

SSL EXPRES

04.11.-08.11.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 04-11-2024 "Zoufalé" GRI dopravců prozatím podporují spotové sazby mezi Asií a Evropou

Kontejnerovým loďným společnostem na hlavních východo-západních trasách se tento týden podařilo zvrátit 15 týdnů po sobě jdoucích poklesů spotových přepravních sazeb tím, že se jim podařilo prosadit všeobecné zvýšení sazeb u zásilek z Asie. Podle Drewry World Container Index (WCI) tento týden spotová sazba na trase Šanghaj-Rotterdam vzrostla oproti minulému týdnu o 8 % na 3 396 USD za 40 stop, zatímco na trase Šanghaj-Janov o 11 % na 3 648 USD za 40 stop.

Jeden z evropských speditérů řekl (serveru The Loadstar), že tento nárůst byl z velké části způsoben zvýšením FAK sazeb od 1. listopadu, které bylo minulý týden uplatněno na rezervace zásilek, které mají být ode dneška naloženy v Asii - například společnost MSC v říjnu oznámila zákazníkům, že její nová sazba FAK od 1. listopadu činí 5 000 USD za 40 stop z Asie do severní Evropy. "GRI, které jsme viděli uplatněné minulý týden, se již snižují a neočekáváme, že by se tyto sazby udržely i po listopadu. Zdá se, že jde spíše o pokus zpomalit pokles sazeb po Zlatém týdnu," řekl. "Zpětná vazba od zákazníků, kteří přepravují náklad na těchto trasách, je taková, že nyní mají dostatečné zásoby a poptávka bude v příštích třech měsících nízká - takže nevidíme žádný důvod, proč by se úroveň sazeb měla dlouhodobě udržet na zvýšené úrovni. Rezervace byly trochu omezené, ale to bylo způsobeno blank sailings, nikoliv mimořádnou poptávkou ze strany zákazníků," vysvětlil.

Analýza databáze linkové dopravy eeSea ukázala, že ze 168 lodí, které měly v říjnu zajistit dopravu mezi Asií a severní Evropou a Asií a Středomořím, jich ve skutečnosti vyplulo pouze 147. Zbývajících 21 plaveb bylo prázdných. To mělo za následek snížení kapacity na těchto trasách o přibližně 300 000 teu, plánovaných 1,88 milionu teu se snížilo na 1,57 milionu teu. Další pokus o zvýšení sazeb za dopravu mezi Asií a Evropou je naplánován na 15. listopadu, ačkoli jejich výše se u jednotlivých dopravců značně liší: MSC oznámil novou sazbu FAK ve výši 5 500 USD za 40 stop pro přepravu z Asie do severní Evropy; Hapag-Lloyd oznámil 3 500 USD za 40 stop pro severní Evropu a 3 700 USD do západního Středomoří; a CMA CGM usiluje o 5 700 USD za 40 stop pro přepravu z Asie do západního Středomoří.

Hlavní analytik společnosti Xeneta Peter Sand však označil zvyšování spotových sazeb za "zoufalé" a uvedl, že jde o součást vyjednávací strategie dopravců v době, kdy odesílatelé a linky začínají jednat o smlouvách na rok 2025, které se obvykle na trase Asie-Evropa uzavírají od ledna do prosince. "Pro mnoho evropských zákazníků již probíhá období výběrových řízení na nové dlouhodobé smlouvy, takže není náhodou, že právě v těchto obchodech dopravci tak usilovně bojují o udržení spotového trhu na vysoké úrovni v naději, že to posílí jejich pozici u vyjednávacího stolu. Evropské zasílatele může vyděsit nárůst průměrných spotových sazeb na těchto obchodech na začátku listopadu, ale je jasné, že základní směr trhu je směrem dolů. Proto je životně důležité, aby evropští zasílatelé věnovali vývoji na trhu během listopadu velkou pozornost, protože tyto zoufalé snahy dopravců o zvýšení spotových sazeb nebudou

pravděpodobně příliš dlouho úspěšné a mohly by mít významný vliv na dlouhodobé sazby, které si zajistí pro nové kontrakty vstupující v platnost v lednu," řekl.

SSL Express 04-11-2024 Speditéři varují odesílatele, aby očekávali druhé zastavení práce ILA-USMX

Všem se znatelně ulevilo, když bylo zastavení práce v přístavech na východním pobřeží USA a na pobřeží Mexického zálivu na začátku října po třech dnech odvoláno. I když trvalo nějakou dobu, než se podařilo odstranit přetížení v postižených přístavech, jako je Savannah, nejednalo se o nic podobného jako ochromení celého systému, které se všeobecně předpovídalo, pokud by stávka mohla pokračovat. Kromě okamžité úlevy, že hlavní sezóna bude probíhat bez masivního narušení, se reakce přepravců liší, od pocitu, že druhý střet mezi odbory a přístavními zaměstnavateli v lednu nebude představovat velkou hrozbu, až po obavy, že problém se znovu rozhoří a pravděpodobně bude trvat mnohem déle, což bude mít těžké dopady na dopravní toky. "Mnoho našich zákazníků se příliš neobává, že dojde k druhému zastavení práce," uvedl Bob Imbriani, SVP mezinárodní spedice Team Worldwide, a dodal, že dlouhá řada hrozeb zastavení práce v posledních několika letech v USA a Kanadě způsobila, že vlastníci nákladu jsou v této otázce poněkud unavení. Určitým faktorem je také výsledek amerických voleb, které se budou konat příští týden; pokud se Donald Trump v lednu vrátí do Bílého domu, je pravděpodobnější, že zasáhne do stávky, poznamenal Imbriani.

Skutečnost, že každoroční nárůst dopravy spojený s čínským Novým rokem spadá do stejného období, kdy by mohlo dojít ke střetu v přístavech, je považována za menší problém, protože většina dopravy směřující na východní pobřeží USA nepochází z Číny, poznamenal Dave Minnebach, viceprezident pro globální námořní obchodní rozvoj společnosti AIT Worldwide Logistics. Vedení společnosti Team Worldwide však na rozdíl od mnoha svých zákazníků považuje lednovou stávku za hlavní problém. Připravují se na delší konfrontaci v otázce automatizace, která jistě povede ke snížení počtu pracovních sil v přístavech. Zaměstnavatelé uvedli, že to hodlají řešit spíše úbytkem pracovníků než propouštěním, poznamenal pan Imbriani. Pro jednotlivé zaměstnance to může být méně ohrožující, ale pro odbory je to existenční problém, protože snížení jejich počtu by časem snížilo jejich postavení, řekl.

SSL Express 04-11-2024 DFDS se zdrží nákupu Ekol Logistics

Když byl záměr převzetí 9. dubna tohoto roku oznámen, DFDS oznámila, že k dohodě dojde pouze v případě obdržení oficiálních souhlasů a splnění smluvních podmínek. Společnost DFDS nyní oznámila, že uplynula lhůta, ve které nebyly splněny smluvní podmínky. Společnost poté zrušila proces nákupu akcií a prohlásila transakci za uzavřenou.

Rozhodnutí o stažení se shoduje s revidovaným výhledem EBIT na rok 2024. DFDS očekává výsledky, které zaostanou za jejími původními prognózami. Důvodem je hospodářský pokles v Evropě, ale také rostoucí konkurence na trzích pozemní dopravy v severní Evropě a trajektové dopravy ve Středomoří, uvedl DFDS. Dnes oznámené ukončení smlouvy o koupi akcií s cílem získat mezinárodní přepravní síť Ekol Logistics by mohlo mít finanční dopady také ve čtvrtém čtvrtletí roku 2024, uvedla společnost. EBIT bude podle posledních propočtů činit pouze 1,5 až 1,7 miliardy dánských korun (201 až 227 milionů eur). Původní prognóza byla 1,7 až 2,1 miliardy korun (227 až 281 milionů eur). Prognóza růstu tržeb pro rok 2024 byla rovněž změněna na 8 až 10 procent z předchozích 8 až 11 procent, protože tržby Ekol Logistics byly dříve zahrnuty do prognózy prodeje.



SSL Express 04-11-2024 V SRN začíná nové financování jednovozové dopravy

Spolkové ministerstvo dopravy (BMDV) schválilo financování v hodnotě 90 milionů eur na financování jednotlivých vozidel. Jak ministerstvo ve čtvrtek oznámilo, v prvním kole dostanou výzvy k financování 60 dopravních podniků. Chce tím podpořit železniční nákladní dopravu, ulevit firmám od vysokých nákladů na jednovozovou přepravu a zajistit regionální zásobování. Cílem je dosáhnout posunu v dopravě směrem k železnici a větší ochrany klimatu v odvětví dopravy.

„S více než 2 500 zaznamenanými vlečkami, nakládacími místy a nákladními terminály je jednovozová doprava páteří železniční nákladní dopravy,“ řekl Gero Hocker, nový státní tajemník parlamentu na federálním ministerstvu dopravy. Díky finančním prostředkům může být provoz jednotlivých vozů v budoucnu provozován ekonomičtěji, a to i přes nákladnou a pracovní náročnou sestavu vlaků a dodávku vozů.

Podle BMDV bude v letech 2024 a 2025 k dispozici 300 milionů eur pro individuální financování automobilů. V následujících dvou letech by to mělo být 320 milionů eur.

Zásady jsou účinné od 1. června 2024. Žádosti o financování na aktuální období jízdního řádu sítě 2023/2024 bylo možné podávat Spolkovému železničnímu úřadu do 14. července 2024. Služby v jednovozové dopravě jsou způsobilé k financování letos od 15. července 2024. Uzávěrka přihlášek pro nadcházející období jízdního řádu 2024/2025 skončila 15. října 2024.



SSL Express 04-11-2024 CMA CGM nabízí slevové poukázky, aby naplnila lodě z Indie při poklesu vývozu

Zdá se, že rostoucí nedostatek nákladu nutí kontejnerové linky obsluhující indické obchody vymýšlet nové strategie, jak přilákat objemy k naplnění svých lodí. Mezi hlavní dopravce obsluhující linky patří CMA CGM a francouzský dopravce nabízí slevové kupóny zákazníkům, kteří si rezervují zásilky na jeho spotovém okně. Například z Indie do Austrálie tento týden nabídla slevu "SpotOn" ve výši 300 dolarů za teu, řekl speditér se sídlem v Bombaji (*pro The Loadstar*). Obchodní ředitel speditéra vysvětlil, že pobídka se lišila obchod od obchodu v závislosti na faktorech využití plavidla, a dodal: "Namísto přizpůsobení spotových sazeb trhu nabízí CMA CGM slevy prostřednictvím poukázek."

