

SSL EXPRES

02.12.-06.12.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL express 2-12-2024 Brémská přístavní železnice plánuje expanzi za 56 milionů eur

Železniční nákladní doprava hraje pro brémské přístavy klíčovou roli. S cílem posílit tuto funkci a učinit nákladní dopravu šetrnější ke klimatu představila senátorka přístavu Kristina Vogtová ústřední projekt rozšíření a modernizace přístavní železnice v Senátu. S investičním objemem 56,1 milionů eur má být infrastruktura přístavní železnice v Brémách modernizována a přizpůsobena zvyšujícím se kapacitním požadavkům. Důraz je kladen na dva centrální body:

1. Rozšíření prezentační kapacity výstavbou nové skupiny tratí („Group of 20“) ve Speckenbüttelu. Patří sem mimo jiné sedm nových kolejí s užitnou délkou minimálně 740 metrů, kompletní elektrifikace a moderní řídicí a zabezpečovací technika. Hledá se také multifunkční využití pro kontejnerovou, automobilovou a vojenskou dopravu.

2. Digitalizace a modernizace stávající „Skupiny 30“ s integrací do nového elektronického stavědla (ESTW) v rámci generální rekonstrukce trasy Brémy-Bremerhaven.

Vogtová zdůraznila: „Bremerhaven je centrálním uzlem pro mezinárodní obchod a hraje průkopnickou roli v používání železnice šetrné ke klimatu. S podílem 51,2 procenta kontejnerových přeprav po železnici jsme zde již dosáhli na vedoucí pozici. Tato modernizační opatření nejen zajišťují konkurenceschopnost našich přístavů, ale také rozhodujícím způsobem přispívají k dosažení našich klimatických cílů.“

Celkové náklady ve výši 56,1 milionu eur jsou rozloženy do několika let a ponese je město Brémy. Realizace opatření je jasným závazkem k udržitelnému rozvoji brémských přístavů a jejich roli jako centrálních logistických uzlů v Evropě.



SSL express 2-12-2014 Havárie letadla v Litvě: pátrání po příčině pokračuje

Poté, co se v Litvě zřítilo nákladní letadlo, pátrání po příčině neštěstí pokračuje. Na konkrétní odpovědi je podle úřadů ještě příliš brzy. Zatím neexistují žádné důkazy o tom, že by k havárii letadla Swift Air, které letělo z Lipska do Vilniusu jménem DHL, vedly sabotáž nebo teroristický útok. Co přesně se stalo, zůstává zatím nejasné. Nelze vyloučit, že by s tím mohlo mít něco společného Rusko. Kancléř Olaf Scholz (SPD) na otázku, zda za havárií stálo Rusko, řekl v deníku ZDF: "Blíž se na to díváme, v tuto chvíli to nemůžeme říci," dodal: "Mohlo by to tak být." Formy takzvané hybridní války lze v současnosti vidět i v Německu. "Proto je třeba to pečlivě prozkoumat." Nicméně viník bude jmenován pouze v případě, že to bude možné srozumitelně prokázat.

Na palubě letadla, které dopadlo na zem a zřítilo se z neznámých příčin krátce před plánovaným přistáním poblíž letiště v obytné čtvrti, byli čtyři lidé. Jeden z členů posádky zemřel při nehodě v pondělí brzy ráno a tři další - včetně Němce - jsou ošetřováni v nemocnici. Podle informací médií je stav minimálně jednoho člena posádky prý vážný. Vyšetřovatelé nyní doufají, že pozůstalí poskytnou informace o příčině havárie. Podle policejního šéfa Arunase Paulauskase s jedním ze

zraněných už v nemocnici mluvili. Na palubě ani uvnitř letadla nebyly žádné známky neobvyklé aktivity, řekl ten večer v litevské televizi. Zdá se, že let byl rutinní a pak došlo k nárazu do země. Pokračovat bude také pátrání po letovém zapisovači, který se podle Paulauskase dosud nepodařilo získat a který se má nacházet ve zbytcích zcela zničeného stroje. K objasnění příčiny nehody může pomoci takzvaná černá skříňka. Další informace by mohla poskytnout i kontrola přibližovacích systémů letiště polským řízením letového provozu, která byla po havárii provedena v rámci dříve plánované rutinní kontroly. Podle litevských informací se vyšetřování budou účastnit i odborníci ze zahraničí. Do Litvy mají dorazit čtyři vyšetřovatelé z Německa a dva ze Španělska, pátrání po příčině neštěstí má podpořit i 12 lidí z USA - včetně pěti od výrobce letadel Boeing. Podle Swift Air bylo letadlem zapojeným do nehody Boeing 737-400. Podle úřadů se trosky po srážce sunuly několik set metrů a poškodily obytnou budovu; nikdo však nebyl zraněn. Spolková ministryně zahraničí Annalena Baerbock vyzvala k úplnému vyšetření nehody a uvedla, že úřady v obou zemích v současné době vyšetřují „ve všech směrech“. Kromě technické havárie nevyloučila ani úmyslnou havárii. V Evropě došlo v poslední době k několika „hybridním útokům“ na jednotlivce nebo infrastrukturu, řekla zelená politička také s ohledem na poškození dvou datových kabelů v Baltském moři, ke kterému došlo před týdnem. Podle DHL zatím nejsou žádné důkazy o podezřelých balíčcích na palubě letadla a podle ministra Borise Pistoriuse nemá federální ministerstvo obrany zatím žádné informace o možném výbušném zařízení. Politik SPD vyzval ke zvýšení citlivosti u některých nákladních zásilek. „Zároveň také víme, že 100% bezpečnost v této oblasti pravděpodobně neexistuje. Ale mezery, které existují a které jsou uznávány, musí být odstraněny,“ řekl ministr a dodal: „To ví jak civilní, tak vojenské letectví. Letecké neštěstí vzbuzuje otázky a obavy, zejména proto, že německé bezpečnostní úřady koncem srpna varovaly před „nekonvenčními zápalnými zařízeními“, které neznámé osoby zasílají prostřednictvím poskytovatelů nákladních služeb. Bezpečnostní kruhy tehdy varování spojovaly s incidentem v logistickém centru DHL v Lipsku, které slouží jako globální centrum společnosti. Balíček zasláný z Pobaltí obsahující zápalné zařízení prý začal hořet v červenci. Na základě vyšetřování došlo také k zatčení v Litvě, což začátkem tohoto měsíce potvrdila generální prokuratura ve Vilniusu.



SSL Express 2-12-2024 Šéf LHG Jürgens říká „Nespoléhejme se jen na elektrické pohony“

Zelené pohonné technologie jsou na vzestupu nejen v námořní lodní dopravě, pokrok lze pozorovat i u rozsáhlých zařízení pro náročné použití v přístavech. Přesto by e-mobilita neměla být jediným cílem dalšího rozvoje.

„Čekají nás významné změny a musíme se na téma technologií zelených přístavů vědomě dívat z různých úhlů pohledu,“ vysvětlil Sebastian Jürgens, generální ředitel Lübecker Hafen-Gesellschaft LHG, na začátku odborného fóra stejného jména v době před německo-finským přístavním dnem 27. ledna. „Nesmíme udělat stejnou chybu jako automobilový průmysl a spoléhat pouze na elektrické pohony. To vede do slepé uličky.“ Operátoři terminálů, jako je LHG, by pracovali v nepřetržitém provozu s nabíjecími cykly, které jsou v současnosti stále vyžadovány, což by vedlo k dvojnásobnému počtu velkých zařízení, která jsou potřebná k provozu na palubě lodí ve srovnání s konvenčními pohony; na nabíječích nebo ve skladech – „a to za výrazně vyšší ceny vozidel,“ pokračuje Jürgens. Vyzval výrobce vozidel, aby i v budoucnu nadále investovali do dalšího rozvoje technologie palivových článků.

Výrobci vozidel Terberg, Movella, Linde, Still a Kalmar však na nyní již třetím odborném fóru „Green Port Technologies“ dali jasně najevo, kam až pokročily technologie elektrických pohonů u velkých zařízení pro náročné použití v přístavech. **Dvě hodiny nabíjení za osmihodinovou směnu**

při střídmém používání už zřejmě nejsou utopii. A ve skutečnosti modulární konstrukce například terminálových tahačů nebo vysokozdvíhových vozíků stále více usnadňuje bezproblémové používání palivových článků.

Andreas Frye, výkonný ředitel Společnosti pro ekologické služby (GUD) z Bocholtu, ukázal, jak pragmaticky může společnost přistupovat k tématu elektrifikace. Jeho firma realizuje mimo jiné zakázky na přístavní manipulaci s bagry, včetně uhlí v přístavu Duisburg. Fryeův závěr:

„Dostupnost elektrických bagrů je ve srovnání s dieselovými zařízeními gigantická.“ Výměna oleje, výměna alternátorů nebo startérů – to vše již není nutné a zajišťuje vysokou úroveň provozní bezpečnosti. Pokud jde o napájení, Frye pragmaticky sází na delší kabely.

