

SSL EXPRES

29.07.-02.08.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 29-07-2024 V roce 2025 bude na trh uvedena první malá série nákladních vozidel s vodíkovým spalovacím motorem MAN

Mnichovský výrobce užitkových vozidel MAN Truck & Bus plánuje do příštího roku uvést na trh sérii 200 nákladních vozidel s vodíkovými spalovacími motory. Vozidla budou dodána do vozových parků v Německu, Nizozemsku, Norsku, na Islandu a ve vybraných mimoevropských zemích. "MAN hTGX", jak se bude vozidlo jmenovat, nabízí alternativní variantu pohonu s nulovými emisemi pro speciální aplikace, například pro přepravu těžkých nákladů – například při stavebních pracích, přepravě cisteren nebo přepravě dřeva. Model hTGX může být také ekologickou alternativou k bateriovému elektrickému nákladnímu vozidlu pro použití v oblastech bez dostatečné nabíjecí infrastruktury nebo pro trhy, kde je již dnes k dispozici dostatek vodíku. Společnost MAN se však při dekarbonizaci silniční nákladní dopravy nadále zaměřuje na bateriová elektrická vozidla, která se začnou prodávat také od roku 2025. Podle odborníků společnosti MAN mají tyto koncepce v současné době významné výhody oproti jiným koncepcím pohonu, pokud jde o energetickou účinnost a náklady na provoz a energii. Nákladní vozidla vybavená vodíkovým spalovacím motorem by však byla užitečným doplňkem speciálních aplikací a trhů. Vodíkový spalovací motor s označením "H45" vychází z osvědčeného vznětového motoru D38 a vyrábí se v norimberském závodě na výrobu motorů a baterií. Použitím známé základní technologie dokázala společnost MAN vyvinout vodíkový spalovací motor poměrně rychle. Kromě vysokého užitečného zatížení nabízí MAN hTGX ve svých původně nabízených variantách náprav 6x2 a 6x4 maximální dojezd až 600 kilometrů. Použitý vodíkový spalovací motor H45 poskytuje výkon 383 kilowattů, což odpovídá výkonu 520 koní. Maximální točivý moment je 2 500 newtonmetrů a je k dispozici v rozsahu otáček 900 až 1 300 ot./min. Přímé vstřikování vodíku do motoru zajišťuje mimořádně rychlou dodávku výkonu. Vozidlo lze natankovat za méně než 15 minut vodíkem stlačeným na 700 barů (CG H2) a objemem nádrže 56 kilogramů. S méně než jedním gramem CO₂ na tunokilometr splňuje MAN hTGX kritéria "vozidla s nulovými emisemi" podle nové plánované legislativy EU o emisích CO₂.

SSL Express 29-07-2024 Renovace Riedbahn zatím bez větších komplikací - ale...

Dne 15. července oznámila společnost Deutsche Bahn (DB) generální rekonstrukci prvního koridoru na trati Frankfurt–Mannheim. O deset dní později vyvozuje spolek "Die Güterbahnen" počáteční bilanci: Podle toho hodnocení jízdy nákladní železnice ukazuje, že vlaky projíždějí sítě téměř stejně rychle než v týdnu před výlukou. "Různé incidenty na objízdných trasách a odbočkách však ukazují, že tento koncept zůstává křehký," uvádí asociace. Členské společnosti dosud asociaci hlásily pouze menší až střední potíže. Čas strávený na cestě se téměř nezvýšil. Neele Wesseln, výkonná ředitelka asociace, však varuje: "Je příliš brzy na euforii: DB InfraGo balancuje na hracím stolku, který se v případě narušení může příliš zhroutit." Domnívá se, že zásadní náchylnost k výpadkům provozu Riedbahn již před uzavřením znamená, že společnosti ani tehdy nebyly schopny nabídnout nejrychlejší jízdní doby.

Od začátku uzavírky však již došlo k dostatečnému množství incidentů; účinky však byly omezené. Například 18. července se přetrhlo trolejové vedení na Ludwigově železnici z Frankfurtu přes Worms do Ludwigshafenu - jedné ze dvou alternativních tras, které byly modernizovány teprve v březnu. "Největší problém má však pro nás přítoková a odtoková trasa. Na Rýně došlo k několika incidentům, jako je poškozený kabel a zneškodnění letecké pumy," řekla Wesseln. Poznává, že DB InfraGo však není za tyto problémy zodpovědná. Ale takové incidenty by podle Wesselnové mohly mít "vážné následky" ve špatnou chvíli.

Na druhé straně panuje mezi nákladními železničními společnostmi jen malé pochopení pro to, že stavědlo Rauswald u Hanau není z důvodu nedostatku personálu mezi 21:00 a 5:00 obsazeno nebo je nejméně do 31. července obsazeno jen zčásti z důvodu nedostatku personálu. V noci se to týká především nákladních vlaků. Vzhledem k tomu, že tím netrpí žádní cestovatelé, veřejnost si tohoto problému sotva všimne. "Požadujeme okamžitá protipatření, abychom tak nezkomplikovali přístup k východní objízdné trase Riedbahu, železnici mezi Mohanem a Neckarem," řekla Wesseln.

