

SSL EXPRES

15.07.-19.07.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz



SSL Express 15-07-2024 FMC brzdí rozjezd aliance

Gemini

V nečekaném obratu událostí minulý pátek Federální námořní komise (FMC) zabrzдила to, co bylo připraveno stát se jednou z nejvýznamnějších provozních aliancí v kontejnerové dopravě. Dohoda o spolupráci Gemini mezi společnostmi Maersk A/S a Hapag-Lloyd AG, včetně společnosti Hapag-Lloyd USA, LLC, nemusí vstoupit v platnost příští týden, jak bylo původně plánováno. Tento dramatický vývoj přichází poté, co FMC vydala 12. července 2024 žádost o dodatečné informace (RFAI), aby posoudila potenciální dopady tohoto kolosálního ujednání na hospodářskou soutěž.

Cílem dohody o spolupráci Gemini, která byla podána 31. května 2024, bylo vytvořit globální sílu, která by umožnila společnostem Maersk a Hapag Lloyd, druhé a páté největší kontejnerové lodní společnosti na světě, sdílet plavidla na klíčových mezinárodních trasách, včetně Spojených států, Asie, Středního východu a Evropy. S tak významnými podíly byla tato dohoda připravena změnit podobu globálního obchodu a logistiky. Zásah FMC však tento ambiciózní plán zastavila. 2M, současná globální kontejnerová aliance číslo 1 z hlediska podílu na trhu, která je výsledkem spolupráce společností MSC (1) a Maersk (2), má skončit v roce 2025. Podle předchozích zpráv o měnícím se prostředí globálních aliancí kontejnerové dopravy by v případě zahájení spolupráce Gemini představovala 21,60 % podílu na globálním trhu aliancí, těsně následující Ocean Alliance, která má podíl 29,10 %.

Rozhodnutí FMC vydat RFAI bylo založeno na potřebě větší jasnosti a podrobností, které v původním podání zjevně chyběly. Ve svém prohlášení FMC uvedla: "Komise používá proces RFAI k identifikaci a dosažení jasnosti v záležitostech, které nebyly řešeny podávajícími stranami, nebo v případech, kdy v původně podané dohodě nebyly poskytnuty dostatečné informace. Komise zjistila, že předložená dohoda o spolupráci se společností Gemini není dostatečně podrobná, aby bylo možné provést úplnou analýzu jejích možných dopadů na hospodářskou soutěž."

Komise nyní čeká na odpověď společností Maersk a Hapag-Lloyd, která bude plně v souladu s předpisy. Teprve po obdržení podrobných informací může FMC přistoupit k přezkoumání. Podle prohlášení má FMC 45denní lhůtu na přezkoumání dohody z hlediska případných právních a konkurenčních obav, jakmile budou odpovědi považovány za úplné. Tento vývoj zdůrazňuje kritickou povahu požadovaných informací, které zůstávají obchodně citlivé a veřejnosti nezveřejněné. Po zveřejnění oznámení RFAI ve federálním rejstříku příští týden se otevře patnáctidenní lhůta pro veřejné připomínky, což umožní zúčastněným stranám a veřejnosti vyjádřit své názory a obavy ohledně dohody o spolupráci Gemini a zajistí transparentnost a odpovědnost v rozhodovacím procesu... Podaří se mořským obrům proplout těmito regulačními vodami...? Moře mezinárodní námořní dopravy je všechno, jen ne klidné..!

--



SSL Express 15-07-2024 Kdy je služba považována za produkci - právní okénko Německo - a jak je to u nás?

Speditéři, zasilatelé a skladníci dělají mnoho pro uspokojení přání svých zákazníků: Zboží vozí, ale často i rovnou zpracovávají - spojují jednotlivé díly do nových produktů, montují komponenty a případně i instalují dodané zboží na stránce zákazníka. Stručně řečeno: Logistici poskytují standardní i nestandardní spediční služby.

Toto rozlišení je v praxi velmi relevantní: Podle poslední odrážky oddílu 1.4 německých podmínek pojištění odpovědnosti za přepravu DTV ochrana podle přepravních smluv nezahrnuje žádné smlouvy zasilatele týkající se smluvních služeb výroby a díla. Jedinými výjimkami jsou: vychystávání, balení, vážení a označování zboží určeného k přepravě. Podobné jsou výjimky v pojištění stěhovací, těžké a záchranné dopravy. I pro ně je vyžadováno speciální pojištění.

Na rozdíl od těžké nebo stěhovací dopravy však není vždy snadné určit, kdy jsou tyto služby pro speditéra standardní a kdy jsou pro speditéra neobvyklé. Zde snad může pomoci základní pravidlo: Pokud je logistik smluvně zavázán ke změně podstaty svěřeného zboží, např. k jeho zpracování, montáži nebo montáži, pak se jedná o výrobní nebo neobvyklou přepravní službu, která není chráněna a nespadá pod přepravní odpovědnost - tak vyžaduje speciální pojistné krytí, které jde nad rámec pojištění odpovědnosti z provozu.

P.S. Prosím pro naše zasilatele jakékoliv relevantní vysvětlení pro české právní prostředí

--



!! SSL Express 15-07-2024 Timocom varuje před nedostatkem nákladového prostoru

Burza nákladů Timocom hlásí pro druhé čtvrtletí roku 2024 výrazný nárůst nabídek nákladu ve srovnání s předchozím rokem. Navzdory slabé ekonomice zaznamenává trh nárůst: počet nabídek nákladu zveřejněných po celé Evropě se ve srovnání se stejným obdobím loňského roku zdvojnásobil.

Nejvyšší objem přepravy byl vyjednáno v květnu, s nárůstem o 112 procent oproti předchozímu roku – a jarní měsíc měl také nejvyšší objem za čtvrtletí. V souladu s tím dosáhl květen také nejvyššího podílu zatížení a nabídek na platformě, a to 81 procent.

Paralelně s prudkým nárůstem nabídek nákladní dopravy však Timocom zažívá značné kapacitní problémy. Nabídka nákladního prostoru na trhu byla ve druhém čtvrtletí opět o 3 procenta nižší než ve stejném čtvrtletí předchozího roku, po poklesu o 28 procent ve srovnání s hodnotami předchozího roku v předchozím čtvrtletí. Pokud se ekonomika znatelně zvedne, hrozí nedostatek nákladního prostoru.

Gunnar Gburek, hlavní mluvčí společnosti Timocom, má podezření, že skutečnost, že nákladní dopravci v letošním roce nevybudovali další kapacitu vozidel s ohledem na vysokou přepravní poptávku, může být způsobena nejasnou celkovou situací v souvislosti se změnou pohonu z důvodu nedostatku nabíjecí infrastruktury.

Cenová hladina dopravy v Německu byla téměř o 14 procent vyšší než předloňská úroveň před zvýšením mýtného, přičemž ceny za kilometr se v uplynulém čtvrtletí pohybovaly mezi 1,61 eura a 1,83 eura. Timocom očekává, že poptávka po dopravě během letních prázdnin ve třetím čtvrtletí

2024 poklesne; poměr nabídky přepravy k nakládací ploše bude v srpnu pod hranicí 70:30; od září však lze opět očekávat více než tři nabídky nakládky na volný kamion.

--

SSL Express 15-07-2024 Mírná úleva na spotovém trhu Asie-Evropa

Úroveň spotových přepravních sazeb na hlavních kontejnerových trasách mezi východem a západem se minulý týden nezměnila, ačkoliv vrcholná sezóna ve třetím čtvrtletí se rozjela. Do čínského svátku Zlatý týden, který připadá na 1. října a během něhož budou továrny v zemi na sedm dní uzavřeny, zbývají necelé tři měsíce a vzhledem k prodloužení doby plavby na mnoha trasách bude pro některé přepravce pravděpodobně představovat neformální termín ukončení vrcholné sezóny.

