

SSL EXPRES

17.06-21.06.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 17-06-2024 Kontejneroví rejdaři opět míří na Ukrajinu

Znamé lodní společnosti nabírají odvalu a znovu míří do ukrajinských přístavů. Jak se lze dočíst na polském internetovém portálu TansInfo, Hapag-Lloyd a Maersk se rozhodli vrátit do země s feederovými službami. Švýcarská MSC také oznámila, že znovu zakotví na Ukrajině. Přístup do přístavů je však možný pouze v omezeném rozsahu, a proto budou potenciální přístavy, do kterých zastavují, obsluhovány třetími stranami jménem zmíněných lodních společností jako feederové služby. Menší kontejnerová loď provozovaná externím poskytovatelem feederových služeb Iteris přepravuje hlavně zemědělské zboží, jako je slunečnicový olej a obilí. Loď s kapacitou 1100 TEU jezdí každých pět dní mezi rumunským městem Konstanca a ukrajinským přístavem Černomorsk u Černého moře.

Od ruského útoku na Ukrajinu byl přístup do mnoha přístavů omezen nebo již není možný. Zpočátku ruské námořnictvo blokovalo přístavy na více než čtyři měsíce do července 2022. Během tohoto období byl zemědělský vývoz dočasně garantován dohodou sjednanou mezi OSN a Tureckem.

MSC chce tento měsíc zahájit pravidelnou dopravu do přístavu v Oděse, uvádí ukrajinský obchodní web ubn.news. Linka bude fungovat mezi tureckým přístavem Tekirdag a Oděsou. Před válkou MSC nabízela v Oděse dvě spojení. V námořní dopravě je však třeba každý den očekávat novou situaci, a proto služby fungují na základě možností vycházejících z aktuálního hodnocení rizik.



SSL Express 17-06-2024 Povinný systém monitorování tlaku v pneumatikách TPMS/TPRS

UN ECE R 141 mimo jiné stanoví: Pokud dojde ke ztrátě tlaku v pneumatikách o 20 % nebo k poruše, musí řidič do deseti minut dostat varování v kabině řidiče.

- Odchytky tlaku v pneumatikách > 20 % musí být zobrazeny na stroji
- Standardizované rozhraní EBS pro data TPMS/TPRS – i od třetích stran
- Telematický box TC Trailer Gateway BASIC v souladu s UN ECE R 141 (řídící jednotka včetně TPMS):
 - splňuje UN ECE R 141 bez dalších servisních poplatků/nákladů
 - lze snadno aktivovat další telematické výhody pro výrobce vozidel a/nebo koncové zákazníky
- Jeden systém pro všechny modulátory EBS – stačí pouze jeden typ snímače
- Instalace a konfigurace EBS nezávislá na výrobci
- Prokázání shody UN ECE R 141 (snímače + řídící jednotka) prostřednictvím idem
- Podpora od idem v procesu instalace a dokumentace ve výrobě vozidel

SSL express 17-06-2024 Nebezpečí dalších stávek v německých a francouzských přístavech

Přístavní dělníci sdružení v německém odborovém svazu ver.di pohrozili stávkou v klíčových dopravních uzlech v zemi, čímž zvýšili napětí mezi severoevropskými přepravci v době, kdy ve Francii roste napětí na trhu práce. Ver.di zorganizuje sérii stávek v přístavech v Bremerhavenu, Hamburku, Brémách a Emdenu poté, co jednání s Ústředním svazem provozovatelů německých námořních přístavů (ZDS) minulý týden skončila bez úspěchu. Odborový svaz uvedl, že se mu nepodařilo zajistit "zvýšení hodinových mezd přístavních dělníků o 3 eura od 1. června, jakož i odpovídající zvýšení příplatků za směny, včetně kompenzace chybějícího zvýšení příplatků za směny v kolektivní smlouvě na rok 2022". Vyjednávání budou pokračovat v Hamburku dnes a zítra, ale již v pátek se konala výstražná stávka v Emdenu, uvedl ver.di: "Ještě se uvidí, zda dojde k další výstražné stávce, pokud ZDS v dalším kole vyjednávání nepředloží nabídku." Odbory uvedly, že v roce 2022 varovné stávky, které doprovázely jednání, "ochromily přístavy na přibližně 80 hodin". Vyjednavatelka Ver.di Maren Ulbrichová vysvětluje: "Zaměstnanci jsou zklamáni a pobouřeni tím, že zaměstnavatelé neprokázali žádné ústupky, ale pouze se odvolávali na vlastní obtížnou ekonomickou situaci a konkurenci se zahraničními přístavy. Přitom neprojevili žádné ocenění práce zaměstnanců."

Ve Francii mezitím odbory zastupující přístavní dělníky a další zaměstnance přístavů tento měsíc vyhlásily několik jednodenních stávek a také četná čtyřhodinová přerušení práce na protest proti důchodové reformě, která zvýšila zákonem stanovený věk odchodu do důchodu. Další 24hodinové stávky jsou naplánovány na 21. a 25. června a čtyřhodinové stávky ve třech dnech každého týdne v tomto měsíci, a to v Le Havru, Marseille-Fos, Dunkerque, Rouenu, Bordeaux a Nantes Saint-Nazaire. Pokud odbory nedostanou od vlády uspokojivou odpověď na své požadavky, mohla by být akce prodloužena do července.