Jürgens na závěr vyzval politiky, aby vytvořili nezbytnou infrastrukturu pro používání technologií zelených přístavů, jako jsou vodíkové sítě pro palivové články nebo e-nabíjecí stanice: „Tyto infrastruktury jsou pro exportní zemi, jako je Německo, klíčovou záležitostí – a také musí být odpovídajícím způsobem financovány!“

Mezi přibližně 80 návštěvníky odborného fóra, které opět pořádalo LHG, bylo kromě výrobců sedm finských a pět německých zástupců přístavů. Výrobci přivezli do Lübecku také několik „zelených“ průmyslových vozíků.

P.S. Dvě hodiny nabíjení za 8hodinovou směnu (při střídmém používání = co to je ??) znamená 25%ní pokles produktivity. To zaplatí kdo? A co když zrovna nebude proud?



SSL Express 2-12-2024 Bundestag bude jednat o další finanční injekci do dráhy

Příští středu bude rozpočtový výbor Spolkového sněmu projednávat zbývající finanční prostředky pro Deutsche Bahn. Tento bod je alespoň na programu jednání výboru. Jedná se o 2,74 miliardy eur, které jsou od roku 2023 a 2024 vyčleněny jako příplatky na údržbu a celkovou rekonstrukci vysokokapacitních tras. Očekává se, že výbor tyto prostředky uvolní. Na programu jednání však není dodatečný rozpočet na rok 2024, který zahrnoval plány na dodatečné financování společnosti Autobahn GmbH ve výši 300 milionů eur.



SSL Express 03-12-2024 MSC přidává do své samostatné sítě pro rok 2025 ještě více naplovaných portů

Společnost MSC zdvojnásobuje svou strategii pro rok 2025, jejímž cílem je nabídnout odesílatelům a speditérům co nejvíce párů portů poté, co dnes zveřejnila aktualizovaný plán sítě pro rok 2025. Tyto změny znamenají přidání nových nákladních přístavů k asijsko-evropským a transpacifickým službám, přidání nových cílových přístavů v Evropě a Severní Americe a přepracování překládkové sítě na indickém subkontinentu na páteřní spojení, stejně jako na hlavních trasách.

Během projevu na Světové konferenci o přístavech v Hamburku minulý měsíc generální ředitel MSC Soren Toft řekl, že největší lodní linka na světě založila svůj návrh sítě na přesvědčení, že přepravci oceňují přímé zastávky v přístavu více než cokoli jiného. "Věříme, že klienti chtějí jistotu přímého naplутí do cílové destinace a že přímé spojení je důležitější než rychlost – naše síť je taková, že odráží budoucnost rozptýlenějšího dodavatelského řetězce," řekl delegátům.

Pro evropské dovozce má být zavedena další linka v přístavu Nansha v deltě Perlové řeky na linkách Asia-North Europe Lion a Asia-Mediterranean Dragon. Na východní páteřní části Dragonu byla zrušena zastávka v Kolombu ve prospěch nově otevřeného terminálu Vižinjam společnosti Adani, zatímco nový hovor Vižinjam má být také zahrnut do hlavní části služby Jade Asia-Mediterranean směrem na západ. MSC byla v čele dopravců, kteří testovali kotvení v novém rivalovi Indie v Kolombu. Srílanský uzel má být nyní zahrnut do západní větve služby Britannia

asijsko-severoevropské, stejně jako do pátešní části služby MSC na asijsko-americké východní pobřeží Ameriky, což je další řetězec, na kterém Zim kupuje sloty.

A konečně přišly další dobré zprávy pro britský přístav London Gateway poté, co MSC přidalo zastávku na své lince Albatross. Po naplnutí do Felixstowe bude zastavovat na London Gateway, ale jeho přidání znamená, že od příštího roku bude MSC naploutvat London Gateway třikrát týdně – ve dvou z nich si operátoři Premier Alliance koupí sloty – a bude odpovídat počtu zastávek, které tam provedou partneři Gemini .

V informačním sdělení pro zákazníky MSC dodala, že dodatečné zastávky v portech nepovedou ke změnám v tonáži nasazené na jejich trasách.



SSL Express 03-12-2024 Star Service si klade za cíl snížit své emise CO2 do roku 2030 o více než 36 %.

Star Service, specialista na logistiku poslední míle, představuje nízkouhlíkovou strategii, jejímž cílem je do roku 2030 snížit své emise CO2 o více než 36 % ve všech svých oblastech působnosti. „Naše priority jsou jasné: výrazně snížit naše emise a zároveň i nadále nabízet vysokou úroveň služeb, kterými je Star Service proslulá. Tato rovnováha mezi environmentální výkonností a provozní dokonalostí zůstává jádrem naší strategie,“ prohlašuje Renaud Amory, generální ředitel Star Service. Cílem je 42% snížení emisí CO2 do roku 2030 u přímých emisí souvisejících s jejími vozidly (rozsah 1) a u emisí pocházejících ze spotřeby energie (rozsah 2). Dodavatelská společnost se také zavázala snížit nepřímé emise o 25 % v celém svém hodnotovém řetězci (rozsah 3), a to úzkou spoluprací se svými partnery a zákazníky. Star Service zohlednila evropskou směrnici CSRD (Corporate sustainability reporting Directive), která od roku 2026 vyžaduje, aby společnosti s více než 250 zaměstnanci podávaly zprávy o svém dopadu na životní prostředí. Společnost již několik let řídí svou uhlíkovou stopu ve třech oblastech definovaných Protokolem o skleníkových plynech a dobrovolně zveřejnila své prohlášení o mimofinanční výkonnosti (DPEF). „Pokud nám předpisy ukládají rámec, je naší ambicí jít mnohem dále a předvídat budoucí vývoj,“ vysvětluje Renaud Amory.

Společnost Star Service uvedla hlavní páky, které bude aktivovat v rámci strategie s nízkými emisemi uhlíku: dosažení 75 % vozového parku provozovaného na biopaliva, používání bioCNG pro vozidla na plyn, vývoj alternativních způsobů doručování (dodávky pěšky, nákladní kola, elektrická vozidla), přijmout plán energetické střízlivosti a zásobovat místa certifikovanou obnovitelnou elektřinou. S dlouhodobým závazkem k udržitelnosti získala Star Service letos platinovou medaili Ecovadis a umístila se v Top 1 % nejlépe hodnocených společností ve všech sektorech dohromady.



SSL EXpress 03-12-2024 Brenner: Německo jako brzda

Rakousko a Itálie jdou podle plánu: dokončily svůj domácí úkol pro Brennerský tunel. Na druhou stranu Německo má několik let zpoždění, pokud jde o severní toky.

Jsou dlouhé až 183 metrů, váží 2700 tun a dokážou do alpské skály vyvrtat cesty o průměru deset metrů: „Olga“ a „Wilma“ se od konce září prodírá horským podložím Tyrolska. Tak se jmenují dvě monstra, Brenner Base Tunnel (BBT) SE, a je zde celkem pět strojů na vrtání tunelů. Čtyři pracují v Rakousku, jeden v Itálii. V první polovině roku 2025 mají být přidány další tři stroje – dva pro Rakousko a jeden pro Itálii. 18 let po zahájení stavby v roce 2006 BBT opět pořádně šlape na plyn. „Zatím jsme pokročili o 180 kilometrů z 220 kilometrů dlouhého tunelového systému,“ říká člen představenstva BBT Martin Gradnitzer, spokojený s postupem výstavby. Kolem 80 kilometrů tvoří

ražené tunely, dalších 56 kilometrů průzkumné tunely a zbývajících 44 kilometrů přístupové, záchranné a logistické tunely.

Nyní BBT slibuje realizovat jeden milník za druhým. V září začaly „Olga“ a „Wilma“ na největším dílčím staveništi poblíž Pfons jižně od Innsbrucku. Téměř ve stejnou dobu došlo k prvnímu proražení hlavního tunelu v Rakousku. Krok za krokem budou nyní četné podzemní stavby spojovány dohromady, aby vytvořily přeshraniční celkové řešení. První souvislé spojení mezi Rakouskem a Itálií je plánováno na rok 2025. V současné době neexistuje důvod, proč by nebylo možné dodržet termín otevření plánované na rok 2032. Rakousko, Itálie a EU vynakládají na rekordní stavbu 10 miliard eur. Téměř 64 kilometrů dlouhé tunelové trouby zkrátí trať železnice ze 75 na 55 kilometrů a jízdní dobu z necelých 80 minut na zhruba 25 minut. Takové hodnoty jsou možné také proto, že sklon a pokles jsou sníženy z průměrných 27 promile na necelých 7 promile. Studie platformy Brenner Corridor Platform (BCP) z roku 2022 vedená koordinátorem EU Patem Coxem zjistila, že 400 vlaků denně bude brzy moci projíždět Brennerským tunelem. To však bude platit nejdříve v roce 2040. Protože německý severní přítok nelze realizovat dříve. Smíšený provoz osobních a nákladních vlaků chtějí především Rakušané. Pokud budou mít cestu, transalpská nákladní doprava by měla v budoucnu probíhat pouze v kombinované dopravě (KV) nebo na kolejových komunikacích (Rola). Takové scénáře samozřejmě vyžadují výstavbu a rozšíření nových terminálů. Stávající systémy na současné Brennerské trase a její přívaděče na severu a jihu jsou využívány téměř na 100 procent. Na zhruba 20 místech jsou plánována expanzní opatření nebo dokonce – jako v Augsburgu nebo Isola della Scala u Verony – zcela nová zařízení. Od léta 2024 se v Augsburgu staví nový terminál. Na většině ostatních lokalit se ale stavební práce chystají na dlouhou dobu. Samozřejmě hodně záleží na budoucím vývoji nákladní dopravy. Studie BCP z roku 2021 uvádí čtyři scénáře. Kromě scénáře typu business-as-usual a post-Covid popisují autoři, kteří pracují ve třech národních společnostech zabývajících se železniční infrastrukturou, politický scénář, který je založen na dopravní politice velmi příznivé pro železnice. Kolo uzavírá takzvaný BCP Central Case, jehož cílem je být „nejrealističtější kombinací“ socioekonomických a politických předpokladů.