Přepravci si však po měsících eskalace cen konečně mohli na pár dní vydechnout, protože v uplynulém týdnu bylo uplatněno jen několik nových příplatků za špičkovou sezónu a všeobecné zvýšení sazeb FAK, a spotové ceny sledovaly trend, který jsme zaznamenali již od května - k dvoucifernému týdennímu nárůstu cen obvykle dochází v prvním a třetím týdnu každého měsíce poté, co dopravci uplatní nové úrovně sazeb, zatímco ve druhém a čtvrtém týdnu se ceny obvykle nemění. Tento týden se to opět potvrdilo - Světový kontejnerový index (WCI) Drewry na trase Šanghaj-Rotterdam se tento týden nezměnil a činil 8 048 USD za 40 stop, zatímco krátkodobý index Xeneta XSI zaznamenal na této trase 2% nárůst a skončil rovněž na 8 047 USD za 40 stop.

Ve Středozezemním moři vzrostla cena za úsek Šanghaj-Janov o 1 % a skončila na 7 614 dolarech za 40 stop, což potvrzuje další nedávný trend - že ceny z Asie do severní Evropy nyní předstihly ceny do Středozezemního moře, které bylo před posledním čtvrtletím a krizí v Rudém moři obvykle dražší z obou obchodů. Tento týdenní pokles cen však pravděpodobně nesignalizuje pokles na obzoru, varoval Drewry. "Drewry očekává, že sazby nákladní dopravy zůstanou vysoké až do konce hlavní sezóny," uvedla poradenská společnost. K žádné změně nedošlo ani na transatlantickém trhu, kde se sazby již několik týdnů nemění. Transatlantická trasa XSI zaznamenala nárůst o 0,5 % na 1 799 USD za 40 stop, zatímco úsek WCI Rotterdam-New York klesl o 1 % na 1 955 USD za 40 stop.

--

SSL Express 16-07-2024 Šéf MSC Toft se snaží urovnat záležitosti okolo dohody s HHLA

Červeno-zelenou většinou schválil hamburský parlament v prvním čtení kontroverzní vstup lodní společnosti MSC do hamburské přístavní logistické společnosti HHLA – nyní se šéf MSC Søren Toft snaží vše urovnat. „Ukážeme, že MSC je spolehlivým a loajálním partnerem pro město Hamburk. Jsem si jistý, že se image MSC v Hamburku změní,“ řekl Toft pro Welt am Sonntag. Nevyloučil „možnost, že by se Hamburk mohl v budoucnu stát takzvaným uzlem pro kontejnerovou dopravu“. Hamburský parlament minulou středu schválil návrh zákona o vstupu MSC předložený červeno-zeleným Senátem v prvním čtení. Protože CDU, Levice a AfD na stejném jednání odmítly druhé a závěrečné čtení, padne konečné rozhodnutí o minimálně 40leté smlouvě mezi městem a MSC až na prvním jednání po letní přestávce nejdříve 4. září.

Hamburský červeno-zelený Senát chce přivést na palubu lodní společnost Mediterranean Shipping Company (MSC), aby stabilizoval Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) a manipulaci s kontejnery. Město by mělo ve firmě držet 50,1 procenta a MSC 49,9 procenta. Městu dosud patřilo kolem 70 procent, zbytek byl volně na trhu. Lodní společnost chce na oplátku od příštího roku

zvýšit objem nákladu na terminálech HHLA a do roku 2031 ho navýšit na 1 milion standardních kontejnerů ročně. "To je asi dvojnásobek ve srovnání s dneškem," pokračoval Toft v rozhovoru pro noviny. Zároveň slíbil, že z Bremerhavenu, kde má MSC partnerství s Eurogate, nebudou přeměšovány žádné kontejnery. "Dodatečné množství, které chceme do Hamburku přivést, bude buď pocházet z růstu výkonů, nebo bude do Hamburku přemístěno ze západoevropských přístavů mimo Německo."

Toft se také pokusil rozptýlit obavy z omezení spolurozhodování a zaměstnaneckých práv přístavních dělníků, podnikových rad a odborů Verdi. „Růst a ochrana zaměstnanců jsou dva základní prvky této dohody. Pro nás jako rodinnou firmu hrají zaměstnanci ústřední roli,“ řekl Toft. Je to vidět i na tom, že MSC jako skupina nikdy ve velkém neškrtila zaměstnance, a to ani v těžkých dobách. Kromě navýšení objemu nákladu chce MSC postavit i novou německou centrálu v Hamburku a společně s městem navýšit vlastní kapitál HHLA o 450 milionů eur. "Chceme společně investovat do největšího hamburského kontejnerového terminálu Burchardkai [...]" MSC provozuje více než 100 přístavních terminálů po celém světě. „Máme mnoho zkušeností s růstem, modernizací a zvyšováním produktivity. Chceme se o to podělit s HHLA.“ Hlavním cílem je vytvořit růst v HHLA a pro přístav. "Aby to bylo možné, HHLA musí zůstat konkurenceschopná a atraktivní jako poskytovatel pro všechny přepravní společnosti, včetně Hapag-Lloyd," řekl Toft deníku. To platí i pro železniční dceřinou společnost Metrans, která zůstává společností otevřenou trhu.

--

SSL Express 16-07-2024 Pro většinu kamionové dopravy stačí v Evropě 1 000 nabíjecích míst

Fraunhofer Institute ISI a Amazon zkoumaly, kolik rychlodobíjecích stanic je v Evropě potřeba pro elektrická nákladní vozidla. Je jich méně, než se očekávalo. Podle studie stačí 1000 nabíjecích stanic k zásobování 91 procent očekávané dálkové elektrické kamionové dopravy v Evropě v roce 2030. Ve společné studii k tomu dospěly Fraunhoferův institut pro výzkum systémů a inovací (ISI) v Karlsruhe a americká technologická skupina Amazon. „Výsledky ukazují, že ještě méně nabíjecích míst, než požaduje Evropská unie, by pokrylo téměř veškerý provoz elektrických nákladních vozidel v Evropě,“ říká Patrick Plötz z Fraunhofer ISI. Má na mysli nařízení EU o minimálních cílech, které podle něj požaduje více než 2000 stanic.

Každá nabíjecí stanice by však musela mít až 20 rychlonabíjecích bodů se zvláště výkonným megawattovým nabíjecím systémem, zdůrazňuje Plötz. To je o něco více, než je plánováno například v plánech německé vlády. K dosažení kvóty 91 procent by podle modelového výpočtu stačilo 150 až 200 míst v Německu. Výpočty vycházejí z předpokladů, že do roku 2030 bude přibližně 15 procent nákladních vozidel poháněno bateriemi. Výzkumníci také počítali konzervativně a předpokládali spíše nízký praktický dojezd 400 kilometrů a že by se kamiony nenabíjely v depu.

Studie naznačuje, že průmysl a politika musí urychlit zavádění systémů nabíjení vysokých megawattů, říká Plötz. „To umožní logistickým společnostem, které nemají možnost nabíjení v depu, elektrifikovat své vozové parky“.

--

SSL Express 16-07-2024 Airbus vyvíjí nový freighter

V době, kdy se Airbus připravuje na dodávku svého nákladního letounu A350 v roce 2026, dělá společnost významné pokroky ve fázi vývoje a testování své nové generace letounu. "Začínáme shromažďovat části skříňě křídla, skořepiny z uhlíkových vláken a nástroje potřebné ke stavbě letounu," vysvětluje Crawford Hamilton, vedoucí marketingu nákladních letadel společnosti Airbus. "Tato fáze je klíčová, protože Airbus přechází od návrhu k průmyslové výrobě a zajišťuje pečlivé testování každé součásti."