Pokud se stávky v Le Havru, Hamburku a Bremerhavenu sejdou, mohou být Antverpy a Rotterdam zaplaveny severoevropskými přepravci, kteří chtějí přesunout kapacitu do plně funkčních přístavů. Hlavní analytik společnosti Freightos Judah Levine včera uvedl: "Cílové přístavy v severní Evropě a Severní Americe zatím nehlásí výrazné přetížení. Narušené harmonogramy ve výchozích přístavištích by mohly vést k určitému shlukování plavidel v těchto uzlech, ale vzhledem k tomu, že zvýšené objemy se stále očekávají jako sezónní a nedosahují úrovně zaznamenané během pandemie, cílové přístavy se mohou vyhnout extrémním úrovním přetížení a zpoždění." Tento výhled by se však mohl dramaticky změnit, pokud by jednání v Německu a Francii selhala.

SSL Express 18-06-2024 Represivní celní tarify na dovážená e-auta nejsou řešením

Obchodní spor mezi EU a Čínou ohledně elektromobilů se vyostřuje. Evropská komise oznámila vysoká represivní cla – nebo mírněji řečeno: vyrovnávací cla – na některé elektromobily. To, co zní jako dobře míněné opatření pro evropský automobilový průmysl, není mezi výrobci příliš oblíbené. Kriticky se k této iniciativě staví i poskytovatelé logistických služeb a (němečtí) politici. Čínská strana oznámila, že proti projektu podnikne kroky a na oplátku také zvýší dovozní cla. To by mohlo mít významný dopad na evropský automobilový průmysl a logistiku. Zde je několik názorů sesbíraných DVZ:

Konrad Zwirner, který je ve skupině Lagermax zodpovědný za logistiku v automobilovém průmyslu, se k plánovaným clům vyjadřuje velmi kriticky. "Jako podnikatel a dlouholetý poskytovatel služeb mezinárodnímu automobilovému průmyslu jsme zásadně toho názoru, že cla

nejsou řešením ekonomických konfliktů. Tlak vytváří protitlak a nakonec prohrají všichni zúčastnění." Pokud jde o konkurenční situaci, Zwirner poznamenává, že evropští výrobci v minulosti vždy zvítězili díky lepším technologiím. "Tak to zůstane. Represivní cla jsou ve střednědobém a dlouhodobém horizontu kontraproduktivní." Automobilový expert Ferdinand Dudenhöffer z Centra automobilového výzkumu v Bochumi to říká mnohem ostřeji. Obává se, že represivní cla EU a očekávaná reakce Číny by mohly mít fatální důsledky pro německou ekonomiku: "Čína, jako největší trh s luxusními automobily, by se pro německé výrobce zhroutila, Mercedes-Benz a Porsche by byly obzvláště zasaženy," říká Dudenhöffer. Značky jako Jaguar, Lexus nebo Land Rover by mohly tuto mezeru zaplnit. Dodavatelský průmysl a poskytovatelé logistických služeb by byli také masivně zasaženi ztrátou nebo změnou dodavatelských toků. Dudenhöffer předpokládá, že evropská a čínská strana dosáhnou dohody do 4. července a ve společném zájmu upustí od represivních cel. Dudenhöffer také poukazuje na to, že i bývalí zastánci represivních cel, jako je generální ředitel Stellantisu Carlos Tavares a generální ředitel Renaultu Luca de Meo, se nyní vyslovili proti vyrovnávacím clům na elektromobily z Číny. Vzhledem k tomu, že evropští výrobci automobilů, kteří by měli být chráněni, se výslovně vyslovili proti těmto clům, profesor Werner Olle, spoluzakladatel Chemnitzského automobilového institutu (CATI), považuje antisubvenční opatření vyhlášená Evropskou komisí za "výhradně politicky motivovaná". Automobilový expert varuje: "Zavedení vyrovnávacích cel na dovoz elektromobilů z Číny by mohlo vést ke katastrofě průmyslové politiky, která nakonec zničí více pracovních míst, než kolik jich zajistí." Konkurence s čínskými výrobci elektromobilů by byla pro evropské výrobce dobrá, protože by měli technologické výhody v některých oblastech – například v oblasti baterií a softwaru.

Zavedení represivních cel by mělo také významný dopad na přepravu hotových vozidel. Asociace evropských poskytovatelů logistiky hotových vozidel (ECG) je proto znepokojena. "Oznámená represivní cla EU se dotknou našich členů, protože fungují také pro čínské výrobce a dovozce v celém hodnotovém řetězci," říká Frank Schnelle, designovaný generální ředitel společnosti ECG. "Plánovaná represivní cla se dotknou nejen čínských značek, ale všech elektromobilů vyrobených v Číně, které jsou určeny pro evropský trh." Jednostranné a především krátkodobé obchodní překážky ovlivňují celý dodavatelský řetězec dopravních, skladovacích a technických služeb a měly by tak zásadní dopad na podnikání společností zabývajících se logistikou hotových vozidel. Skupina ECG má zájem na tom, aby EU a Čína rychle dosáhly dohody, aby v první řadě nedošlo k otřesům. Pokud by se z Číny do Evropy dováželo méně vozidel, poptávka po dopravních službách by klesla. "Důsledkem by mohl být převis nabídky přepravních kapacit," říká prof. Klaus-J. Schmidt, vedoucí Institutu pro výrobní a logistické systémy v Saarbrückenu. Čínští výrobci by navíc mohli přemístit svou výrobu do Evropy, aby se vyhnuli clům. "Tento posun zvyšuje poptávku po vnitroeuropejských přepravních službách a vyžaduje restrukturalizaci stávajících logistických sítí." Ve smluvní logistice pro zásobování výroby zvyšuje přemístění výrobních závodů složitost dodavatelských řetězců. "Je třeba vybudovat nové dodavatelské řetězce a přizpůsobit ty stávající, což může vést ke zvýšené poptávce po specializovaných logistických službách. Zároveň by se mohly zvýšit výrobní náklady, což by ovlivnilo celý dodavatelský řetězec," říká Schmidt. Výsledkem by bylo zvýšení cen na všech úrovních.

