

SSL EXPRES

09.12.-13.12.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

♂ SSL Express 09-12-2024 Boj s hybridními hrozbami

Cílem „zákona o solidaritě v oblasti kybernetické bezpečnosti“ je učinit Evropu odolnější vůči kybernetickým hrozbám a zároveň posílit mechanismy spolupráce, uvádí sdělení Rady. Má být vytvořen varovný systém kybernetické bezpečnosti, tedy infrastruktura skládající se z národních a přeshraničních kybernetických uzlů v celé EU. Jedná se o instituce, které jsou odpovědné za výměnu informací a dokážou odhalit kybernetické hrozby a reagovat na ně.

Druhý zákon se týká novely zákona o kybernetické bezpečnosti (CSA). To by mělo mimo jiné umožnit evropské certifikační systémy pro „řízené bezpečnostní služby“. Tyto služby jsou nezbytné mimo jiné pro prevenci, odhalování a reakci na kybernetické bezpečnostní incidenty.

Řízení o porušení povinnosti proti Německu a dvěma desítkám dalších států EU z minulého týdne ukazuje, jak je pro Evropskou komisi důležité chránit před kybernetickými útoky a kritickou infrastrukturu. Evropská komise zahájila řízení o nesplnění povinnosti proti Německu a téměř dvěma desítkám dalších evropských členských států kvůli opožděné implementaci směrnice o sítích a informacích (NIS-2) a tzv. směrnice CER. „Dotčené členské státy mají nyní dva měsíce na to, aby odpověděly na formální upozornění,“ uvedla Komise v prohlášení.

Směrnice NIS 2 se vztahuje na zařízení v 18 odvětvích, včetně odpadních vod a odpadového hospodářství, vesmíru, energetiky, dopravy, výroby kritických produktů a poštovních a kurýrních služeb. Zákon obsahuje povinná bezpečnostní opatření a rozsáhlejší požadavky na hlášení pro firmy, pokud zaznamenaly kybernetický útok. NIS-2 nahrazuje směrnici NIS z roku 2016 a má zlepšit společnou úroveň kybernetické bezpečnosti v EU.

P.S. Jestli jde jen o "německo a dvě desítky dalších států EU", tak je to prakticky celá Unie, což opět může znamenat, že zákon je paskvil

SSL express 09-12-2024 System Alliance Europe a Timocom budou spolupracovat

Evropské sdružení pro všeobecný náklad System Alliance Europe a burza nákladů Timocom se dohodly na strategickém partnerství. Celoevropské dopravní družstvo s 55 členy zřídí na platformě uzavřenou uživatelskou skupinu pro výhradní výměnu nabídek nákladních a ložných prostor v rámci své sítě. Očekává, že to povede k vyššímu využití jejích výjezdů při zachování cenové suverenity, transparentnosti systému a kvality, uvádí společné prohlášení společnosti. Exkluzivní uživatelská skupina posiluje konkurenceschopnost propojených partnerů i myšlenku sítě na burze nákladů. Na otevřeném tržišti Timocom lze také zveřejňovat náklady, pro které neexistují žádné interní zainteresované strany. Skutečnost, že platformu lze integrovat do stávajících systémových prostředí, otevírá možnosti dalších řešení digitalizace.

SSL Express 09-12-2024 Náklady polským dopravcům prudce rostou

Minimální mzdy, sociální příspěvky a mýtné dostávají průmysl pod tlak. Sdružení ZMPD vidí konkurenceschopnost ohroženou a z bankrotů viní vládu. To byla jen okrajová poznámka v poslední čtvrtletní rozvaze kótovaného maďarského poskytovatele logistických služeb Waberer's:

Polská dceřiná společnost Link redukuje svůj vlastní vozový park, který v současnosti tvoří 200 vozidel, „kvůli nepříznivým změnám v místních daňových předpisech“. Segment mezinárodní silniční nákladní dopravy jako největší obchodní oblast skupiny zaznamenal mezi červencem a zářím provozní ztrátu 1,9 milionu eur, ačkoli výrazně větší maďarská pobočka zlepšila čistou cenovou hladinu a ziskovost.

Dopravce v reakci na to rozšířil svůj podíl na spediční činnosti a najal další subdodavatele, aby zmírnil dopady změněných rámcových podmínek. Vozový park zbývajících v Polsku bude rovněž využíván se silným regionálním zaměřením. Detailní pozadí této provozní úpravy však firma (na dotaz DVZ) nechtěla komentovat.

Finanční zátěž pro dopravní průmysl v Polsku v posledních měsících výrazně vzrostla. "Odvody do Sociální pojišťovny (ZUS) se zvýšily, což spolu se zvýšením mýtného, cen pohonných hmot, leasingových sazeb, povinného ručení a částek komplexního pojištění vedlo k tomu, že finanční zátěž začíná převyšovat příjmy", řekla Anna Brzezińska, mluvčí průmyslového sdružení ZMPD, místnímu deníku „Gazeta Wyborcza“. Na dotazy ohledně podrobností o dodatečné finanční zátěži však nechtěla odpovídat.

O zhruba 13 procent se od 1. ledna zvýšilo sociální pojištění lidem, kteří podnikají a neplatí pro ně žádná zvýhodněná regulace. Podle vládních odhadů je průměrný hrubý měsíční příjem v letošním roce 7 824 polských zlotých (ekvivalent 1 zlotý je asi 23 eurocentů). Minimální mzda byla zvýšena ve dvou etapách 1. ledna a 1. července celkem o 23,2 procenta oproti předchozímu roku na ekvivalent 989 eur. 1. ledna 2025 dojde k dalšímu zvýšení o 8,5 procenta na 1 073 eur nebo 7,15 eur za hodinu.