"Budeme testovat dvě vývojová letadla. To zahrnuje jak statické, tak dynamické testování, aby se zajistila funkčnost systémů. Výrobce simuluje reálné podmínky, aby ověřil robustnost a spolehlivost letounu a podrobil jej mikroskopu, aby identifikoval a odstranil případné problémy ještě před uvedením letounu do provozu. Zaměřujeme se na integritu dveří, strukturálních výztuh a dalších komponent, abychom zajistili jejich spolehlivou funkčnost v provozu," pokračoval. "Brzy bude hotová naše maketa v showroomu, která předvede komponenty ve skutečné velikosti, jako jsou dveře, ještě před dokončením skutečného letounu. Přecházíme od prezentací v PowerPointu k hmatatelné realitě".

Jedním z výrazných rysů, které Airbus zdůrazňuje při propagaci A350F potenciálním zákazníkům, je jeho podobnost s osobní variantou letadla. To zvyšuje efektivitu vývoje i provozu, přičemž kombi dopravci, jako například Cathay Pacific, již znají jeho schopnosti a výkon. Tato koncepce rodiny letadel se promítá do důvěry leteckých společností, které vědí, že nákladní letoun sdílí stejnou osvědčenou platformu, kokpit a provozní postupy, což přináší leteckým společnostem výhody v podobě optimalizace výcviku pilotů a integrace. "Platforma A350 je vyzrálá, což znamená, že můžeme s jistotou říci, že její výkon a spolehlivost jsou dobře zavedené. Zákazníci letadlo dobře znají a jsou s jeho schopnostmi velmi spokojeni, i když neustále dochází k neustálému zlepšování," nastínil Hamilton. "Vzhledem k tomu, že A350-1000 je nejnovějším velkým osobním letadlem certifikovaným v roce 2019, těží z robustní certifikační základny. To zvyšuje celkovou jistotu a spolehlivost letounu." Zkušenosti z provozu jsou značné - A350-1000 nalétal přes milion letových hodin a celý program A350 přes devět milionů. Tato rozsáhlá provozní historie buduje důvěru a umožňuje soustředit se na zdokonalování specifických aspektů letadla pro nákladní dopravu, kde leží nejvíce problémů.

Letoun A350F má nahradit zastarávající nákladní letadla a uspokojit rostoucí poptávku v odvětví letecké nákladní dopravy, zejména v regionech, jako je Asie a USA, která je způsobena růstem elektronického obchodu a potřebou efektivních a velkokapacitních letadel. Letadlo již vzbudilo značný zájem - deset zákazníků, včetně společností Air France, Cathay Cargo, Etihad Cargo a Singapore Airlines Cargo, si doteď objednalo 55 nákladních letadel.

--



SSL Express 16-07-2024 Masívní stávky v přístavech USEC na obzoru

Podle Harolda Daggetta, prezidenta a hlavního vyjednavče Mezinárodní asociace přístavních dělníků a stevedorů (ILA), jsou zaměstnanci amerických přístavů na východním pobřeží a pobřeží Mexického zálivu připraveni 1. října "vyjít do ulic". Současná rámcová smlouva mezi ILA a US Maritime Alliance (USMX) vyprší 30. září a pan Daggett varoval, že zaměstnavatelům "dochází čas" na vyjednání nové dohody.

"Do konce platnosti naší současné smlouvy zbývá pouze 80 dní a my čekáme na USMX," řekl v pátek. Pan Daggett také uvedl, že členové ILA za ním "stoprocentně stojí" a jsou ochotni 1. října

"vyjít do ulic", pokud nebudou splněny požadavky odborů ohledně smlouvy. ILA 10. června zrušila jednání o rámcové smlouvě s USMX poté, co členové odborů vyjádřili nesouhlas se systémem "auto gate" společnosti APMT/Maersk, který autonomně zpracovává nákladní automobily a "porušuje naši stávající rámcovou smlouvu", vysvětlil pan Daggett. Automatický systém byl původně identifikován v přístavu Mobile v Alabamě, ale podle ILA se používá i v jiných přístavech. Odbory se odmítly sejít s USMX, "dokud nebude problém automatických bran vyřešen". ILA uvedla, že zaznamenala "rostoucí počet IT pracovníků na námořních terminálech" a že IT oddělení společností APMT a Maersk v Charlotte v Severní Karolíně "zasahují do jejich jurisdikce".

P.S. Zdá se, že další revoluce luddistů je na spadnutí. Neberte nám naši těžkou práci!!

--

SSL Express 17-07-2024 Čínští exportéři hledají pomoc na železnici

Čínská železniční nákladní doprava dosáhla v červnu nového měsíčního rekordu, přičemž prudce vzrostl objem kontejnerové přepravy, jak se země snaží obnovit ekonomickou dynamiku zasaženou pandemií a plíživou krizí. Podle sociálních médií dosáhl objem přepravy státního provozovatele China Railway v červnu 332 milionů tun, což představuje meziroční nárůst o 6,1 %, ale provozovatel uvedl, že skutečný nárůst zaznamenaly kontejnerové objemy.

Místní média informovala o nárůstu vnitrostátních objemů o 18 % ve srovnání s červnem 2023, přičemž objemy Čína-Evropa vzrostly o 11 % = do Evropy bylo odesláno více než 180 000 teu. Růst je pozitivním signálem pro vládu, která údajně sleduje železniční nákladní dopravu jako hlavní cestu z postkovidové ekonomické špatné situace zvýšením počtu evropských zákazníků. V době krize v oblasti Rudého moře se zaměřila na služby středního koridoru Eurasie jako na alternativu k letecké nákladní dopravě.

Sazby, (které zaznamenal The Loadstar u čínských speditérů), uvádějí průměrné náklady na 20 stopý kontejner do Evropy kolem 8 000 dolarů pro služby odjíždějící ze střední Číny a kolem 9 400 dolarů z měst na východním pobřeží. Podle jedné nabídky se za LCL náklady účtuje kolem 295 dolarů za metr krychlový, zatímco Davies Turner inzeroval sazbu 280 dolarů. Pokud jsou tato čísla přesná, zájem o využití trasy středního koridoru jistě vzrostl - letos již přibližně 60 kontejnerových vlaků využilo nabídku námořní železnice, která k přepravě přes Kaspické moře využívá skříňové lodě. Zdá se však, že existuje určitá nejistota ohledně doby tranzitu přes Kaspické moře, přičemž čínská média tvrdí, že z Číny do Istanbulu je to pouhých 12 dní. Irakli Danelia, manažer pro rozvoj obchodu v regionu střední Asie a Kavkazu společnosti Maersk, však uvedl, že by očekával, že cesta z Xianu do Istanbulu bude trvat 20-23 dní a jedna spediční společnost tvrdí, že by mohla cestu z Xianu do Londýna zvládnout za 17 až 19 dní.

P.S. Slibem nezarmoutíš!

SSL Express 17-07-2024 Schiphol Cargo vyhlíží "příznivější vítr", protože plán na omezení slotů je zatím odložen

Dohady na letišti Schiphol by mohly skončit poté, co nizozemský nejvyšší soud rozhodl, že plán předchozí vlády a letiště na snížení počtu letištních časů byl nezákonný. Soud rozhodl, že ke snížení hluku je třeba použít "vyvážený přístup", který nařizuje IATA a EU, a nikoli jednostranně

rozhodnutí o snížení počtu letištních časů na 460 000. Čtyři pilíře vyváženého přístupu jsou následující:

- snížení hluku u zdroje,
- územní plánování a řízení,
- provozní postupy pro snížení hluku a až
- v krajním případě omezení provozu.

