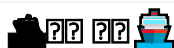


SSL EXPRES

11.11.-15.11.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 11-11-2024 Hapag-Lloyd kupuje místního rejdaře

Největší německý rejdař Hapag-Lloyd odkoupil rejdařství Hamburger Lloyd. Obě společnosti se sídlem v Hamburku se dobře znají, protože správce se stará o 29 lodí společnosti Hapag-Lloyd. Kromě toho byla společnost Hamburger Lloyd, založená v roce 2007, do roku 2021 vlastníkem lodí, aby své poslední boxship loď prodala právě společnosti Hapag-Lloyd.

Společnost Hapag-Lloyd včera potvrdila objednávky na 24 lodí v Číně. Dopravce pověřil společnost Yangzijiang Shipbuilding Group, aby dodala dvanáct dvoupalivových lodí LNG s kapacitou 16 800 teu, zatímco společnost New Times Shipbuilding dodá dvanáct dvoupalivových lodí LNG s kapacitou 9 200 teu. Nová plavidla budou dodána v letech 2027 až 2029.



SSL Express 11-11-2024 Ekonomika: Čínský export vzrostl více, než se čekalo

Čínský export v říjnu vzrostl více, než se čekalo. Podle údajů pekingského celního úřadu vzrostl vývoz z druhé největší ekonomiky ve srovnání s předchozím rokem o 12,7 procenta. Analytici očekávali nárůst kolem pěti procent. Čínský dovoz se vyvíjel slabší, než se očekávalo, v říjnu ve srovnání s předchozím rokem klesl o 2,3 procenta.

Nálada v čínské ekonomice se nedávno poněkud zlepšila v důsledku opatření vyhlášených Pekingem v boji proti slábnoucí ekonomice. Mezi důvody čínských ekonomických problémů patří krize v reálném sektoru, která zuří již několik let, slabá domácí poptávka a vysoká nezaměstnanost mladých lidí. Aby lidé opět utráceli více peněz, snížila centrální banka mimo jiné úrokové sazby z úvěrů na nákup nemovitostí. Pozorovatelé doufají v další opatření, která by mohla být oznámena tento týden.

Donald Trump by po svém návratu do Bílého domu mohl přinést nové nejistoty pro čínský obchod. Ve svém prvním funkčním období Trump zahájil obchodní válku s Čínou zavedením vysokých represivních cel, což způsobilo značné napětí. Během své aktuální volební kampaně Trumpův tábor také pohrozil zavedením dalších cel na čínské zboží. Experti se obávají, že zesílení obchodního konfliktu by mohlo poškodit hospodářské oživení v Číně i ve světě. Na otázku ohledně možných nových represivních cel v USA mluvčí pekingského ministerstva zahraničí řekla, že hypotetické otázky nebudou zodpovídaný. V zásadě by však obchodní válka neměla vítěze. Takový konflikt by světu neprospěl.



SSL Express 11-11-2024 Riziko krádeží v dopravě neustále roste

(vybráno z rozhovoru se šéfem TAPA p. Neumannem, DVZ 5-11-2024)

Celkově není evropská logistika na žebříčku ochrany proti těmto zločinům dobře umístěna. Zločinci jsou extrémně aktivní, protože je to pro ně často velmi snadné. Samozřejmě záleží na tom, jak moc firma dbá na bezpečnost. Největší slabinou jsou momentálně sklady. Počet případů zde extrémně narůstá. To je zajímavé, protože tam bylo po léta ve skutečnosti méně problémů - před rokem 2020 byly roky, kdy se téměř dvě třetiny nám nahlášených trestných činů staly na parkovacích místech, například na běžných odpočívadlech. Letos jsme kolem 15 procent. Důvod

je jednoduchý: zločinci vždy jdou tam, kde mohou rychle a s nejmenším rizikem dosáhnout největšího zisku. A sklady jsou v současnosti velmi oblíbené. Pachatelé zpravidla nechtějí způsobit velký rozruch. A v logistických centrech se může stát, že si krádeže všimnou až po měsících. Příklad: Dvě europalety v hodnotě 30 milionů eur byly v noci ukradeny během několika minut ze zařízení v Miláně, kde se obvykle skladují desítky tisíc palet. Byly to farmaceutické suroviny. Zní to jako klasická zasvěcená krádež. To ale není nic zvláštního, protože 70 procent všech incidentů lze vysledovat až k zasvěceným.

Obrovské problémy jsou také s doručením na poslední míli. V prodejní dny jako Black Friday nebo Cyber Monday, které jsou opět za dveřmi, zločinci nemyslí na nákupy, ale spíše na to, že musí udeřit o dva dny později, protože pak jsou balíková vozidla plně naložena.