Většina dopravců rychle sladí své spotové sazby s poptávkou, místo aby nepřímo slevovala ceny ze zveřejněných sazeb, aby získala více nákladu, a speditérské zdroje se domnívají, že strategie CMA CGM je podobná tomu, co platformy elektronického obchodování, zejména Amazon, nabízejí online nakupujícím ve formě elektronických dárkových karet, aby podpořily prodej. Spotové sazby za oceán na hlavních indických obchodech, jako je Evropa a USA, za poslední dva měsíce výrazně klesly, naznačují údaje z tržních zdrojů. Například průměrné sazby ze západní Indie pro severní Evropu nyní klesly na přibližně 2 000 USD za TEU z 5 000 USD za TEU v srpnu. S klesajícími objemy kontejnerů je na trhu vidět agresivní cenotvorba, kdy se dopravci, a to i v rámci aliance, navzájem podbízejí v sazbách za rezervace. K poklesu sazeb přispěl také příliv kapacity dopravců, aby se přizpůsobili delším tranzitům kolem mysu Dobré naděje, spolu s předchozím navýšením služeb v očekávání trvalého růstu obchodu z Indie.

Indický vývoz byl ve většině vertikál v posledních několika měsících pod tlakem uprostřed geopolitických výzev. "Rostoucí napětí mezi Izraelem a Íránem vedlo k logistickým problémům, protože většina našich obchodů s Evropou, Afrikou a SNS se uskutečňuje po trase přes Rudé moře," řekl Ashwani Kumar, prezident Federace indických exportních organizací (FIEO). Navíc vysoké náklady na úvěry zůstávají hlavním problémem pro indické vývozce, kteří se potýkají s problémy s poptávkou, a indická vláda údajně zvažuje atraktivnější program úrokových subvencí,

který by pomohl vývozcům překonat krizi. "Naléhavou a okamžitou potřebou je podniknout kroky na frontě likvidity, s hlubší podporou úrokových subvencí a prodloužením systému vyrovnání úroků po dobu nejméně pěti let, čímž se vytvoří předvídatelné podnikatelské prostředí pro vývozce," řekl Kumar.

FIEO se však utěšovalo nejnovějšími obchodními údaji, protože národní vývoz zboží podle hodnoty se v září mírně odrazil ode dna a meziročně vzrostl o 0,5 % po prudkém srpnovém poklesu o 9 %.



SSL Express 04-11-2024 Spolkový ministr dopravy Volker Wissing představil "Prognózu dopravy 2040", vody ubylo

Dopravní průmysl se na novou prognózu "Traffic Forecast 2040", která je k dispozici od minulého týdne, dívá s určitou skepsí. Podle ní se očekává, že nákladní doprava v příštích 15 letech vzroste o 32,1 procenta. "Beru výsledek na vědomí," řekl DVZ Jens Schwanen, výkonný ředitel Spolkového svazu německé vnitrozemské plavby (BDB). U vodní cesty byly výpočty autorů studie v čele s Intraplanem negativní. Například v roce 2040 má dosáhnout podílu pouze 5,3 procenta na dělbě dopravy, přičemž železnice bude tvořit 20,8 procenta a silnice 73,9 procenta. Schwanen to považuje za nepravděpodobné. "Nemyslím si, že vnitrozemská lodní doprava si povede tak špatně," je si jistý. Výzkumníci například zdůvodňují pokles přepravních výkonů na vodní cestě změnou struktury zboží. Schwanen však uvádí řadu skupin zboží, které zůstanou nebo budou přidány. Přeprava zemědělských komodit je stabilní byznys a dobře fungující přepravy probíhají se stavebním materiálem, kamením a zeminou. Kromě toho je pro vodní cestu atraktivní například kovový šrot nebo kontejnery. Schwanen navíc uvádí CO₂ jako novou dopravní komoditu. Autoři studie vidí přepravní potenciál ve výši 14,5 milionu tun – ale více po železnici než po vodních cestách, a to pouze s výhradami. Překážkami pro přepravu CO₂ plavidly vnitrozemské plavby jsou investiční náklady na lodě, které by musely být pro tento účel speciálně postaveny, a poměrně dlouhá doba návratnosti těchto nákladů. V dlouhodobém horizontu se množství CO₂ podle vědců sníží. Schwanen není ve své kritice osamocen. "Zastaralý politický přístup," stěžuje si Pro-Rail Alliance. Cíle ochrany přírody a vyhýbání se dopravě nejsou podle ekologické organizace BUND brány v úvahu. A Florian Eck, výkonný ředitel Německého dopravního fóra, opomíjí scénář "co kdyby", protože odborníci předpokládají "dokonale vyvinutou a fungující dopravní infrastrukturu". Podle Ecka pouhé pokračování rozvoje dopravy komplikuje strategické úvahy o posílení železniční nákladní dopravy a vnitrozemské vodní dopravy s odpověďmi na efekt struktury nákladní dopravy. Wissing kontroval kritikou slovy: "Toto je studie založená na faktech, kterou musíme brát velmi vážně. Pokud je budeme ignorovat, uvidíme společnost, která výrazně sníží svůj růstový potenciál."

Prognóza, na které se podílelo několik výzkumných ústavů a přibližně 250 specializovaných agentur, podrobně uvádí, jak se bude provoz vyvíjet v příštích 15 letech. Slouží jako podklad pro Spolkový plán dopravní infrastruktury (BVWP), který je v současné době projednáván. Současný BVWP byl přijat Spolkovým sněmem v roce 2016 a je platný do roku 2030. "Prognóza provozu 2040" slouží také jako základ pro revizi plánů poptávky. V případě silnic, železnic a vodních cest se jedná o stavební projekty, které mají být zahrnuty do Spolkového plánu dopravní infrastruktury a realizovány v průběhu 15 let. Tento audit se provádí každých pět let. Ministerstvo chce na jejím základě prozkoumat, zda je třeba plány přizpůsobit ekonomickému a dopravnímu vývoji.

Až do minulého týdne však byla k dispozici pouze část prognózy s přibližně 1 500 stránkami. Podrobné zprávy o silniční, železniční a vodní dopravě stále chybí. Generální ředitel DVF Eck navíc kritizuje: "Nyní se opět zmírňují tři další dlouhodobé scénáře, předpovězený scénář do roku 2040 'zrychlená globální transformace' a aktualizace dvou předpovězených případů pro roky 2040 a

2050 jako 'předvídatelný vývoj' a jako 'změna klimatu a extrémní povětrnostní jevy'. " Termín dokončení je 2024/2025. "Nepotřebujeme infrastrukturní politiku, která věří v předpovědi, a ministerstvo dopravy, které dělá předpovědi nad politickými cíli," říká Dirk Flege, výkonný ředitel Pro-Rail Alliance. K jejich dosažení jsou zapotřebí ambiciózní cíle a opatření.

Prognóza vychází z dat z roku 2019 a přibližně 130 provozoven, což je výrazně více než v předchozí verzi. Patří mezi ně například ekonomický a populační vývoj, dopravní infrastruktura, pohonné technologie, vývoj cen pohonných hmot a elektřiny, válka Ruska proti Ukrajině, změna dodavatelských řetězců nebo strukturální změna zboží.

SSL express 04-11-2024 Torc Robotics dosáhla milníku v oblasti driver-out

Torc Robotics, dceřiná společnost společnosti Daimler Truck, která se specializuje na systémy autonomního řízení, zahájila další fázi zkušebních jízd v rámci validace produktu softwaru pro autonomní řízení. Autonomní nákladní vozidla například jezdí po uzavřené, víceproude oblasti bez přítomnosti člověka na palubě. Ve vývoji systémů autonomního řízení se o tomto milníku hovoří jako o takzvaném milníku "driver-out" na uzavřené dráze. Systém prošel prvním přejímacím testem produktu, který byl proveden při plných provozních rychlostech až 105 km/h (65 amerických mil za hodinu).

Díky tomuto důležitému milníku je společnost o velký krok blíže ke svému cíli, kterým je schopnost nabízet na trhu od roku 2027 bezpečná a robustní řešení autonomních nákladních vozidel. Tento proces vydávání škálovatelných produktů také využívá technologii umělé inteligence a kombinuje systémovou architekturu společnosti s vestavěným hardwarem a bezpečnostní technologií připravenou k výrobě.

SSL Express 04-11-2024 Studie zkoumá možnosti rozšíření železnice na severu Německa

Železniční infrastruktura na západě Šlesvicka-Holštýnska se musí zefektivnit, aby bylo možné i v budoucnu přepravovat zboží ve spolkové zemi po železnici. Spolková vláda, stát a železnice chtějí ve studii proveditelnosti zjistit, jak toho lze nejlépe dosáhnout.

V pozadí je uvedeno, že s plánovaným spuštěním továrny na baterie Northvolt v Heide bude objem nákladní dopravy v regionu pravděpodobně dále růst. Infrastruktura na západním pobřeží Šlesvicka-Holštýnska však na to není navržena, oznámilo ministerstvo dopravy. Dostává se na léta a je částečně nepoužitelný pro těžké, dlouhé nákladní vlaky.

Západní pobřeží se stále více rozvíjí v region konjunktury, zdůraznil šlesvicko-holštýnský ministr dopravy Claus Ruhe Madsen (CDU). Cílem je podpořit tamní společnosti při zvládnutí jejich nákladní dopravy po železnici klimaticky neutrálním způsobem. Studie má ukázat, která opatření jsou pro tento účel nejvhodnější a která lze provést a jak rychle, přičemž výsledky mají být k dispozici do konce roku 2026.

SSL Express 05-11-2024 Objem letecké přepravy dále roste

Podle Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) mezinárodní letecká nákladní doprava nadále roste, přičemž údaje asociace ukazují, že září bylo 14. po sobě jdoucím měsícem, kdy se zvýšila celosvětová poptávka – měřeno v tunokilometrech nákladní dopravy. Ve srovnání se zářím 2023 činil nárůst o dobrých 9 procent. Dostupná kapacita se zvýšila o 6,4 procenta.

Podle údajů zaznamenaly letecké společnosti mimořádný růst na mezinárodních linkách. Zde byl nárůst v září 10,5 procenta ve srovnání se stejným měsícem loňského roku. Letecké společnosti těžily zejména z rostoucí poptávky po e-commerce v USA a Evropě, z důvodu omezení kapacity v

námořní dopravě.