Od 1. listopadu se také rozšířila síť zpoplatněných tras v Polsku o 47,1 procenta, takže mýtné se nyní vztahuje na zhruba 5 000 kilometrů silnic. Navíc se daň z motorových vozidel u nákladních vozidel zvýšila mezi 35 a 135 eur v závislosti na hmotnosti; návěsové tahače zdražily o 82 až 135 eur. Za přívěsy a návěsy musí firmy obcím, které poplatky účtují, zaplatit o 70 až 104 eur více. Více než 100 dopravních společností již podalo návrh na konkurz, jak uvádí Ústřední statistický úřad SNS; 1 400 společností je v procesu restrukturalizace. „Téměř 31 000 společností již není schopno plnit své závazky včas,“ říká Adam Łacki, předseda polského registru dlužníků KRD. Nespolehliví zákazníci mají neuhrazené dluhy od poskytovatelů logistických služeb ve výši více než 115 milionů eur; to odpovídá téměř třetině celkového dluhu dopravního průmyslu ve výši 320 milionů eur. Zelená transformace, program „Fit for 55“, Green Deal a související směrnice EU také zatěžují společnosti.



♀ SSL Express 09-12-2024 DB Cargo chce zrušit výrazně více pracovních míst

Nemocná divize nákladní dopravy Deutsche Bahn bude muset zrušit podstatně více pracovních míst, než se dosud předpokládalo. "Současné ekonomické prognózy znamenají, že do roku 2029 očekáváme ztrátu 5000 pracovních míst," řekla německé tiskové agentuře šéfka DB Cargo Sigrid Nikutta. Se závodními radami bylo zatím dohodnuto pouze snížení 2300 pracovních míst. Velká část dalších pracovních míst odpadne v administrativě, ale dotkne se i provozní oblasti. V současnosti skupina podle vlastních informací zaměstnává 31 tisíc lidí.

Nikutta toho chce dosáhnout především přirozenou fluktuací. „Přibližně 1 000 zaměstnanců opustí společnost již v roce 2024, v podstatě proto, že vrstva zaměstnanců z generace baby boomu nyní odchází do důchodu,“ vysvětlila. Nové pracovní nabídky v rámci železniční skupiny už dostalo kolem 650 kolegů. Další 700 zaměstnanců by společnost opustilo v rámci programu dobrovolného odchodu. Z hlediska nákladu to snižuje zbývajících potřebu snížit pracovní místa v příštích pěti letech na přibližně 2 650 pracovních míst.

Ostrá kritika přichází od Svazu železnic a dopravy (EVG). „Pro DB Cargo je bohužel typické, že se nemůžete spolehnout na sliby vedení. Špatné zprávy vždy přicházejí po kouskách,“ komentovala situaci členka představenstva EVG Cosima Ingenschay, která je zároveň místopředsedkyní dozorčí rady DB Cargo. "Posílat pryč každého, kdo není na stromě ve tři, není správný způsob," řekl Ingenschay. Ztrácíte také mnoho zaměstnanců, kteří jsou naléhavě potřební, aby v určitém okamžiku mohli znovu růst. Existuje velké riziko, že se v příštích letech bude stále více dopravy přesouvat na silnice. Toto je fatální signál pro přechod na dopravu."

Společnost již léta vykazuje velké ztráty. Podle rozhodnutí komise EU tyto již nebude moci mateřská společnost v budoucnu kompenzovat. DB Cargo má nyní čas do roku 2026, aby se dostalo ze ztrátové zóny. Společnost, železniční odbor EVG a podnikové rady proto už měsíce bojují o dalekosáhlý program úspor. V říjnu se všechny strany dohodly na zrušení prvních 2 300 pracovních míst. Nikutta však vždy zdůrazňoval, že mohou být ovlivněny i jiné pozice.

SSL Express 10-12-2024 Žaloba podaná proti rozšíření letiště Lipsko/Halle

Německá federace pro životní prostředí a ochranu přírody (BUND) podala žalobu proti plánovanému rozšíření nákladního letiště Lipsko/Halle. Jak oznámily regionální svazy Saska a Saska-Anhaltska, cílem žaloby je nechat rozhodnutí odpovědných orgánů přezkoumat u soudu. To by umožnilo od roku 2032 zdvojnásobit odbavovací kapacitu již nyní druhého největšího nákladního letiště v Německu. Bylo řečeno, že rozšíření bylo schváleno i přes četné námitky občanů, spolků a veřejných orgánů. „Občanská společnost má v konečném důsledku pouze právní postih proti takovému rozhodnutí,“ řekl Felix Ekardt, předseda saského regionálního sdružení BUND.

Podle něj se musí vyjasnit, zda je expanze s ohledem na klimatickou krizi, zdravotní rizika a enormní veřejné náklady vůbec legální. „Zdvojnásobení kapacity nákladního letiště v době klimatické krize není jen krokem špatným směrem, ale také fatálním ignorováním životy budoucích generací,“ řekl Ekardt.

Saská státní správa schválila rozšíření letiště v září. Cílem projektu je rozšíření odbavovací plochy o 39 hektarů v rámci letištní plochy. To má výrazně zvýšit manipulační kapacity pro nákladní dopravu. Provozovatel, společnost Mitteldeutsche Flughafen AG, chce investovat 500 milionů eur. Spediční společnost DHL Express také plánuje rozšíření svého logistického uzlu na letišti.

SSL Express 10-12-2024 Maersk chce expandovat v Hamburku

Dánská lodní a logistická skupina Maersk chce rozšířit své sídlo v Hamburku a vytvořit nová pracovní místa. "Hudba hraje v Hamburku, pokud jde o logistiku budoucnosti a námořní otázky, zejména pro severní Evropu," řekl regionální šéf Ole Trumpfheller pro "Welt am Sonntag". Ve společnosti Maersk je zodpovědný za Německo, Rakousko, Švýcarsko, země Beneluxu a Polsko. „V současné době zde v Johann Kontor pracuje pro Maersk asi 1200 zaměstnanců, včetně mnoha zaměstnanců ze společností, které Maersk v průběhu let převzal, jako je Hamburg Süd nebo Senator International. Očekává se, že toto číslo výrazně vzroste. Také celkově v regionu severoevropského kontinentu, za který zodpovídám a kde máme v současnosti kolem 3 500 zaměstnanců.“

Hamburk slouží jako takzvaná centrála pro region severoevropského kontinentu. Podle Trumpfhellera je to celkově třetí největší obchodní region Maersku. Při pohledu na Hamburk byste se neměli dívat jen na nápisy na okrajích nábřeží. „Hamburk je již dnes logistickým místem celosvětového postavení mimo vnitřní přístav, například díky vynikajícímu železničnímu spojení s

terminály, ale také díky četným logistickým společnostem v okolí. Pokud jde o silniční spojení, stále existuje mnoho úzkých míst, to by se mělo zlepšit. A samozřejmě musí být v určitém okamžiku k dispozici nástupnická konstrukce mostu Köhlbrand".