Protože však žádný scénář nepočítá se současnou hospodářskou krizí, zejména v Německu, mohou být všechny čtyři scénáře zastaralé. Na to budou spoléhat kritici severního přítoku, kteří žijí téměř v každé sousední komunitě podél trasy do Mnichova. O prognóze nárůstu dopravy pochybují a i přes velkorysé tunelové řešení považují zásahy do krajiny za vážné. Proto přinášejí alternativní řešení pro nákladní dopravu, která jezdí z Rosenheimu do Salcburku a ne přes Brenner. Před dopravním výborem Bundestagu v polovině října občanské iniciativy také argumentovaly náklady: severní přístup je s 10 miliardami eur přinejmenším stejně drahý jako samotný Brennerský tunel. Plán dalších kroků však již existuje. Očekává se, že německý Bundestag rozhodne o severním přítoku Brenneru v polovině roku 2025, skutečná výstavba má začít na začátku 30. let 20. století. Deutsche Bahn aktuálně pracují především na detailech pro nově budované úseky trasy. Plány v podstatě vycházejí z varianty s nejvíce tunely, kterou se představila před pěti lety. Budoucí trasa povede z velké části pod zemí kolem Rosenheimu a na druhé straně hranice u Kufsteinu se opět napojí na původní trasu.

Na jihu byla modernizace přístupové cesty jednodušší, protože některé tunely byly nově vybudovány v 90. letech. Nyní se má stávající trasa do Verony rozšířit na čtyři pruhy. Středem zájmu je 22,5 kilometru dlouhá trasa z Franzensfeste do Waidbrucku, z nichž většina bude položena pod zemí. Itálie chce tyto stavební práce dokončit otevřením tunelu v roce 2032. Totéž platí pro obchvaty Bolzana a Trenta, nejnovější stavební projekty. Pokud bude jižní přístup skutečně modernizován do roku 2032, 250 vlaků denně bude pravděpodobně moci projíždět Brennerským tunelem: o 25 procent více než nyní.

SSL Express 03-12-2024 Dánsko mění sazby plánovaného mýtného pro kamiony

Krátce před zavedením kilometrového mýta pro kamiony k 1. lednu 2025 změnilo Dánsko původně nastavené sazby prostřednictvím zákona přijatého 28. listopadu. Jak oznámilo Hamburg Freight Forwarders Association (VHSp), sazba mýtného za kilometr závisí na emisní třídě CO₂ a na technicky přípustné celkové hmotnosti vozidla. Dříve byla jako základ používána přípustná celková hmotnost. V závislosti na emisní třídě 1 až 5 budou muset nákladní vozidla o hmotnosti 12 až 17,99 tun zaplatit od 0,86 (třída 1) do 0,13 (třída 5) dánské koruny (1 koruna je kolem 13 centů). Tyto informace se týkají cest mimo ekologickou zónu. Pokud tam vozidlo jede, připočítají se další příplatky 0,43 až 0,07 koruny.

U vozidel o hmotnosti 18 až 32 tun se sazba ujetých kilometrů pohybuje mezi 1 korunou (třída 1) a 0,13 koruny (třída 5). V nízkoemisní zóně se platí příplatek od 0,50 do 0,07 koruny. Od 32 tun se mýtné zvyšuje na 1,10 koruny za kilometr pro emisní třídu 1, třída 5 zůstává beze změny. V ekologických zónách platí příplatky od 0,50 do 0,07 koruny.

Mýtné pro kamiony nad 12 tun je vybíráno na státních silnicích a částech městské sítě. Je to kolem 10 900 kilometrů, kde se odehrává 75 procent kamionové dopravy v Dánsku. Porušení mýtné povinnosti se podle VHSp trestá ekvivalentem 600 eur (za 24 hodin). Existuje návrh na zvýšení této pokuty na 1200 eur. Kontroly jsou prováděny jak na pevných kontrolních stanovištích, tak pomocí mobilních řídicích jednotek.

SSL Express 03-12-2024 Byla spuštěna kampaň PRO vnitrozemské vodní přepravy

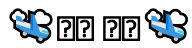
Přestože vnitrozemská lodní doprava hraje důležitou roli v logistice a cestovním ruchu v Německu, veřejnost si jí příliš nevšímá. Protože si zaslouží více pozornosti, byla zahájena kampaň PRO vnitrozemské lodní dopravy, vysvětluje Martin Staats, prezident BDB, motivaci kampaně. Plavidla po vnitrozemských vodních cestách se používají v nákladní dopravě po mnoho generací a odvádějí pro Německo jako obchodní místo pozoruhodnou práci: po německých řekách a kanálech se ročně přepraví kolem 171 milionů tun zboží. To odpovídá přepravnímu výkonu 41,5 miliardy tun kilometrů (tkm). Tyto objemy odbavuje nejen cca 2 200 plavidel registrovaných v německém rejstříku lodí pro vnitrozemské plavby, německé nákladní flotily vnitrozemských vodních cest, ale také lodě ze sousedních zemí, zejména Nizozemí a Belgie. Nemělo by se zapomínat, že moderní plavidlo pro vnitrozemskou vodní dopravu nahradí přibližně 150 kamionů, čímž se sníží dopravní zácpy na silnicích a je přibližně o dvě třetiny účinnější CO₂ na přepravený tunokilometr (tkm).

Kampaň PRO Inland Shipping sdružuje společnosti a instituce pod jednu komunikační střechu s cílem zvýšit povědomí o vnitrozemské lodní dopravě – a přilákat pracovníky do tohoto odvětví. Komunikačním základem je centrální platforma www.pro-binnenschiffahrt.de. Kromě toho se oslovování specifické pro cílové skupiny uskutečňuje prostřednictvím sociálních kanálů LinkedIn, Instagram a TikTok a také prostřednictvím tisku a médií, pohyblivých obrázků a samotných podporovatelů.

Na neustále rozšiřovaném webu www.pro-binnenschiffahrt.de najdou zájemci zajímavé informace o vnitrozemské lodní dopravě na témata vodní cesty, vnitrozemské přístavy, vnitrozemská nákladní doprava, motor ekonomiky, osobní lodní doprava, inovace, energetická transformace a udržitelnost. Platforma také představuje různé profily pracovních míst ve vnitrozemské lodní dopravě – od pracovních míst na lodích, v osobní lodní dopravě, v loděnicích,

v přístavu a ve správě – a poskytuje pohledy do světa pracovníků vnitrozemské vodní dopravy. S příslušnými profesemi se představí i zaměstnavatelé působící ve vnitrozemské lodní dopravě. Webová stránka se má stát centrální informační platformou pro všechny aspekty vnitrozemské lodní dopravy.

P.S. A co u nás??



SSL Express 03-12-2024 Air Incheon převezme obchod s leteckou nákladní dopravou společnosti Asiana

Z hlediska práva hospodářské soutěže nic nebrání Air Incheon v převzetí nákladních letadel, práv ke vzletu a přistání (sloty), přepravních práv, letových posádek a dalších zaměstnanců, jakož i smluv o přepravě se zákazníky od Asiana Airlines. Rozhodla o tom Evropská komise. Air Incheon, která je podle Komise jedinou jihokorejskou leteckou společností specializovanou výhradně na cargo, je „vhodným kupcem“ pro nákladní byznys, kterého se Asiana musí na příkaz Evropské komise vzdát. To je podmínka pro to, aby největší jihokorejská letecká společnost Korean Air mohla převzít národní dvojku Asianu.

V únoru se Evropská komise rozhodla schválit plány fúze pouze v případě, že Asiana představí kupce pro části podniku, které mají být prodány, který by mohl provozovat podnik ziskově a účinně konkurovat sloučené společnosti. Kromě toho musí Korean Air předat linky pro cestující z Jižní Koreje do Barcelony, Paříže, Frankfurtu a Říma svému konkurentovi T'Way. Bez těchto požadavků by dominantní postavení sloučených leteckých společností na trasách mezi Jižní Koreou a Evropou mohlo vést k vyšším cenám, menší přepravní kapacitě nebo poklesu kvality služeb osobní a letecké nákladní dopravy, tvrdila Komise.

Korean Air je součástí Sky Team Alliance, Asiana je členem Star Alliance. Obě letecké společnosti mají svou hlavní základnu na letišti Incheon v Soulu.