Nejsilnější růst o 18 procent však zaznamenala vnitroeurospáská doprava, ačkoliv místní trh představuje pouze necelá 2 procenta celosvětových objemů přepravy. V rámci Asie činil nárůst dobrých 13 procent. Na trasách mezi Evropou a Asií se tento objem zvyšuje již 19 po sobě jdoucích měsíců. V září činil nárůst necelých 12 procent. Nejsilnější trasa z hlediska objemu přepravy – Asie – Severní Amerika – vzrostla o 7,6 procenta.



SSL Express 05-11-2024 Dodržování jízdního řádu na linkách nadále klesá

Po měsících neustále se zlepšujících letových řádů se dochvilnost kontejnerových přepravních společností v září ve srovnání s předchozím měsícem opět snížila. Vyplývá to z analýzy společnosti Sea-Intelligence, která se zabývá průzkumem trhu. Ve vykazovaném měsíci dorazilo do cílových přístavů podle údajů z jízdního řádu 51,4 procenta lodí, což odpovídá zhoršení o 1,2 procentního bodu oproti srpnu. Ve srovnání se stejným měsícem loňského roku je toto číslo téměř o 10 procentních bodů nižší.

Průměrná doba zpoždění je 5,67 dne; jedná se o třetí nejvyšší hodnotu, kterou překonaly pouze úrovně zpoždění z pandemických let 2021 a 2022. Ve srovnání se stejným měsícem loňského roku se délka zpoždění zhoršila přibližně o 0,21 dne.

S mírou přesnosti 55,5 procenta se vyšplhal na 1. místo Maersk; na druhém místě je CMA CGM (50,9 procenta). Pouze v této skupince se oběma dopravcům podařilo přeskočit hranici 50 procent. Třetí v řadě ze 13 zkoumaných horních linií je Hapag-Lloyd (přibližně 48 procent). Na chvostu pole je Wan Hai (40,4 procenta) a PIL (43 procent) na předposledním místě.



SSL EXpress 05-11-2024 Dotaz na AI "co bude za 10 let v logistice?"

Došlo k masovému přijetí elektronické obchodní dokumentace a jaké byly příčiny?

Ano, v tomto okamžiku byla elektronická obchodní dokumentace široce přijata, což je způsobeno několika klíčovými faktory:

1. Regulační tlak: Vlády a celní orgány na hlavních trzích nařídily elektronickou dokumentaci pro přeshraniční obchod, aby zefektivnily a zabezpečily transakce. Tato regulační podpora byla zásadní, zejména v regionech, které zpočátku váhaly s přechodem na papírové systémy.
2. Ekonomická efektivita: Společnosti rychle viděly nákladové výhody elektronické dokumentace, zejména ve snížení papírování, menším počtu chyb a rychlejším zpracování. Nižší provozní náklady a rychlejší celní odbavení nabídly jasnou obchodní výhodu, díky čemuž se elektronická dokumentace stala atraktivní volbou.
3. Blockchain a bezpečnostní inovace: Technologie blockchain byla významnou hnací silou, která poskytovala neměnný a bezpečný záznam obchodní dokumentace. To zvýšilo transparentnost a snížilo riziko podvodů, což zase zvýšilo důvěru v digitální záznamy. Banky a pojišťovny také začaly vyžadovat dokumenty podporované blockchainem pro financování a pojištění, což posílilo přijetí napříč dodavatelskými řetězci.
4. Úsilí o udržitelnost: S rostoucím důrazem na udržitelnost životního prostředí snižuje elektronická dokumentace spotřebu papíru a uhlíkovou stopu. Vzhledem k tomu, že společnosti a vlády prosazovaly ekologičtější postupy, staly se digitální záznamy nezbytnými pro splnění cílů společenské odpovědnosti firem.

Zdroj: *Shipping and Freight Resources*

Pokračování ...

SSL EXpress 05-11-2024 Dotaz na AI "co bude za 10 let v logistice?"

Problémy, které se v tomto odvětví objevily a které se neočekávaly

Odvětví čelilo s postupující digitalizací značným výzvám v oblasti kybernetické bezpečnosti. Kybernetické hrozby se zvyšovaly s tím, jak se obchodní data digitalizovala, a složitá povaha propojených systémů učinila společnosti zranitelnými vůči narušení. To vyžadovalo značné investice do opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti, které mnoho společností na začátku nepředpokládalo.

Kromě toho se ukázalo, že dosažení souladu s právními předpisy napříč regiony bylo obtížnější, než se očekávalo. Zatímco byly vyvinuty standardy pro elektronickou dokumentaci, rozdíly v regulačních požadavcích mezi zeměmi a obchodními bloky zpomalily masové přijetí. Některé regiony zůstaly váhavé kvůli obavám o ochranu osobních údajů, suverenitu a potenciál kybernetické kriminality.

Menší společnosti se navíc potýkaly s nákladovými a technickými požadavky digitální transformace, což v rámci odvětví vytvořilo digitální propast, která bránila bezproblémové implementaci elektronické dokumentace.

Dalším neočekávaným problémem byl odpor části pracovní síly v odvětví ke změnám. Zatímco noví hráči si osvojili digitální dovednosti, starší generace se někdy digitálním nástrojům bránila, což vedlo k větším než očekávaným investicím do školení a programů rozvoje dovedností.

Zdroj: *Shipping and Freight Resources*

Pokračování ...

SSL EXpress 05-11-2024 Dotaz na AI "co bude za 10 let v logistice?"

Co nyní vědí zainteresované strany v oboru a co by si přály vědět před 10 lety?

Zúčastněné strany v oboru si nyní uvědomují, že příprava pracovní síly na digitalizaci měla být od začátku nejvyšší prioritou. Mnozí z nich zpočátku podceňovali dovednosti a kulturní posun potřebný k přizpůsobení se digitálním nástrojům, zejména když digitalizace obchodu transformovala tradiční role. Dřívější důraz na budování digitálně kvalifikované pracovní síly by usnadnil přechod a minimalizoval odpor.

Průmysl by si také přál, aby uznal důležitost včasné spolupráce s technologickými firmami a regulačními orgány při vytváření bezpečných, standardizovaných rámců digitální dokumentace. Roztříštěné rané snahy zpomalily masové přijetí a vedly k nesourodé směsici řešení, která vyžadovala pozdější harmonizaci. Začít s jednotným, globálně přijímaným přístupem by urychlilo pokrok.

Kromě toho mnozí nyní chápou, že kybernetická bezpečnost je nedílnou součástí úspěchu digitálního obchodu. Počáteční snahy o digitalizaci podcenily rizika a odvětví muselo s rostoucími kybernetickými hrozbami výrazně investovat do opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti. Dřívější znalost rozsahu těchto hrozeb by povzbudila proaktivní iniciativy v oblasti kybernetické bezpečnosti v celém odvětví mnohem dříve.

Zdroj: *Shipping and Freight Resources*

Pokračování ...

SSL EXpress 05-11-2024 Dotaz na AI "co bude za 10 let v logistice?"

Závěr

V tom, co při "rozhovoru" ChatGPT zdůraznil, jsou některé opravdové perly moudrosti a pravdy, zejména část o kybernetické bezpečnosti a přijetí elektronické obchodní dokumentace a zpoždění tam.

I když se očekává, že výzvy týkající se kybernetické bezpečnosti, sladění předpisů a přizpůsobení pracovní síly budou představovat překážky, doufejme, že závazek odvětví k digitální transformaci a řešením zvítězí a poskytne průmyslu nepopiratelné výhody, jako je zvýšení efektivity, bezpečnosti a udržitelnosti napříč globálními dodavatelskými řetězci.

Dnes některé části odvětví pracují na přechodu do stavu dosažení digitální transformace, přičemž si uvědomují, že tato digitální evoluce probíhá. Digitální transformace již není jen cílem, ale základem pro budoucí růst, přičemž společnosti se neustále přizpůsobují novému technologickému pokroku, regulačním požadavkům a očekáváním trhu. Jak se posouváme vpřed, neustálé povědomí, přijímání a příprava pracovní síly budou mít zásadní význam pro utváření odolného, bezpečného a udržitelného globálního obchodního ekosystému.

Zdroj: *Shipping and Freight Resources*



SSL Express 06-11-2024 Lyon: LPA otevírá své městské logistické prostory pěti společnostem

Společnosti Chronofresh, Toutenvélo, Oui Compost, Zoomo a Muzeum současného umění byly vybrány k investici do 800 m² městských logistických ploch, které nabízí LPA, lyonská veřejná společnost se sídlem v čele konsorcia HLU (Urban Logistics Hotel "Lyon Gerland") v Lyonu. Díky prostorům umístěným na parkovištích mohou tyto stavby snížit svůj dopad na životní prostředí ve městě.

Na základě výzvy k předkládání projektů vyhlášené v roce 2024 vybrala LPA, veřejná společnost se sídlem v Lyonu, která stojí v čele konsorcia HLU (Urban Logistics Hotel "Lyon Gerland"), pět společností, které obsadí její městské logistické prostory (ELU): Chronofresh - dceřiná společnost Chronopost - Toutenvélo, Oui Compost, Zoomo a Muzeum současného umění. Tyto projekty byly vybrány pro svou inovativní povahu a přínos k udržitelné logistice, ale také pro svou "ekonomickou solidnost". Tyto jednotky ELU o celkové ploše 800 m² se rozkládají na třech parkovištích v srdci Lyonu a zajišťují skladování a bezuhlíkové dodání zboží na poslední míli. Toutenvélo, projekt kooperativní cyklistické logistiky (doručování na poslední míli, rychlé nakupování, svoz odpadu od maloobchodníků) a Oui Compost, řešení pro sběr a kompostování potravinového odpadu, zabírají ELU o rozloze 244 m², která se nachází v přízemí parku LPA Cordeliers.

Společnost Chronofresh, specialista na expresní přepravu potravin, zřídila prodejnu na ELU v parku LPA des Halles, poblíž čtvrti Part-Dieu a Halles Paul Bocuse. Tento prostor se skládá ze dvou částí: "logistického" areálu o rozloze 360 m² umístěného v patře -1 a "kancelářského" areálu o rozloze 25 m² umístěného v přízemí parkoviště.