Trumpfeller je klidný ohledně skutečnosti, že jeho konkurent MSC nedávno získal 49,9 procenta podílu v městské hamburské přístavní logistické společnosti HHLA. „Pro Maersk je to zcela normální vývoj. MSC se bude na terminálech v Hamburku chovat stejně konkurenčně neutrálně jako kdekoli jinde na světě a samozřejmě jako APMT, naše dceřiná společnost, na svých terminálech ukazuje, jak důležité je umístění v Hamburku".

SSL Express 10-12-2024 Obchodní lodní doprava po svržení Asada se Sýrii zatím vyhne

Sýrie se po svržení Asadovy rodiny od moci stala pro mezinárodní obchodní lodní dopravu zakázanou zónou. V důsledku povstání, po kterém Bašár Asad o víkendu odletěl do Ruska a ukončil tak více než padesátiletou vládu své rodiny, se lodě této blízkovýchodní zemi vyhýbají. VesselFinder, webová stránka pro sledování plavidel AIS, v současné době neukazuje žádné obchodní lodě kotvící v syrských přístavech, zatímco mluvčí MarineTraffic, další služby pro sledování plavidel, dnes sdělil serveru Splash: "Analytici serveru TankerTrackers.com zaznamenali, že iránský suezmax Lotus včera v Suezském zálivu provedl obrat. Loď měla do Sýrie dodat 750 000 barelů iránské ropy, ale nyní se vrací zpět do Íránu a TankerTrackers.com varuje, že Sýrii nyní hrozí nedostatek paliva. Údaje společnosti Oceanbolt ukazují, že největším zdrojem námořního nákladu do Sýrie bylo v dosavadním roce Rusko, následované Íránem, Tureckem a Egyptem. Latákíja, Banias a Tartús jsou tři největší syrské přístavy, z nichž poslední o víkendu rychle opustilo ruské námořnictvo, které jej po desetiletí využívalo jako jediné místo pro opravy a doplňování zásob ve Středozemním moři.

SSL Express 10-12-2024 Jak Hútíové vystřelili výdělků liniových rejdau na mimořádně vysokou úroveň

Žádné odvětví námořní dopravy nevydělaloby letos na probíhající krizi v Rudém moři tolik jako kontejnerový průmysl. Hútíové v Jemenu se postarali o nejziskovější rok v historii liniové dopravy, pokud nepočítáme éru covidu na začátku tohoto desetiletí. Analytici společnosti Sea-Intelligence ukázali svým předplatitelům, jak by se odvětví letos dařilo s nestabilitou na Blízkém východě a bez ní.

Dopad krize v Rudém moři má i nadále velmi výrazný vliv na celosvětovou kontejnerovou dopravu. Z pohledu poptávky po kontejnerové přepravě vzrostly celosvětové teu-míle meziročně o 25 %, uvádí Sea-Intelligence ve své nejnovější týdenní zprávě, a o ještě "ohromujících" 32 %, pokud se zaměříme pouze na headhaul obchody mezi světovými regiony. "Z hlediska nabídky je 10% nárůst globální flotily kontejnerových lodí v roce 2024 nedostatečný na to, aby se vyrovnal s dopadem poptávky po TEU*Miles v důsledku krize v Rudém moři, a to kvůli delším plavebním vzdálenostem," poznamenala společnost Sea-Intelligence. V důsledku toho je nevyužitá flotila fakticky nulová, na stejné úrovni, jakou jsme viděli na vrcholu pandemie, zatímco vyřazování plavidel bylo po celý rok zanedbatelné. "To vše nám říká, že fakticky všechna plavidla, která mohou být použita k přepravě kontejnerů, jsou skutečně využívána. V systému není žádná rezerva," zdůraznila společnost Sea-Intelligence a varovala, že odesílatelé si musí být vědomi jakéhokoli vývoje, který by mohl vyčerpat kapacitu.

V prvních týdnech roku 2025 se objeví spousta potenciálních zádrhelů v dodavatelském řetězci, které by mohly kapacitu ještě více natáhnout. Patří mezi ně možná stávka na východním pobřeží

USA a pobřeží Mexického zálivu od 15. ledna, inaugurace Donalda Trumpa prezidentem USA o pět dní později, předčasný čínský nový rok začínající 29. ledna a zahájení spolupráce Gemini a Premier Alliance 1. února. Údaje společnosti Gersemi Asset Management ukazují, že kontejnerové lodě zaznamenaly největší změnu obchodních modelů díky pokračující kampani Hnutí proti obchodní lodní dopravě v Rudém moři a Adenském zálivu.

Společnost Alphaliner minulý měsíc uvedla, že probíhající krize v Rudém moři měla proporcionalně větší dopad na zaměstnanost kontejnerových lodí než covid, což pomohlo zvýšit zisky v tomto roce na pozoruhodná maxima. Podle odhadů americké společnosti Blue Alpha Capital dosáhla liniová lodní doprava ve třetím čtvrtletí kombinovaného zisku 26,8 miliardy USD, což je více než dvojnásobek toho, co kontejnerová lodní doprava vydělala v jakémkoli předchozím celém roce mimo éru covid.

SSL Express 10-12-2024 Zahájení činnosti Premier Alliance se odkládá, protože USA požadují více podrobností

Premier Alliance, nové seskupení asijských liniových společností, plánovalo zahájit prodej rezervací ještě tento týden, což bude muset být po zásahu ze strany USA pravděpodobně odloženo. Premier Alliance se skládá z členů brzy zaniklé THE Alliance, kromě společnosti Hapag-Lloyd, která ji opouští a spojuje síly s Maerskem v rámci tzv. Gemini Cooperation. Premier Alliance, kterou tvoří společnosti Yang Ming, Ocean Network Express (ONE) a HMM, měla spustit prodej ve čtvrtek před svým oficiálním zahájením provozu 1. února. Federální námořní komise (FMC) ve Washingtonu však jejich plány pozastavila. FMC požádala členy aliance o další podrobnosti. Komise zjistila, že dohoda Premier Alliance v předložené podobě není dostatečně podrobná, aby bylo možné provést úplnou analýzu možných dopadů na hospodářskou soutěž a posoudit, zda dohoda plně vyhovuje všem zákonným požadavkům. Požadavek na další podrobnosti pravděpodobně odloží zahájení prodeje Premier Alliance na konec prosince, pokud ovšem FMC schválí do té doby strukturu skupiny.