P.S. Ještě že za Škodovku vyjednávají hoši z Wolfsburgu...

   **SSL Express 18-06-2024 Jak atraktivní může být Polsko v rámci nearshoringu**

O Polácích se mluví už několik let – a také v německém denním tisku. Lokalita je považována za "hospodářský zázrak" nebo "pohádku": "Frankfurter Rundschau" dokonce píše, že se v Polsku objevil nový konkurent pro Německo. "Vysoce atraktivní trh s prodejem a nákupem," řekl nedávno o Polsku Tobias Gotthardt, státní tajemník bavorského ministerstva hospodářství. Sebevědomí je v zemi odpovídajícím způsobem vysoké. Polský odborný portál "Money.pl" s titulkem: "Masově migrují z Německa – a mají jen jeden cíl: Polsko". Německé společnosti totiž v posledních letech objevily východoevropskou lokalitu jako trh pro nearshoring. Například společnosti Miele, Volkswagen a Otto Group oznámily, že sem přesunou část své výroby a logistiky z Německa nebo dokonce postaví nový závod. Poskytovatel nočních expresních služeb Nox navíc v rozhovoru (pro DVZ) na konci května nabídl perspektivu "rozvoje celoevropské sítě". Geograficky je obzvláště zajímavý východoevropský region - včetně Polska. Současné rámcové podmínky vypadají dobře: hrubý domácí produkt (HDP) vzrostl v prvním čtvrtletí letošního roku ve srovnání se stejným obdobím loňského roku o 2 procenta, čímž mírně překonal prognózy. Německo se naopak proboujvalo vpřed s mírným nárůstem o pouhých 0,2 procenta. V této souvislosti se deník Bild nedávno zeptal, proč východní soused roste a Německo ne. Hospodářský výkon Polska vzrostl od vstupu do EU před 20 lety bez recese na úroveň 600 miliard eur. To zhruba odpovídá HDP Bádenska-Württemberska. I když se nárůsty pohybovaly pouze v nízkých jednociferných procentech, vykazovaly velmi solidní obrázek. Politicky se země výrazně stabilizovala, volební účast od vstupu do EU vzrostla o 34 procentních bodů na 74 procent. To odpovídá západním podmínkám. Problémem však zůstává národně-konzervativní strana Právo a spravedlnost, která je nyní v opozici. Opakovaně se snažila vystoupit proti německým investorům – například v mediálním prostředí. Tento odpor byl v průmyslu méně patrný. Trvalá skepse vůči Německu je však důležitým politickým tématem, které může atmosféru přinejmenším zatížit.

Skutečnost, že Polsko i tak hodně obchoduje s německými společnostmi, je způsobena tím, že země je na nich velmi závislá. Koneckonců, zahraniční obchod je v podstatě motorem ekonomiky. A nejdůležitější roli hraje zejména Německo, jehož podíl na vývozu činí třetinu a na dovozu pětinu. Obzvláště důležitý je zde automobilový průmysl s výrobou spalovacích motorů. V tomto ohledu je největší evropská ekonomika přirozeným partnerem Polska – a naopak. Je pochopitelné, že mnoho německých společností myslí na trh východní EU s jeho 37 miliony spotřebitelů, pokud jde o nearshoring. Asijské trhy, které se také nabízejí jako alternativa, jsou obvykle mnohem větší, ale také geograficky vzdálené. Členství Polska v EU navíc výrazně usnadňuje organizaci podnikání. Z Polska lze téměř ideálně obsluhovat všechny regiony Evropy. To je důvod, proč téměř všechny velké logistické společnosti působí v zemi již dlouho od pádu Berlínské zdi, i když odpovídající infrastruktura byla na počátku 90. let téměř nedostupná. Například společnost Kühne + Nagel provozuje pobočku v Poznani od roku 1992. Od té doby se toho hodně událo, ale silniční síť stále není pro Polsko slavnou stránkou: Na jedné straně si mnoho provozovatelů plete společnosti s jejich nabídkami mýtného. Například společnost Stalexport Autostrada Małopolska (SAM) spravuje pouze jeden 60kilometrový úsek dálnice mezi Krakovem a Katovicemi. Na druhou stranu podle silničního dopravního úřadu GDKKiA dálniční síť v současné době pokrývá jen asi 1 850 kilometrů. Pro srovnání, dálniční síť v Německu je více než sedmkrát delší a měří přibližně 13 200 kilometrů. Polsko tvoří asi 87 procent rozlohy Německa, ale má jen poloviční hustotu zalidnění. "Síť je jedna z nejlepších v Evropě," raduje se SAM. "Plusem je vynikající infrastruktura," říká se znovu a znovu jinde, když je lokalita inzerována. Ale vzhledem ke skutečným číslům znějí taková prohlášení jako satira. V každém případě Polsko není v tomto ohledu "vysoce atraktivní".

Důležitým plusovým bodem jsou však náklady na pracovní sílu. Pracovníci v logistice v Polsku dostávají jen asi dvě třetiny německé úrovně mezd. Podle odborného portálu "Znajdzprace.plus" se platové rozpětí pohybuje od přibližně 4 300 zlotých nebo 1 000 eur pro začínajícího pracovníka až po necelých 13 000 zlotých nebo 3 000 eur měsíčně pro zkušeného manažera. Mzdy se však

dostávají pod stále větší tlak. V kampaních politiků a analýzách ekonomů je Polsko opakovaně srovnáváno s Německem a je tázáno, kdy mzdy konečně dosáhnou západní úrovně. Lidé se dívají na Německo závistivě a chtějí vydělávat stejně jako jejich sousedé. Dříve nebo později budou muset zaměstnavatelé stejně platit svým zaměstnancům více, protože životní náklady spotřebitelů masivně vzrostly, zejména kvůli válce na Ukrajině. Dalším problémem je nedostatek pracovních sil, takže pracující mohou požadovat více. V lednu například řetězec s potravinami Kaufland zvýšil mzdy pokladních o 20 procent na 5 500 zlotých (1 300 eur), aby ztraktivnil práci.