Společnost Air Cargo Netherlands (ACN) uvedla: "litujeme však, že neudržitelný právní postup Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vedl ke zpoždění při hledání skutečných řešení pro snížení hluku na letišti a v jeho okolí. Tato řešení existují a jsou jasně popsána v dokumentu o závazcích leteckého sektoru vůči Nizozemsku." ACN proto vyzývá všechny zúčastněné strany, aby co nejdříve zasedly k jednacímu stolu a přišly s právně udržitelnými řešeními pro budoucnost letecké dopravy v Nizozemsku. Je to v zájmu všech. Rozhodnutí soudu podpořila také společnost KLM. V pátek uvedla: "Nejvyšší soud dnes rozhodl, že jakékoli opatření vedoucí ke snížení počtu pohybů letadel na letišti Schiphol musí projít 'postupem vyváženého přístupu' v souladu s evropskou legislativou." Dodává: "KLM chce i nadále spojovat Nizozemsko se zbytkem světa v rovnováze s životním prostředím. Za tímto účelem jsme vypracovali plán čistšího, tiššího a úspornějšího provozu, který ukazuje, že společného cíle snížení hlukové zátěže lze dosáhnout bez snížení počtu pohybů letadel."

Plán udržitelného rozvoje společnosti KLM zahrnuje obnovu letového parku, efektivitu provozu letadel a využívání SAF. Rozhodnutí dodalo nizozemským subjektům zabývajícím se nákladní leteckou dopravou, které byly proti snížení počtu slotů, pocit optimismu. Někteří zasvěcení z toho částečně obviňovali šéfa nákladní dopravy Joosta van Doesburga, který podle nich "umí dělat vlny ... ale svým nadšením přispěl ke snížení letištních slotů vytvořil jakousi tsunami".

--



SSL Express 17-07-2024 AI od Amazonu testována v námořní dopravě

Windward, izraelská námořní společnost s umělou inteligencí kótovaná na burze v Londýně, se zapojila do programu ISV Accelerate společnosti Amazon Web Services (AWS) a spolupracuje s AWS na spuštění generativního řešení umělé inteligence, které využívá technologii Amazon Bedrock ke zlepšení řízení rizik pro námořní dopravu, logistiku a veřejný sektor.

Cílem spolupráce společnosti Windward s AWS je řešit rostoucí problémy, kterým čelí námořní a logistický průmysl, zejména v oblasti správy nestrukturovaných dat, udržování konzistentních pracovních postupů a zmírňování nedostatku odborných znalostí. K vytvoření nového řešení společnost Windward využila Amazon Bedrock, plně spravovanou službu, která nabízí výběr vysoce výkonných základních modelů od předních společností zabývajících se umělou inteligencí prostřednictvím jediného rozhraní API spolu s širokou sadou funkcí, které organizace potřebují k vytvoření generativních aplikací umělé inteligence s ohledem na bezpečnost, ochranu soukromí a odpovědnou umělou inteligenci. Společnost Windward vybavuje tyto modely vlastními daty z námořní logistiky, aby poskytovala relevantnější a přesnější odpovědi na dotazy týkající se plavidel

a zásilek. Maritime AI Expert, virtuální agent poháněný službou Amazon Bedrock, byl vyškolen na základě více než 12 let dat a zkušeností společnosti Windward v oblasti námořní dopravy.

Zákazníci společnosti Windward budou moci brzy využívat svá vlastní nestrukturovaná data, která byla dosud v přepravním a logistickém průmyslu nevyužitým přínosem, a budou tak moci využívat svá jedinečná data ke snižování rizik. Prototypovací tým AWS navíc nabídne týmům společnosti Windward praktickou podporu v oblasti různých technologií pro řešení problémů, které je nyní možné řešit díky skokovému rozvoji možností generativní umělé inteligence. "Jsme nadšeni, že můžeme spolupracovat se společností AWS a spojit naše pokročilé námořní zkušenosti s možnostmi generativní AI od AWS," řekl Ami Daniel, generální ředitel společnosti Windward. "Konvergence vertikální AI, generativní AI a spolupráce s AWS prostřednictvím programu ISV Accelerate nám nyní umožňuje řešit větší problémy, než jsme kdy mohli. Odvětví přepravy a logistiky jsou tradičně nedostatečně digitalizovaná, a proto potenciální přínos pro naše klíčové zákazníky ve spolupráci s námi a spojením jejich dat s naší technologií vytvoří významné snížení rizika a zvýšení jejich příjmů."

--

SSL Express 17-07-2024 "Nespravedlivá" pravidla IATA CASS představují pro speditéry "vážnou finanční zátěž"

IATA způsobuje začínajícím a malým a středním speditérům "vážné finanční potíže", které by je mohly vyřadit z podnikání. Asociace leteckých společností byla obviněna z nekalých obchodních praktik narušujících hospodářskou soutěž a mohla by čelit žalobě, protože speditéři si chtějí stěžovat u vnitrostátních orgánů pro hospodářskou soutěž.

Problémy vyplývají ze změny usnesení IATA z října 2022, která znamená, že přidružení členové CASS jsou nyní povinni poskytnout finanční záruky, aby měli přístup k platebnímu systému. Společnosti tvrdí, že pravidla jsou nejen nespravedlivá, ale že je uplatňován špatný vzorec. Loadstar hovořil s několika společnostmi po celém světě, které nechtěly být jmenovány z obavy z odvetných opatření, protože IATA může přístup do CASS odepřít komukoli bez udání důvodu. IATA nyní požaduje, aby noví 'associates' CASS a agenti s akreditací pro nákladní dopravu, kteří se připojili po roce 2019, poskytli zálohu ve výši 70 až 90 dnů (v závislosti na zeměpisné poloze) jejich čtvrtletního průměrného měsíčního obratu z nákladní dopravy u leteckých společností. Pokud například průměrný měsíční obrat z nákladní dopravy u leteckých společností v 1. čtvrtletí činí 350 000 USD, bude IATA požadovat 2,5 až trojnásobek, tedy celkem 1 milion USD. Pokud v následujícím čtvrtletí klesne průměrný prodej na 200 000 USD, IATA si ponechá 1 milion USD, přičemž platby obdrží každých 15 nebo 30 dní. IATA vyhodnocuje tržby čtvrtletně a požaduje dodatečné zálohy v krátkých lhůtách. Jeden speditér vysvětlil: "Pokud prodám další euro obratu, musím mít na paměti, že musím IATA odevzdat 20 centů".

Zpochybňována je také metodika, kterou IATA stanovila pro finanční záruky. Jistota musí pokrýt "rizikovou částku na základě průměrného prodeje/vyúčtování leteckého nákladu během období rizikových dnů prodeje". "Rizikovými dny" se rozumí počet dnů od zúčtovacího období do data převodu plus marže až 10 dnů, maximálně však 70 dnů. IATA vypočítá "rizikovou částku" tak, že vydělí celkový roční prodej leteckého nákladu přidruženého subjektu číslem 360 a vynásobí ji rizikovými dny. Jeden zdroj vysvětluje: "Předpokládá se, že každá transakce je nabídnuta letecké společnosti prvního dne v měsíci. Ti lidé jsou tak hloupí. Jejich vzorec určuje průměrnou denní tržbu, souhlasím. Ale průměrný denní prodej prvního dne v měsíci je ohrožen na 70 dní, ale druhý den je to 69, třetí 68 a tak dále, až průměrný denní prodej v poslední den je jen 40denní riziko. V

tomto případě se jedná o průměrný denní prodej. Zúčtovací období je od prvního do posledního dne v měsíci, přičemž zúčtování probíhá podle posledního dne zúčtovacího období.