SSL Express 10-12-2024 Světový obchod letos dosáhne rekordních 33 bilionů dolarů

Podle nejnovějších údajů UNCTAD, obchodního orgánu OSN, dosáhne světový obchod v roce 2024 rekordní hodnoty 33 bilionů dolarů. 3,3% roční růst je způsoben zejména 7% nárůstem obchodu se službami, který se na celkovém růstu podílí 500 miliardami dolarů. Obchod se zbožím letos rostl pomaleji o 2 % a zůstal tak pod svým vrcholem z roku 2022. Navzdory tomuto růstu UNCTAD varuje, že nad rokem 2025 se vznáší nejistota kvůli rizikům obchodních válek a přetrvávajícím geopolitickým výzvám.

"Výhled obchodu na rok 2025 je zamlžen potenciálními změnami politiky USA, včetně širších cel, které by mohly narušit globální hodnotové řetězce a ovlivnit klíčové obchodní partnery," uvádí UNCTAD ve své zprávě. Země, které jsou nejvíce vystaveny změnám obchodní politiky USA, jsou pravděpodobně ty, které mají s touto zemí velké obchodní přebytky a vyšší celní bariéry. Na základě údajů o obchodu se zbožím v roce 2023 UNCTAD navrhla, že mezi ně patří Čína (obchodní přebytek přibližně 280 miliard USD), Indie (45 miliard USD), Evropská unie (205 miliard USD) a Vietnam (105 miliard USD).

SSL Express 11-12-2024 POUČTE SE: Je doložka "Clean On Board" v konosamentu stále relevantní pro kontejnerovou přepravu?

Za starých časů lodní dopravy kapitán lodi podepisoval a vydával originální náložné listy jako "důkaz o přijetí" zboží na palubě lodi. Náložné listy vydané pro náklady naložené na lodě s běžným nákladem nebo lodě s hromadným nákladem měly klauzuli "**Clean On Board**".

I když je na konosamentu několik ustanovení, ustanovení o "Clean on Board" odkazuje na potvrzení subjektu vydávajícího náložný list, že náklad zahrnutý v konosamentu byl přijat na palubu lodi v "čistém" a dobrém stavu, což naznačuje, že nedošlo k žádnému poškození nákladu, jako je rozbití, nedostatky, nebo rez. Stav nákladu v případě hromadných zásilek se obvykle ověřuje podle stvrzenky důstojníka (pojmenované podle prvního důstojníka nebo hlavního důstojníka, který je klíčovou osobou odpovědnou za nákladní operace na palubě = Mate's Receipt). Stvrzenka prvního důstojníka je dokument obsahující všechny informace o nákladu, jako je jeho popis, počet svazků, hmotnost, rozměry a další relevantní podrobnosti. Tento lístek je předán lodi v okamžiku nakládky odesílatelem nebo jeho zástupcem. Pokud budou zjištěna jakákoli poškození nebo nesrovnalosti při nakládce fyzického nákladu na palubu, budou tato poškození zaznamenána na Mate's Receipt. Pouze v případě, že by byl náklad shledán v "clean" a dobrém stavu, bude náložný list označen jako "Clean on Board".

Akreditivy a doložky

Tato praxe pokračovala i po zahájení kontejnerizace v roce 1956 a u zásilek, kde se jednalo o financování obchodu, začali kupující a/nebo jejich banky vydávající akreditivy uvádět tuto klauzuli **Clean on board** na náložných listech. Jak víme, akreditiv nebo dokumentární akreditiv je příslib banky jménem kupujícího (žadatele/dovozce), že prodávajícímu (příjemci/vývozci) zaplatí určitou částku v dohodnuté měně za předpokladu, že prodávající předloží požadované dokumenty v předem stanoveném termínu. Existuje několik případů, kdy akreditiv vyžaduje, aby tato konkrétní doložka byla zahrnuta do konosamentu i nyní, například v níže uvedeném příkladu:

Aby byli vývozci v souladu s akreditivem, musí zajistit, aby se tato doložka promítla do konosamentu. Jediný způsob, jak k tomu může dojít, je, pokud dopravce také souhlasí se začleněním této klauzule. Ale v případě kontejnerové dopravy mnoho kontejnerových přepravních linek klasifikovalo "Clean on Board" jako NEPŘIJATELNOU KLAUZULI, a to právem, protože v kontejnerové přepravě nemohou dopravci fyzicky ověřit náklad, protože kontejner je přijat k přepravě uzavřený a zapečetěný. Dopravce proto nemůže potvrdit, že náklad je čistý, bez vad apod. Ačkoli jsou banky často kritizovány za to, že trvají na notaci "Clean On Board" kvůli požadavkům na akreditiv, mnoho žadatelů o akreditiv (obvykle dovozce) takové doložky zařazuje,

většinou spíše ze zvyku než ze skutečné nutnosti, zejména v souvislosti s kontejnerovými zásilkami.

Ačkoli **článek 27 UCP600** (Jednotné zvyky a praxe, které řídí fungování akreditivů) stanoví, že banka přijme pouze čistý přepravní doklad, jedná se o náložný list, který neobsahuje doložku výslovně deklarující vadný stav zboží nebo jeho obalu. UCP600 – Článek 27 výslovně uvádí, že slovo "clean" se nemusí objevit na přepravním dokladu jako náložný list, a to ani v případě, že akreditiv vyžaduje, aby byl přepravní doklad označen jako "clean on board". Vzhledem k tomu, že dopravce nezná stav nákladu v kontejnerové zásilce, nepřijímá odpovědnost za stav nákladu, a proto do konosamentu začlení ustanovení "Shippers Load, Stow and Count" (**SLAC**) "Said to Contain" (**STC**), **ABY SE OCHRÁNILI PŘED JAKÝMIKOLI NÁROKY, KTERÉ BY NA NĚ ODESÍLATEL MOHL POZDĚJI UPLATNIT**. Kromě tohoto ustanovení existují také některé další obchodní informace, jako je hodnota zboží, podmínky prodeje atd., které by akreditiv mohl vyžadovat k uvedení na nákladním listu. Jedná se o neustálý boj mezi odesílateli a dopravci, protože dopravci mohou odmítnout uvést obchodní informace na nákladním listu.