V zásadě se tyto faktory v krátkodobém horizontu nezmění. Požadavky, které na zemi klade Zelená dohoda pro Evropu, však v nadcházejících desetiletích povedou k masivní transformaci celé polské ekonomiky. Zda se to podaří, je psáno ve hvězdách. Důležitým podnikem, který umožnil ekonomický zázrak, je výroba a obchod s automobilovými díly – i když pro segment spalovacích motorů. Polsko proto musí převést své automobilové podniky na elektromobily – což je obrovská výzva, když si uvědomíme, že země má v této oblasti velmi vysoké deficity, například v dobíjecí infrastruktuře, která je jednou z nejhorších v Evropě. Důležité také je, že zatím neexistuje velký počet investorů, kteří by údajně přišli do Polska nebo se tak chystají, jak kdysi naznačil "Bild". V posledních dvou letech se jich objevila hrstka, včetně výrobce tepelné techniky Viessmann. A ten nyní patří americkému majiteli.

SSL Express 18-06-2024 Elektrifikace přesunu kontejnerů v Dubajském přístavu

Digitální nákladní platforma Einride bude v budoucnu spolupracovat s DP World na snížení emisí z dopravy v přístavu Jebel Ali. Einride pro tento účel poskytuje flotilu elektrických vozidel a také potřebnou nabíjecí infrastrukturu. Podle společnosti se jedná o dosud největší nasazení elektrické, autonomní nákladní mobility na Blízkém východě.

Spolupráce se točí kolem přístavu Jebel Ali, který je jedním z desátých největších přístavů na světě. Od konce roku zde bude elektricky přemístováno přibližně 1 600 kontejnerových přeprav. Za tímto účelem poskytuje Einride flotilu 100 elektrických nákladních vozidel, která jsou propojena a řízena softwarem Einride Saga.

Jakmile bude tato iniciativa plně funkční, ušetří až 14 600 tun ekvivalentu oxidu uhličitého a 158 tun oxidů dusíku ročně. V roce 2025 má být také zahájen pilotní projekt s autonomním vozidlem.

SSL Express 19-06-2024 Světová liniová flotila překročila hranici 30 mio TEU

Údaje společnosti Alphaliner ukazují, že globální flotila liniových plavidel dosáhla poprvé v historii 30 m TEU, přičemž tsunami kapacity, která letos vyletěla z loděnic v Asii, přinesla rekordní objem nových plavidel. Tempo růstu celosvětové flotily kontejnerů je pozoruhodné. Odvětví trvalo přibližně 50 let, než v roce 2001 dosáhlo hranice 5 m teu. Naproti tomu skoku z 20 m teu na 30 m teu bylo dosaženo za pouhých sedm let. Data BIMCO ukazují, že letos je naplánováno dodání 478 kontejnerových lodí s kapacitou 3,1 m TEU, což překoná rekord z roku 2023 o 41 %. Očekává se, že kapacita kontejnerové flotily vzroste v roce 2024 o dalších 10 %. Očekává se také, že růst z 30 m na 35 m slotů bude velmi rychlý, protože objednávky lodí nadále padají do asijských loděnic, přičemž Splash tento týden oznámil, že některá z největších jmen v čínském stavitelství nyní uzavírají smlouvy na dodávky boxship lodí až do roku 2029.

„Probíhá obrovské množství jednání o novostavbách,“ poznamenal makléř Braemar ve svém posledním shrnutí trhů s kontejnery. Globální kniha objednávek Shipyards v současnosti činí 133 milionů kompenzovaných hrubých tun (cgt), což je nárůst o 56 milionů cgt ve srovnání s posledním minimem knihy objednávek na konci roku 2020, podle přepravní organizace BIMCO. LNG a kontejnerové lodě představovaly 35 % a 30 % nárůstu.

SSL express 19-06-2024 Nové nákladní spojení společnosti LH Cargo z MUE do IST

Od 6. července začne Lufthansa Cargo létat s nákladními letadly na nové lince ze své základny v Mnichově. Nákladní letadlo Airbus A321 bude létat do Istanbulu dvakrát týdně a doplní tak stávající síť z bavorského hlavního města, oznámila společnost Lufthansa Cargo. Nové nákladní spojení je plánováno vždy v sobotu a v neděli. Zákazníci Lufthansa Cargo si nyní mohou rezervovat své zásilky na nové trase. "Zejména pro naše jihoněmecké zákazníky nabízí mnichovské letiště ideální podmínky pro rychlou a spolehlivou přepravu letecké přepravy, což v konečném důsledku umožňuje globální obchod i z dalšího významného evropského letiště. Zahájením naší nákladní dopravy z Mnichova pokládáme základy pro to, abychom naši síť v budoucnu ještě přesněji přizpůsobili potřebám našich zákazníků a nadále ji flexibilně řídili," vysvětluje Ashwin Bhat, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Lufthansa Cargo. Jost Lammers, předseda představenstva mnichovského letiště, vítá zahájení pravidelných nákladních letů společnosti Lufthansa Cargo jako velmi dobrou zprávu pro bavorský exportní průmysl a pro mnichovské letiště. Nadprůměrné tempo růstu v aktuálním roce již ukázalo, že letiště Mnichov nabývá stále většího významu také jako uzlové letiště pro nákladní dopravu.