SSL Express 29-07-2024 Clasquin: Silný nárůst objemu letecké přepravy

Speditér, pro kterého společnost MSC učinila nabídku na převzetí, pocítil dopady krize v Rudém moři na moři. Na druhou stranu přemístování prospělo segmentu letecké nákladní dopravy. Francouzský speditér Clasquin zvýšil v první polovině roku 2024 počet objednávek na 174 674. Ve srovnání s předchozím rokem se jedná o nárůst o 7 procent. Čtvrtletní srovnání let 2024 a 2023 však ukazuje, že od dubna do června 2024 se objemy zvýšily pouze o 3,7 procenta, zatímco v první třetině roku došlo k nárůstu o 10,7 procenta. Společnost se sídlem v Lyonu uvádí jako důvod narušení námořní dopravy způsobené krizí v Rudém moři s delší dobou přepravy lodí. V prvním pololetí došlo k poklesu počtu přepravených kontejnerů o 0,7 procenta (128 480 TEU). Jinak je tomu v letecké přepravě. Podle Clasquina se objemy od ledna do června 2024 zvýšily o 27,8 procenta na 42 767 tun. Zde bylo patrné, že některé náklady námořní přepravy změnilo způsob dopravy kvůli problémům s nakládkou v přístavech a delším přepravním dobám. Sazby za přepravu z Číny si udržely vysokou úroveň. Oproti prvnímu pololetí roku 2023 se zvýšily o 33 procent.

Vývoj obratu skupiny vykázal v prvním pololetí vzestupnou tendenci. Po nárůstu o 9,1 procenta je vykázáno 310 milionů eur. Hrubý zisk se zvýšil o 4,7 procenta na 70,6 milionu eur.

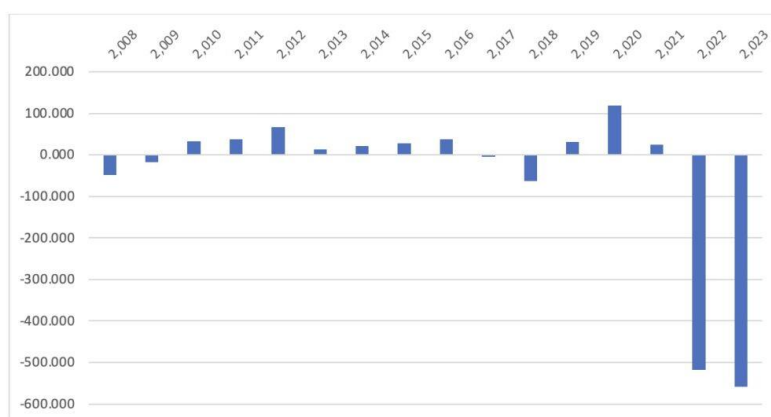
V případě společnosti Clasquin byla učiněna nabídka na převzetí dceřiné společnosti MSC SAS Shipping Agencies Services na 42 procent akcií. Vlastní je dlouholetý generální ředitel Yves Revol, který koupil Clasquin v roce 1983, a jeho finanční holdingová společnost Olymp. Očekává se, že transakce, která podléhá schválení příslušnými regulačními orgány, bude uzavřena do konce roku. Po dokončení transakce předloží společnost SAS Autorité des Marchés Financiers (AMF) nabídku na převzetí zbývajících akcií společnosti Clasquin za stejnou cenu 142,03 eur za akcii. Tento návrh nabídky bude předložen AMF ke schválení. Společnost SAS má v úmyslu provést squeeze-out, pokud budou po uzavření nabídky splněny příslušné podmínky.

P.S. Mediterranean Shipping and Flying Company 😊

SSL Express 29-07-2024 Na horizontu se rýsují obrovské potíže (zdroj Splash)

Lodní doprava není adiabatický systém: je to derivát světové ekonomiky/geopolitické situace, která je ovlivněna rozhodnutími šílených politiků, že žádný signál AIS nám nepomůže předpovídat nejbližší budoucnost.

Zde se podívejme na to, co by na nás mohla makrosituace vrhnout v krátkodobém až střednědobém horizontu a zejména na finanční frontě. Pamatujete na konec roku 2008? Světový mezinárodní finanční systém přestal na krátkou dobu fungovat. Jako přímý důsledek toho se trh s nákladní dopravou dostal na nulu, vlastně v důsledku vysychání obchodních financí přes noc. Dnes přibývá článků o hrozící potenciálně větší finanční krizi. Některé z těchto článků se zmiňují o nerealizovaných ztrátách uložených na účtech amerických bank, jak tento případ zmiňuje FDIC. FDIC je zkratka pro Federal Deposit Insurance Corporation. Je to americká agentura, která má za úkol pojistit vklady v asi 5 000 bankách a spořitelních sdruženích v USA (v podstatě všechny banky a spořitelní sdružení kromě 12 státních rezervních bank, které jsou součástí federálního rezervního systému). Analýza (vytvořená s údaji z FDIC)



ukazuje úroveň nerealizovaných zisků nebo ztrát amerických bank v miliardách dolarů. Ukazuje masivní nárůst nerealizovaných ztrát ve srovnání s rokem 2008: 550 oproti 50 neboli 11krát více. Srovnáme nyní toto téměř půl bilionu se zisky amerických bank: za stejné období a kromě roku 2008 americké banky vykázaly čtvrtletní agregované zisky v rozmezí od 16 miliard do 82 miliard dolarů. V roce 2023 americké banky vykázaly zisk 256 miliard dolarů. Stručně řečeno, pokud by se nerealizované ztráty amerických bank realizovaly během 10 let, představovalo by to „jen“ 25 % jejich průměrného ročního zisku. Stále srovnáváme půl bilionu hlášeného FDIC, ale tentokrát s bonusy vyplácenými americkými bankami v roce 2009, ano, čtete správně v roce 2009: Americké banky vyplatily ten rok na bonusech 140 miliard dolarů!