SSL Express 11-12-2024 Sít nabíjecích stanic pro elektrická nákladní vozidla v Evropě je stále nedostatečná

Daimler Truck a Scania testovaly dostupnost sítě pro e-trucky: Technicky je již dnes možné jezdit na týdenní trase po Evropě s elektrickými nákladními vozidly o celkové hmotnosti 40 tun. Nabíjecí stanice bylo možné najít, vozidla a baterie spolehlivě fungovaly v horku, větru nebo dešti a komfort pro řidiče byl vyšší než u nákladních vozidel se vznětovým motorem. Scania si to vyzkoušela na výletě ze švédského Södertälje do Istanbulu, Daimler nechal dva nákladní vozy E-Actros 600 jet z Würthu k Severnímu mysu, poté do Tarify ve Španělsku a zpět do Würthu. Komerční cesty s e-nákladními vozidly na těchto trasách však v současné době nejsou proveditelné, uvedli Kristine Stålhandske (Scania) a Jochen Gottstein (Daimler) v rámci řady akcí pořádaných evropským sdružením výrobců automobilů ACEA v Bruselu.

Nabíjecí stanice je často nutné pracně hledat. Většina z nich je určena pro osobní automobily. Nákladní automobily mají často potíže se k nim dostat, poté zablokují další nabíjecí stanice pro osobní automobily a ve více než 60 procentech případů musel být přívěs před nabíjením odpojen a muselo být pro něj nalezeno parkovací místo. "Takové manévry nejsou pro profesionální řidiče proveditelné," řekl Gottstein. To samé podle Stålhandskeho platí i pro nastavení platebních aplikací, kterých Scania pro své turné potřebovala 15. Některé paralyzovaly smartphone, v jiných aplikacích jsou blokovány neutracené peníze. Mezi další problémy patří kolísání nabíjecích kapacit na některých nabíjecích stanicích, například když stanici využívají jiná vozidla.

Závěr výrobců: Speciální veřejná nabíjecí síť pro nákladní vozidla, která je nezbytná pro rychlé uvedení elektrických nákladních vozidel na trh, v Evropě neexistuje a musí být zřízena rychlým tempem. Podle Karin Rådströmové, generální ředitelky společnosti Daimler Truck, je v současné době v Evropě přibližně 600 nabíjecích stanic pro nákladní vozidla. Aby bylo možné do roku 2030 postavit na silnice 400 000 elektrických nákladních vozidel, je kromě nabíjecích zařízení v depech zapotřebí přibližně 35 000 megawattových a 15 000 nabíjecích stanic s nižším výkonem (CCS). V Německu má být na konci prvního čtvrtletí roku 2025 otevřena první rychlonabíjecí stanice (MCS) s výkonem až 1 megawatt v rámci výzkumného projektu "High-performance charging in long-distance truck transportation" (HoLa). Oznámil to Patrick Plötz, vedoucí obchodní jednotky Energy Economics ve Fraunhoferově institutu ISI, během konference BMDV o klimaticky šetrných užitkových vozidlech 2024 v Berlíně. Projekt probíhá podél dálnice A2 od roku 2021. Výzkumník očekává, že do roku 2030 bude po celém Německu potřeba nejméně 1 000 veřejných rychlonabíjecích stanic, pokud bude do té doby přibližně 15 procent vozového parku nákladních

vozidel elektrických. Podle Plötze je nabíjení pomocí megawattových nabíječek důležité zejména pro dálkovou dopravu. Pro většinu vozových parků nákladních vozidel však stačí pomalejší nabíjení, zejména v depech a v malé míře i na veřejnosti.

SSL express 12-12-2024 Letiště Lutych letos zaznamenalo nový rekord v objemu přepravy nákladu, přicházejí další dopravci

Úspěch plodí úspěch: určitě v případě letiště Liege (LGG), které se v poměrně krátké době stalo předním nákladním letišťem v Evropě. Letiště právě uvedlo, že v roce 2024 dosáhlo nového rekordu, když se jeho pohyby v listopadu meziročně zvýšily o 12,6 %, zatímco tonáž vzrostla o 16 % na 112 106 tun.

Torsten Wefers, viceprezident pro prodej a marketing, dodal: "Nákladní komunita letiště Liege vykazovala po celý rok výjimečné výkony, které podpořily jedinečnou cestu růstu LGG, a výhled na rok 2025 je velmi povzbudivý." Počet leteckých společností létajících do Liege se letos zvýšil o 20 % a letiště pravidelně využívá 49 nákladních dopravců. Téměř 60 logistických společností sídlí v blízkosti letiště, v oblasti, která byla dříve pro speditéry jakýmsi "uzavřeným obchodem" a kde byl vstup na trh obtížný.

Liege uvádí, že k růstu přispěla spíše poptávka z Asie než vývoz. Podle kapacitní databáze Rotate vzrostla kapacita letadel v LGG v tunách pro lety z Evropy minulý měsíc o 14,8 % oproti roku 2023 a od začátku roku o 13,9 %. U letů do Liege však kapacita od počátku roku klesla o 1,4 %. Není pochyb o tom, že provozovatelé nákladních letů a zasilatelé rádi využívají Liege, což je ještě umocněno jeho zaměřením na příchozí elektronický obchod. Willum Van den Hoogen, generální ředitel přepravce květin Florius International, řekl v září (časopisu The Loadstar), že "čím více letů, tím lépe", aby byla zajištěna kapacita zpětné přepravy. "Letecká nákladní doprava je globální byznys a potřebujete jak příchozí, tak odchozí zásilky. Pokud chcete z Evropy do Jihoafrické republiky přepravit automobilové zboží, strojní zařízení a/nebo zboží pro elektronický obchod, přivezete květiny zpět jako zpáteční náklad. Protože dochází k růstu a stále více dopravců si vybírá Liege, existuje také pobídka, aby se tito dopravci zapojili."