P.S. 'Se někdo probudil. My už to máme - naštěstí - za sebou skoro rok, a nikdo se nás neptal

--



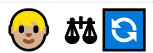
SSL EXpress 18-07-2024 Blížící se příchod jevu La Niña ovlivní obchodní modely

Meteorologové z různých zemí nyní dospěli k závěru, že svět bude již od příštího měsíce ovlivněn povětrnostním jevem známým jako La Niña, který změní strukturu lodního obchodu v novém roce. La Niña se vyznačuje chladnějšími než průměrnými vodami a má tendenci výrazně ovlivňovat různé komodity. Předpovědi nyní naznačují 70% pravděpodobnost, že se La Niña vyvine v období od srpna do října tohoto roku a přetrvá přes zimu na severní polokouli, přičemž 79% šance je, že bude pokračovat až do začátku roku 2025.

"Tato změna je pro zemědělství významná, protože může vést k různým výkyvům počasí, například ke snížení srážek v některých částech Jižní Ameriky, včetně jižní Brazílie, Argentiny a Uruguaye, což může vést k suchu, které nepříznivě ovlivní výnosy plodin," uvádí se v aktualizaci řecké společnosti Ursa Shipbrokers. Jižní část USA bude rovněž čelit většímu suchu. Naopak v regionech, jako je jihovýchodní Asie a Indie, by mohlo dojít ke zvýšení srážek, což by prospělo plodinám, jako je rýže a palmový olej, a také by se zvýšil potenciál pro výrobu vodní energie.

"V Austrálii by silnější než průměrné srážky a častější výskyt - a intenzita - cyklónů spojených s La Ninou mohly bránit těžbě a vývozu klíčových nerostných surovin, jako je železná ruda a koksovateľné uhlí," uvádí zpráva, kterou tento týden vydala společnost S&P Global. Vliv La Niny se vztahuje také na sezónu hurikánů v Atlantiku. Obvykle vede ke zvýšení aktivity hurikánů. Dalším vedlejším účinkem tohoto meteorologického jevu jsou chladnější zimy než obvykle v severní Asii a severní Evropě, které vyžadují větší spotřebu energie od energetických společností.

--



SSL Express 18-07-2024 Přesun do EP: Valean a Sinkevičius rezignují na funkci komisařů EU

Komisařka EU pro dopravu Adina Valeanová v pondělí rezignovala na svůj post a stala se europoslankyní. V rumunských volbách do Evropského parlamentu kandidovala za svou Národní liberální stranu (PNL) a do křesla usedla po ustavení nového Evropského parlamentu 16. července. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová oznámila, že komisař pro ochranu klimatu Wopke Hoekstra bude nyní dočasně odpovědný také za dopravní politiku.

K 16. červenci rezignoval také komisař EU pro životní prostředí Virginijus Sinkevičius, aby se stal europoslancem. Jeho povinnosti prozatímně převezme místopředseda Komise Maros Šefčovič, který je mimo jiné zodpovědný za politiku ochrany klimatu. Sinkevičius je členem litevské středolevé strany DSVL, která se připojila ke skupině zelených v Evropském parlamentu. Podle informací (DVZ) by se měl Sinkevičius za tímto účelem stát členem dopravního výboru. Podle jejího úřadu ještě není rozhodnuto, do kterého výboru půjde Valeanová. Skupiny EP chtějí rozhodnutí oficiálně oznámit v pátek. Výbory se sejdou 23. července.

--

SSL Express 18-07-2024 VDV požaduje více elektrifikovaných železničních tratí

15. července začala generální rekonstrukce železniční sítě v Německu. Asociace dopravních podniků (VDV), která zahrnuje přes 200 nákladních železnic, opatření vítá „jako významný krok ke zlepšení osobní i nákladní železniční dopravy,“ uvedl prezident VDV Ingo Wortmann.

Kritizuje ale také kroky Deutsche Bahn a politiků. Je zřejmé, že mimo jiné si nyní vybírá svou daň i váhavé dotahování elektrifikačních proluk v posledních letech. Tato opomenutí značně ztížila objížďku zcela uzavřených tras a povede ke zbytečným komplikacím v organizaci objížďné dopravy.

Sdružení vytvořilo nový seznam 25 traťových úseků, kde by elektrifikace odklonových tras vedla ke zvýšení kapacity. Tento seznam také zahrnuje opatření pro Riedbahn, která nyní probíhá (alternativní trasa Bingen–Hochspeyer Ost a Neustadt/Weinstraße–Landau–Wörth). Další návrhy se týkají rehabilitace koridoru Hamburk–Berlín (alternativní trasa Lübeck–Bad Kleinen) a Mnichov–Rosenheim–Salzburg. Tam lze zajistit větší kapacitu prostřednictvím elektrifikace na alternativních trasách Mnichov–Mühlendorf–Freilassing a Mühlendorf–Simbach.

„Tyto mezery je třeba okamžitě řešit, abychom snížili ekonomické a ekologické důsledky úplných výluk pro železniční společnosti a zajistili hladký provoz,“ řekl Wortmann. Jeho apel směřoval především k těm, kdo jsou zodpovědní za politiku: „Elektrifikace přispěje k tomu, aby síť byla dlouhodobě odolnější i po dokončení stavebních prací. Každé zde investované euro se vyplatí,“ říká prezident VDV.

--

SSL Express 18-07-2024 Digitální ekonomika/životní styl vytváří svět materiálního odpadu - zpráva UNCTAD

Digitalizace přinesla mnoho výhod různým odvětvím po celém světě, včetně globálního obchodu, a nebývale rychle proměňuje náš svět, což s sebou přináší řadu příležitostí i výzev. Přestože o výhodách digitalizace bylo napsáno mnoho, existují také některé výzvy, které jsou pro tuto digitální revoluci jedinečné. Zpráva o digitální ekonomice do roku 2024, kterou vypracovala Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD), se zabývá environmentálními a sociálními důsledky této digitální revoluce. Zpráva zdůrazňuje naléhavou potřebu udržitelných politik, které by zmírnily nepříznivé dopady digitalizace a zároveň podporovaly inkluzivitu a šetrnost k životnímu prostředí.

Rychlé zavádění a integrace digitálních technologií má výrazné dopady na životní prostředí, které zahrnují celý životní cyklus digitálních produktů, od těžby surovin až po likvidaci digitálních produktů po skončení jejich životnosti. Zvláště náročná je fáze výroby, kdy dochází k významnému vyčerpání zdrojů, emisím skleníkových plynů a spotřebě vody.

Například výroba jednoho počítače o hmotnosti 2 kg vyžaduje těžbu neuvěřitelných 800 kg surovin !!! Předpokládá se, že poptávka po kritických nerostných surovinách, jako je grafit, lithium a kobalt, se do roku 2050 zvýší o 500 %, aby podpořila rostoucí digitální a nízkouhlíkové technologie. Tento prudký nárůst poptávky představuje riziko vyčerpání zdrojů a zhoršení životního prostředí, zejména v zemích, kde jsou těžební postupy méně regulovány. Procesy těžby

jsou často náročné na spotřebu vody, což zhoršuje problémy s nedostatkem vody v těžebních regionech.

Datová centra, která tvoří páteř digitální ekonomiky, jsou významnými spotřebiteli elektřiny a vody. V roce 2022 spotřebovala datová centra podle odhadů 460 TWh elektřiny, přičemž se předpokládá, že do roku 2026 se toto číslo zdvojnásobí. Chlazení datových center vyžaduje také značné zdroje vody, což dále zatěžuje místní zásoby vody.