P.S. Praha v dealu zapojená není



SSL express 04-12-2024 Námořní přeprava flash: Slabý export drží sazby na nízké úrovni

Vzhledem k tomu, že nerovnováha v námořní dopravě výrazně vzrostla, je nepravděpodobné, že by se situace v oblasti vývozu zlepšila. Zatímco sazby za dovoz z Dálného východu jsou stále na poměrně vysoké úrovni, věci vypadají žalostně v opačném směru. Podle cenové informační služby Xeneta musí zákazníci v současnosti platit v průměru pouze 351 USD/FEU za námořní přepravu včetně překládky u zásilek z evropského NWC do Číny. To znamená, že po jejich rychlém vzestupu po zavedení mimořádných příplatků v důsledku bezpečnostní krize v Rudém moři na začátku roku se ceny již dávno vrátily na historické minimum. Logistici si již v minulých letech v této lodní oblasti zvykli na dumpingové ceny a extrémně nízké marže v námořní přepravě. S

velkoobjemovými podniky, které si vedly dobře, byste stále mohli dosáhnout určitého pokroku. Vzhledem k exportní slabosti evropského průmyslu v důsledku prudkého nárůstu nákladů na energii se vydělávání peněz pro poskytovatele služeb námořní přepravy v tomto segmentu rovná nule. Jak ukazují nejnovější údaje o nákladu z Container Trades Statistics (CTS), objemy dopravy z Evropy na Dálný východ klesly za prvních devět měsíců o 1,3 procenta a v září o téměř 11 procent ve srovnání se stejným měsícem loňského roku. To je naprostém kontrastu s celkovým pozitivním trendem: Podle CTS vzrostla kontejnerová doprava po celém světě za prvních devět měsíců o 6 procent a doprava z Dálného východu do Evropy („fronthaul“) dokonce o 6,5 procenta. To výrazně zhoršilo chronickou nerovnováhu v obchodování se zbožím na této závodní dráze. Z Evropy se nyní vrací naložený pouze každý třetí kontejner z Dálného východu, většinou jde o

prázdné zásilky. Do roku 2020 evropské objemy vývozu stačily k „zpětné přepravě“ poloviny kontejnerů z Dálného východu, jak uvádí hamburská lodní společnost Peter Döhle ve své zprávě „Námořní přehled“. „V posledních letech podíl neustále klesal kvůli zvýšeným nákladům na energii a všeobecné inflaci v Evropě,“ stěžuje si společnost.

Tak hrozí, že se problém rozšíří do dalších oblastí lodní dopravy se ztrátou podílu evropských dodavatelů na celosvětovém trhu. Zdá se, že se tento vztah také mění vztahy v obchodu mezi Evropou a širším regionem Středního východu/Indie, kde tradičně dominuje doprava z Evropy na východ. Zatímco vývoz tam podle CTS klesl za celý rok k dnešnímu dni téměř o 11 procent, dovoz odtud se zmenšil jen o 1,8 procenta. V září dovoz dokonce převýšil vývoz z Evropy, a to zhruba o 280 500 TEU. Před dvanácti měsíci však vývoz stále předstihoval zhruba 80 000 TEU.

Dále by se mohly zhoršit tržní podmínky pro provoz do Latinské Ameriky. Pokud selže dohoda EU o volném obchodu se státy Mercosur, hrozí evropským exportérům pokles obchodu s regionem, zatímco Čína rozšíří svou dominanci, varuje odborník na obchod z Kielského institutu pro světovou ekonomiku, profesor Rolf Langhammer. V Peru můžete „v reálném čase sledovat, jak Evropa ztrácí geoekonomickou půdu a Čína ji získává,“ analyzuje ekonom s ohledem na projekt velkého čínského kontejnerového přístavu Chancay v andské zemi. Až budou dokončeny projekty železničního a silničního spojení směrem k Brazílii, veškerý latinskoamerický obchod s Asií se přesune z Atlantiku přímo do Pacifiku.



SSL Express 04-12-2024 Evropská komise schválila restrukturalizaci DB Cargo

Federální vládě bylo povoleno poskytnout DB Cargo pomoc ve výši 1,9 miliardy eur pokrytím jejích ztrát v průběhu let. Komise o tom rozhodla v pátek. Podmínkou je realizace restrukturalizačního plánu dohodnutého s komisí EU. To počítá se zefektivněním činností společnosti a snížením nákladů, „aby byla zajištěna její dlouhodobá životaschopnost do konce roku 2026“. Podmínka ukončení smlouvy o převodu zisku a převodu ztráty mezi DB AG a DB Cargo je již splněna. Od 1. ledna 2025 to již nebude platit. Jako jeden z důvodů pro schválení dotací za účelem vytvoření udržitelných logistických cyklů Komise uvedla železniční nákladní dopravu jako alternativu k silniční dopravě s nižšími emisemi. Narušení hospodářské soutěže vyplývající z podpory by se snížilo prodejem činností a aktiv DB Cargo, jak Německo přislíbilo. V reakci na stížnost od konkurenta zahájila Komise v lednu 2022 řízení o hospodářské soutěži a prošetřila především čtyři otázky:

- Smlouva o neomezeném převodu zisku a převodu ztrát mezi DB AG a DB Cargo, na základě které DB AG od roku 2012 kryje ztráty DB Cargo.
- Poskytování interních skupinových služeb DB AG pro DB Cargo za případně zvláště výhodné ceny.
- Výhodné podmínky financování vnitroskupinových úvěrů.
- Majetek federální železnice bude částečně pokrývat platy státních zaměstnanců dříve zaměstnaných u Deutsche Bundesbahn a v současnosti přidělených DB Cargo.

Smlouva o převodu zisku a převodu ztráty podle rozhodnutí představuje státní podporu. „Komise prověřila státní podporu poskytnutou DB Cargo prostřednictvím smlouvy o převodu zisku v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci,“ uvedla mluvčí. Dotace jsou slučitelné s pravidly vnitřního trhu za předpokladu, že je realizován plán restrukturalizace. V ostatních třech bodech Komise žádnou nepřipustnou státní podporu nevidí. Vnitroskupinové smlouvy a vnitroskupinové úvěry poskytnuté DB Cargo byly transakcemi v rámci běžného každodenního podnikání, na které stát neměl žádný vliv a částečné převzetí platů státních zaměstnanců odpovídalo tržním podmínkám.

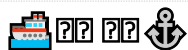
Na otázku, jaké přesně cíle musí DB Cargo dosáhnout do konce roku 2026, mluvčí komise odpověděla: „Dlouhodobá ziskovost nastává, když je společnost schopna generovat vhodnou předpokládanou návratnost kapitálu po pokrytí všech svých nákladů, včetně odpisů a nákladů na financování. Restrukturalizovaná společnost by měla být schopna samostatně konkurovat na trhu“. Mluvčí neřekla nic o tom, zda to bude mít automatické důsledky, pokud DB Cargo nebude moci na konci roku 2026 prokázat dlouhodobou ziskovost. Komise nechce spekulovat o „hypotetických scénářích“.

„Rozhodnutí Evropské komise dává DB Cargo silné zázemí pro transformaci. Potvrzuje tak kurz, kterým jsme se již vydali, a podtrhuje jeho důležitost,“ uvedla Sigrid Nikutta, generální ředitelka DB Cargo. „DB Cargo AG se zavázala implementovat plán transformace a vrátit tak DB Cargo k ziskovosti. Přestože řízení o státní podpoře znamená, že automatický převod ztráty DB AG na DB Cargo již nebude muset být v budoucnu prováděn, DB Cargo zůstává 100% dceřinou společností DB Group a její financování je zajištěno.“

Spolkové ministerstvo pro digitalizaci a dopravu (BMDV) uvítalo, že předchozí převod ztráty byl schválen jako podpora na restrukturalizaci. "To nyní poskytuje jasnou budoucnost společnosti," řekl mluvčí BMDV. „Všichni zúčastnění se shodují na tom, že ekonomická krize v DB Cargo AG, která trvá už roky, musí být urychleně ukončena a nyní je na DB Cargo, aby důsledně realizovala plán restrukturalizace. BMDV bude úzce spolupracovat s Evropskou komisí a DB Cargo AG, aby zajistila realizaci rozhodnutí," uvedl mluvčí.

Armin Riedl, výkonný ředitel Kombiverkehr, uvítal rozhodnutí EU pro dozor nad hospodářskou soutěží a řekl, že je „konečně jasno“. Riedl nechtěl věcná prohlášení komise komentovat kvůli akcionářskému vztahu mezi DB Cargo a Kombiverkehr. Peter Westenberger, jednatel sdružení „Die Güterbahnen“, hovořil o „dobrém dni pro železniční nákladní dopravu budoucnosti“. Za předpokladu ztrát skončí v Německu „nespravedlivé dotování společnosti prostřednictvím daňových peněz“ a s tím i příležitost pro DB Cargo „poškozovat a držet konkurenty dole pomocí dumpingových cen“. Westenberger však označil za „absurdní“, že „Evropská komise dává na kompenzaci státního deficitu plášť zapomenutí. Kompenzace ztráty ve výši téměř dvou miliard eur bude zpětně interpretována jako povolený program financování, který nikdy neexistoval. Pokud by federální vládě bylo umožněno kompenzovat ztráty DB Cargo za posledních deset let kvůli šetrnosti železniční nákladní dopravy k životnímu prostředí, všechny dotčené společnosti by měly mít od zítřka možnost spravedlivě podávat žádosti,“ řekl Westenberger.