K dnešnímu dni nabízí LH Cargo lety s nákladními letadly B777 a A321 do 57 stanic po celém světě výhradně přes Frankfurt. (Na žádost DVZ) ponechala mluvčí společnosti bez odpovědi otázku, zda budou v budoucnu nabízeny další spoje mimo Mnichov. "Budeme průběžně sledovat vývoj poptávky, pružně reagovat na požadavky zákazníků a vývoj trhu a podle potřeby optimalizovat plánování naší sítě." Zatím se také neuvažovalo o nabídce mezikontinentálních spojení z Mnichova. Nabídka je také optimalizována v důsledku neustálého sledování trhu.

LH Cargo má v Mnichově provozní plochu 38 000 metrů čtverečních. Nedílnou součástí je mimo jiné CEIV certifikovaný Pharma Hub MUC, kde lze za optimálních podmínek skladovat a manipulovat s farmaceutickými produkty citlivými na teplotu. CEIV je zkratka pro Center of Excellence for Independent Validators in Pharmaceutical Logistics. To znamená, že dopravce může přes Mnichov přepravovat téměř všechny produkty a skupiny produktů. Ty se dosud přepravovaly především z bavorské metropole do celého světa prostřednictvím dodatečných ložných kapacit osobních letadel společností Lufthansa, Brussels Airlines, Discover Airlines, Austrian Airlines a SunExpress. Uzel je navíc napojen na síť RFS (Road Feeder Service), která umožňuje přepravu po silnici.

SSL Express 19-06-2024 PKP Cargo a Cosco chtějí spolupracovat v intermodálním segmentu

PKP Cargo, dceřiná společnost polských státních drah pro nákladní dopravu, a čínská lodní společnost Cosco zvažují v budoucnu užší spolupráci v evropské vnitrozemské dopravě. PKP Cargo v současné době připravuje "komplexní nabídku mezinárodní spolupráce v regionu západní Evropy a střední a východní Evropy", uvádí se v prohlášení společnosti.

PKP Cargo může nabídnout intermodální přepravu v devíti zemích EU, uvedl její generální ředitel Marcin Wojewódka. Z pohledu managementu společnosti, která se nachází v ekonomických potížích, je tento segment nejperspektivnější, a proto na něj bude kladen hlavní důraz v budoucím rozvoji společnosti.

PKP Cargo a Cosco jsou již v Polsku propoj

SSL Express 19-06-2024 Ratifikována česko-německá dohoda o Labi

Podpisem prezidenta České republiky Petra Pavla se stala mezinárodně závaznou dohoda "O údržbě a rozvoji Labské vnitrozemské vodní cesty", uzavřená mezi německou a českou vládou. Obě strany se v ní již v roce 2021 zavázaly k vytvoření rámcových podmínek pro fungování vnitrozemské lodní dopravy. To je třeba provést v hospodářském a ekologickém rámci. Na německé straně smlouva obsahuje ustanovení o dopravních opatřeních specifikovaných v Celkové koncepci Labe (GKE) a (pro obě strany společný) cíl plavební dráhy 140 centimetrů podle aktuálně platného ekvivalentního stavu vody po dobu 345 dní v roce.

Smlouva je ve strategickém a hospodářském zájmu obou zemí. Po Labi má Česká republika jediný přístup na světové trhy po vodní cestě. Díky spolehlivé hloubce vody lze zaručit přepravu určitých projektových nákladů. Kromě toho vodní cesta také odlehčuje železnici a silnici. "Zakázka je impulsem k tomu, abychom neztratili ze zřetele dopravní cíle GKE a rychle dosáhli zlepšení. Jako přístav Hamburk vítáme ratifikaci dohody Českou republikou. Je to důležitý impuls pro rozvoj mezinárodní vodní cesty Labe z hlediska dopravy a ekologie, stejně jako pro posílení bilaterální spolupráce díky Labi," říká Axel Mattern, generální ředitel společnosti Port of Hamburg Marketing.

Až do loňského října byla dopravní opatření uvedená v Labské celkové koncepci (GKE) a cíl plavební dráhy 140 centimetrů akceptovány také ekologickými sdruženími. V "Dessavské Labské deklaraci" však nyní vyzývají k moratoriu na dopravní opatření. To je v rozporu s cíli dohody, zdůrazňuje Mattern.

P.S. Takže jsme zase tam, kde jsme byli. Bravo, pane Tesáři...

SSL Express 20-06-2024 Doprava ve Velké Británii: Konec malých a středních podniků

Vystoupení Spojeného království z EU dne 31. ledna 2020 přineslo celou řadu změn ve vztazích se zbývajícími zeměmi mezinárodního společenství. Zvýšila se byrokracie kolem celních hranic a panovala a panuje nejistota ohledně další platnosti označení CE. To znamená, že výrobek byl testován výrobcem a že splňuje všechny požadavky platné v celé EU na bezpečnost, ochranu zdraví a ochranu životního prostředí. Mobilita lidí, včetně těch, kteří chtějí pracovat ve Velké Británii, a poskytování služeb v terénu se také ztížily, jak nedávno vysvětlil Marc Lehnfeld na webinaru na téma "Shortsea Market UK", který pořádalo Centrum pro propagaci vnitrozemských vodních cest (SPC) společnosti ShortSeaShipping. Šéf společnosti Germany Trade & Invest (GTAI) ve Velké Británii, která se zabývá zahraničním obchodem a marketingem lokalit ve Spolkové republice Německo, uvedl, že se to stalo dražším a těžkopádnějším pro všechny, kteří se chtějí ve Velké Británii angažovat, a že malé a střední podniky se proto vyhýbají trhu. "Jejich averze k trhu přenechává pole velkým odborníkům." V následujícím období došlo podle Lehnfelda k poklesu bilaterálního obchodu. Velká Británie, která byla v roce 2014 stále na pátém místě mezi