A konečně, společnost Zoomo, odborník na řešení měkké mobility pro firmy i jednotlivce, a Muzeum současného umění, zřídily svůj obchod v ELU Cité Internationale. Toto místo zahrnuje tři soukromé logistické prostory (56, 65 a 78 m²) a také společné prostory (sociální místnosti, nabíjecí plocha pro elektromobily a nakládací/vykládací plocha). Společnost Zoomo zaujímá dílnu 1 pro své aktivity věnované vzdálenému skladování elektricky poháněných vozidel a náhradních dílů a montáži elektrokol spojených s malou údržbou. Muzeum současného umění provozuje Dílny 2 a 3 jako úložný prostor pro krabice na balení děl, scénografické prvky a nábytek. Nahrazují skladovací jednotku umístěnou v obci Jonage (69), čímž snižují dopad výstavní logistiky na životní prostředí.



SSL Express 06-11-2024 Letecká přeprava objevuje "vysavače" CO₂

Jak mohou letečtí dopravci snížit emise emisí skleníkových plynů za klimaticky neutrální létat do roku 2050? Jednou z možností jsou tzv. udržitelná letecká paliva (SAF). Tato náhražka petroleje je však zatím k dispozici pouze jako příměs: Od roku 2025 bude EU evropským leteckým společnostem předepisovat alespoň 2 procenta udržitelných leteckých paliv; od roku 2030 to bude 6 procent; pracuje se na alternativách. Několik málo výrobců e-paliv je stále v plenkách. A vodíkové a elektrické pohony zůstávají sny budoucnosti, alespoň pro větší letadla. Dále existuje možnost kompenzovat emise způsobené leteckou dopravou pomocí certifikátů nebo projektů na ochranu klimatu. Alternativu k tomu nabízí švýcarská společnost Climeworks. Odnož ETH Curych, založená v roce 2009, připravila na trh proces přímého zachycování vzduchu (DAC), při kterém je vzduch nasáván ventilátorem a ohříván ve filtru, čímž se snižuje CO₂, které se nejprve uvolní, poté se shromažďuje a nakonec trvale ukládá pod zem.

Nyní společnost Climeworks nabízí partnerství společnostem, které chtějí snížit své emise na čistou nulu. Smluvně se zavazují k podpoře těchto řešení separace vzduchu. Swiss World Cargo je první leteckou nákladní společností, která takovou dohodu podepsala: Od června 2024 nabízí dopravce zákazníkům tzv. prémiovou variantu "Aviation Tech Pioneer". S tarifní přírůbkou za SAF a DAC mohou podpořit strategie dekarbonizace. S 80 procenty vyprodukovaného CO₂ s udržitelným palivem je možné ušetřit 20 procent, s technologií Climeworks také 20 procent. Laurent Müller, ředitel pro řízení strategických partnerství ve společnosti Climeworks, hovoří o "inspirativním příkladu pro letecký průmysl". A Swiss World Cargo si také nárokuje průkopnickou roli a odkazuje na svou mateřskou společnost Swiss. Do roku 2030 chce snížit své čisté emise oxidu uhličitého na polovinu a do roku 2050 dosáhnout cíle čisté nuly "zejména používáním udržitelných leteckých paliv".

Protože ty však asi nebudou stačit, firma se obrátila na Climeworks. V březnu 2024 se Swiss a jeho mateřská společnost Lufthansa Group staly prvními leteckými společnostmi, které kdy podepsaly dohodu se společností Climeworks. Zatím chtějí partneři spolupracovat až do roku 2030 a také dát svým zákazníkům možnost podpořit ochranu klimatu bonusy. V září 2024 následovala společnost British Airways, která se rovněž stala zákazníkem společnosti Climeworks. Letecká společnost hovoří o "partnerství zpočátku malého rozsahu". "Máme CO₂kredity na dálku, aby podpořily trh a položily základy pro rozsáhlé změny," říká Carrie Harris, manažerka udržitelnosti British Airways. Tato opatrnost je patrná: Ostatní zákazníci společnosti Climeworks, například z finančního sektoru nebo hračkářského průmyslu, uzavírají delší smlouvy a uvádějí konkrétní údaje o tom, kolik tun CO₂ ve skutečnosti chtějí ušetřit. Letectví se vyhýbá takovým vysvětlením, pro která Müller projevuje určité pochopení. "Průmysl zažívá těžké časy s dekarbonizací, protože musí prozkoumat mnoho možností," zdůrazňuje manažer společnosti Climeworks. Mnoho firemních zákazníků nyní požaduje od leteckých a nákladních společností strategie dekarbonizace, které jsou srovnatelné s těmi, které se používají v silniční nákladní dopravě. Tam však mohou přejít na vodíkové, elektrické a další alternativní pohony a také používat ekologická paliva, jako je bionafta, obvykle bez omezení. Pro dopravce ve vzduchu naopak existuje pouze SAF. Alternativa petroleje je k dispozici v omezeném množství a také stojí mnohonásobně více. Letecké společnosti si proto chtějí nechat všechny možnosti otevřené. V říjnu se například Lufthansa připojila ke spolupráci E-Fuel Alliance, jejímž cílem je připravit syntetická SAF na trh.

Základní dilema však zůstává. "Vzhledem k tomu, že letectví může samo o sobě snížit jen poměrně málo emisí, musí jich o to více odstranit pomocí technických řešení," říká Müller. A právě zde přichází na scénu společnost Climeworks se svou technologií DAC. Podle Müllera Swiss v současné době jedná s "mnoha" leteckými dopravci a leteckými speditéry, ale jen menšina z nich pracuje na strategii dekarbonizace. Letecké společnosti proto také opatrně reagují na nové nabídky. "První zkušenosti jsou pozitivní," ujišťuje mluvčí Swiss World Cargo. "Některé zájemce již

máme na základě smlouvy. Opce je zamýšlena jako prémiové řešení a ceny odrážejí toto umístění." Kromě toho bude tato technologie i v nadcházejících letech potřebovat finanční prostředky.

Climeworks neklade potenciálním partnerům žádné zvláštní podmínky. Společnost však chce důvěryhodnou komunikaci s veřejností. "Nejsme k dispozici pro greenwashingové akce," říká Müller. Bez DAC by letectví jen stěží dokázalo dosáhnout cíle klimaticky neutrálního létání do roku 2050. Tato technologie však vyžaduje mnoho vysvětlování a neobejde se bez politických kontroverzí. V posledních letech se ekologické organizace postavily proti DAC, protože se obávaly kontaminace podzemních vod a půdy nebo dokonce zemětřesení. Kromě toho je tato inovace považována za velmi drahou a energeticky náročnou.

Společnost Climeworks dosud zřídila DAC provozovnu pouze na Islandu. V ostrovním státě mohou Švýcaři využívat levnou elektřinu z klimaticky neutrální geotermální energie. Island navíc nabízí ideální zeměpisné podmínky pro konečnou likvidaci CO₂ v hloubce až 1 000 metrů. V září 2021 otevřela společnost Climeworks provoz "Orca". Podle vlastních prohlášení v té době může "největší závod na světě pro přímou separaci a skladování vzduchu" uložit až 500 tun CO₂ do zásobníku. V květnu 2024 uvedli do provozu "Mammoth". Nový závod dokáže zpracovat až 36 000 tun CO₂, což je proces mnohonásobně vyšší než u svého předchůdce.

To samozřejmě nestačí pro ambiciózní cíle švýcarské společnosti, zejména v oblasti letecké a letecké přepravy. Další separační uzly mají proto být vybudovány v USA.

SSL Express 06-11-2024 Holborn Europa vyrobí 40 000 litrů biopaliva za hodinu

První zařízení na výrobu zelené nafty v německé rafinérii se staví na místě rafinérie Holborn Europa v přístavu Hamburk. Bylto působivý pohled, když těžký jeřáb za krásného počasí zvedl cisternový kontejner a pomalým otáčením jej položil na připravený základový základ. Celá operace trvala asi 30 minut a oficiálně předznamenala zahájení výstavby komplexu GDP v areálu rafinérie Holborn Europa v Hamburku v polovině září. GDP je zkratka pro Green Diesel Production a má umožnit výrobu udržitelné nafty a petroleje ze zbytků a odpadních materiálů.

Tyto produkty jsou známější jako HVO (hydrogenovaný rostlinný olej) a SAF (udržitelné letecké palivo). Oba jsou CO₂-nizkohlíková paliva, která mají stejné chemické vlastnosti jako fosilní motorová nafta a konvenční petrolej. Nová udržitelná paliva tak mohou být již nyní používána ve vozovém parku, aniž by bylo nutné provádět zásadní technické změny na motorech nebo turbínách. Výhodou nových produktů oproti konvenčním palivům je proto také snížení závislosti na fosilní ropě a tím i snížení dopadu na životní prostředí. Jejich používání vede k významnému snížení emisí skleníkových plynů s poměrně malým úsilím.

Společnost Holborn investuje do výstavby nové části závodu přibližně 475 milionů eur. Na ploše o velikosti téměř pěti fotbalových hřišť bude na severním okraji areálu rafinérie o rozloze přibližně 100 hektarů vybudována předúprava, vlastní závod GDP a propojovací infrastruktura ke stávajícím závodům. Uvedení nového komplexu do provozu je naplánováno na začátek roku 2027 a poté bude produkovat přibližně 40 000 litrů CO za hodinu.²- vyrábět levná paliva. Při cílové roční produkci 220 000 tun je zapotřebí přibližně 800 000 tun CO₂ v odvětví dopravy. "Matematicky tak můžeme zcela pokrýt spotřebu paliva na letišti v Hamburku," vysvětluje Bergmann. To však není cílem. Mnohem důležitější je, aby HVO přicházel k čerpacím stanicím, aby bylo možné rychleji likvidovat emise ze silniční nákladní dopravy.

Přímo vedle staveniště nového komplexu elektráren nedaleko Holbornu se nachází areál bývalé černouhelné elektrárny Hamburg-Moorburg. Tato elektrárna s dvojitým blokem v hodnotě 3 miliard eur a instalovaným výkonem 1 600 megawattů byla v roce 2021 po necelých pěti letech

provozu odstavena a v současné době se demontuje. Společnost Hamburger Energiewerke zde chce postavit rozsáhlý elektrolyzátor o výkonu 100 megawattů, který bude vyrábět vodík z elektriny vyrobené z obnovitelných zdrojů.