V říjnu se DB Cargo dohodlo se zástupci zaměstnanců na restrukturalizačním balíčku. Mimo jiné mají vzniknout nové obchodní oblasti, které budou fungovat jako samostatná společnost s vlastními zaměstnanci, vlastními lokomotivami a nákladními vozy a plnou odpovědností za kvalitu, přepravní výkony a finanční výsledky. Jedná se o obchodní oblasti Steel, Automotive, Liquids & Bulk a Full Load Solutions. Upustilo se od plánů na outsourcing kombinované dopravy. Během restrukturalizace skupiny bude podle dohody zrušeno 2300 pracovních míst.



SSL Express 04-12-2024 Ocean Network Express pokračuje v rozšiřování sítě terminálů

Společnost Ocean Network Express (ONE) získala menšinový podíl ve společnosti New Priok Container Terminal One (NPCT1) v přístavu indonéskeho hlavního města Jakarta. Překladiště je v provozu od srpna 2016; má roční kapacitu 1,5 milionu TEU. Jejich konstrukce umožňuje manipulaci s velkými kontejnerovými loděmi. Vstupem do NPCT1 ONE rozšiřuje své terminálové portfolio: před rokem obdržel dopravce regulační souhlas k převzetí 51 procent akcií provozovatele terminálu Trapac, který má zařízení v Oaklandu a Los Angeles; kromě toho došlo k převzetí terminálu Yusen (Los Angeles) a 20 procent akcií v terminálu Rotterdam World Gateway

(RWG). Zařízení na západním pobřeží USA mají celkovou kapacitu 4,3 milionu TEU ročně, terminál v Nizozemsku má kapacitu 2,6 milionu TEU ročně. ONE koupil akcie od dvou ze svých tří japonských mateřských společností. Trapac byl uveden do provozu v roce 1985 lodní společností Mitsui OSK Lines (MOL). Yusen Terminals se chystala získat společnost spoluvlastněnou lodní společností Nippon Yusen Kaisha (NYK Line). MOL také dříve držel podíl v RWG v Rotterdamu společně s CMA CGM, HMM a DP World.

Rozšíření infrastruktury terminálů ONE je součástí takzvané „Midterm Strategy“ vyhlášené dopravcem v roce 2022, podle níž chce kontejnerová přepravní společnost do roku 2030 investovat do různých oblastí částku 20 miliard amerických dolarů. Více než polovina peněz by podle strategie měla plynout do obnovy lodního parku. Zbytek je rozdělen na investice do vybavení, jako jsou nové kontejnery, technologie a rozvoj sítě terminálů.

Nově získaný terminál NPCT1 poskytuje ONE kontrolu nad překládací kapacitou ve třetím největším kontejnerovém přístavu v jihovýchodní Asii podle propustnosti. Tento region je spolu se západním pobřežím USA a severní Evropou třetím globálním centrem, kde má sdružení vlastní terminály. Kromě NPCT1 má ONE od května 2019 v jihovýchodní Asii 40procentní podíl v takzvaném Magenta Singapore Terminal v kontejnerovém přístavu Singapur, druhém největším překladišti na světě. Terminál má kapacitu 4 miliony TEU ročně. Majoritním akcionářem tohoto terminálu je PSA.



SSL Express 05-12-2024 Provozovatelé feederů, kteří se zaměřují na zboží podléhající rychlé zkáze, "vydělávají" na krizi v Rudém moři

Indické zainteresované strany v oblasti chladírenského nákladu si "vybírají" námořní služby plující přes Rudé moře, místo toho, aby služby podnikaly dlouhou oklikou kolem mysu Dobré naděje. V e snaze o podíl v lukrativním obchodním okně se v posledních týdnech řada regionálních nebo feederů umístila na obchodech mezi Indií a Rudým mořem a Středozezemním mořem, a to navzdory bezpečnostním rizikům spojeným s plavbou přes oblast Rudého moře.

Podle zdrojů v Nhava Sheva NVO stále více spolupracují s těmito specializovanými loděmi na krátké vzdálenosti, aby otevřely plavby v Rudém moři, a to jak na plánované, tak ad-hoc bázi. SeaLead, Emirates Shipping, KMTC, TS Line, Global Feeder, Unifeeder a CULines, stejně jako X-Press Feeders, se údajně aktivně snaží využít narušený trh, protože hlavní linky pokračují v přesměrování plavidel. Nejnovějším příkladem byla zásilka prémiových citrusových plodů z Egypta, které dovezla společnost IG International se sídlem v Bombaji. Podle místních obchodních zdrojů tento první egyptský kontejner s čerstvým ovocem, který dorazil do Indie minulý týden, uskutečnil přímou plavbu z Port Said-Nhava Sheva za 17 dní, což je výrazně kratší doba, než je průměrná doba plavby přes jižní Afriku.

Náklad byl přepraven singapurskou dceřinou lodí X-Press Feeder's *X-Press Altair*, středně velkým plavidlem deklarovaným Sea Consortium, běžným poskytovatelem krmených služeb se sídlem v Singapuru. Zdroje z DP World Nhava Sheva, která plavidlo zakotvila, sdělily (*The Loadstar*), že převážela náklad rezervovaný jménem Unifeederu a několika NVO, kromě zásilek na základě nákladních listů ONE.

Rychlejší přeprava a spolehlivost služeb jsou pro obchod s rychle se kazícím zbožím zásadní a vzhledem k pokračujícímu odklonu plavidel se přepravci v tomto segmentu museli vypořádat s vážnými problémy v dodavatelském řetězci. Nadcházející plavby z Rudého moře z Nhava Sheva zahrnují *X-Press Mekong*, nasazený na službě Red Sea-Gulf-India (RGI), *X-Press Dhaulagiri*, ad-hoc spojení, a *KR Tasman*, nasazený společností CULines na nové smyčce IMR, podle přístavních zdrojů.

SSL Express 05-12-2024 Polský premiér odhalil plány na obilný terminál v Gdaňsku

Polský premiér Donald Tusk včera zamířil do hlavního přístavu v zemi, aby představil plány na nový obilný terminál.

Investice ve výši 117 milionů eur v přístavu Gdaňsk poskytne přístavu do roku 2026 dodatečnou roční kapacitu manipulace s obilím ve výši 2 milionů tun, která se později zvýší na 3 miliony tun. Tusk řekl, že obilný terminál "nebude plnit pouze komerční funkce, ale bude bezpečnostním zařízením v rukou polského státu jako součást ochrany polských zájmů a polských zemědělců". P.S. To ale nebude mít Cargill v Oděse co žrát, to se Amíkům nemusí líbit

SSL Express 05-12-2024 "Poslední šance pro DB Cargo"

DV dopise zaměstnancům ze dne 3. prosince vítá šéfka B-Cargo Sigrid Nikutta ukončení řízení o státní podpoře EU. To znamená začátek realizace transformace a "zahájení provozu nového DB Cargo" podle "Zvláštního postupu EU pro státní podporu Güternews". "Nyní máme v rukou ukázat, co umíme," píše šéfka Cargo. Nezasťává však vážnost situace: "Samozřejmě, že to budou také těžké časy a bohužel to nebude fungovat bez snižování počtu zaměstnanců," píše a pokračuje: "Je to naše šance zajistit budoucnost DB Cargo: Společně to zvládneme."

V dopise se Nikutta zabývá různými aspekty postupu a popisuje budoucí postup. Komise EU zkoumala, zda náhrada ztrát ze strany společnosti Deutsche Bahn (DB AG) od roku 2012 představovala nepřípustnou státní podporu ze strany Spolkové republiky Německo. EU rozhodla, že převzetí ztrát společnosti DB Cargo v letech 2012 až 2021 se nepovažuje za státní podporu. Pouze ty z let 2022 až 2024 již nebyly převzaty soukromým vlastníkem. Proč se tento názor od roku 2022 změní, není podrobněji vysvětleno. To znamená, že granty v letech 2022 až 2024 jsou státní podporou, ale budou schváleny Evropskou komisí, protože jsou již součástí restrukturalizačního plánu a jsou součástí transformace, jak píše Nikutta. Zůstává však nejasné, jak se skládá 1,9 miliardy eur, které Komise pro hospodářskou soutěž EU schválila jako státní podporu Německa ve prospěch DB Cargo. V letech 2022 a 2023 dosáhla společnost celkového záporného EBIT ve výši 1,162 miliardy eur. V první polovině roku 2024 přibude dalších 291 milionů eur, což znamená celkovou ztrátu 1,453 miliardy eur = 450 milionů eur stále chybí. Je možné, že by tento schodek mohl pocházet z druhé poloviny roku 2024, která by se pak oproti první polovině roku zhoršila o dobrých 150 milionů.

V dopise zaměstnancům se dále uvádí, že od roku 2025 již skupina nebude moci kompenzovat ztráty DB Cargo. Pak by DB Cargo bylo "samo" a muselo by vydělávat peníze vším, co dělá. Do konce roku 2026 se pak DB Cargo musí stát ziskovou a splnit závazky z oblasti hospodářské soutěže. Co se stane, pokud tyto sliby nebudou dodrženy, Nikutta to nerozvádí. Šéfka Carga však zdůrazňuje, že tento postup je pro budoucnost DB Cargo klíčový. "Pokud by Komise dospěla k závěru, že se jednalo o nezákonnou státní podporu, DB Cargo by možná potkal podobný osud jako SNCF Fret ve Francii," píše se ve zprávě. Francouzská nákladní dráha musela předat služby KD svým konkurentům a zbytek rozdělit do různých organizací. Aby se tomu zabránilo, plánují se organizační změny, snižují se náklady a společnost se má více přizpůsobit potřebám zákazníků. Měly by být jasně definovány odpovědnosti, aby bylo možné rychleji přijímat rozhodnutí a aby bylo ve všech oblastech podporováno a vyžadováno podnikatelské myšlení. Základ tvoří obchodní jednotky Steel, Automotive, Liquids & Bulk, Full Load Solutions, kombinovaná doprava v námořním a kontinentálním sektoru a největší síť jednotlivých vozových zásilek v Evropě. V nové struktuře pak budou za výsledky v obchodních jednotkách zodpovědní vedoucí pracovníci – manažeři nákladní dopravy s hlubokými znalostmi společnosti a odvětví.