Další srovnání lze provést s 204 miliardami dolarů pokut a škod, které zaplatily americké banky v důsledku krize v roce 2008! Číslo FDIC je také nutné porovnat s nerealizovanými ztrátami Fedu: 1 bilion dolarů (se 100 miliardami dolarů vykrytalizovaných v roce 2023) nebo téměř kvadrilion (jeden tisíc bilionů!) nominální hodnoty celosvětového trhu s deriváty, která je 10násobkem světového HDP.

Převzali šílenci moc? Toto číslo půl bilionu FDIC je suma, ale ne něco, co samo o sobě spustí krizi jako v roce 2008. Banky mají z nějakých nejasných důvodů schopnost legálně sestavit své knihy ve skutečnosti natolik, že většinu času rozvaha vaší průměrné banky je něco, co nemá nic napravo v levém sloupci a nic vlevo v pravém sloupci, přičemž regulační orgány otáčejí slepé oko. Tato schopnost masírovat účty je mocným nástrojem k oddálení hrozící krize. Ale pokud by něco mělo spustit novou krizi, pak její důsledky by způsobily, že krize z roku 2008 by vypadala, jako by to byl piknik u moře za krásného jarního dne. V roce 2008 byl spouštěčem propad realitního trhu. Co by to mohlo být v roce 2024, 2025 nebo 2026? Vsadíme se, že úroveň zadlužení v systému, která

dosáhla neudržitelné úrovně, bude katalyzátorem dalšího finančního debaklu. Jednoduše řečeno, svět je pohřben pod dluhy ve výši 300 bilionů dolarů.

P.S. Tak jste děti zabály a teď hajdy do postýlek. Bude totiž líp!

SSL express 30-07-2024 Čínské přístavy rostou

Kontejnerové terminály v přístavech Čínské lidové republiky odbavily v první polovině letošního roku 161,8 milionu TEU. To je o 8,5 procenta více než v prvních šesti měsících loňského roku, vyplývá z údajů čínského ministerstva dopravy.

Podle zprávy bylo v největším přístavu v zemi i na světě, Šanghaji, odbaveno 25,5 milionu TEU, což je o 7,5 procenta více než ve stejném období loňského roku. S 15,5 miliony TEU bylo v Šen-čenu odbaveno téměř o 15 procent více kontejnerů. Podle údajů ministerstva je přístav Xiamen jediným uzlem, který v první polovině roku 2024 zaznamenal pokles ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Bylo tam odbaveno dobrých 5,8 milionu TEU, což odpovídá poklesu o necelá 4 procenta.

Růst objemu čínských přístavů je patrný také z indexu propustnosti kontejnerů RWI – Leibnizova institutu pro ekonomický výzkum a Institutu pro ekonomiku a logistiku lodní dopravy (ISL). Podle vědeckých údajů byl index v každém ze šesti měsíců letošního roku v některých případech výrazně vyšší než ve stejných měsících předchozího roku.

Pohled na hodnotu vývozu a dovozu z a do Číny ukazuje o něco nižší růst než objem kontejnerů. Hodnota vývozu zboží v prvních šesti měsících letošního roku činila 1,7 bilionu amerických dolarů. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku se jedná o nárůst o 3,6 procenta. Hodnota dovozu vzrostla o dvě procenta na 1,2 bilionu dolarů.

SSL express 30-07-2024 SNCF dosáhne za první polovinu roku 2024 zisk

SNCF je od roku 2021 šesté pololetí v řadě, v černých číslech. Čistý zisk v první polovině roku 2024 činil 143 milionů eur. Pro srovnání, DB ve čtvrtek vykazovala ztrátu ve výši 677 milionů eur.

Dceřiné společnosti SNCF v oblasti nákladní dopravy a logistiky si v první polovině roku také vedly pozitivně. Geodis se sice musel smířit se ztrátou tržeb ve výši 8,6 procenta - SNCF uvedla jako příčinu zpomalení globální ekonomiky, které vedlo k nižším objemům přepravy - EBITDA (zisk před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací nehmotných aktiv) však zůstal stabilní na úrovni 589 milionů eur ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Podle SNCF se marže zlepšily v oblastech distribuce a exprese, spedice a evropské silniční sítě, stejně jako ve smluvní logistice ve Francii a Americe.

Dceřiná společnost SNCF pro nákladní železniční dopravu, Rail Logistics Europe (RLE), do které patří Fret SNCF, dokonce dokázala zvýšit své tržby, a to o silných 9,5 procenta z 838 milionů eur na 917 milionů eur. Výrazně pozitivnější byla také EBITDA na úrovni 91 milionů eur než ve stejném období předchozího roku (28 milionů eur). Pro srovnání, celkové tržby společnosti DB Cargo v první polovině roku 2024 klesly o 3,7 procenta. EBITDA také sklouzla pod konečný výsledek na minus 53 milionů eur. EBIT společnosti DB Cargo činil dokonce minus 261 milionů eur.

Společnost SNCF ale ve své tiskové zprávě neposkytla žádné informace o EBIT společnosti RLE. Podle SNCF se trhy RLE vyvíjely velmi nerovnoměrně: některá odvětví, jako je ocelářství, se potýkala s problémy. Jiné jsou na druhé straně na vzestupu, jako jsou obiloviny, nebo si vedou dobře, jako například chemické látky ve Francii, ale ne ve všech zemích. Následky sesuvů půdy, které v srpnu 2023 narušily železniční dopravu v údolí Maurienne mezi Francií a Itálií, budou i nadále ovlivňovat přeshraniční dopravu. Plán na ukončení činnosti společnosti Fret SNCF

pokračoval. Multimodální vlaky dceřiné společnosti RLE VIIA se dobře vyvíjely, a to jak z hlediska počtu vlaků, tak z hlediska využití kapacity.