Bergmann, který je zodpovědný pouze za svou investici a nevyužívá žádné státní dotace na novou výrobní linku, kritizuje to, co považuje za "nekonzistentní energetickou politiku" a volá po větší jistotě plánování. Problém vidí například v "jednostranné a příliš silné fixaci spolkové vlády na podporu projektů pro zelený vodík". V Holbornu ale potřebují také zelený vodík. Společnost plánuje postavit vlastní elektrolyzátor s kapacitou 25 megawattů. To má podpořit komplex HDP, ale také snížit používání šedého vodíku, který dříve produkovaly fosilie v rafinérském procesu.



SSL Express 06-11-2024 Savino Del Bene kupuje společnost Seabridge Transport

Italský speditér Savino Del Bene posiluje své německé podnikání prostřednictvím akvizice. Konkrétně rodinná společnost přebírá hamburskou společnost Seabridge Transport a rozšiřuje tak uzlovou funkci lokality Labe. Se společností Seabridge se nyní Hamburk stane také provozní základnou společnosti. Zatím je to pouze administrativní sídlo pro německé aktivity společnosti Savino del Bene. Kromě toho Seabridge přispívá k tomuto spojení především objemy dovozu v námořní přepravě, zatímco Savino Del Bene je dosud obzvláště silná v exportním byznysu. "Výrazně tak zvyšujeme objem naší námořní přepravy," říká Andreas Kujawski, generální ředitel německé národní organizace. Přesný objem však neprozrazuje. Savino Del Bene se zároveň stane atraktivnějším partnerem pro společnosti zabývající se kontejnerovou přepravou, protože nyní může hrát větší roli i při přemístování kontejnerů. Na pozadí toho jsou nyní vyváženější objemy importu a exportu.

Prodávajícím Seabridge je předchozí majitel Oliver Foessleitner. Zůstane výkonným ředitelem společnosti Seabridge a zároveň posílí německý Savino-Del-Bene Management. Značka Seabridge bude prozatím zachována. Kromě Hamburku má společnost pobočku také v Praze. Německá národní organizace Italů získá prostřednictvím dohody dalších 45 zaměstnanců nad rámec stávajících 50. Kromě toho Seabridge přináší tržby ve výši 35 milionů eur. Společnost Savino Del Bene však neuvádí, jak vysoká je celková částka. Na konci roku 2022 však Andreas Kujawski, šéf Německa, řekl (DVZ) o strategickém cíli minimálně zdvojnásobit počet zaměstnanců i tržby v této zemi z tehdejších 25 milionů eur během dvou až tří let. Díky akvizici Seabridge bude nyní těchto cílů pravděpodobně dosaženo.



SSL Express 06-11-2024 Výrobní VW v ohrožení: Deset závodů v kostce

V Německu by mohlo poprvé dojít k uzavření závodů Volkswagen. Podle šéfky podnikové rady Daniely Cavallo jsou pod drobnohledem nejméně tři lokality. Podle Handelsblattu to VW vypočítal speciálně pro Emden, Osnabrück a Drážďany. Zatím však není nic rozhodnuto. Samotná společnost k tomu zatím neposkytla žádné informace. Podle Cavella by to mohlo ovlivnit jakoukoli provozovnu. Jak je na tom ale zatím deset poboček v Německu? Stručný přehled

Emden - Po dobu 50 let byl závod VW v Emdenu spojován především s jedním modelem: Passatem, který sjížděl z montážní linky od roku 1974. O deset let dříve otevřel brány VW – hlavně kvůli přístupu do přístavu. Mezitím byl závod, který nyní zaměstnává 8 600 lidí, přeměněn na čistě elektrický závod. VW od roku 2020 investoval více než 1 miliardu eur. Místo Passatu se nyní vyrábějí modely ID.4 a ID.7. Kvůli slabé poptávce po elektromobilech byly montážní linky dočasně zastaveny. Podle Handelsblattu odhaduje VW možné úspory v případě uzavření na 600 milionů eur ročně

Osnabrück - Bývalý závod Karmann přešel do společnosti Volkswagen v roce 2009 po platební neschopnosti předchozího smluvního výrobce kabrioletů. Nyní závod s přibližně 2 300 zaměstnanci opět čelí nejisté budoucnosti. Kromě modelu T-Roc Cabriolet se v současné době vyrábějí především vozy pro sesterskou společnost koncernu Porsche: Boxster a Cayman. Na začátku října však Porsche zrušilo vytouženou následnou objednávku elektrických sportovních vozů. Až budou na začátku roku 2026 vyřazeny motory T-Roc Cabriolet a dva spalovací motory Porsche, zůstane závod bez nástupnického modelu, varuje IG Metall. Podle Handelsblattu očekává VW v případě uzavření úsporu ve výši 130 milionů eur.

Drážďany - Jedná se o nejmladší a zároveň nejmenší pobočku VW: "Transparentní továrnu" v Drážďanech. Byla založena v roce 2001 pro model luxusní třídy Phaeton a jednalo se o prestižní projekt tehdejšího generálního ředitele Ferdinanda Piëcha. V roce 2016 však VW tváří v tvář klesajícím prodejním číslům zatáhl za šňůru. Od té doby se manufaktura se svými 340 zaměstnanci potýká s novým účelem. ID.3 se montuje od začátku roku 2021 – v malých počtech. VW nyní otevřeně uvažuje o ukončení výroby automobilů v Drážďanech. Možné úspory, které VW očekává podle "Handelsblatt": 60 milionů eur ročně.

Wolfsburg - Hlavní továrna VW na Mittelland Canal je považována za největší souvislou továrnu na automobily na světě. Zařízení se rozprostírá na ploše 6,5 kilometru čtverečního a v centrále VW pracuje přibližně 62 000 zaměstnanců. Závod a město Wolfsburg byly založeny v roce 1938 pro výrobu "vozu KdF", ze kterého se později stal VW Brouk. Dnes se zde vyrábějí modely Golf, Tiguan a Touran. S roční produkcí přibližně 500 000 vozidel je však závod v provozu pouze na poloviční kapacitu. VW v roce 2023 zrušil výstavbu dalšího závodu na elektromobily ve Wolfsburgu.

Hannover - Hannover byl v roce 1956 druhým německým závodem skupiny. O šest let dříve sjel z výrobní linky ve Wolfsburgu první VW Transporter. Nyní dostala "Bulli" své vlastní místo. Transporter zůstal nejdůležitějším modelem v Hannoveru až do vyřazení šesté generace v polovině roku 2024. Dnes se zde vyrábí Multivan a plně elektrický ID.Buzz, který byl uveden na trh v roce 2022. Závod má přibližně 14 700 zaměstnanců. Již od roku 2020 došlo ke snížení počtu zaměstnanců – bez propouštění tím, že se neobsadila volná místa. Od té doby zaniklo 3 000 pracovních míst a dalších 2000 má následovat do roku 2029.

Cvikov - August Horch zde před 120 lety položil základní kámen značky Audi a v dobách NDR se ve Zwickau vyráběl malý automobil Trabant. Po sjednocení VW postavil novou továrnu na okraji města. Dnes je s přibližně 9 500 zaměstnanci považován za vedoucí závod v oblasti e-mobility v koncernu. Za tímto účelem byla automobilka do roku 2020 kompletně přestavěna na elektrický pohon za cenu přibližně 1,2 miliardy eur, a to jako první v rámci skupiny. Stejně jako Emden, i Zwickau nyní trpí slabou poptávkou po elektromobilech. Již nyní došlo ke zrušení směn a nenastalo prodloužení smluv zaměstnanců v pracovním poměru na dobu určitou.

Kassel (Baunatal) - Závod Volkswagen Kassel se vůbec nenachází v Kasselu, ale v nedalekém Baunatalu. Závod byl založen v roce 1958 a dnes je největším závodem na výrobu komponentů koncernu na světě a s 16 800 zaměstnanci je po Wolfsburgu největším závodem VW v Německu. Vyrábí převodovky a výfukové systémy pro spalovací motory a elektromotory pro elektrické modely. Ve vlastní slévárně se vyrábějí i díly pro karoserii a podvozky. Součástí areálu je také největší sklad náhradních dílů v Evropě, který prodává originální díly značek VW, Audi, Škoda a Seat po celém světě.

Braunschweig - Dnešní továrna na komponenty v Braunschweigu je považována za nejstarší továrnu VW vůbec. Ještě před hlavním závodem ve Wolfsburgu zde byla v roce 1938 zahájena výroba nástrojů pro budoucí výrobu automobilů. Dnes závod s přibližně 7 200 zaměstnanci vyrábí mimo jiné nápravy, brzdové kotouče a systémy řízení. Výroba je rozložena do tří lokalit ve městě.

Braunschweig hraje důležitou roli také v e-mobilitě: Od roku 2013 se zde vyrábějí bateriové systémy z dodaných článků, které se pak instalují do elektromobilů.

Salzgitter - Největší staveniště koncernu se v současné době nachází v Salzgitteru: Přímo vedle stávající továrny na motory se zde staví první vlastní továrna na bateriové články. Výroba má být zahájena v roce 2025, Salzgitter se pak stane "od hlavního motoru k továrně na olověné články", jak oznámil VW. Pro závod, který má v současné době 6 350 zaměstnanců, se jedná již o druhou velkou transformaci. Závod byl založen v roce 1970 za účelem výroby nového modelu VW, který se tehdy prodával jen skromně. O pět let později jej VW přeměnil na továrnu na motory. V roce 2023 bylo vyrobeno více než 800 000 benzinových a naftových motorů.

Chemnitz (Saská Kamenice alias Karl-Marx-Stadt) - Angažovanost Volkswagenu v Chemnitzu začala ještě před znovusjednocením. Od roku 1988 se zde licenčně vyrábějí čtyřtákní motory VW pro modely NDR Trabant, Wartburg a Barkas. Celou věc zařídil tehdejší generální ředitel koncernu VW Carl Hahn, rodák z Chemnitzu. Po sjednocení Německa převzal továrnu na motory Volkswagen. Na rozdíl od Zwickau je lokalita stále zcela závislá na spalovacím motoru. V loňském roce vyrobilo 1 800 zaměstnanců 690 000 motorů – výhradně pro benzinové varianty.