P.S. Quo vadis, Praga

SSL Express 12-12-2024 Certifikáty CO₂ testované společností Dekra

Kolínská společnost Hylane nyní svým zákazníkům vydává certifikáty CO₂ s certifikátem Dekra pro pronajaté vodíkové vozíky. Toto jsou první ověřené certifikáty CO₂, které byly vydány pro vodíková nákladní vozidla v Německu. Tyto důkazy zahrnují celkové emise CO₂, které berou v úvahu provoz vozidel i výrobu a dodávky vodíku. Hylane je zodpovědný za výpočet emisí a sběr potřebných dat, zatímco Dekra data ověřuje a vytváří důkazy. Důkazy o CO₂ mohou uživatelé vozidel používat pro své zprávy o udržitelnosti a komunikaci se zákazníky a partnery.

Díky důkazům o emisích CO₂ se Hylane snaží zákazníkům poskytnout úplnou transparentnost o bilanci CO₂ používaných vodíkových nákladních vozidel. Zobrazené hodnoty lze použít pro zprávy o udržitelnosti. Zatímco vozidla během provozu nevypouštějí žádné emise CO₂ (od nádrže ke kolu), emise vznikají při výrobě a poskytování vodíku (od studny po nádrž). Emise vodíku se liší v závislosti na způsobu výroby. Zelený vodík způsobuje pouze devět procent emisí způsobených výrobou šedého vodíku. Výpočty specifické pro zákazníka pro vytvoření certifikátů CO₂ jsou kontrolovány asistenční službou Dekra a akceptovány auditory. V následujících týdnech bude Hylane postupně předávat certifikáty pro rok 2024 svým nájemcům. Aby bylo možné vytvořit důkazy o CO₂, Hylane shromažďuje a shromažďuje údaje o výrobě a distribuci vodíku a také o používání vozidel. Důkaz CO₂ rozděluje emise na emise z nádrže do nádrže a z nádrže na kolo. U

vozidel s chlazenými nástavbami se berou v úvahu i emise ze ztrát chladiva. Pro úplnou transparentnost obsahuje certifikát CO₂ také referenční scénář, který ukazuje emise od studny ke kolu srovnatelného vozidla se vznětovým motorem. To umožňuje stanovit emise CO₂ v porovnání s dieselovými nákladními vozy.

Katharina Fetzer, vedoucí IT ve společnosti Hylane: „Naše certifikáty CO₂ nabízejí našim zákazníkům úplnou transparentnost, pokud jde o bilanci CO₂ jejich vodíkových nákladních vozidel. Jasným rozdělením výsledných emisí na ztráty mezi studnou a nádrží, mezi nádrží a kolem a ztrátou chladiva se spoléháme na přesnou prezentaci, která neponechává žádný prostor pro obvinění z greenwashingu.“



SSL Express 12-12-2024 Přepravci si opět oddechli, protože hrozba stávek v indických přístavech se zmírnila

Indičtí vývozci a dovozci si oddechli, protože podle zdrojů z odvětví mizí obavy z celonárodní stávky odborových organizací přístavních dělníků ve velkých vládních přístavech. Odborové skupiny minulý měsíc pohrozily, že od 17. prosince zahájí časově neomezené přerušení práce ve snaze donutit vládu k plnění podmínek mzdové smlouvy, která byla před dvěma měsíci uzavřena na úrovni vedení přístavu.

Zdroje (listu The Loadstar) sdělily, že úředníci ministerstva lodní dopravy konečně dostali povinný "zelený koutek" ke schválení revidovaných smluvních podmínek k podpisu. "Formální nařízení se očekává rychle, většinou do zítřka (11.12.)," uvedl jeden ze zdrojů, který je do těchto informací zasvěcen. "Úředníci již byli instruováni."

Zdroje z odborů však uvedly, že plány na přípravu stávky budou pokračovat, dokud nebude realizováno urovnání, které bylo dohodnuto koncem září. S cílem získat podporu zaměstnanců bylo na období před termínem stávky naplánováno několik kol demonstrací, první protest se konal 5. prosince před všemi přístavními centrály. Další kampaň byla naplánována na 11.12. "Je také rozhodnuto mobilizovat důchodce a jejich rodinné příslušníky, aby s podporou sloužících zaměstnanců uspořádali masové demonstrace před správními úřady hlavních přístavů a požadovali realizaci dohody bipartitního vyjednávacího výboru o mzdách a výplatě různých důchodových dávek," uvedli vedoucí představitelé šestičlenné odborové federace.

Kontejnerové linky obsluhující indické obchody mezitím začaly varovat zákazníky před možným zpožděním nákladu a informovat je o nouzových opatřeních, která se zkoumají, aby byly dodavatelské řetězce co nejméně narušeny.



SSL Express 13-12-2024 Rakousko se vzdává veta proti přistoupení Bulharska a Rumunska k Schengenu

Rakousko upustilo od svého veta proti dokončení přistoupení Bulharska a Rumunska k schengenskému prostoru. Tím se otevírá cesta k plnému přistoupení obou zemí – již od 1. ledna 2025. To má obrovský dopad na kamionovou dopravu. „Bulharsko a Rumunsko jsou plně součástí Schengenu. Zrušení kontrol na pozemních hranicích je poslední překážkou. "Vítám pozitivní výsledky dnešních neformálních rozhovorů v Budapešti," řekla po dosažení dohody předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyen (CDU).

Mezinárodní unie silniční dopravy IRU již v minulosti opakovaně upozorňovala, že čekací doby na kamiony na státních hranicích škodí přepravě zboží. Mluví se o zpoždění až 3 dny. Rumunský svaz kamionových speditérů obecně hovoří o čekací době na hranici s Maďarskem 8 až 16 hodin. Na bulharských hranicích přibude dalších 20 až 30 hodin – ve špičce dokonce až 3 dny. Pro bulharské

speditéry to nevypadá o moc lépe: kamiony se doslova seřazují na hranicích mezi Řeckem a Rumunskem. Celá věc má v konečném důsledku negativní důsledky jak ekonomické, tak ekologické.