Pro celoevropskou síť dceřiných společností Captrain bylo podnikání v obtížném makroekonomickém prostředí nerovnoměrné, ale odolné. Ve Francii získala společnost Captrain zakázku se společností Eiffage Rail na renovaci vysokorychlostních a konvenčních tratí se speciálními stavebními vlaky. Tato smlouva je uzavřena na dobu od roku 2025 do roku 2030.



SSL express 31-07-2024 Turecko se snaží uzavřít mezeru v EU vlastním systémem obchodování s emisemi

Turecká vláda pokračuje v zavádění vlastního systému stanovování cen uhlíku, srovnatelného se systémem EU pro obchodování s emisemi (ETS), a upírá majitelům lodí možnost využívat její přístavy, aby se vyhnuli poplatkům. ETS uvaluje 50% daň na emise z plavidel ze zemí mimo Evropu, která vplouvají do přístavů EU - plavidlo plující z přístavu v Asii by mohlo takticky provést překládku v Turecku, aby se vyhnulo poplatku v rámci ETS.

Na přístavy do vzdálenosti 300 námořních mil od vod EU, jako je například Tangier Med, se vztahuje zvláštní změna ETS, ale obavy jsou na místě i pro přístavy vzdálenější, ale přesto relativně blízké, jako je například Port Said v Egyptě. Turecký přístav Asyaport byl rovněž považován za možnost, jak se vyhnout ETS, a navíc v letošním roce zaznamenal nárůst překládky. Kontejnerová přeprava se v prvním čtvrtletí meziročně zvýšila o 50,9 % na 545 000 teu, v nedaleké Aliaze o 33 % na 501 800 teu a v Izmiru o 24 % na 572 800 teu. K tomuto nárůstu přispěl také nearshoring v EU a krize v Rudém moři.

Pokud však tento krok schválí prezident Erdogan, Turecko tuto mezeru v právních předpisech odstraní a podřídí regulací přibližně 10 milionů tun emisí CO2 ročně. Turecký parlament jako kandidát na členství v EU usiluje o sladění svých emisních předpisů s EU. A přestože by tento krok bezpochyby snížil ekonomické zisky tureckých přístavů z daňových úniků majitelů lodí, země si svých vztahů s EU váží. Je to jeden z jejích největších obchodních partnerů, na jehož vývoz připadá 96 miliard eur, a zároveň se stal klíčovou near-shoringovou lokalitou pro firmy z EU. "Systém obchodování s emisemi je jedním z nejdůležitějších nástrojů v boji proti změně klimatu," řekl nedávno Alparslan Bayraktar, turecký ministr energetiky a přírodních zdrojů.



SSL Express 31-07-2024 V srpnu dojde ke zvýšení cen na kontejnerových linkách, aby se zastavil propad sazeb mezi Asií a západním pobřežím USA

Provozovatelé hlavních linek očekávají v polovině srpna zvýšení cen na asijsko-americkém západním pobřeží, aby zvrátili nedávnou korekci. Na 15. srpna dopravci oznámili zvýšení cen o 1 000 USD za 40 stop v naději, že zastaví poklesy z posledních tří týdnů. V pátek Shanghai Containerised Freight Index ukázal, že sazby na spojení šanghajsko-amerického západního pobřeží ztratily oproti předchozímu týdnu asi 7 % a v průměru činily 6 663 USD za 40 stop, ačkoli zůstaly nad úrovní 1 943 USD před rokem. Dnešní zpráva společnosti Linerlytica uvádí: "Zatímco objemy nákladu v tradiční sezóně 3. čtvrtletí nadále vykazují velmi silný růst, nedávné zahájení nových služeb, jako je AWC společnosti SeaLead Shipping a různé ad hoc plavby na USWC, zvýšilo kapacitu na této trase o více než 15 %. Linerlytica odhaduje, že nyní je na trase Asie-západní pobřeží USA 306 lodí s více než 2,58 mil. teu, což představuje meziroční nárůst o 14 %. Na druhou stranu sazby na trase Asie- východní pobřeží USA zaznamenaly oproti předchozímu týdnu nižší pokles o 2 %, v průměru 9 557 USD za 40 stop, přičemž kapacita zůstala na stejné úrovni jako před rokem a činila více než 2,75 mil. teu.

P.S. Dominance rejdařů dostoupila takové úrovně, že ani zákony trhu dlouho nevydrží

SSL Express 31-07-2024 Rozpočet CO₂ letectví se rychle zhoršuje

Čas se krátí, pokud chce letectví dosáhnout svého vlastního cíle emisí CO₂ pro rok 2050, který si stanovilo v roce 2022. Tento rok, který je znovu a znovu citován, naznačuje větší vzdálenost v čase, než odpovídá dnešní skutečnosti. Aktuální studie renomované americké nevládní organizace International Council on Clean Transportation (ICCT) ilustruje, jak krátké časové období zbývá pro odvětví: Podle výpočtů odborníků bude časové okno pro dosažení emisního cíle přibližně okolo prostředku 30. let.

