělo by se také zlepšit a urychlit vzájemné propojení mezi hlavními městy států, které bylo mnoho let zanedbáváno.