Členové EU a NATO Rumunsko a Bulharsko vstoupily do schengenského prostoru s 29 státy letecky a po moři v březnu 2024. Rakousko však tehdy jejich přistoupení odmítlo s poukazem na to, že nelegální imigrace je stále příliš vysoká a že obě země musí udělat více, aby tomu zabránily. Nyní se příliv migrantů zřejmě výrazně snížil. Ze 70 000 nelegálních překročení hranic v posledních letech na pouhé asi 4 000 v letošním roce – jak vysvětlil rakouský ministr vnitra Gerhard Karner (ÖVP) v průběhu upuštění od veta.

SSL Express 13-12-2024 Vnitrozemská lodní doprava: Po nehodě na zdymadle na Moselle je kritika stále hlasitější

Po nehodě na zdymadle je lodní doprava na Mosele na měsíce uzavřena. Zhruba 70 lodí v současné době nemůže opustit řeku. Na řešení se pracuje.

Po vážné havárii na zdymadle Müden na Mosele pokračují práce na tom, aby se lodě dostaly z řeky. Mezitím je obchodní kritika důsledků stále hlasitější. Mosel-Saar-Lahn Waterways and Shipping Authority (WSA) chce dostat přibližně 70 uvízlých lodí z řeky do konce roku. "Tvrdě na tom pracujeme, protože jsme si vědomi osudu, který lidé mají," řekl šéf WSA Albert Schöpflin německé tiskové agentuře. Schöpflin však nechtěl přesně říct, jak se mají lodě dostat přes zdymadlo Müden a poté opustit Moselu směrem k Rýnu.

Státní zastupitelství v Koblenzi zahájilo vyšetřování proti sedmadvacetiletému mladíkovi pro podezření z ohrožení lodní dopravy. Informoval o tom list „Rhein-Zeitung“. V současné době jsou zajišťovány a prověřovány veškeré dostupné důkazy k objasnění okolností nehody. Vyšetřování je ale teprve na začátku. Lodní doprava na Mosele je tedy od neděle paralyzována. Když nákladní loď narazila do zdymadla, došlo k jeho vážnému poškození. Kvůli uzavření uvízly lodě na Mosele a Sáru. Moselu, která vede přes Sársko a Porýní-Falc, již nemůžete opustit směrem k Rýnu. Lodě by měly opustit Moselu, než začnou opravné práce na zdymadle, řekl Schöpflin. "Samozřejmě usilovně pracujeme na tom, aby byl zámek opět funkční."

Podle Spolkového svazu německé vnitrozemské plavby (BDB) je vodní cesta jednou z nejvytíženějších v Evropě a hraje důležitou roli v mezinárodní nákladní dopravě, zásobuje obyvatelstvo a ocelářský průmysl. Přibližně 41 procent tonáže přepravované přes Koblenz tvoří rudy a kovový odpad, jakož i železo, ocel a neželezné kovy, uvedl Kolínský institut pro německou ekonomiku. "To ukazuje, že nejvíce jsou postiženy společnosti na zpracování kovů, tedy ocelárny a podobně." Tyto společnosti nyní stojí před úkolem „přemístit prakticky celý svůj dodavatelský řetězec a do určité míry i dodávky zboží na jiný způsob dopravy,“ píše institut. Realisticky by byl možný pouze vlak.

Neúspěchy na Mosele nejsou samy o sobě nic neobvyklého – jen se to tentokrát stalo velmi náhle a rychle. Postižené společnosti by v krátkodobém horizontu potřebovaly velmi vysoké železniční kapacity. "To znamená, že společnosti mohou být konfrontovány s překážkami, které v určitých bodech ohrožují jejich existenci, i když přepravované objemy jsou ve srovnání s celkovou nákladní dopravou v Německu velmi dobře zvládnutelné." Práce na propusti mezitím pokračují. Způsobená škoda byla značná: celá vrata plavební komory byla rozlomena, řekl šéf WSA Albert Schöpflin. Došlo také k poškození betonu. Přesný rozsah bude patrný až po vypuštění plavební komory. Předtím měla být dvě křídla vrat, která váží až 40 tun, tento čtvrtek nebo pátek vytažena jeřábem.



SSL Express 13-12-2024 Hamburk: Eurogate popírá zvěsti o západní expanzi

Měsíce se spekovalo o tom, zda, kdy a s jakým partnerem bude realizována západní expanze v přístavu Hamburk. Francouzský dopravce CMA CGM byl opakovaně zmiňován jako potenciální partner, který měl zájem o rozvoj a provozování 38hektarové expanzní plochy společně s Eurogate. Ve středu průmyslová služba Alphaliner oznámila, že rozhovory mezi Eurogate a CMA CGM o vytvoření společného podniku pro tento projekt se zastavily.

Operátor Eurogate tyto spekulace popírá: „Eurogate v současné době vyjednává o expanzi na západ výhradně s přístavním úřadem HPA, nikoli s lodními společnostmi,“ řekl mluvčí společnosti (DVZ). Jde o zásadní otázky proveditelnosti, jako jsou možné požadavky na provoz terminálu nebo výše nájmu.

Západní expanze je jedním z posledních velkých expanzních projektů v přístavu Hamburk a nachází se přímo u stávajícího terminálu Eurogate. To by mohlo zvýšit jeho roční odbavovací kapacitu přibližně o 2 miliony TEU. Součástí plánu je také rozšíření poloměru otáčení ze 480 metrů na průměr 600 metrů, aby velké lodě mohly snadněji plout do kotvišť ve Waltershofer Hafen. Projekt je ve městě tématem od roku 1996, plánovat se začalo v roce 2009 a právní jistota existuje už dobré dva roky.



SSL Express 13-12-2024 Křesťanští demokraté v EP žádají zrušení zákazu spalovacích motorů

Po několika týdnech jednání se křesťansko-demokratická-konzervativní skupina EPP v Evropském parlamentu dohodla na návrhu dokumentu na podporu automobilového průmyslu. EPP v něm mimo jiné požaduje zrušení faktického zákazu nových automobilů a dodávek se spalovacím motorem po roce 2035. Výrobci automobilů v EU by navíc mělo být zastavena povinnost od roku 2025 platit pokuty za nadměrné emise CO₂.