Odvětví letecké přepravy se před dvěma lety na 41. valném shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) dohodlo na stanovení uhlíkového rozpočtu pro dosažení čistého nulového cíle. To činí maximálně 18,4 miliardy tun. Toto množství emisí udává, kolik CO₂ může letecký průmysl celkově vypouštět do roku 2050, pokud chce v tomto bodě dosáhnout svého cíle provozovat klimaticky neutrální provoz. Množství není přímo spojeno s konkrétním teplotním limitem.

Podle ICCT už průmysl nemá šanci vyjít s přísným 1,5stupňovým rozpočtem. K tomu by měl průmysl vypustit pouze 8,3 miliardy tun CO₂. Podle výpočtů ICCT spotřebují letadla uvedená do provozu na konci roku 2023 a provozovaná v průměru po dobu 25 let přibližně 9 miliard tun CO₂. Pokud by globální flotila od roku 2022 vypouštěla 26,2 miliardy tun CO₂, odpovídalo by to rozpočtu na oteplení klimatu o 2 stupně Celsia. **Přísně vzato ze studie vyplývá, že od poloviny 30.**

let 20. století by měla skutečně přicházet na trh pouze letadla, která budou létat bez emisí, protože stroje vyrobené v příštích deseti letech na fosilní petrolej vyčerpají zbývající rozpočet.

Takovou technologií pohonu by mohl být vodík. Tato technologie je však stále v plenkách.

Kdy přesně bude průmyslová kvóta 18,4 miliardy tun vyčerpána, závisí na tom, kolik nových letadel přijde na trh v příštích desetiletích. Na druhou stranu je zásadní, jak moc a jak rychle bude Sustainable Aviation Fuels (SAF) k dispozici. Výrobci letadel Airbus a Boeing očekávají v příštích 20 letech pokračující silný růst globálních flotil, nákladních i osobních letadel. Toto je hlavní výsledek předpovědních zpráv do roku 2043 včetně, které společnosti právě zveřejnily, takzvaná „Global Market Forecast“ (GMF) od Airbusu a protějšek od Boeingu, „Commercial Market Outlook“ (CMO).

P.S. Zářný příklad greenwashingu. Naučte se létat po svých

SSL Express 31-07-2024 Na silnici se očekává mírné plus

Britská analytická služba Transport Intelligence (TI) vykresluje ve své studii trhu o silniční nákladní dopravě v Evropě opatrně pozitivní obrázek. Při pohledu zpět do roku 2023 odborníci zdůrazňují, že recese obávaná celou Evropou se nenaplnila. Silná inflace ve spojení s vysokými úrokovými sazbami však znatelně zpomalila spotřebu a vytvořila tak tlak na poptávku po dopravě; začátek roku 2024 byl také ještě opatrný. Analytici nicméně očekávají v průběhu roku měkké přistání dopravního odvětví: díky prudkému nárůstu soukromé spotřeby tváří v tvář klesající nejistotě dojde k novému vzestupu. V současnosti se spojují dva vývojové trendy: Na jedné straně dochází k dezinflaci, dříve vysoké sazby se vrátily zpět do obvyklého inflačního koridoru do 2 procent, ke kterému směřuje Evropská centrální banka. Na druhé straně dochází k silnějšímu růstu nominálních mezd, což má za následek znatelné zvýšení reálných příjmů.

Spolu s pozitivními prognózami klíčových makroekonomických dat TI z tohoto kontextu odvozuje opatrně optimistickou prognózu poptávky v silniční nákladní dopravě. Zatímco hodnota vnitroeurospéckého dopravního byznysu se v roce 2023 reálně snížila o 2,1 procenta na 424,2 miliardy eur, odborníci již očekávají opět mírný růst na 431,1 miliardy eur pro letošní rok, čemuž

odpovídá reálný nárůst o 1,6 procenta - s cenami a předpokládá se, že směnné kurzy jsou konstantní.

V předchozím roce se vnitroeurovský obchod snížil o 5,4 procenta. Největším propadákem se ukázal e-commerce, který jen v Německu klesl o 11,8 procenta – vůbec první dvouciferné číslo – na 79,7 miliardy eur, podle údajů průmyslového sdružení BEVH.

Analytici TI očekávají průměrný roční růst silniční nákladní dopravy do roku 2028 o 2,1 procenta. Za čtyři roky by měl dosáhnout objemu 470,1 miliardy eur. U mezinárodní přepravy v rámci EU bude tempo růstu dokonce 2,6 procenta. Naproti tomu prognóza růstu hodnoty objednávky na tuzemských dopravních trzích zemí EU na příští čtyři roky podle TI představuje pouze průměrný nárůst o 1,8 procenta.

Rizika pro zvýšení spotřebitelské důvěry a tím i spotřeby však experti vidí v rostoucích cenách energií a vyšších dlouhodobých úrokových sazbách. Rostoucí nedostatek řidičů by se také mohl stát růstovým rizikem pro dopravní trh: v příštích čtyřech letech odejde podle TI do důchodu 15 procent nebo 470 000 dnešních aktivních řidičů. To znamená, že v roce 2028 může chybět až 745 000 řidičů – to by byl téměř každý čtvrtý.