nejvýznamnějšími obchodními partnery v obchodu se zbožím s Německem, se propadla a v roce 2023 skončila na desátém místě. Po Číně a USA je největším partnerem v Evropě Nizozemsko před Francií a Polskem. Nicméně podle Lehnfeldových pozorování jsou hospodářské vyhlídky v království lepší než v Německu. Podle MMF je růst HDP pro rok 2024 0,5 procenta, zatímco pro Německo se předpovídá pouze 0,2 procenta. V roce 2025 se očekává, že HDP vzroste až o 2 procenta. Odborník potvrzuje dobré tržní příležitosti pro společnosti, které působí ve zdravotnictví, strojírenství a energetice. Ta je motivována ambicí zpětinásobit kapacity větrné energie na moři a vytvořit tak do roku 2030 základ pro vodíkovou ekonomiku. A pak jsou tu parlamentní volby 4. července. Všechny průzkumy veřejného mínění podle Lehnfelda ukazují na změnu vlády. Labouristická strana, od níž se očekává, že bude určovat politiku, nicméně nebude usilovat o návrat do EU, i když je k EU vstřícnější. Odborník GTAI však očekává, že dojde k usnadnění veterinární dohody a uznávání odborných kvalifikací.

Lodní společnost DFDS, která provozuje linku RoRo z Cuxhavenu u ústí Labe do Imminghamu v severovýchodní Anglii, očekávala, že v důsledku brexitu bude na cestu do Spojeného království posláno více návěsů bez doprovodu. "Předpoklad byl založen na předpokladu, že to bude jednodušší z hlediska cel, protože nebudou existovat žádné kontroly totožnosti řidičů," říká Karsten Engelbart z DFDS Německo. Ve skutečnosti však počet přívěsů bez doprovodu od roku 2021 klesá, zatímco jednotky s doprovodem řidiče neustále rostou. "Možná je to proto, že odesílatelé chtějí mít větší kontrolu nad fyzickou přepravou v celém procesu manipulace se zbožím," spekuluje obchodní manažer. Mimochodem sdílí postřeh odborníka na GTAI Lehnfelda, podle kterého se menší poskytovatelé stáhli z mezery na trhu Velké Británie.

Kromě obecně delší provozní doby byly od letošního roku přidány také další kontroly: stanoviště hraniční kontroly, která byla zavedena 30. dubna. Tato kontrolní místa slouží ke kontrole rostlin a rostlinných produktů, a tím k zajištění biologické bezpečnosti. Stanoviště hraniční kontroly představují další riziko zpoždění přepravy, tvrdí Alexander Nussbaum, odborník na tranzitní dopravu, celní odbavení a vývoz ve společnosti SGS Německo. "Pokud produkty nejsou jasně a rozsáhle deklarovány, může být zásilka zadržena nebo uložena za poplatek. A v nejhorším případě hrozí i likvidace celního zboží."



SSL Express 20-06-2024 Řízením kapacity Rada EU pomůže provozovatelům železniční sítě

Ministři dopravy EU chtějí na národní provozovatele železniční infrastruktury při přidělování tras vlaků klást méně nových evropských požadavků, než navrhuje Evropská komise ve svém nařízení o řízení kapacit, a o co usiluje Evropský parlament. Ministři ve svém stanovisku k návrhu zákona, který byl přijat 18. června, dávají provozovatelům infrastruktury mimo jiné více času na plánování jízdního řádu a hledání možností objízdnych tras a za určitých podmínek je osvobodí od sankcí v případě zrušení slíbených tras vlaků. Rada ministrů navíc odmítá zřízení nového orgánu pro kontrolu výkonnosti (PRB), který by měl bedlivě sledovat provozovatele infrastruktury při plánování kapacit. Podle ministrů stačí, aby kontrolu převzala Síť provozovatelů infrastruktury (ENIM) a Síť národních orgánů dozoru nad železnicemi (ENRRB). Rakouská ministryně životního prostředí, dopravy a energetiky Leonore Gewesslerová (Zelení) uvedla, že plánované nařízení by mělo umožnit lepší využití kapacity, která je na železnici k dispozici, a také lepší koordinaci nákladní a osobní dopravy. Pro Rakousko je také důležité, aby se mohlo lépe připravit na dopady nadcházejících stavebních prací na železniční síti – například v Německu. Než však nařízení vstoupí v platnost, musí se státy EU dohodnout s Evropským parlamentem na společném právním textu. Cílem nového nařízení je zajistit, aby provozovatelé železniční infrastruktury v budoucnu

lépe spolupracovali přes hranice v rámci ENIM při přidělování tras vlaků a při řízení stavenišť a odklonů. Plánování má probíhat ve třech fázích: "strategické plánování" s pětiletou lhůtou, roční harmonogramy a krátkodobé úpravy. Rada ministrů chce prodloužit některé lhůty pro plánování ve prospěch provozovatelů sítí. Své konečné nabídky vlakových tras by například musely železničním společnostem předložit pouze čtyři a půl měsíce před začátkem platnosti jízdního řádu, namísto pěti a půl, jak navrhuje Komise.