Šíření digitálních zařízení vedlo k alarmujícímu nárůstu elektronického odpadu (e-odpadu). Mezi lety 2010 a 2022 vzrostl objem e-odpadu z obrazovek a IT zařízení o 30 % a celosvětově dosáhl 10,5 milionu tun. Bohužel v roce 2022 bylo formálně sebráno pouze 24 % tohoto odpadu, přičemž v rozvojových zemích byla míra sběru ještě nižší.

Digitalizace sice nabízí obrovské ekonomické příležitosti, ale její přínosy jsou nerovnoměrně rozděleny. Rozvinuté země získávají většinu přidané hodnoty digitální ekonomiky, zatímco rozvojové země nesou neúměrnou zátěž environmentálních a sociálních nákladů. Tento nepoměr je patrný ve struktuře obchodu s digitálním zařízením a elektronickým odpadem. Vyspělé země často vyvážejí elektronický odpad do rozvojových zemí, kde nedostatečná recyklační infrastruktura vede k ohrožení životního prostředí a zdraví. Digitální propast tyto nerovnosti ještě prohlubuje. Mnohé rozvojové země nemají potřebnou infrastrukturu a zdroje, aby se mohly plně zapojit do digitální ekonomiky. V důsledku toho přicházejí o ekonomické příležitosti a zároveň jsou vystaveny dopadům digitalizace na životní prostředí. Řešení tohoto rozdílu má zásadní význam pro dosažení inkluzivního a udržitelného digitálního rozvoje.

V zájmu zmírnění negativních dopadů digitalizace se zpráva zasazuje o přechod na oběhové digitální hospodářství. To zahrnuje navrhování digitálních produktů s ohledem na dlouhou životnost, podporu oprav a opětovného použití a zlepšení recyklačních procesů. Kruhový přístup nejen snižuje množství odpadu, ale také šetří zdroje a minimalizuje ekologickou stopu.

--

!? SSL Express 19-07-2024 Obchod s kusovými zásilkami v první polovině roku v útlumu

Obchod s kusovými zásilkami (NG) se bude v roce 2024 v Německu podle očekávání vyvíjet velmi utlučeně. Koneckonců, po poklesu objemů o zhruba 5 procent v předchozím roce se objem v první polovině roku alespoň trochu stabilizoval, vyplývá z výsledku průzkumu sítí pro kusovou přepravu (DVZ). Od "mírně pod předchozím rokem" přes "černou nulu" až po "na úrovni předchozího roku" - odpovědi sítí se ve většině případů liší pouze v nuancích. "Ekonomické oživení německého trhu je ještě daleko," shrnuje Alexander Tonn, který je ve výkonné radě společnosti DACHSER zodpovědný za pozemní dopravu. Zatímco u průmyslového a spotřebního zboží zaznamenává klesající objemy, v potravinářském sektoru se objemy mírně zvýšily. Síť cítí "jasnou neochotu napříč odvětvími". Plánované a předpokládané zakázky v mnoha výrobních a zpracovatelských společnostech často nebyly přijaty v plánovaném objemu, zdůrazňuje generální ředitel Stephan Opel. Podle společnosti Cargoline nadále klesají i objemy B2C. Vliv má i krátkodobá práce některých zákazníků. Emoni naopak hlásí nižší objemy v oblasti obnovitelných zdrojů energie a mírný nárůst objemu exportu. CTL dokonce hovoří o "znatelně rostoucích mezinárodních objemech".

Vývoj spotových cen potvrzuje opatrné hodnocení na trhu kusových zásilek. I přes veškerý nárůst nákladů – včetně výrazného navýšení mýtného – byly v první polovině roku 2024 výrazně pod hodnotami ze stejného období roku 2023. Například průměrná hodnota cenového indexu všeobecného nákladu Pamyra/DVZ v běžném roce činila 9,22 eura (za 100 kilogramů a 100

kilometrů) a byla tak o 6,6 procenta nižší než hodnota 9,87 eura z předchozího roku. Jedním z důvodů tohoto vývoje je, že sezónní vzestup na jaře byl výrazně nižší než obvykle v tomto ročním období, uvádí generální ředitel společnosti Pamyra Lasse Landt. Jen v červnu to bylo 8,98 eura, což je o 1,12 eura méně než ve stejném měsíci loňského roku. Očekávání pro zbytek roku jsou většinou velmi zdrženlivá. Většina sítí předpokládá nulový pohyb, pokud jde o množství. S ohledem na ekonomické prognózy, které předpokládají, že německá ekonomika opět oživí, doufá DACHSER v "pomalé zvyšování objemů v průběhu druhé poloviny roku". Také NG síť a CTL očekávají nárůst. To však souvisí spíše s vnitřními aspekty: NG síť nového akcionáře Rhenus a reorientace na primární síť se zvýšily přibližně o 2 až 3 procenta. CTL také doufá v mírný růst díky novým přírůstkům.

Vzhledem k neuspokojivému vývoji budou proto sítě pro přepravu kusové přepravy v nadcházejících měsících čelit četným výzvám. Navzdory nízkým objemům zásilek se několik sítí odvolává především na nedostatek personálu a zdrojů. Je proto důležité "pracovat s ohledem na budoucnost, abychom překonali nedostatek řidičů a kvalifikovaných pracovníků," zdůrazňuje manažer společnosti DACHSER Tonn. Emons také hlásí nedostatek poskytovatelů, který od zvýšení mýtného v prosinci 2023 "opět nabral rychlost". Výzvou zůstává také situace v oblasti hospodářské soutěže: konkurenční tlak se zvýšil, jak dokládá zvýšený počet nabídek ze strany přepravců, uvádí VTL. Online Systemlogistik (OSL) také hlásí zákazníky, kteří požadovali cenové slevy. Kromě toho poskytovatelé služeb specializující se například na automobilový průmysl také sahají po "kouscích jiných koláčů", dodává Emons.

Kromě každodenních výzev je třeba pokročit v "mnoha důležitých tématech, jako je zelená logistika, podávání zpráv o udržitelnosti, právo náležitě péče v dodavatelském řetězci, digitalizace nebo kybernetická bezpečnost", poznamenává generální ředitel IDS Michael Bargl. Není jediný, kdo to tak vidí: "Úsilí o ochranu klimatu a zákon o náležitě péči v dodavatelském řetězci je obrovské," říká obchodní ředitelka OSL Verena Käuper. Dobré ekologické a sociální podmínky jsou bezesporu cíle, za kterými si většina logistických společností stojí tak jako tak, ale "často chybí lidé, čas a peníze na to, aby se s nimi vypořádali tak, jak by to bylo nutné k rychlé realizaci těchto cílů". Velmi důležitým bodem pro generálního ředitele NG Opel je důsledná digitální orientace. "Každý, komu tady ujede vlak, bude mít problémy," zní jeho předpověď. Znepokojuje ho také ekonomická výkonnost odvětví s ohledem na současné velmi slabé marže. "Musíme uspět v zajištění vysoké kvality a zároveň jednat ve směru nákladového vedení." To je další důvod, proč je přesvědčen, že "silné sítě budou (muset) v budoucnu mnohem těsněji spolupracovat".

--



SSL Express 19-07-2024 Potopená m/s Prestige Falcon zatím největší obětí útoků Húthiů

Po pondělním potopení 7 056 dwt produktového tankeru m/s Prestige Falcon nebyl dosud nalezen nikdo z 16 členů posádky, což znamená, že to vypadá na dosud nejsmrtelnější útok Húthiů. Prestige Falcon plující pod vlajkou Komor se převrátil a je zčásti zaplaven pod čarou ponoru, asi 5 nm jihovýchodně od Ras Madrasah v Ománu, a tedy blíže Perskému zálivu než Rudému moři a úžině Bab al-Mandeb, kde obvykle dochází ke koncentraci útoků Húthiů. Podle ománských námořních úřadů probíhají pátrací a záchranné operace pro posádku 13 indických a tří srílanských státních příslušníků.