Evropský automobilový průmysl podle Křesťansko-demokraticko-konzervativní Evropské lidové strany (EPP) naléhavě potřebuje pomoc. Je to „nepostradatelný pilíř pro zaměstnanost, inovace a prosperitu v Evropě“, ale trpí „nespravedlivou konkurencí, vysokými náklady na energii, poklesem poptávky, přizpůsobením se změně klimatu a přísnými regulačními požadavky,“ řekl mluvčí dopravní politiky EPP Jens. Gieseke (CDU) ve středu při prezentaci strategického dokumentu na podporu průmyslu.

Je obzvláště naléhavé, aby Evropská komise předložila návrh, jak mohou být výrobci automobilů, kteří v roce 2025 nesplní své limity CO₂ vozového parku pro automobily a dodávky, ušetřeni pokut. To by mohlo přidat až 15 miliard eur pro všechny výrobce v EU. „V situaci, kdy se tisíce lidí bojí o práci, nemohou z Bruselu přicházet požadavky na pokuty,“ řekl Gieseke. Z pohledu EPP by EU mohla odložit cílové termíny pro cíle CO₂, umožnit kompenzaci nadměrných hodnot CO₂ výše plánovanými úsporami v pozdějších letech nebo také zahrnout do výpočtu elektromobily, které byly vyrobeny, ale neprodány. „Pokud jsou pokuty nakonec nevyhnutelné, musí být reinvestovány do evropského automobilového sektoru, místo aby jednoduše proudily do rozpočtu EU,“ požadoval Gieseke.

Mezitím odborníci z automobilového a palivového průmyslu předložili ve středu Komisi EU zprávu o monitorování používání CO₂ neutrálních paliv v silniční dopravě. Záměrem je poskytnout Komisi informace o tom, jak mohou být nařízení o mezních hodnotách CO₂ flotily technologicky neutrálnější. Expertní pracovní skupina WGMM (Working Group on Monitoring Methodologies) navrhuje novou definici CO₂-neutrálních paliv, která pokrývá všechna obnovitelná paliva, včetně e-paliv a biopaliv, která splňují kritéria udržitelnosti směrnice EU o obnovitelných zdrojích energie

(RED). Zpráva také představuje 11 technologických možností pro monitorování alternativních paliv, včetně systémů digitální sledovatelnosti, chemického značení s fyzickou identifikací udržitelných paliv v celém dodavatelském řetězci, detekce na palubě, fyzického zabezpečení palivových spojů a systémů sledování a účtování pro jeden dodatek udržitelné palivo (hmotnostní vyvažování).

SSL Express 13-12-2024 Objem výroby SAF zůstane v roce 2024 výrazně pod plánem

Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) zveřejnila nové odhady výroby paliva pro udržitelné letectví (SAF). V roce 2024 dosáhl objem výroby 1 milionu tun (1,3 miliardy litrů), což je dvojnásobek ve srovnání s rokem 2023. To však zaostává za původními prognózami, které předpovídaly výrobu SAF ve výši 1,5 milionu tun (1,9 miliardy litrů) v roce 2024. SAF se letos podílel 0,3 procenta na celosvětové produkci leteckého paliva a 11 procenty na celosvětové kapacitě obnovitelných paliv.

IATA vysvětluje odchylku od očekávání zpožděním při rozběhu důležitých výrobních závodů SAF v USA, jejichž provoz je nyní naplánován až na první polovinu roku 2025. Produkce SAF podle předpovědi dosáhne v roce 2025 2,1 milionu tun (2,7 miliardy litrů), což představuje 0,7 procenta celosvětové produkce leteckého paliva a 13 procent obnovitelných paliv. Podle IATA bude ke snížení čistých emisí CO₂ v letectví na nulu do roku 2050 zapotřebí 3 000 až 6 500 nových závodů na výrobu obnovitelných paliv. Průměrná roční potřeba investice se odhaduje na přibližně 128 miliard USD.

P.S. 3500-6000 nových výrobců, to zní jak 8. pětiletka

SSL Express 13-12-2024 Nizozemské přístavy spolupracují v oblasti kybernetické bezpečnosti

V Nizozemsku se zřizuje národní platforma pro kybernetickou bezpečnost, aby byly přístavy „digitálně odolnější“, uvádí se v prohlášení Rotterdamského přístavního úřadu.

Za tímto účelem průmyslová organizace námořních přístavů (BOZ), ministerstvo infrastruktury a vodního hospodářství a národní koordinační centrum pro boj proti terorismu a bezpečnosti (NCTV) společně vypracovaly koncepci a zapsaly ji do kybernetické strategie pro nizozemské námořní přístavy. Nadace „Ferm“, která již funguje pro přístavy Rotterdam a Moerdijk, se promění v národní platformu kybernetické bezpečnosti. Dalšími zúčastněnými přístavními správami jsou přístavní uzly Amsterdam, Groningen a přístavy Severního moře (Vlissingen, Terneuzen, Gent).

„Kybernetická bezpečnost je zásadní pro kontinuitu a bezpečnost našich přístavů. V době, kdy jsou digitální hrozby stále sofistikovanější, musíme jednat proaktivně a společně, abychom chránili naši infrastrukturu a operace. Pouze společnou prací můžeme posílit odolnost našich přístavů a připravit se na výzvy budoucnosti,“ říká Boudewijn Siemons, generální ředitel Rotterdamské přístavní správy a předseda BOZ u příležitosti spolupráce, o které bylo rozhodnuto v úterý.

Organizace Ferm je určena ke koordinaci mezi partnery prostřednictvím výměny informací o hrozbách, sdílení zpravodajských informací a poskytování nezbytného školení společně v oblasti přístavu. Nezisková nadace byla založena v roce 2021 s cílem podporovat spolupráci mezi společnostmi v přístavu Rotterdam, zvyšovat povědomí společností o kybernetických rizicích a vytvářet to, co je podle ní nejzabezpečenější digitální port na světě.