EP nechce měnit termíny pro tzv. průběžné plánování, tedy celoroční, průběžné plánování. Jsou-li naopak trasy vlaků požadovány ad hoc, měli by mít provozovatelé infrastruktury pět dní na to, aby předložili nabídku v rámci vnitrostátní sítě, a nikoli pouze jeden den. U mezinárodní dopravy by to mělo být osm dní místo pěti. Rada ministrů usiluje o prodloužení stejných lhůt v případě, že by se to dotklo železniční dopravy a provozovatelé sítí by měli navrhnout alternativy. Ministři v zásadě podporují zásadu stanovenou v nařízení, že jak provozovatelé sítí musí platit pokuty, pokud přece jen nejsou schopni zajistit slíbené vlakové trasy, tak i železniční společnosti, pokud nakonec nevyužijí rezervované jízdní časy. Rada však chce provozovatelům infrastruktury prominout pokuty, pokud včas oznámí úzká místa. V případě "významných" narušení by mělo být oznámení zváženo včas, pokud možno dva roky, nejméně však jeden rok před začátkem harmonogramu. V případě menších narušení má stačit oznámení šest měsíců a 15 dnů před začátkem jízdního řádu a nákladní železnice má být nabídnuta alternativa nejméně jeden měsíc před začátkem omezení.

Rada formulovala kritéria, podle nichž by kapacitní omezení měla být klasifikována jako "významná". V závislosti na stupni narušení mají být sankce odstupňovány. Ministři chtějí omezit jejich výši maximálně na dvojnásobek dlužných poplatků za trať. Cílem Rady je rovněž zajistit, aby provozovatelé sítí museli upravovat své kapacitní plány méně často, než bylo plánováno. Kapacitní omezení z vojenských důvodů mají být povolena kdykoli a ministři nechtějí dát Evropské komisi právo nařídit zrušení omezení způsobených národním krizovým řízením. Komise má mít rovněž možnost vydávat prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci méně podrobných pravidel, než bylo navrženo. Rada rovněž trvá na tom, že rámec EU pro plánování harmonogramu by neměl být z právních důvodů právně závazný. Provozovatelé infrastruktury by ji však měli stále dodržovat a odchylky zdůvodňovat.

Ministři podporují zavedení socioekonomických kritérií pro přidělování tras vlaků. Pokud se vyskytnou úzká místa a konflikty - například ohledně otázky, zda bude povoleno vyjet nákladnímu nebo osobnímu vlaku na trasu - bude se v budoucnu také zkoumat, který vlak by měl největší přínos pro společnost. Vyslovil se pro to i Evropský parlament. Rada ministrů chce pověřit Evropskou komisi, aby po deseti letech přezkoumala socioekonomická kritéria. V Radě ministrů proběhla kontroverzní diskuse o pravidlech hlasování v síti provozovatelů infrastruktury ENIM. Komise navrhla, aby rozhodnutí – například o rámci pro plánování harmonogramu – byla přijímána prostou většinou. Členské státy chtějí, aby byla vyžadována dvoutřetinová většina, přičemž každá země by měla jeden hlas, a to i v případě, že je v jednom členském státě několik provozovatelů infrastruktury. Magda Kopczynska, generální ředitelka pro dopravu v Evropské komisi, zdůraznila, že EU tímto nařízením reaguje na výzvu průmyslu k rychlému zlepšení řízení kapacity.



SSL Express 20-06-2024 Provozovatel letiště v Lipsku-Halle MFAG potřebuje 145 milionů eur

Podle znaleckého posudku auditorské společnosti KPMG potřebuje Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG), která provozuje letiště Lipsko/Halle a Drážďany, 145 milionů eur, jak v úterý na dotaz uvedl mluvčí. Aby se připravila na budoucnost, musí být realizována koncepce restrukturalizace a

transformace. "V této souvislosti bychom také rádi uvedli, že Mitteldeutsche Flughafen AG není nebo nebyla v insolvenčním řízení," zdůraznil mluvčí. Již dříve o tom informovaly MDR a "Leipziger Volkszeitung".

Již na začátku roku proběhla informace o tzv. restrukturalizační zprávě IDW-S6 společnosti KPMG, která byla předána představenstvu a dozorčí radě MFAG. Otázkou bylo, zda lze provozní společnost udržitelně a úspěšně restrukturalizovat a pokračovat i přes její obtížnou ekonomickou situaci po určitou dobu. Podle aktuálních zpráv interní dokument saského ministerstva financí ukazuje, že MFAG má být zachráněna před insolvenční mnohamilionovou státní finanční injekcí. Vzhledem k tomu, že restrukturalizační cíle nebyly splněny, banky odmítly poskytnout dohodnuté úvěry. Nyní mají dva hlavní akcionáři, Svobodný stát Sasko a Spolková země Sasko-Anhaltsko, přislíbit nejméně 100 milionů eur, aby banky pokračovaly v poskytování úvěrů a neposkytovaly předčasně splatné úvěry. Saské ministerstvo financí se k tomu původně nechtělo vyjádřit. Svobodný stát Sasko vlastní 77,29 procenta MFAG, Sasko-Anhaltsko 18,54 procenta.

Banky a akcionáři v současné době organizují finanční balíček na podporu MFAG, uvedlo na žádost ministerstvo financí Saska-Anhaltska. Kromě injekcí čerstvého kapitálu od veřejných akcionářů mají být také navýšeny stávající bankovní úvěry a má být realizován restrukturalizační a reorganizační program MFAG. Plánovaný podíl Saska-Anhaltska – podléhající schválení rozpočtovým zákonodárcem – je tedy 18,7 milionu eur. Podle zprávy KPMG je MFAG stále konkurenceschopný ve srovnání s jinými subjekty ve svém tržním segmentu, zdůraznil mluvčí. Toto hodnocení je odůvodněno vysokým růstovým potenciálem v oblasti logistiky a rozvoje prostoru, jakož i mírným růstem osobní dopravy – zejména turistické.