Nová struktura však také klade velké nároky na zaměstnance. "Musíme také snížit personální náklady a výrazně snížit počet zaměstnanců," píše Nikutta. Tržní prostředí zůstává obtížné, zejména v odvětvích souvisejících s železniční dopravou. "Budeme na to reagovat a budeme se přizpůsobovat i nadále," sděluje. To znamená, že se zástupci zaměstnanců bylo dohodnuto, že společensky odpovědným způsobem bude zrušeno 2 300 pracovních míst. Odborový svaz železnic a dopravy (EVG) však na své celostátní konferenci na konci listopadu přijal usnesení o restrukturalizačních plánech v DB Cargo, ve kterém se mimo jiné postavil proti možnému dalšímu úbytku pracovních míst. Hrozí zde vznik nového konfliktu mezi managementem a zástupci zaměstnanců.

Zda DB Cargo dosáhne svých cílů do konce roku 2026, se bude ověřovat i za provozu. Spolkové ministerstvo pro digitalizaci a dopravu (BMDV) podle Nikutty dohlíží na dodržování transformačního plánu schváleného EU. BMDV je povinna předkládat Komisi EU pro hospodářskou soutěž pololetní zprávu. I když do konce roku 2026 by pak byly k dispozici pouze tři průběžné zprávy. "Pokud se budeme držet dohodnutého transformačního plánu, můžeme jednat svobodně," píše Nikutta. Změny nebo úpravy plánů jsou možné, ale musí být kompenzovány. Existují různá řešení, jak se nakonec stát ziskovými. Neřekla však, jak. Jak vážná je situace pro DB Cargo, je patrné ze shrnutí. Nikutta v něm píše: "Je to poslední šance pro DB Cargo!" V rozhodnutí Komise "vidíme společnou novou éru pro nákladní dopravu. Pouze s přísným plánem úspor a restrukturalizace zůstane nákladní železniční doprava připravena na budoucnost. Příštích několik let mělo rozhodnout o všem. Pokud se obrat podaří, DB Cargo zůstane na kolejích. Jinak hrozí konec!" znělo Nikuttino neklamné poselství zaměstnancům.

SSL express 05-12-2024 Extrémně kolísavé sazby za silniční přepravu jsou cenou za riziko

Burzanákladů TimoCom varuje: Nákladních automobilů zdarma je na trhu stále méně. Asociace Elvis Cargo ve své zprávě o trhu za třetí čtvrtletí poskytuje možné zdůvodnění: Mnoho dopravců v současné době zaznamenává schodek kolem 10 centů v nákladech na ujeté kilometry. Síť i sdružení hlásí, že maličci to vzdávají. Předvádění svalů vyjednávajících partnerů vytlačuje přepravní kapacity z trhu. Důsledky se přímo projeví ve vyšších cenách, jakmile se poptávka byt jen trochu zvedne. Září poskytlo předzvěst, kdy se domácí německé spotové sazby pohybovaly nad 2,15 eura za kilometr, zatímco cena v pevných kontraktech zůstala stabilní na 1,97 eura. Současná kupní síla zákazníků hrozí trvalým poškozením celého dopravního systému; riziko zcela nevyčíslitelných sazeb se již nyní drasticky zvyšuje. To znamená, že dopravní společnosti nemají šanci vytvořit si finanční polštář, aby byly schopny nést další rostoucí náklady v důsledku obratu v automobilovém průmyslu a obchodování s emisemi. V této souvislosti může pomoci pouze otevřená diskuse mezi zúčastněnými stranami o skutečné hodnotě dopravy.

SSL Express 05-12-2024 Lednová stávka na východním pobřeží a v Mexickém zálivu je nyní nevyhnutelná, tvrdí speditéři

Naděje na vyřešení přetrvávající patové situace mezi přístavními dělníky a zaměstnavateli v přístavech na východním pobřeží USA a na pobřeží Mexického zálivu se rychle zmenšují – ani jedna strana neustupuje ohledně automatizace. S "předběžnou dohodou o mzdách", která ukončila třídní uzavření přístavů v říjnu, odbory ILA a asociace přístavních zaměstnavatelů USMX uvedly, že prodlouží současnou rámcovou smlouvu a vyjednávání do 15. ledna, šest dní před návratem Donalda Trumpa do úřadu. Pokud tyto předběžné signály přinesly naději, situace

se nyní dostala opět do slepé uličky, kdy se ILA silně staví proti plánům USMX na automatizaci přístavů.

Včera večer USMX uvedla: "Modernizace a investice do nových technologií jsou klíčovými prioritami potřebnými k úspěšnému vyjednání nové rámcové smlouvy s ILA – jsou nezbytné pro vybudování udržitelné a ekologičtější budoucnosti pro americký námořní průmysl. Vzhledem k nedostatku dostupných nových pozemků ve většině přístavů je jediným způsobem, jak mohou přístavy na východním pobřeží USA a na pobřeží Mexického zálivu zvládnout větší objem, zahušťování terminálů."

V jednom nejmenovaném terminálu USMX uvedla, že "moderní jeřábová technologie" před více než deseti lety vedla k téměř zdvojnásobení jeho kapacity 775 000 kontejnerů a také zvýšila počet pracovníků z 600 na 1 200 denně. "Přesun většího množství kontejnerů přes stávající plochy terminálu také znamená vyšší mzdy ze zvýšeného nákladu, což přináší více peněz na bonusy za objem/tonáž," dodala.

ILA však tvrdí, že "tlak zaměstnavatelů" na poloautomatické portálové jeřáby namontované na kolejích (RMG) nejen "ohrožuje pracovní místa", ale také "ohrožuje národní bezpečnost a ohrožuje budoucnost pracovní síly". S odkazem na zavedení poloautomatizovaných RMG v terminálu na zelené louce na východním pobřeží USA v roce 2000 odbory uvedly, že jim byla tato myšlenka prodána jako "vize", ale to se neuskutečnilo. "To, co se zdálo jako výhra pro jeden přístav, se ukázalo být projektem, který se stává modelem automatizace, který by mohl potenciálně zničit mnoho pracovních míst téměř ve všech ostatních terminálech podél východního pobřeží a pobřeží Mexického zálivu," řekl výkonný viceprezident ILA Dennis Daggett. Řekl, že "klauzule o nové technologii" v rámcové smlouvě "vyžadovala, aby zaměstnavatelé podali prohlášení o záměru 120 dní před implementací nového vybavení", ale dodal: "Něméně poté, co bylo toto oznámení podáno, měli zaměstnavatelé v podstatě volnou ruku jednostranně zavést, co chtěli, aniž by chránili pracovní funkce nebo role pracovní síly. Byla to mezera, která přišla na úkor členů ILA a jejich rodin." A ve svém příspěvku z úterního večera pan Daggett zpochybnil tvrzení, že RMG jsou poloautomatizované, když uvedl: "Realita je taková, že 95 % práce vykonávané RMG je plně automatizovaných."

Svaz dodal, že s rostoucí digitalizací a automatizací budou přicházet stále více propojené systémy. "Představte si, že by zahraniční nepřítel, jako je Čína, využil těchto zranitelností a hacknul naše přístavní systémy," řekl Daggett. "Vzhledem k tomu, že přístavy jsou stále více závislé na automatizaci a technologiích zelené energie, útok by mohl ochromit americkou ekonomiku přes noc. To není hypotetické – je to nová forma válčení, proti které nejsme připraveni se bránit."

U speditérů vyvolala patová situace v přístavech v mnoha lidech obavy, že druhá stávka je nevyhnutelná. Jedním z těch, kteří se obávají nejhoršího, je mezinárodní viceprezident speditérské společnosti Team Worldwide, Bob Imbriani, který řekl *The Loadstar*, že potenciální dopady lednové stávky jsou velké. Dave Minnebach, viceprezident pro globální oceánský obchodní rozvoj společnosti AIT Worldwide Logistics, dodal, že taková stávka "bude pravděpodobně trvat mnohem déle, než budou práce obnoveny".

P.S. Neuvěřitelné...



SSL Express 06-12-2024 Vývoj leteckých objemů a sazeb za listopad 2024

Celosvětové sazby za leteckou nákladní dopravu v listopadu vzrostly na maximum z roku 2024 ve výši 2,76 USD za kilogram, a to navzdory mírnému (-2 %) poklesu provozované tonáže ve srovnání s říjnem, ačkoli poptávka i ceny zůstávají výrazně nad již tak zvýšenou úrovní z loňského listopadu, jak vyplývá z nejnovějších údajů a analýzy údajů WorldACD Market. Údaje odrážejí celosvětové trhy letecké nákladní dopravy, které zůstávají relativně silné, včetně Asie a Tichomoří, ale kde se

zdá, že dobré plánování zúčastněných stran v oblasti letecké nákladní dopravy odvrátí velkou krizi kapacity v hlavní sezóně a velmi prudký nárůst sazeb v posledních týdnech roku.