SSL Express 07-11-2024 Temu a Shein představují 22 % balíků Le Poste, neboli o 1 % více než Amazon

30. října 2024 vyslechl Výbor pro hospodářské záležitosti Senátu generálního ředitele skupiny La Poste Philippa Wahla. Manažer, který svědčí o pokračujícím poklesu distribuce pošty spravované historickým provozovatelem poštovních služeb, zároveň ilustroval dynamiku aktivit Le Poste spojených s balíky, vyznačující se podle něj „velmi pomalým oživením e-commerce“ a „dva velmi důležité jevy pro francouzskou a evropskou ekonomiku obecně jsou vzestup čínských platform Temu a Shein, které představují 22 % (našich balíků) v Evropě,“ oznámil senátorům a připomněl, že tento podíl dosahoval před pěti lety méně než 5 %.

Předseda představenstva a generální ředitel společnosti La Poste od roku 2013 srovnává toto procento s procentem společnosti Amazon, prvního zákazníka, ale také prvního konkurenta společnosti La Poste, která dnes představuje 21 % jejich objemů balíků, což je nyní o jeden bod méně než u společnosti La Poste pro Temu a Shein.

V hledáčku francouzských i evropských orgánů jsou – zejména kvůli neprůhlednosti jejich dodavatelských řetězců, jejich obchodním praktikám a jejich správě digitálních dat, stejně jako environmentálním a sociálním problémům, které jsou základem jejich průmyslu a distribuce, a rizikům souvisejícím se zdravím spotřebitelů ke složení a výrobě produktů, které nejsou v souladu s legislativou – dvě monstra online prodeje za zvýhodněné ceny.

Shein, standardní nositel „ultrarychlé módy“, založený v roce 2008 v Číně a nyní se sídlem v Singapuru, zažívá exponenciální růst. Podle *Wall Street Journal* byla společnost oceněna v roce 2023 na 66 miliard dolarů (přibližně 60,6 miliard eur). Trh s online prodejem oblečení, který těžil z postupných omezení souvisejících s pandemií Covid-19, zaznamenal v posledních letech výrazný nárůst výsledků. V roce 2023 nashromáždila zisky více než 2 miliardy dolarů (více než 1,84 miliardy eur) a podle *Financial Times* zaznamenala přibližně 45 miliard dolarů (přibližně 41,3 miliardy eur) v celkové hrubé hodnotě zboží prodaného na svých webových stránkách.

Pokud jde o Temu, jeho nedávná čísla jsou také závratná. Její mobilní aplikace, kterou vlastní čínský gigant v oblasti elektronického obchodu Pinduoduo – od května 2023 přesunul své sídlo ze Šanghaje do Dublinu v Irsku – byla v dubnu 2024 celosvětově stažena více než 46 milionkrát, „což ji činí populárnější než aplikace Amazon Marketplace“, vysvětluje online statistický portál Statista. Podle studie provedené pro LSA nákupní aplikací Joko se prodeje Temu ve Francii mezi květnem a

říjnem 2023 zvýšily šestinásobně. Přesto podle *LSA* jsou celkové tržby zaznamenané její mateřskou společností Pinduoduo v roce 2023 téměř 35 miliard dolarů [přibližně 32 miliard eur], což je nárůst o 90 % ve srovnání s rokem 2022, přičemž značná část jeho obratu pochází z příjmů z marketingových služeb.

SSL express 07-11-2024 Rakouští speditéři varují před výrazným nárůstem mýtného pro kamiony

Mýtné pro kamiony v Rakousku patří k nejvyšším v Evropě – a stále roste. Návrh rakouské vyhlášky o mýtném z roku 2024, kterou zveřejnilo Spolkové ministerstvo pro ochranu klimatu, životní prostředí, energetiku, mobilitu, inovace a technologie (BMK) dne 30. října 2024, počítá s nárůstem sazeb mýtného pro nákladní vozidla o cca 12% oproti v průběhu roku 2025. Dopravní a logistický průmysl alpské republiky toto zvýšení nákladů vnímá s velkým znepokojením.

„Domácí dopravní průmysl se již potýká s nárůstem nákladů, který je v EU nadprůměrný. V této situaci je zvýšení mýtného až o 12,5 procenta tvrdou ranou pro Rakousko jako průmyslovou a obchodní lokalitu,“ říká Alexander Friesz, prezident Centrálního sdružení speditore a logistiky. Jeho sdružení požaduje, aby se navýšení mýtného pro kamiony provádělo s rozumem a v souladu s ekonomickou situací.

Zvýšení se týká všech tříd nákladních vozidel a předpokládá zvýšení o 7,25 až 12,64 procenta u dvounápravových vozidel, 7,42 až 12,40 procenta u třínápravových vozidel a 7,47 až 12,42 procenta u nákladních vozidel se čtyřmi a více nápravami. Ústřední sdružení kritizuje zejména skutečnost, že i vozidla ve třídě Euro 6 jsou tímto nárůstem masivně postižena.

Friesz krátkozrakou politiku mýta kritizuje: „Vystává dojem, že zvýšení slouží méně jako ekologický řídicí efekt, ale spíše jako prostředek k finančnímu stísnění silniční dopravy, aniž by byly zohledněny ekonomické skutečnosti. Tato politika přidává palivo do recese a brání tomu, aby se průmysl vyvíjel do technologií s nižšími emisemi.“

Kvůli vysokým nákladům mají společnosti menší prostor investovat do moderních, ekologických technologií. Firmy by navíc musely přenášet rostoucí náklady na zákazníky, což zase podporuje inflaci a zhoršuje recesi. Ústřední sdružení proto vyzývá ministryni dopravy Leonore Gewesslerovou, aby plánované zvýšení mýtného přizpůsobila obtížným ekonomickým podmínkám. „Naše společnosti přispívají k bezpečnosti dodávek a konkurenceschopnosti Rakouska každý den, a proto by neměly být bez úvahy okrádány,“ řekl Friesz.

P.S. Kdyby to náhodou dopadlo, nemělo by Česko taky v otázce mýtného dát nohu na plyn?

SSL Express 07-11-2024 Fret SNCF mizí, nástupci jsou Hexafret a Technis

Hexafret a Technis: to jsou nové společnosti, které zdědí Fret SNCF. Jak oznámily dvě mateřské společnosti SNCF a Rail Logistics Europe (RLE), Hexafret se má stát železničním operátorem specializujícím se na sdružování vagónů. Technis by měl být zodpovědný za údržbu lokomotiv. Jméno a značka Fret SNCF zmizí z trhu na konci roku. Očekává se, že tyto dvě nové společnosti budou založeny 1. ledna 2025 v rámci plánu restrukturalizace společnosti stanoveného vládou v květnu 2023. To má zabránit tomu, aby společnost Fret SNCF musela splatit dluh ve výši 5,3 miliardy eur, který je předmětem vyšetřování Evropské komise ohledně francouzského státu zahájeného v lednu 2023.

Implementace této restrukturalizace, kterou vyjednala francouzská vláda s Evropskou komisí, respektuje tři červené linie stanovené společností a ministrem dopravy Clémentem Beaunem v květnu 2023 a potvrzené novým ministrem Françoisem Durovrayem:

- Nemělo by docházet k žádnému propouštění: všichni zaměstnanci, kterých se restrukturalizace dotkla, již našli nová zaměstnání a budou v nich pokračovat;
- Nemělo by dojít k žádnému přesunu na silnici: všechny toky nákladní dopravy přivedené na trh společností Fret SNCF převzaly jiné železniční společnosti;
- Tyto dvě nové společnosti zůstanou v rámci skupiny SNCF. Solidní obchodní plán by měl zaručit jejich ziskovost a dát jim příležitost investovat a růst.

S vyjednanou restrukturalizací bylo dohodnuto opuštění značky Fret SNCF. Z tohoto důvodu dala společnost budoucím nástupcům dvě nové značky. Hexafret se má ve Francii specializovat na seskupování vozů s cílem podpořit přesun dopravy ze silnice na železnici. Se svými 4 000 zaměstnanci a více než 1 100 týdenními dálkovými vlaky obsluhujícími 1 300 průmyslových a logistických areálů ve Francii a Evropě se očekává, že společnost bude hrát důležitou roli v evropské železniční nákladní dopravě. Důraz je kladen na formáty jednotlivých vozů, vozových skupin a ucelených vlaků. Cílem je dosáhnout vyšších objemů přepravy u stávajících zákazníků, ale také otevřít nové rostoucí trhy, jako jsou obnovitelné energie nebo trhy, které jsou tradičně provozovány na silnici (spotřební zboží). Cílem společnosti je každoročně dostat přes 1 milion dálkových kamionů ze silnic a na koleje prostřednictvím ekologičtější dopravy. V čele společnosti stojí Charles Puech d'Alissac, současný výkonný ředitel Fret SNCF.

Technis se chce prosadit jako nový hráč v údržbě lokomotiv ve Francii. Se svými 500 zaměstnanci nabízí své služby společnosti Hexafret, ale i dalším společnostem v síti RLE a dalším železničním firmám. Technis má dvanáct dílen rozmístěných po celé zemi. Vedení převezme Tristan Rouzès, který dříve působil jako ředitel pro výkon a transformaci v Rail Logistics Europe. SNCF a RLE očekávají, že obě nové společnosti budou mít v roce 2025 kumulativní obrat přes 700 milionů eur, což je srovnatelné s obratem dosaženým Fret SNCF v roce 2023 před dopadem přerušení. Obě budou integrovány do sítě RLE, která se 1. ledna stane samostatnou skupinou.

Cílem RLE je obrat téměř 1,9 miliardy eur ročně v roce 2025 (ve srovnání s 1,5 miliardami eur v roce 2020, v roce založení společnosti Fret SNCF). RLE pak tvoří holdingová společnost a šest značek se společnostmi: Hexafret a Captrain jako provozovatelé železniční dopravy, Technis jako společnost pro údržbu lokomotiv, Forwardis jako speditér, a VIIA a Naviland Cargo jako odborníci na kombinovanou železniční a silniční dopravu. Skupina vedená Frédéricem Delormem říká, že jejím cílem je stát se prvním ziskovým evropským hráčem v železniční nákladní dopravě a logistic. „Tyto nové názvy a loga společností znamenají nový začátek po diskontinuitě, kterou zažila společnost Fret SNCF,“ řekl Delorme. Nová, plnohodnotná Rail Logistics Europe Group bude financovat rozvoj svých dceřiných společností a vytvářet synergie, aby zůstala důležitým hráčem v oblasti ekologické pozemní nákladní dopravy. RLE pak bude mít celkem 9200 zaměstnanců.