--

SSL Express 21-06-2024 Převod tras SNCF na soukromé podniky se pomalu blíží ke konci

Převod železničních nákladních tras dceřiné společnosti SNCF Fret SNCF na konkurenční provozovatele se blíží ke konci. Dohoda mezi Francií a EU o dluzích provozovatele nákladní železniční dopravy zahrnuje převod přibližně 20 tras, z nichž 15 zatím převzali konkurenti, včetně šesti tras společnosti DB Cargo France. Dvě ze zbývajících tras mezi Francií a Itálií přes Alpy, včetně úseku uzavřeného pro dopravu od loňského srpna, kdy došlo k velkému sesuvu půdy, ještě nebyly přiděleny. Další linka mezi Perpignanem a Paříží, na níž se přepravuje čerstvé ovoce a zelenina, se ruší, a to nejméně do roku 2026, kdy by se mohla vrátit po výstavbě intermodálního terminálu na velkoobchodním trhu s produkty v Rungis ve francouzském hlavním městě. Podle dohody bude společnost Fret SNCF do konce roku zrušena a budou vytvořeny dva nové subjekty vlastněné SNCF - jeden pro nákladní železniční dopravu a druhý pro údržbu. Segmenty trhu, v nichž bude moci nový podnik nákladní železniční dopravy působit, však budou omezeny. Mluvčí společnosti Rail Logistics Europe (RLE), která zastřešuje železniční nákladní dopravu a logistiku skupiny SNCF, sdělil (serveru The Loadstar): "Nová železniční nákladní společnost bude mít po dobu 10 let zakázáno provozovat pravidelné ucelené vlaky s vyhrazenými prostředky. To se týká i vlaků, které podporují kombinované služby silniční a železniční dopravy."

Francouzské úřady mezitím do segmentu nákladní železniční dopravy výrazně investují, když přislíbily 2 miliardy eur na desetiletý rozvojový program Ulysse Fret v hodnotě 4 miliard eur. Zbývajících 2 miliardy eur pocházejí od francouzských regionálních a místních rad a EU. Ulysse Fret zahrnuje projekty v mnoha oblastech: přístup k soukromým vlečkám, práce na seřaďovacích nádražích s gravitačním napájením, kolejích pro obsluhu a kapilárních tratích "na posledním

kilometru", digitalizace nástrojů řízení, modernizace nákladových kolejí, terminály kombinované dopravy a zvýšení kapacity sítě. Na projektu se bude podílet také soukromý sektor - zasílatelé, logistické společnosti a investiční fondy, zejména při rozšiřování terminálů silniční a železniční dopravy, jako je například terminál nedávno uvedený do provozu u Marseille.

--



SSL Express 21-06-2024 Velcí kontejneroví rejdari posilují servisy do Indie

Hlavní kontejnerové linky zvyšují své pokrytí indických obchodů, aby využily očekávaného silnějšího růstu poptávky po vývozu a dovozu v souvislosti s diverzifikací obchodu v Asii. Společnost CMA CGM v čele tohoto úsilí oznámila tento týden řadu vylepšení služeb pro rozvíjející se trh. Francouzská lodní společnost zavedla doplňkovou smyčku ke své službě BIGEX neboli India-Gulf Express, která byla spuštěna v dubnu loňského roku jako nejrychlejší přímé spojení z bangladéšského přístavu Chittagong na trh v Perském zálivu. Kvůli přetrvávajícím potížím s poptávkou později přestala Chittagong naploutvat. BIGEX 2 bude nyní zajiždět do Jebel Ali, Džibuti, Adenu/Berberu, Kolomba, Mangalore, Nhava Sheva a Mundry, uvedl dopravce: "Jsme přesvědčeni, že tato nová služba přinese našim zákazníkům významné výhody a přispěje k hospodářskému růstu připojených regionů."

Společnost CMA CGM také aktualizovala rotaci své nosné linky Indamex na trase mezi západní Indií a východním pobřežím USA o nové zastávky v Savannah a Charlestonu, které budou zahájeny 15. srpna v plné rotaci Port Qasim (Karáčí), Nhava Sheva, Mundra, New York, Norfolk, Savannah, Charleston a Port Qasim. Navíc příští čtvrtek zahájí francouzská loď čtrnáctidenní kyvadlovou dopravu z Chennai do Kolomba a Singapuru. Tento krok přichází v době, kdy se překládkový obchod v Asii potýká s problémy způsobenými přetížením předních regionálních uzlů, zejména Singapuru.

Společnosti Hapag-Lloyd a Maersk rovněž posílily své sítě mezi Indií a Evropou: IOS (Indian Ocean Service) společnosti Hapag-Lloyd má rozšířenou rotaci Jebel Ali, Karáčí, Nhava Sheva, Mundra, Tanger, Rotterdam, Hamburk, Antverpy, London Gateway, Tanger a Jebel Ali; zatímco Maersk nedávno přidal Rotterdam, Felixstowe a Bremerhaven do své služby ME2, čímž rozšířil dosah na trh pro indické vývozce, kteří se snaží získat více zakázek. Dánský dopravce rovněž uvedl, že indičtí odesílatelé získají výrazné zkrácení tranzitních časů - u zásilek do severní Evropy o pět až sedm dní, a prohlásil, že rychlejší tranzit na páteřní trase bude přínosem pro indické dovozce automobilových součástek.

Zúčastněné strany v kontejnerovém průmyslu jsou obecně optimistické, pokud jde o indické hospodářské ukazatele. Nejnovější údaje o obchodu rovněž signalizují oživení objemu vývozu zboží - minulý měsíc vzrostl meziročně o 9 % v hodnotovém vyjádření.

Podle zdrojů z přístavů Nhava Sheva a Mundra, které v poslední době otevřely větší obchodní spojení do Evropy a USA, byla zaznamenána plná míra využití kapacity.

--