Průměrné celosvětové sazby v listopadu nicméně meziměsíčně vzrostly o +6 %, a to na základě globálního průměru spotových a smluvních sazeb, čímž se dostaly na nejvyšší úroveň od ledna 2023 a meziročně o +11 % výše. Největší meziměsíční nárůst pocházel z Evropy (+10 %) a Střední a Jižní Ameriky (CSA, +9 %), a to na základě více než 450 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD. Průměrné celosvětové spotové sazby v listopadu vzrostly na 3,09 USD za kilogram, což představuje meziroční nárůst o +21 %, zatímco smluvní sazby na celém světě činily v průměru 2,67 USD za kilogram, což představuje meziroční nárůst o +10 %. Celkově se však celosvětová tonáž v listopadu meziměsíčně snížila o -2 %, přičemž největší procentuální pokles pocházel z míst na Středním východu a jižní Asii (MESA, -11 %), které byly po většinu letošního roku vysoce zvýšené.

Meziměsíční pokles o -4 % oproti předchozímu evropskému původu byl však zodpovědný za podobný pokles v tonáži – odrážející sníženou kapacitu belly PAX od začátku zimní sezóny letecké dopravy od 27. října, včetně omezení osobní dopravy evropskými dopravci do Číny a z Číny.

Na týdenní úrovni vzrostly průměrné globální sazby na celém trhu ve 48. týdnu (od 25. listopadu do 1. prosince) o dalších +2 %, WoW na 2,84 USD za kilogram, což je také jejich nejvyšší úroveň v tomto roce, protože hlavní sezóna letecké nákladní dopravy ve čtvrtém čtvrtletí se blíží ke svému zenitu. Spotové sazby vzrostly mezitýdně o +3 % (WoW) na 3,22 USD za kilogram, a to díky zvýšení z Asie a Tichomoří (+4 %, WoW), Severní Ameriky (+3 %), Evropy (+2 %) a CSA (+1 %), což dohromady přineslo globální meziroční nárůst o +19 %. Celosvětová účtovatelná hmotnost naládaná ve 28. týdnu mezitím klesla o -3 % ve srovnání s předchozím týdnem, i když to bylo způsobeno především poklesem WoW o -17 % oproti původnímu původu v Severní Americe kvůli svátku Děkuvzdání v USA 28. listopadu. Bez zahrnutí nákladu do a z USA byla celosvětová tonáž ve 48. týdnu stabilní, WoW.

Růst z Asie a Tichomoří do Evropy pokračuje = V rámci tohoto +4% nárůstu spotových sazeb WoW z asijsko-pacifického původu sazby do Evropy výrazně vzrostly z většiny klíčových asijsko-pacifických trhů, čímž se dostaly na nebo blízko nejvyšších úrovní dosud v tomto roce, včetně Číny (5,10 USD za kilogram, +7 % WoW), Hongkongu (6,25 USD, +9 %), Japonska (4,97 USD, +6 %), Jižní Koreje (5,49 USD, +6 %), Tchaj-wanu (4,07 USD, +5 %) a Vietnamu (4,88 USD, +3 %). Všechny tyto hodnoty jsou výrazně nad úrovní ve stejném týdnu loňského roku, včetně meziročního nárůstu o více než +30 % z Japonska a Vietnamu a meziročního nárůstu o +46 % z Tchaj-wanu. Navzdory stagnujícím objemům na celosvětové úrovni se CHW letů do Evropy ve 48. týdnu dále zvýšila, WoW, z Číny (+3 %), Hongkongu (+5 %) a Vietnamu (+4 %), a byla meziročně o více než +20 % vyšší, z Číny (+24 %), Hongkongu (+27 %), Japonska (+29 %) a Vietnamu (+25 %). Tonáž do Evropy z Thajska, Singapuru a Tchaj-wanu se meziročně zvýšila přibližně o +15 %.



SSL Express 06-12-2024 InnoFreight inovuje

Štýrská skupina InnoFreight se mění stále rychlejším tempem z primárně inovativního technologického vývojáře na poskytovatele služeb s širokou škálou kompletních služeb v železniční nákladní dopravě. Spoléhají se například na partnerství s logistiky v oblasti silniční nákladní dopravy, aby vyvinuli ještě lepší dopravní řešení při kombinaci železnice a silnice, jak vysvětluje Peter Wanek-Pusset, výkonný ředitel a majitel skupiny, v rozhovoru pro *Verkehr*. Jak tato spolupráce vypadá v praxi, ukazuje interakce mezi InnoFreight, průmyslovou společností Knauf a logistickou společností Silo Riedel. Díky inovativnímu dopravnímu řešení kombinujícímu železniční a silniční dopravu s elektrickými nákladními vozy je ročně přepraveno 110 000 tun zboží po intermodální železnici. Namísto přepravy produktů stavebního materiálu 120 kilometrů

kamionem se suroviny přivezou z dolu Knauf Tragöß na vlakové nádraží Kapfenberg, naloží se na koleje a odvezou do továrny Knauf ve Weißenbachu. Používají se kontejnery CityLogistics vyvinuté společností InnoFreight.

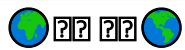
Partnerství mezi Silo Riedel a InnoFreight vyústilo ve společnost InnoRiedel, která se zaměřuje na intermodální přepravu. Jako poskytovatel logistiky je Silo Riedel velmi pevně ukotven v rakouském stavebnictví, které je otevřené inovativním dopravním řešením a kde InnoFreight nachází otevřené dveře, jak s radostí hlásí Wanek-Pusset.

Popsaný projekt byl letos oceněn rakouským dopravním klubem cenou mobility za nákladní dopravu šetrnou ke klimatu. Wanek-Pusset je na to hrdý, protože ukazuje, jak mohou partnerství mezi železnicí a silnicí přinést výhody pro lodní průmysl. Ukazuje také, jak moc taková řešení podporují dekarbonizaci různých průmyslových odvětví. Podle manažera je důležité nejen vyvíjet inovativní kontejnery a vagony, ale také myslet na dopravní řetězce holisticky. Společnost založil před 22 lety a dnes má rozsáhlé vybavení kolem 25 000 kontejnerů, 4 000 InnoWaggonů a 80 mobilních a stacionárních vykládacích zařízení po celé Evropě. V roce 2024 bylo po železnici pomocí systémů InnoFreight přepraveno kolem 40 milionů tun zboží.

Jedním z vrcholů roku InnoFreight je multimodální projekt pro společnost Kronospan, který díky kombinaci železnice a silnice ušetří ročně 2 800 jízd kamionů mezi německým Lampertswalde a Salcburkem. Místo 40 kamionů týdně se lepidlo přepravuje po železnici v cisternových kontejnerech pouze jedním blokovým vlakem každý týden mezi těmito dvěma místy. V roce 2025 má být realizován další projekt s Kronospanem mezi Udine v Itálii a Bjelovarem v Chorvatsku. Recyklované dřevo je přepravováno jedním směrem a dřevěné panely jsou přepravovány v druhém směru. Produkty jsou přepravovány ve stejném přepravním kontejneru, nakládka a vykládka probíhá na obou koncových bodech krok za krokem, což výrazně zvyšuje efektivitu. V příštím roce bude kromě současných tří různých InnoWaggonů v rozměrech dvouvozů 2 x 30, 40 a 45 stop nasazen na koleje další 80stopý jednoduchý vůz. To ale není vše, co bude v příštím roce novinka. Wanek-Pusset: „V roce 2025 budeme používat první elektrický rotační vykladač v Sappi v Gratkorn, takže v budoucnu budeme schopni dopravovat biomasu z lesa do elektrárny téměř CO2 neutrálním způsobem.“

Navzdory obrovským ekonomickým výzvám jsou odesílatelé přesvědčeni o roce 2025 – pro InnoFreight to znamená potenciální nárůst tržních podílů na železnici. Pozoruhodný je velký zájem státních drah o obnovu vozového parku inovativními řešeními. „Nabízíme vám komerční modely, které umožňují obnovu bez vlastních investic, ale na rozdíl od půjčoven vozů s větší flexibilitou a logistickými řešeními, která zahrnují výhody pro koncové zákazníky,“ zdůrazňuje Wanek-Pusset. První InnoWaggony budou také nasazené na koleje od července příštího roku. Úspěch InnoFreight je založen na důsledné standardizaci logistických systémů s vysokými technologickými standardy a přizpůsobených specifickým požadavkům zákazníků. „To znamená, že jsme v Evropě již léta lídrem v oblasti technologií a nákladů,“ říká manažer. Pro politiky v Rakousku a Evropě má však jedno přání: „Potřebujeme bezpečnost plánování v energetické politice, musí existovat scénáře, které lze pro průmysl implementovat, které neoslabí konkurenceschopnost a nesníží administrativu na nezbytnou úroveň.“

Jak již bylo napsáno, InnoFreight nechce být pouze vývojářem technologií. Aby bylo možné lépe provádět spediční činnost, v roce 2023 se ke skupině připojily dvě společnosti, které dokážou sestavit kompletní logistické balíčky, InnoFreight Transportlogistik a innosped. Jejich služby sahají od nákupu trakční síly od železničních společností až po odbavovací železniční dopravu a služby na poslední míli zahrnující vlastní kolejová vozidla.