SSL Express 08-11-2024 Frankfurt: E-commerce nadále řídí nákladní dopravu

Objem letecké nákladní dopravy na letišti Frankfurt nad Mohanem byl v prvních devíti měsících roku 2024 přibližně 1,48 milionu tun. To odpovídá nárůstu o 8 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku, jak uvedl provozovatel letiště Fraport. Nárůst je v podstatě způsoben vyšší poptávkou po letecké nákladní dopravě díky elektronickému obchodu a kapacitním problémům námořní přepravy v důsledku stávajících geopolitických krizí.

Objem letecké nákladní dopravy na letišti Frankfurt nad Mohanem byl v roce 2023 jako celek přibližně 1,9 milionu tun. To odpovídalo poklesu o 3,9 procenta oproti předchozímu roku.



SSL Express Egypt přichází o miliardy dolarů na poplatcích za Suezský průplav

Egypt dosud utrpěl finanční ztráty ve výši 6 miliard dolarů v důsledku krize v Rudém moři a následného obchvatu placeného Suezského průplavu. Řekl to ministr zahraničí severoafrické země Badr Abdelatty při setkání s generálním tajemníkem IMO Arseniem Dominguezem. Od začátku krize v Rudém moři v listopadu loňského roku bylo povstalci Houthii napadeno více než 100 lodí.

Podle analytického oddělení britského lodního makléře Clarksonse se počet průjezdů Suezským průplavem v důsledku útoků snížil o 70 procent. To vedlo k masivnímu poklesu příjmů z poplatků za státní vodní cestu, řekl Abdelatty. Clarksons zaznamenává největší poklesy v kontejnerové a RoRo lodní dopravě a také u tankerů LNG. V těchto segmentech je pokles o 90 procent ve srovnání s obdobím před vypuknutím krize v Rudém moři. Pokles u lodí na hromadný náklad je méně výrazný; zde je hodnota minus 40 až minus 50 procent.



SSL Express 08-11-2024 Předpověď říká, že objem balíků před Vánocemi bude vyšší než v roce 2023

Asijské online prodejce Temu a Shein udržují (německý) balíkový průmysl na cestě růstu. V letošním vánočním byznysu očekávají logistické společnosti 435 milionů zásilek, o 3,6 procenta více než předloni, jak oznámila v Berlíně Spolková asociace pro balíkovou a expresní logistiku (BPEX). Jde o zásilky, které společnosti zasílají spotřebitelům – zejména zboží, které bylo objednáno online. Pokud k tomu připočítáte zásilky zasílané od společností ke společnostem a od spotřebitelů ke spotřebitelům, předpokládá se, že toto číslo bude 735 milionů, což je přibližně o 1,4 procenta více než dříve. Kvůli slabé ekonomice se segment trhu pro zásilky mezi společnostmi zmenšil. Součástí zásilek jsou i kurýrní a expresní zásilky, většinou však běžné balíkové zásilky.

Vánoční byznys v balíkovém průmyslu pokrývá měsíce listopad a prosinec. Pro logistické společnosti je to nejdůležitější období roku, protože je to období, kdy obzvláště velké množství lidí nakupuje dárky a vyráží na nákupy na slevové akce, jako je Black Friday. Objem balíků, které jsou dodávány ve vlnách ke vchodovým dveřím nebo na svozové stanice, je odpovídajícím způsobem velký. Balíkové společnosti již poměrně přesně znají objemy zásilek, protože dostaly zpětnou vazbu od svých maloobchodních zákazníků. Podle asociace spoléhají firmy v nejintenzivnějším období roku až na 18 000 dalších pracovníků a využívají až 10 000 dalších vozidel.

Během covidových let výrazně vzrostl balíkový průmysl, který zahrnuje také kurýrní služby a expresní služby. V roce 2022 se však situace poněkud normalizovala a objem zásilek klesl. V roce 2023 objem zásilek od firem ke spotřebitelům opět mírně vzrostl o zhruba 1 procento a nyní se

růst zrychluje. Podle asociace za to může i zvýšená poptávka po produktech, které se prodávají na asijských obchodních platformách Shein a Temu a poté končí v balíčcích u zákazníků. „Přestože se vánoční obchod vyznačuje těžkými ekonomickými podmínkami, díváme se na nadcházející týdny s opatrným optimismem,“ říká předseda BPEX Marten Bosselmann. Údaje z analýzy trhu ukázaly, že společnosti v tomto odvětví zůstaly silné i v těžkých časech.



SSL Express 08-11-2024 Za kolik se dá koupit ojetý Panamax

Společnost Evergreen získala ohromující částku 30 milionů dolarů z prodeje lodi *Ever United*, postavené v roce 1996 a s kapacitou 5 364 teu, která má být dodána bez nájemného ještě tento měsíc. "Pozoruhodný prodej a historicky vysoká úroveň ukazují, že přetrvávající nedostatek tonáže na charterovém trhu ve větších (i menších segmentech) je hnací silou prudkého nárůstu cen za použité lodě," uvedla makléřská společnost Braemar v dnešní aktualizaci kontejnerových trhů. Kupec lodi postavené společností Mitsubishi Heavy zatím nebyl odtajněn, ale její prodej pomáhá vysvětlit, proč se recyklátoři lodí potýkají s tím, že ceny za použitou historickou tonáž jsou tak vysoké ve všech oblastech. Podle nejnovějších údajů společnosti Clarksons Research bylo k dnešnímu dni prodáno do šrotu 235 lodí o celkové hrubé prostornosti 7,4 mil. dwt, což je o 20 % méně, než je běžné množství v letech 2022-23 v dwt. Demolice lodí pro přepravu volně loženého nákladu se oproti loňskému roku snížila o 37 % a u kontejnerových lodí dokonce o 47 %.



SSL Express 08-11-2024 Harrisová nebo Trump? Dopady na jednotlivé segmenty lodní dopravy

Splash identifikoval potenciální dopady na hlavní segmenty lodní dopravy.

"Souvislost mezi volbami a tím, jak mohou poškodit nebo pomoci globální ekonomice, v závislosti na tom, kdo je vítězem, jsou důležité a mají dopad na lodní dopravu, proto je vhodné sledovat mnoho voleb, které se konají ve světě v průběhu roku 2024, z nichž nejdůležitější jsou prezidentské volby v USA," uvádí se v přehledu trhů, který je součástí dnešních výsledků za 3. čtvrtletí od společnosti Precious Shipping, kótované na thajském trhu se suchým nákladem.

"Mnoho populistických vůdců prosazuje deglobalizaci, near-shoring, friend-shoring a další politiky narušující trh. Pokud budou takoví vůdci zvoleni, mohli by svou deglobalizační politikou výrazně negativně ovlivnit poptávku po lodní dopravě a zároveň zvýšit inflaci."

Graham Porter, předseda společnosti Tiger Group Investments a jeden ze spoluzakladatelů společnosti Seaspan, řekl delegátům, kteří se minulý měsíc zúčastnili námořního fóra generálních ředitelů konaného v Monaco Yacht Club: "Svět se rozpadá. Myslím, že to je příčinou všeho toho chaosu. Jsme v úplně jiném trendu. Už to není spolupráce, ale nezávislý tah. Vytáhněte si zdroje a držte je sami." Při diskusi o dnešním "roztříštěném" světě Porter řekl: "Myslím, že budeme mít stále více a více regulací, stále více a více cel, stále více a více protiobchodních postojů a pravděpodobně stále více a více národních flotil převážejících vlastní náklad, chráněných vlastním námořnictvem."

Liniová doprava je obvykle považována za nejvíce vystavenou geopolitickému narušení ze všech hlavních trhů lodní dopravy, protože je z velké části závislá na spotřebitelských výdajích. Oba kandidáti na prezidenta USA - Donald Trump a Kamala Harrisová - podporují dovozní cla a rozpočtové deficity. Zejména Trump dal jasně najevo, že hodlá cla drasticky zvýšit. Pro kontejnerovou dopravu by to znamenalo krátkodobé zvýšení poptávky do USA, protože někteří dovozci by se snažili dostat zboží do země před případnými novými cly. Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu by to pravděpodobně změnilo některé obchodní vzorce, protože dovozci by našli způsoby, jak upravit své dodavatelské postupy, aby minimalizovali jakýkoli dopad cel -

napsali analytici společnosti Sea-Intelligence a tvrdili, že to nemusí být nutně špatná zpráva pro lodní linky. "Pouze to znamená, že je možná potřeba upravit lodní sítě, aby se přizpůsobily různým obchodním tokům," navrhla Sea-Intelligence. "Náklad se bude pohybovat různými způsoby, ale nakonec skončí v rukou konečného spotřebitele," řekl Jeremy Nixon, generální ředitel japonského lodiového gigantu Ocean Network Express (ONE), který vystoupil na zářijové akci Marine Money v Singapuru. Nixon uvedl, že to sice může znamenat méně obchodů na obchodní trase Čína-USA, ale jiné trasy, jako například Čína-Mexiko, přebírají aktivitu. "Věci se mění," řekl Nixon. "Jsme služebníky globálního obchodu, musíme tyto trendy velmi rychle zachytit a velmi rychle se jim přizpůsobit."

Když se vrátíme k trhům s plynem, makléřská společnost SSY ve své nedávné zprávě poznamenala: "Ať už později v tomto roce vyhraje kdokoli, bude to mít zásadní dopad na LNG, ať už to bude zákaz budoucích exportních projektů nebo zavedení obchodních cel, což vše je velmi důležité. Vzhledem k tomu, že Kamala Harrisová změnila svou rétoriku ohledně frackingu v USA, tak to jen ukazuje, že důležité je získat hlasy, ne nutně zůstat věrný svému přesvědčení nebo manifestu." Čína je významným dovozcem amerického LPG a LNG a jakékoli ohrožení těchto toků by pravděpodobně rozvrátilo" trhy s LPG a LNG tankery, uvádí nedávná zpráva makléřské společnosti BRS.