Nejméně 60 útoků Húthiů na obchodní lodě si dosud vyžádalo životy čtyř námořníků, ale tento počet se nyní mohl zpětinasobit, protože je podezření, že se posádka potopila se svou lodí.

Útoky v Rudém moři udržují sazby za pronájem kontejnerových lodí a nákladní dopravu na zvýšené úrovni, přičemž sešrotování kleslo na minimum, které nebylo od pandemie vidět, uvádí dnes Alphaliner. Zatímco loni bylo dodáno

přibližně 2,3 milionu TEU nové tonáže a dalších 1,7 milionu TEU letos přibylo do flotily o kapacitě 30 milionů TEU, podle Alphalineru krize v Rudém moři vytlačila mnoho plavidel na trasu o 20 % delší, kolem Mysu Dobré naděje, což znamená, že dodatečná kapacita byla snadno absorbována. Vlna očekávaného vrakování plavidel se nenaplnila a v první polovině roku 2024 klesla na pouhých 48 600 TEU. Pro srovnání, v první polovině loňského roku bylo sešrotováno přibližně 77 000 TEU. Současný trh je přínosem pro starší a méně výkonné lodě, které by jinak byly letos sešrotovány. Velmi nízké úrovně sešrotování byly pozorovány také během pandemie Covid-19, kdy bylo mnoho lodí zavřeno ve frontách mimo přístavy.

Navzdory krátkému výkyvu před několika týdny v rozhovorech o příměří „většina zúčastněných stran v oboru nyní spoléhá na pokračující odklonění okolo MDN alespoň do roku 2025,“ řekl Alphaliner, což znamená, že sazby budou pokračovat na vysokých úrovních a trh šrotovního bude pokračovat pod vlivem, „navzdory stále přísnějším ekologickým předpisům a tlaku na postupné vyřazování méně účinných lodí“.

P.S. To je zvláštní, že třeba Indie v tuto chvíli v odpověď nezasáhne

--

SSL Express 19-07-2024 BGL požaduje řešení pro transalpskou silniční nákladní dopravu

Most Lueg na dálnici A13 Brenner bude od 01.01.2025 několik let průjezdný pouze v jednom jízdním pruhu v obou směrech. Do roku 2030 má nový most nahradit ten starý. BGL spolu s dalšími osmi evropskými asociacemi a světovou asociací IRU nyní napsala Evropské komisi a vyzvala ji, aby převzala iniciativu a zabránila kolapsu transalpské nákladní dopravy od ledna 2025.

Brennerská trasa s objemem dopravy přibližně 14,3 milionu osobních automobilů a přibližně 2,5 milionu nákladních vozidel ročně je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a nachází se na skandinávsko-středomořském koridoru. Jedná se o jednu z nejdůležitějších os dálkové dopravy s mimořádným významem pro evropský vnitřní trh. BGL dlouhodobě kritizuje složitou situaci na nejdůležitější rakouské transalpské trase s jednostrannými omezeními tranzitu. Například nákladní doprava na brennerské trase je již nyní masivně omezována různými opatřeními proti provozu, jako jsou letní a zimní zákazy vjezdu, zákazy jízdy v noci, sektorové zákazy vjezdu a odbavování v blocích. Podle sdružení však s nově oznámeným jednopruhovým systémem v Brennerském průsmyku hrozí kolaps dodávek zboží mezi Itálií a státy severně od Alp.

Německé dopravní společnosti se již léta snaží přesunout část své dopravy na kombinovanou dopravu, ale narážejí při tom na značné obtíže. I zde BGL stále častěji upozorňovala na nedostatečné kapacity pro přesun kamionové dopravy na železnici a poukazovala na související rizika pro ekonomiku. Brennerský patní tunel je stále ve výstavbě a plánování brennerského severního přístupu na německé straně ještě nebylo dokončeno.

Evropská dopravní sdružení proto požadují, aby byl zákaz nočních jízd nákladních vozidel zrušen nebo zmírněn, aby se ulevilo dopravě za denního světla a aby se prozkoumaly alternativy k řízení provozu v jednom jízdním pruhu. Mluvčí představenstva BGL Dirk Engelhardt vysvětluje: "Časová okna, ve kterých je umožněna tranzitní nákladní doprava přes Tyrolsko, se v důsledku mnoha omezení v posledních letech stále zmenšují. Rozhodujícím řešením může být vyrovnání provozu z hlediska času."

--

SSL express 19-07-2024 Přední letecké nákladní uzly přicházejí o náklad

20 největších nákladních letišť na světě ztratilo v roce 2023 velký objem. Mezinárodní rada letišť (ACI) ve svém aktuálním žebříčku vykazuje pokles o 3,2 procenta, zatímco celosvětový objem klesl o 1,8 procenta na 115 milionů tun.

Prvních 20 představuje 42 procent nebo 47,9 milionu tun globální tonáže. Stejně jako v předchozích letech byl nejvytíženějším uzlem Hongkong se současným objemem 4,32 milionu tun, následovaný Memphisem (3,88 milionu tun) a Šanghají (3,44 milionu tun). Čínské letiště opět sesadilo Anchorage (3,38 milionu tun) ze třetího místa a s 10,4 % spolu s Istanbulem (nárůst o 11,3 % na 1,69 milionu tun, 19. místo) také zaznamenalo největší nárůst ve srovnání s rokem 2022.

Mezi velkými evropskými uzly je nyní Paříž opět mírně před Frankfurtem na 15. místě (1,87 milionu tun) (16. a 1,86 milionu tun). Lipsko vypadlo z první dvacítky poté, co loni skončilo na 19. místě.

CARGO (METRIC TONNES)*						
2023	2022	2019	AIRPORT	2023	% CHANGE VS 2022	% CHANGE VS 2019
1	1	1	HONG KONG SAR, HONG KONG (HKG)	4 329 934	3.1	-10.0
2	2	2	MEMPHIS, USA (MEM)	3 881 211	-4.0	-10.2
3	4	3	SHANGHAI, CHINA (PVG)	3 440 084	10.4	-5.3
4	3	6	ANCHORAGE, USA (ANC**)	3 380 374	-2.4	23.1
5	6	5	INCHEON, KOREA (ICN)	2 744 136	-6.9	-0.7
6	5	4	LOUISVILLE, USA (SDF)	2 727 820	-11.1	-2.2
7	8	12	MIAMI, USA (MIA)	2 525 591	1.0	20.7
8	11	8	DOHA, QATAR (DOH)	2 355 503	1.5	6.3
9	9	13	LOS ANGELES, USA (LAX)	2 130 835	-14.9	1.9
10	7	9	TAIPEI, TAIWAN (TPE)	2 112 988	-16.8	-3.2
11	15	17	GUANGZHOU, CHINA (CAN)	2 030 523	7.7	5.7
12	10	10	TOKYO, JAPAN (NRT)	1 906 623	-20.5	-9.4
13	12	18	CHICAGO, USA (ORD)	1 906 463	-14.7	8.4
14	17	26	CINCINNATI, USA (CVG)	1 900 270	5.9	67.8
15	14	11	PARIS, FRANCE (CDG)	1 870 919	-2.8	-11.0
16	13	14	FRANKFURT, GERMANY (FRA)	1 869 090	-5.0	-10.6
17	18	7	DUBAI, UAE (DXB)	1 805 898	4.5	-28.2
18	16	15	SINGAPORE, SINGAPORE (SIN)	1 759 800	-5.9	-14.4
19	23	47	ISTANBUL, TURKEY (IST)	1 603 262	11.3	214.7
20	20	24	SHENZHEN, CHINA (SZX)	1 600 348	6.2	24.7