SSL Express 01-08-2024 Amazon zvyšuje nástupní plat na EUR 15 (v Německu)

Americká společnost Amazon chce zvýšit nástupní mzdu pro své logistické zaměstnance o jedno euro na 15 eur a více. Oznamovala to ve středu v Mnichově německá společnost Amazon. To bude platit od září, firma proto zahájila jednání se závodními radami. Předchozí nástupní plat byl 14 eur „a více“ – druhý údaj znamená, že platy se mohou v jednotlivých regionech mírně lišit. Zvýšení platů bude podle společnosti zahrnovat také finance na další vzdělávací programy v hodnotě až 8000 eur a bezplatnou německou jízdenku na regionální veřejnou dopravu autobusem a vlakem. Zaměstnavatelé a odborový svaz Verdi se na jaře dohodli na zvýšení mezd v několika spolkových zemích na letošním kole kolektivního vyjednávání v logistice. Vedení Amazonu vždy odmítalo kolektivní smlouvy, a vede s Verdi dlouhodobý spor. Podle společnosti v současnosti pracuje v logistice v německém Amazonu více než 20 000 zaměstnanců. Včetně ostatních podnikových divizí se očekává, že celkový počet stálých zaměstnanců v Německu do konce roku vzroste na 40 000, což by bylo o 4 000 více než loni. Amazon v posledních letech rozšířil svůj tržní podíl v online maloobchodě v Německu a odpovídajícím způsobem najal nové zaměstnance. Další logistické centrum v Horn-Bad Meinberg by mělo být uvedeno do provozu koncem léta a v květnu bude následovat otevření nového místa v Erfurtu.



SSL Express 01-08-2024 Malajsie zveřejnila podrobnosti ke srážce tankerů

Objevily se další podrobnosti o srážce a dramatickém požáru dvou tankerů u Singapuru na začátku tohoto měsíce, protože lodě zůstávají zadrženy v malajských vodách kvůli dalšímu vyšetřování. 19. července se Hafnia Nile plující pod vlajkou Singapuru (na snímku) a Ceres I plující pod vlajkou Svatého Tomáše a Princova ostrova srazily a vzplály asi 55 km severovýchodně od singapurského ostrova Pedra Branca. Loď Hafnia Nile převážela přibližně 300 000 barelů nafty, zatímco loď Ceres I, VLCC o velikosti 300 000 dwt, která byla dříve spojována s přepravou íránské ropy, byla prázdná. Podle předběžného posouzení malajsijských úřadů byla loď Ceres I, která byla již dříve obviněna z útěku z místa srážky s vypnutým systémem AIS, v době incidentu kvůli technickým problémům na kotvě. Malajsijský námořní úřad (MMD) uvedl, že pokusy lodi Hafnia Nile vyhnout se lodi Ceres I selhaly, což vedlo ke srážce, a že kotva lodi Ceres I byla při tom

odříznuta, což způsobilo její driftování.

Lod' Ceres I urazila asi 30 námořních mil, než byla nalezena severovýchodně od Pulau Tioman, když ji táhly dva remorkéry pravděpodobně ze Singapuru, takže dřívější zprávy o tom, že loď po srážce opustila místo nehody, byly nepřesné, protože všechny systémy, včetně AIS, byly nefunkční.

Mezitím, co se odhadují škody na obou plavidlech, majitel Hafnia Nile prostřednictvím společnosti Resolve Salvage & Fire (Asia) pověřil Straits Salvage Engineers provedením záchranných prací. Nebyla zjištěna žádná ropná skvrna, pouze olejová skvrna, u níž existuje podezření, že byla způsobena proražením bunkrové nádrže lodi Hafnia Nile. Všech 22 členů posádky lodi Hafnia Nile bylo zachráněno singapurským námořnictvem, zatímco posádka lodi Ceres 1 zůstává na palubě svého plavidla.



SSL Express 01-08-2024 Komentář DVZ k výsledkům DBC (silně olympijský)

Ztráta 261 milionů eur v první polovině roku 2024, o 66 milionů více než v prvních šesti měsících roku 2023: To je zničující bilance pro DB Cargo.

Ale všechno se zlepšuje. Alespoň to tvrdí šéf DB Richard Lutz. Očekává se, že dceřiná společnost DB bude do roku 2025 v černých číslech. Velkou oporou by měl být stát: Lutz také otevřeně počítá s téměř 300 miliony eur ročně s penězi z individuálního financování vozů. Pokud však bude obchod pokračovat jako dříve, bude na konci roku 2024 ztráta přes 500 milionů eur. Těch 300 milionů taky nestačí.

V DB Cargo je třeba změnit více. To musí být jasné představenstvu, ale i zástupcům zaměstnanců. Částečně si mohou za to, že DB Cargo někdy působí stejně neobratně jako uhelný vlak bez lokomotivy. Zajímat se více o zákazníky než o sebe by byl dobrý začátek.

V posledních letech měl člověk dojem, že DB Cargo funguje výhradně podle motto olympijských her: stačí zúčastnit se. Za všechno může stát. Ale to není způsob, jak vyhrát medaili. Kdyby se konala olympiáda v železniční nákladní dopravě, DB Cargo by se svými výkony a výsledky určitě nekvalifikovalo – natož stálo na bedně.

SSL Express 01-08-2024 Ministr dopravy Wissing slíbil úlevy pro silniční nákladní dopravu

Komise pro silniční nákladní dopravu předala ve středu v Berlíně 24stránkovou závěrečnou zprávu o svém jednání spolkovému ministru dopravy Volkeru Wissingovi. Dokument obsahuje konkrétní návrhy opatření, kterými chce ministerstvo dopravy (BMDV) odlehčit firmám v ekonomickém sektoru. Wissing zahájil činnost komise po rozsáhlých demonstracích zemědělců a dopravního průmyslu v lednu.