SSL Express 07-11-2024 Německá vládní krize – co předcházelo

Kontroverzní semaforová koalice minulý týden čelila důležitým rozhodnutím. Ve středu se uskutečnila již nějakou dobu plánovaná jednání koaličního výboru, na kterém se kromě výsledku amerických voleb projednával i slabý růst, investice a daňová témata. Spolkový ministr financí Christian Lindner (FDP), kancléř Olaf Scholz (SPD) a spolkový ministr hospodářství Robert Habeck (Zelení) chtěli podle informací agentury dpa ještě předtím hovořit o možných východiscích z koaliční krize. To nedávno umocnil Habeckův návrh na státní investiční a infrastrukturní fond a Linderův dokument s nápady na obrát v hospodářské politice. Lindner v pořadu ZDF „Berlin Direkt“ řekl: „Tato současná situace s různými koncepcemi, prohlášení od pana kancléře, papíry od pana Habecka, návrhy z mé strany - mohu občanům slíbit, že se s touto situací vypořádáme co nejrychleji možné době. Vzhledem k aktuálním výzvám a také s ohledem na období po amerických volbách potřebuje Německo „vládu, která má jasný kurz“.

Unie zasypala vůdce FDP Lindnera chválou za jeho nejnovější návrhy hospodářské a sociální politiky. Politici z CDU a CSU to okamžitě spojili s obnovenými výzvami k předčasným volbám. Z řad svých koaličních partnerů je však spolkový ministr financí především varován, aby se soustředil na svou práci. Vrcholní představitelé SPD a Zelených dali jasně najevo, že se chtějí držet vládní aliance. Kandidát na předsedu Strany zelených Felix Banaszak v pořadu ARD „Zprávy z Berlína“ řekl, že nemůže nikomu radit, „aby si neustále hrál s koncem koalice, zvláště veřejně. Jak jsem řekl, USA budou hlasovat za dva dny a otázka zní: Zvládneme to docela dobře, nebo budeme mít znovu Donalda Trumpa? Lídr SPD Lars Klingbeil v pořadu řekl: „Máme mezinárodní situaci, která je na mnoha místech skutečně náročná. Nevíme, co se stane v úterních volbách v USA.“ To je důvod, proč hašteření v čele federální vlády a provokace koaličního partnera nedávaly smysl a žádnou legraci.

Spolkový ministr dopravy Wissing se v pátek v článku pro „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ vyslovil pro setrvání své strany v koalici. Krátce nato se stal známým Lindnerův seznam opatření. Vůdce FDP v něm vyzývá k „ekonomickému obrátu“ s „částečně zásadní revizí klíčových politických rozhodnutí“. Konkrétně se mluví o okamžitém moratoriu na zastavení všech nových regulací. Dále se uvádí, že jako okamžité opatření by měl být pro všechny zrušen solidární příspěvek a že národní klimatické cíle musí být nahrazeny evropskými. List obsahuje návrhy, z

nichž některé byly doslovně převzaty z návrhů, které parlamentní skupina Unie předložila Bundestagu v posledních dvou letech, píše předseda CDU a kandidát na kancléře Unie Friedrich Merz ve svém e-mailovém zpravodaji „MerzMail“. „O podrobnostech lze diskutovat, ale návrhy jsou správným směrem. Celkově jsou zaměřeny na posílení konkurenceschopnosti naší ekonomiky, a jsou tedy zásadně a přiměřeně hospodářskou politikou orientovanou na nabídku.“ Ve své podzimní projekci federální vláda počítá s letošním poklesem ekonomického výkonu o 0,2 procenta. Hlavní ekonomické výzkumné ústavy očekávají pokles o 0,1 procenta. Poslední odhad daní předpovídal pro federální vládu mini-plus 0,7 miliardy eur. Podle Lindnera jsou tyto peníze již v rozpočtu započítány. Rozpočet na nadcházející rok se obvykle dokončuje na tzv. přizpůsobovací schůzi rozpočtového výboru Spolkového sněmu. Toto setkání je naplánováno na 14. listopadu. Pokud se tříbarevná koalice semaforů skutečně rozpadne, bude obnovena účast FDP ve vládě za současného stavu sporná. Podle nedávných průzkumů se FDP v současnosti obává svého návratu do Bundestagu. Ale i kdyby se jí to znovu podařilo, černo-žlutá koalice, jako byla ta, která naposledy existovala v letech 2009 až 2013 za tehdejší kancléřky Angely Merkelové (CDU), by nyní neměla většinu. Unie se aktuálně v průzkumech pohybuje kolem 32 procent.



SSL Express 09-11-2024 Antverpy-Bruggy zvyšují přístavní poplatky

Na základě indexu spotřebitelských cen ve výši +2,86 procenta stoupnou v roce 2025 poplatky v přístavu Antverpy-Bruges o stejnou částku. Úpravy se dotknou služeb využívaných námořními plavidly a plavidly vnitrozemské plavby, ale také skladování na nabřežích a v budovách chráněných před počasím. Za použití jeřábů se poplatek zvyšuje o 2,57 procenta v Antverpách a o 3,11 procenta v Zeebrugge. Poplatek za odpad stojí 200 eur (dříve 180 eur) za loď do 3 000 GRT a 270 eur (dříve 250 eur) za jednotky větší než 3 000 GRT. Maximální poplatek bude nově činit 1 250 eur namísto 1 200 eur.



SSL Express 08-11-2024 Lodní doprava reaguje na Trumpovo vítězství ve volbách

Čínský jüan včera oslabil a akciové trhy na pevnině a v Hongkongu klesly v důsledku zprávy, že se Donald Trump stane 47. prezidentem Spojených států, což pravděpodobně odstartuje další období obchodních válek mezi dvěma největšími ekonomikami světa. Vzhledem k tomu, že rozsah vítězství vypadá historicky, bude se muset lodní průmysl v příštích letech připravit na mimořádné změny, a to nejen v obchodních tocích a geopolitice, ale také v tempu globálních ekologických regulací.

"Tento den si budeme navždy pamatovat jako den, kdy Američané znovu získali kontrolu nad svou zemí," řekl Trump na středním vítězném shromáždění na Floridě.

"Velkým problémem pro námořní dopravu je ekonomické přeskupení mezi tichomořskou a atlantickou ekonomikou, které probíhá již 15 let. Trumpova celní zeď by v tom mohla být určitou etapou, ale podobně jako zdi, které mají zabránit vstupu migrantů, je těžké za čtyři roky něčeho dosáhnout," komentoval to Martin Stopford, nejznámější světový námořní ekonom. Khalid Hashim, generální ředitel společnosti Precious Shipping, kótované na thajské burze, předpověděl, že Trumpovo vítězství povede k rychlému ukončení války na Ukrajině, zrušení sankcí proti Rusku a zvýšení cel proti Číně. Ceny ropy klesnou, může jít o prudký pokles, záleží na tom, jak rychle budou sankce proti Rusku zrušeny. Avšak za osm let od doby, kdy USA začaly s celní hrou na začátku Trumpova prvního funkčního období, se skutečný dovoz kontejnerové dopravy do USA dramaticky zvýšil. Čísla, která za posledních osm let deklarovaly Los Angeles a Long Beach, dva největší kontejnerové terminály v USA, takže se cel není čeho bát.

Roar Adland, globální vedoucí výzkumu makléřské společnosti SSY, přesto tvrdí, že cla by mohla být pro lodní dopravu špatnou zprávou. "Očekáváme, že Trump udělá, co říká, a zavede vyšší obchodní cla, zejména na Čínu," řekl Adland (pro Splash) a dodal: "V rozsahu, v jakém by ostatní země přijaly odvetná opatření, by utrpěl mezinárodní námořní obchod, což je pro lodní dopravu špatné."

Rychlejší řešení ukrajinského konfliktu by na druhou stranu mohlo podpořit obchod s cementem a ocelí pro obnovu země, uvedl Adland. Punit Oza, známý komentátor v oblasti námořní dopravy a geopolitiky, uvedl, že podle jeho názoru je Trumpův návrat do Bílého domu špatnou zprávou pro Evropu, ale potenciálně pozitivní pro Asii a dokonce i Čínu. "S jasnou Trumpovou politikou větší produkce fosilních paliv v USA, zapojením - v dobrém či špatném smyslu - všech obchodních partnerů do nového projednávání obchodních dohod budou obchodní toky dynamické a volatilní. Vývoz uhlí a ropy z USA do Asie se určitě zvýší," uvedl Oza, který vede singapurskou poradenskou společnost Maritime NXT "Lodní dopravu opět čeká volatilní období, ale nemusí to být jen špatné zprávy," řekl Oza. "Pokud se Asie a USA dohodnou, může to znamenat delší tunokilometry a obousměrnou dopravu, což je docela optimistické." "Vzhledem k tomu, že lodní doprava je globální odvětví, které se živí mezinárodním obchodem, je zvolení prezidenta krokem opačným směrem. Toto riziko musí každý řešit," varoval Peter Sand, hlavní analytik společnosti Xeneta, platformy pro kontejnerovou přepravu.

Podle údajů společnosti Clarksons Platou Securities se první Trumpova obchodní válka s Čínou nejvíce dotkla suchého volně loženého zboží, zejména obilí a ocelářských výrobků, dále pak zkapalněného zemního plynu a LPG. Podle údajů téže společnosti poklesl celkový růst lodní dopravy v tunokilometrech v roce 2018 o 0,5 %, v roce 2019 pak opět o 0,5 %. Jednou z oblastí, která by mohla čelit protivětru v důsledku historického Trumpova vítězství, je cesta lodní dopravy k dekarbonizaci. "Pokud skutečně získáme druhé Trumpovo volební období, práce, které v současné době probíhají v Mezinárodní námořní organizaci (IMO) s cílem získat nové předpisy a stanovit cíle v celosvětovém měřítku, se mohou dostat do slepé uličky," varovali v neděli analytici ze společnosti Sea-Intelligence. "To by zase urychlilo trend, kdy by se regulace týkající se dekarbonizace lodní dopravy musela vytvářet na místní úrovni, a ne globálně." Anais Riosová, referentka pro námořní politiku ve společnosti Seas At Risk, argumentovala: "Proces IMO nezávisí na tom, kdo sedí v Bílém domě. Afrika, Latinská Amerika, Asie spolu s Evropou a Severní Amerikou se mohou - a vlastně musí - příští rok dohodnout na ambiciózním uhlíkovém poplatku a přísném palivovém standardu, aby splnily svůj historický slib: dekarbonizovat lodní dopravu spravedlivým způsobem do roku 2050. S jasnou většinou vlád, které se již připojily k IMO i mimo ni, je směr nastaven."

Analytici makléřské společnosti Hartland Shipping shrnuli vyhlídky lodní dopravy pro druhé období Trumpovy vlády od ledna příštího roku: "Nejjistějším závěrem, který můžeme učinit, je, že volatilita a nejistota na dnešních lodních trzích se za Trumpa 2.0 jen zvýší."