*CARGO: LOADED AND UNLOADED FREIGHT AND MAIL IN METRIC TONNES **INCLUDES TRANSIT FREIGHT

--

SSL Express 19-07-2024 Brennerský patní tunel: Dlouhý nájezd na severní přístup

Některá politická prohlášení přicházejí v nevhodnou dobu. Před několika týdny musel tuto zkušenost absolvovat René Zومتobel. Tyrolská zemská rada pro dopravu na konferenci navrhla, aby byl budoucí severní příjezd na Brenner, který je ve skutečnosti určen pouze pro nákladní dopravu, vybaven další větví pro osobní dopravu v oblasti Rosenheimu. Vlaky, které cestují z Innsbrucku přes "Deutsches Eck" do Vídně, by pak mohly tuto vzdálenost urazit za méně než čtyři hodiny. Zومتobel se okamžitě setkal s koncentrovaným protestem bavorských občanských iniciativ a stran. Rakousko chtělo protlačit trať bavorským údolím Innu po dobrém nebo po zlém, znělo obvinění. Vzhledem k tomu, že zkrácení doby jízdy je pouze půl hodiny, je takový projekt nepřiměřený. Bavorský ministr dopravy Christian Bernreiter nakonec svému tyrolskému kolegovi také odporoval. "Tyrolské plány nejsou v zájmu Bavorska," odmítl politik CSU Zومتobelovy "naprosto zbytečné úvahy o budoucnosti". Ofenzívu zablokovala také společnost Deutsche Bahn (DB). Další odbočka není součástí současné plánovací smlouvy, uvedla mluvčí.

Taková prohlášení odrážejí rostoucí nervozitu v politice a byznysu. Očekává se, že Spolkový sněm rozhodne o severním přístupu Brenneru v polovině roku 2025. Spolkový plán dopravní infrastruktury do roku 2030 identifikoval "naléhavou potřebu" modernizace přístupu z Mnichova a nové výstavby z Ostermünchenu západně od Rosenheimu. DB v současné době pracuje na detailech, zejména pro novou budovu. Očekává se, že dokumenty předloží Spolkovému sněmu a Spolkovému ministerstvu dopravy na jaře 2025. Plány budou v podstatě vycházet z varianty s největším počtem tunelů, kterou Deutsche Bahn představila zhruba před pěti lety. Nová trasa má projít Rosenheimem na severovýchodě a na původní trasu se napojit až na druhé straně hranice u Kufsteinu. Z Rosenheimu bude 54 kilometrů dlouhá trasa z velké části vedena tunelem se dvěma tubusy, každý o délce přibližně 13 kilometrů, čímž bude druhým a třetím nejdelším železničním tunelem v Německu. Pouze tunel Fehmarnbel, jehož dokončení je naplánováno na rok 2029, pak bude ještě delší, a to 17,6 kilometru. DB popisuje řešení, které by mělo stát více než 10 miliard eur, jako "výsledek dialogu" s občany na regionálních participačních fórech. Snaha vzít v úvahu kritiku co nejvelkorysejším řešením tunelu je nepřehlédnutelná. Přesto některé dotčené obce chtějí berlínským politikům alespoň podrobně představit alternativy. Mobilizují se také občanské iniciativy v okolí Rosenheimu: Za dostačující považují modernizaci stávající silnice s moderní řídicí a bezpečnostní technikou, dalšími výhybnami, optimalizovanou protihlukovou ochranou a 5 kilometrů dlouhým železničním tunelem pod centrem Rosenheimu. Jednokolejná trať z Rosenheimu do Landshutu má navíc pojmout další nákladní dopravu a ulevit tak širší oblasti Mnichova. Občanské iniciativy vypočítaly finanční potřebu pouze 2,5 miliardy eur pro svou variantu. Berlínští politici se však této iniciativy pravděpodobně nebudou řídit. V březnu 2024 Petiční výbor Spolkového sněmu zamítl návrh občanské iniciativy požadující změnu Spolkového plánu dopravní infrastruktury. Místo nové stavby by mělo být rozhodnuto o rozšíření stávajícího přípoje. Poslanci své "ne" zdůvodnili několika studiemi. Upuštění od nové výstavby by výrazně ztížilo přesun nákladní dopravy na železnici. Tyto argumenty budou mít pravděpodobně ještě větší váhu v roce 2025, kdy renovace zchátralého mostu Lueg způsobí trvalé dopravní zácpy na brennerské dálnici jižně od Innsbrucku. Po měsíce, dokonce roky, může být 2 kilometry dlouhá konstrukce používána pouze v jednom jízdním pruhu. Odborníci předpokládají, že Brennerská dálnice, která je stará více než 70 let, bude trvalým staveništem na příštích 20 let.

Rakušané vyvíjejí tlak. "Doufám, že nyní konečně dojde k politickému závazku k přístupovým trasám," formuluje Zumtobel svá očekávání od německého Spolkového sněmu. Kromě toho pokračují stavební práce na samotném Brennerském patním tunelem (BBT). Od září budou uvedeny do provozu další dva tunelovací stroje "Olga" a "Wilma". Stavební společnost BBT SE pracuje s celkem pěti stroji na přibližně půl tuctu stavebních parcel. Na začátku roku 2025 bude poprvé zavedeno nepřetržité spojení s Itálií. Veškeré stavební práce mají být dokončeny do roku 2031, poté chtějí Rakousko a Itálie zahájit roční zkušební provoz. Právě pro toto období očekává Deutsche Bahn stavební práva na novou severní přístupovou trať, která bude uvedena do provozu na počátku 40. let 20. století.

--



SSL Express 19-07-2024 LIDL flotila úspěšně roste

Společnost Tailwind Shipping Lines, založená před dvěma lety německým řetězcem supermarketů Lidl, aby bojovala s chaosem souvisejícím s přepravou covidem, rozšířila svou flotilu na devět lodí a nyní provozuje tři služby určené k přepravě zboží z Asie do Evropy.

V aktualizaci trhu na oslavu svého druhého výročí lodní linka se sídlem v Hamburku odhalila, že nyní má devět lodí o velikosti od 920 do 6 800 TEU, z nichž dvě vlastní a zbytek si pronajímá. Kromě služby Panda Express (PAX), která spojuje Čínu se Středozezemním mořem, provozuje

nedávno založená lodní společnost další dvě služby pro Lidl a rostoucí počet zákazníků třetích stran. Služba Tiger Express (TEX) funguje mezi Chattogramem v Bangladéši a Colombem na Srí Lance jako feeder pro PAX, který stahuje náklad z Bangladéše do Colomba. A služba Dolphin Express (DEX) funguje mezi Barcelonou ve Španělsku a Moerdijkem v Nizozemsku.

„Na trhu jsme se etablovali jako poskytovatel prémiových služeb, který přepravuje zboží do a z Asie,“ řekl Christian Stangl, výkonný ředitel Tailwind. „Přitom jsme rychlí, včasní a spolehliví. To je pro nás v Lidlu zásadní služba, zejména vzhledem k pevnému plánu akcí a speciálních nabídkách, které se každý týden mění. Zároveň zaznamenáváme rostoucí zájem o naše dopravní služby ze strany externích zákazníků.“

Návrat prostředí s vysokými přepravními sazbami v letošním roce způsobil prudký nárůst podílu nealianční kapacity na obchodech z bývalé Asie na západní pobřeží USA a do severní Evropy, přičemž řada jmen se znovu dostává na obchodní trasy z východu na západ, zatímco Tailwind vynikl tím, že se i loni rozhodl zůstat na trzích, když sazby klesly.

--