Mezi 24 zahrnutými opatřeními obsahuje závěrečná zpráva Komise v zásadě závazky z bezprostředního programu „Uvolnění zátěže pro logistický průmysl, pokrok v ochraně životního prostředí a klimatu“, který představil Wissing na konci dubna a který přislíbil dodatečných 215 milionů eur v roce financování programů harmonizace mýtného, ochrany životního prostředí a bezpečnosti, komerčního rychlého nabíjení a financování přívěsů. Na prvním jednání výboru byla projednána také velká část ostatních podnětů. Ad hoc pracovní skupina, která již vznikla, předloží do podzimu koncepci zjednodušení schvalovacího procesu pro těžkou dopravu, pokračuje dokument.

Co se týče oblasti transformace pohonu a dobíjecí infrastruktury, kterou je třeba vytvořit, což je důležité zejména pro firmy, referát odkazuje především na opatření hlavního plánu dobíjecí infrastruktury, který je již téměř z poloviny realizován. Pomůže také zajistit, aby na federálních dálnicích vznikaly rychlodobíjecí stanice a rozšiřování nabíjecích bodů bylo snazší. Kromě toho chce ministerstvo pokračovat v odvětvovém dialogu o postupech připojení k síti, který začal na summitu o připojení k síti, a pracovat na tom, aby provozovatelé nabíjecích stanic byli definováni jako koncoví spotřebitelé, což by eliminovalo potřebu složitě individuálního posuzování obchodních modelů v rámci nabíjecí stanice případ od případu.

Jádrem nyní prezentované zprávy je deset oblastí činnosti ke snížení byrokracie v odvětví logistiky:

- Usnadnit profesní kvalifikaci řidičů a řidičské průkazy
- Snížit byrokratické překážky v oblasti transformace
- Optimalizujte procesy pro velkokapacitní a těžkou přepravu
- Zjednodušte a zefektivněte ohlašovací povinnosti pro společnosti
- Usnadněte efektivní, bezproblémové a bezpečné doručování ve městech
- Zkontrolujte požadavky na zákaz řízení nákladních vozidel o nedělích a státních svátcích
- Prověřit a harmonizovat rozsah programů financování
- Snížit konkurenční nevýhody v dovozní dani z obratu
- Předcházet nepřiměřené zátěži při provádění zákona o náležitě péči o dodavatelském řetězci a směrnice EU o dodavatelském řetězci
- Vyhnout se byrokracii při implementaci postmodernizačního zákona

Jedním z nejdůležitějších dohodnutých bodů je usnadnění uznávání odborných kvalifikací pro řidiče ze třetích zemí. BMDV slíbila jedenácti zúčastněným organizacím a sdružením, že se bude zasazovat o harmonizaci pravidel uznávání na úrovni EU. V případě, že by tam neuspěla, chtějí samy asociace vypracovat koncept pilotního projektu, s jehož pomocí lze získat rovnocenně uznávanou profesní kvalifikaci řidiče ve třetí zemi.

Příspěvek navíc obsahuje řadu nezávazných dohod: Patří mezi ně například usnadnění požadavku na další vzdělávání prostřednictvím digitální výuky a e-learningu, o kterém je rovněž nutné rozhodnout na úrovni EU, nebo pragmatický výklad tzv. schvalování školicích místností pro různé vzdělávací programy = za tímto účelem chce BMDV informovat státy o pragmatickém výkladu platných ustanovení.

Zpráva také podrobně popisuje praktická zjednodušení postupu, jako je například možnost podstoupit oční zkoušku k obnovení řidičského průkazu u speciálně vybavených optiků namísto oftalmologů s oficiální licenci. Závěrečný dokument rovněž upozorňuje na to, že pravidelné

prohlídky pracovní způsobilosti může nyní obvykle provádět rodinný lékař; za tímto účelem spolky přislíbily vytvořit společný informační list pro své členy.

V Komisi pro silniční nákladní dopravu spolupracuje s BMDV následujících jedenáct organizací: Spolkový svaz německého průmyslu (BDI), Spolkový svaz pro vlastní logistiku a přepravce (BWVL), Spolkový svaz pro logistiku v silniční nákladní dopravě a likvidaci (BGL), Spolkový svaz kurýrních expresních poštovních služeb (BdKEP), Spolkový svaz přepravy a logistiky nábytku (AMÖ), Spolkový svaz balíkové a expresní logistiky (BPEX), Spolkový svaz logistiky (BVL), Německé dopravní fórum (DVF), Spolkový svaz spedice a logistiky DSLV, Německý obchodní svaz (HDE) a Svaz automobilového průmyslu (VDA).

SSL Express 01-08-2024 Již třetí loď vylila ropu ve stejné oblasti Filipín

Stojí za povšimnutí, že filipínské úřady musely v Bataanu západně od Manily ošetřit další havarované plavidlo, což je třetí lodní nehoda v této oblasti během jediného týdne. Z nádrží lodi Mirola-1, která najela na mělčinu poblíž pobřeží města Mariveles, včera do oceánu vytékala ropa. Na palubě nebyl nikdo nalezen a vyšetřovatelé předpokládají, že rezavá loď byla opuštěna. Loni byla 45 let stará loď přistižena při krádeži více než 30 000 litrů nafty.

V posledních dnech se ve stejné oblasti potopily další dvě lodě. Filipínská pobřežní stráž (PCG) o víkendu oznámila, že na potopeném tankeru Jason Bradley objevila netěsnosti. Malé, 39 m dlouhé plavidlo vezlo náklad nafty, když se potopilo v malé hloubce v Bataanu, nedaleko místa, kde se minulý týden ve čtvrtek převrátil a potopil tanker Terra Nova, v těsné blízkosti hlavního města Manily, přičemž uniklo značné množství ropy.