SSL express 06-12-2024 Evropská komise se dohodla na obchodní dohodě s Jihoameričany

Navzdory přetrvávajícím obavám zemí jako Francie, Itálie a Polsko uzavřela Evropská komise jednání o obrovské zóně volného obchodu s jihoamerickou aliancí Mercosur. Předsedkyně komise Ursula von der Leyenová to oznámila po závěrečném kole jednání s nejvyššími představiteli států Mercosur Brazílie, Argentiny, Uruguaye a Paraguaye. Jednání probíhala téměř čtvrt století. "Tato dohoda je výhrou pro Evropu," řekla von der Leyenová v uruguayském hlavním městě Montevideu. Bude fungovat pro lidi a společnosti a vytvoří více pracovních míst, větší výběr a prosperitu. Společnosti těží z nižších cel a zjednodušených postupů. " V poslední době zejména německá vláda vyvíjela tlak na to, aby jednání byla rychle dokončena a text dohody byl předložen k hlasování státům EU. Německo spoléhá na to, že o obchodní politice by se mohlo rozhodovat většinovým hlasováním v Radě členských států. Členské státy by pak měly pouze právo vetovat plánované dohody o politickém dialogu a spolupráci. Rozdělení smlouvy tímto způsobem by však mohlo představovat právní rizika. Dohoda mezi EU a státy Mercosur by vytvořila jednu z největších světových zón volného obchodu s více než 700 miliony obyvatel. Plánuje především snížit cla a stimulovat tak obchod.

Německý automobilový průmysl mimo jiné vidí jasný potenciál pro zvýšení exportu do Jižní Ameriky. Zejména kvůli vysokým clům bylo za celý rok 2023 vyvezeno z Německa do Argentiny a Brazílie pouze 20 700 vozů. Politici vnímají chystanou dohodu také jako vzkaz budoucímu americkému prezidentovi Donaldu Trumpovi a jako důležitý krok v konkurenci s Čínou. Cílem je Trumpovi ukázat, že fungující dohody o volném obchodu jsou pro domácí ekonomiku dlouhodobě lepší než uzavírání trhů novými cly a jinými obchodními překážkami. Pokud jde o Čínu, je jisté, že pokud dohoda selže, státy Mercosuru by se ještě více ekonomicky obrátily na lidovou republiku. Zásadní politické dohody o zřízení zóny volného obchodu mezi EU a Mercosurem bylo ve skutečnosti dosaženo již v létě 2019. Dohoda však byla poté znovu zpochybněna několika státy EU, jako je Francie, Polsko a Rakousko, a proběhly roky znovu vyjednávání. Kritici se obávají, že evropští zemědělci budou v budoucnu nuceni k nelibostné cenové válce a zároveň podpoří ničení deštných pralesů v Jižní Americe. Evropská komise a spolková vláda však obvinění odmítají jako neopodstatněné a zdůrazňují, že celkové ekonomické přínosy jednoznačně převažují nad negativy. Zdůrazňuje se, že do EU je povolen dovoz pouze výrobků, které splňují rozsáhlé evropské předpisy. Zároveň se odhaduje, že společnosti v EU by mohly ročně ušetřit na clech několik miliard eur. Loni se z EU do těchto čtyř zemí Mercosuru vyvezlo zboží za zhruba 56 miliard eur v opačném směru, objem exportu byl kolem 54 miliard eur. Podle údajů EU by z plánovaných dohod o volném obchodu mohlo těžit celkem 60 500 evropských společností.

Po ukončení jednání musí být texty dohody ještě právně přezkoumány a přeloženy do jazyků smluvních států. Evropská komise pak musí rozhodnout, zda bude předložena členským státům k hlasování jako celek, nebo rozdělena na dvě části. Evropský parlament by rozhodně měl souhlasit. Rozhodnutí se však očekává nejdříve v druhé polovině příštího roku.

Považuje se za nepravděpodobné, že by dohoda neměla být přijata, i když bude muset být předložena národním parlamentům ke schválení, a to zejména kvůli protestům farmářů ve Francii. Francouzský prezident Emmanuel Macron ve čtvrtek oznámil, že dohoda je v současné podobě nepřijatelná. Italská premiérka Giorgia Meloniová oznámila, že podmínky pro dohodu nejsou v současné době splněny. V Německu však existuje široká podpora. Politici z SPD, CDU/CSU a FDP nedávno dali najevo svůj souhlas v Bundestagu. Pro uzavření dohody jsou i vládní politici jako kancléř Olaf Scholz (SPD), ale i ministr hospodářství Robert Habeck a ministryně zahraničí Annalena Baerbock (oba Zelení).



SSL Express 06-12-2024 Úleva pro asijsko-evropské dopravce po zvýšení sazeb – nyní hrozí GRI na Pacifiku

Asijsko-evropští dopravci se tento týden dočkali úspěchu u počátečního prosincového zvýšení všeobecných sazeb (GRI), přičemž spotové sazby do severoevropských i středomořských přístavů zaznamenaly dvouciferný nárůst. Světový kontejnerový index (WCI) společnosti Drewry vykázal na trase Šanghaj-Rotterdam hodnotu 4 775 USD za 40 stop, což představuje nárůst o 800 USD za kontejner a 19 % oproti předchozímu týdnu, zatímco odesílatelé na trase Šanghaj-Janov zaplatili dalších 1 000 USD za kontejner poté, co sazby oproti předchozímu týdnu vyskočily o 22 % na 5 496 USD za 40 stop.

Mezitím úsek Xeneta XSI Asie-Evropa vzrostl o 21,5 % na 4 970 za 40 stop. "To představuje poměrně vysoký úspěch nových GRI," řekl Lars Jensen ze společnosti Vespucci Maritime na včerejším webinaru JOC Ocean Freight Market Outlook. "V příštím měsíci, až do čínského nového roku, očekávejte zvyšování sazeb," dodal. Tento svátek začíná 29. ledna a jen několik dní poté, 1. února, dojde ke spuštění nových aliančních sítí, což podle Jensena zabere většinu pozornosti operátorů. "V únoru a březnu se budou operátoři plně soustředit na optimální zavádění svých sítí a snažit se při tom udržet svůj zákaznický podíl na trhu," řekl a dodal, že kombinace těchto skutečností a nízké poptávky po čínském Novém roce by mohla opět poslat spotové sazby rychle dolů. "Po čínském Novém roce bych očekával větší než obvyklý sezónní propad spotových sazeb a pro odesílatele bude v této fázi vyjednávání o smlouvách velké pokušení podepsat smlouvy za opravdu nízké sazby. Pokud však bude následovat silná sezóna a krize v Rudém moři bude pravděpodobně trvat celý rok, mohlo by se opakovat omezení prostoru, které jsme viděli letos, a pro ty, kteří mají velmi levné smlouvy, může být obtížné získat prostor během špičky," řekl. Vzhledem k tomu, že sezóna vyjednávání o smlouvách na trasách Asie-Evropa je v plném proudu, budou GRI pro dopravce úlevou, protože na trasách Asie-Severní Amerika se nedávno poklesy spotových sazeb tento týden pouze prohloubily, přičemž úsek WCI Šanghaj-Los Angeles klesl oproti minulému týdnu o 12 % na 3 719 USD za 40 stop, přičemž úsek Šanghaj-New York zůstal beze změny na úrovni 5 160 USD za 40 stop. "Neočekávám, že toto oslabení bude pokračovat," dodal pan Jensen s odkazem na transpacifický obchod, "Front-loading již začal, a i když jsou prozatím oslabené, opět posílí." Vývoj transpacifických spotových sazeb pro zbytek roku 2024 tak bude pravděpodobně záviset na další sérii GRI pro tento obchod, která má být zavedena 15. prosince - Hapag-Lloyd, HMM, Cosco a Evergreen uplatní 3 000 USD za 40 stop; Zim, Yang Ming a CMA CGM přidají 2 000 USD a ONE 1 000 USD za 40 stop.



SSL Express 06-12-2024 CMA CGM se zaměřuje na rozvoj přístavních a logistických projektů v Rudém moři a Saúdské Arábii

Během státní návštěvy prezidenta Emmanuela Macrona v Saúdské Arábii podepsal Rodolphe Saadé, generální ředitel skupiny CMA CGM, memorandum o porozumění s ministerstvem investic a ministerstvem dopravy a logistiky Saúdské Arábie týkající se projektů rozvoje infrastruktury světové úrovně v odvětvích námořní, letecké a pozemní logistiky v království a v Rudém moři. Vlastník lodí a hráč dodavatelského řetězce se hodlá postavit jako klíčový partner v rámci strategie „Vize 2030“, kterou tato země zahájila. Podle libanonského deníku L'Orient-Le Jour nebyla výše investic zveřejněna.

CMA CGM, která je v Saúdské Arábii přítomna od roku 1984, má v současné době tři kanceláře, integrovanou logistickou síť a 11 spojení každý týden, což jí umožňuje propojit hlavní saúdské přístavy, jako je Jeddah, Dammam a Jubail, s globálními trhy. V říjnu 2024 její dceřiná společnost