SSL Express 02-08-2024 Peníze pro začínající logistické firmy vyschly

Financování logistických start-upů rizikovým kapitálem (VC) dosáhlo nejnižší úrovně od roku 2015. Po bezprecedentním nárůstu na 25,6 miliardy dolarů v roce 2021 klesla hodnota v roce 2023 na pouhých 2,9 miliardy dolarů – téměř 90procentní propad za dva roky, ukazují údaje z McKinsey, Crunchbase a PitchBook.

Podle analýzy společnosti McKinsey & Company se financování rizikového kapitálu ve všech odvětvích celosvětově snížilo přibližně o 35 procent. Zvláště těžce byly zasaženy logistické start-upy, které v roce 2023 představovaly pouhých 0,8 procenta celkových investic rizikového kapitálu. V předchozích pěti letech se hodnota pohybovala kolem 3 procent. Důvodem poklesu jsou klesající objemy obchodů, kolísavé sazby za přepravu a pokles růstu e-commerce. Velká část rizikového kapitálu proudila v roce 2023 do sektoru poslední míle. Start-upům z tohoto segmentu se podařilo zvýšit svůj podíl na celkovém financování v logistice o 5 procentních bodů oproti předchozímu roku. Podíl financování VC také vzrostl mezi softwarovými start-upy, což je podle McKinsey způsobeno rostoucí poptávkou odvětví po digitalizaci a řešeních AI.

Největší zájem investorů zaznamenaly severoamerické start-upy v roce 2023 se 43 procenty celkového financování (2022: 30 procent). Nejvíce financí v posledních letech získaly asijské start-upy (s výjimkou Číny a Indie). Evropské start-upy se na financování podílely 19 procenty, v roce 2022 to bylo 35 procent a v roce 2021 16 procent.

P.S. Doufám že to postihne i různé obskurní 4PL platformy nabízející službu "odkudkoliv-kamkoliv-za-jakoukoliv-cenu"

SSL Express 02-08-2024 Pololetní čísla: Geopost mírně zvyšuje tržby a objem

Balíková divize francouzské poštovní služby Geopost, do které patří i DPD Germany, vygenerovala za prvních šest měsíců tohoto roku tržby ve výši 7,7 miliardy eur. To je zhruba o 1,3 procenta více než ve srovnatelném období.

Geopost neposkytuje podrobné informace o vývoji podnikání jednotlivých národních společností. Z dokumentů vyplývá pouze to, že tržby DPD Germany mezi lednem a červnem letošního roku tvořily 13,8 procenta celkových prodejů Geopost. To by odpovídalo hodnotě dobré 1 miliardy eur. Díky tomu je Německo pro francouzského poskytovatele logistiky třetím největším trhem za Velkou Británií a Francií. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku se tržby německého národního podniku zvýšily o 1,3 procenta. Ve Francii vzrostly tržby o dobrých 54 procent a v Polsku o téměř 13 procent.

Makroekonomické napětí, dopady inflace na mzdové náklady a politická situace ve světě ovlivnily obchodní rozvoj společnosti a snížily marže, uvádí se v prohlášení poskytovatele služeb. Přesto dokázal Geopost výrazně navýšit provozní zisk na 333 milionů eur. V první polovině roku 2023 byly tržby segmentu 19 milionů eur. Není uveden konečný výsledek každé země.

Společnosti ze skupiny Geopost Group přepravily v prvním pololetí 1,04 miliardy zásilek, zhruba o 2,6 procenta více ve srovnání se stejným obdobím loňského roku.

DPD Germany na konci loňského roku oznámilo, že kvůli slabému byznysu zruší až 1400 pracovních míst. Na konci května opustil svůj post dosavadní německý šéf Björn Scheel a začátkem června ho nahradil Karsten Schwarz.



SSL Express 02-08-2024 Dodržování jízdního řádu se po jisté době opět zhoršuje

Po měsících soustavného zlepšování dodržování harmonogramu se v červnu poprvé od ledna 2024 opět snížila přesnost přepravců kontejnerů. Vyplývá to z analýzy průzkumu trhu Sea-Intelligence. Ve vykazovaném měsíci dorazilo do cílových přístavů podle plánu 54,4 procenta lodí, což odpovídá zhoršení o 1,2 procentního bodu ve srovnání s předchozím měsícem. Ve srovnání se stejným měsícem loňského roku je hodnota téměř o 10 procentních bodů nižší.

Průměrná doba zpoždění je aktuálně 5,2 dne; jde o třetí nejvyšší hodnotu, překročenou pouze úrovněmi zpoždění pandemických let 2021 a 2022. Ve srovnání se stejným měsícem loňského roku se délka zpoždění zhoršila zhruba o 0,8 dne.

S mírou dochvilnosti 54,4 procenta se vyšplhal na první místo Hapag-Lloyd; na druhém místě je CMA CGM (55 procent), následuje Maersk (54,9 procenta). ZIM je poslední v poli 13 zkoumaných přepravních společností (44,4 procenta), zatímco PIL je předposlední (46 procent).

P.S. Samozřejmě nemůžeme rejdaře podezřívat, že využívají zpoždění k vytváření umělých tlaků na růst spotové ceny; takže si řekněme, že trh je natolik vychýlen, že tudy konkurenční boj nevede a vést nemusí