Potřebuje Evropa skutečně bezpečnější parkovací místa pro kamiony? Ve skutečnosti je jich poměrně dost, včetně jednoho z našich standardů. S Evropskou komisí o tom TAPA diskutuje roky a říká: Nepotřebujeme hlídaná parkoviště, potřebujeme parkovací místa - o zbytek se postaráme sami spolu s našimi členy bezpečněji, řidiči jsou stále lépe vyškoleni, zejména po vydání „Průvodce zabezpečením pro řidiče“ v 17 jazycích. Navíc: O vysoce zabezpečená parkovací místa, jako jsou ta, která prosazuje EU, není vůbec žádný zájem; jsou prostě příliš drahé. Kdo zaparkuje za 50 eur za noc? Společnosti by měly spíše investovat do školení zaměstnanců.

Kybernetická kriminalita jednoznačně vyžaduje více znalostí než například řezání plachet. Nakonec se provádějí oba druhy. Kyberzločin je však velmi atraktivní, protože pachatel je prakticky neviditelný. Stále častěji jsou bohužel napadány i logistické společnosti. Není ale neobvyklé, že dojde ke kombinaci. To zahrnuje například špehování některých zaměstnanců na sociálních sítích před krádeží nákladu.

Jaké zboží je aktuálně mezi zloději obzvláště žádané? Vánoce jsou za dveřmi. To znamená, že se opět zaměřují na kvalitnější zboží. Ale přesto: palivo stejně jako jídlo a nápoje jsou stále velmi oblíbené. Lidé se cpou, jedí a pijí kdykoli a kdekoli, zatímco ne každý potřebuje každý den léky nebo nový telefon.

Proč to má tendenci se zhoršovat? Za prvé, čím hůř se lidé mají, tím více kradou. Příklad: Po ruské invazi na Ukrajinu vzrostly ceny pohonných hmot a okamžitě vzrostly krádeže pohonných hmot. To bylo opravdu neuvěřitelné, protože během tří měsíců byla nafta odcizenou položkou číslo jedna. Navíc už neexistuje černý trh. Cokoli se ukradne, lze okamžitě prodat, například na známých online platformách, všechny bych zde mohl vyjmenovat. V minulosti se kradené zboží muselo prodávat na černém trhu. Pak všichni věděli, že to bylo kradené. Kupující pak zaplatil o 20 nebo 30 procent méně. Dnes ale mohou pachatelé zboží prodat za 90 nebo i 100 procent původní ceny.

Odkud údajně pocházejí pachatelé? A kde jsou vůdci gangů? Na to je snadné odpovědět: I když to politici neradi slyší, většinu krádeží nákladu lze vysledovat k východoevropským gangům. Hlavy jsou pak více rozprostřeny po Evropě, ale také se silnými kořeny na východě. Mají jasně organizované struktury se členy po celé Evropě a ve světě.



SSL Express 11-11-2024 Objednávky boxships rostou o více než 50 % a dodávky dosahují rekordních hodnot

Postpandemický boom kontejnerových lodí v roce 2024 ještě více zrychlil. Tento rok by mohl být rekordní, pokud jde o vstup nových plavidel na trh, přičemž i objednávky masivně vzrostly ve srovnání se stejným obdobím roku 2023. Podle nové zprávy společnosti VesselsValue, která je datovou zpravodajskou odnoží poskytovatele námořních datových řešení Veson Nautical, vzrostly objednávky na nová kontejnerová plavidla meziročně o 52 %, přičemž v roce 2024 bylo zadáno 254 nových objednávek. Ve stejném období roku 2023 to bylo 167. V roce 2024 zatím na trh

vstoupilo 362 nových kontejnerových plavidel. Zpráva tvrdí, že dalších 169 bude dodáno v posledních měsících roku. To vše navíc k velkému nárůstu objednávek.

"Díky post-kovidovému kontejnerovému boomu se zdá, že rok 2024 bude rekordní, pokud jde o vstup nových kontejnerových lodí na trh. Obrovský nárůst nových objednávek v letošním roce znamená, že tento trend bude zřejmě pokračovat i v příštích několika letech," uvedla Rebecca Galanopoulosová, hlavní obsahová analytička společnosti VesselsValue. Rovněž počet šrotování je nízký - k dnešnímu dni bylo v roce 2024 odesláno k demolici pouze 48 kontejnerových lodí, což představuje meziroční pokles o přibližně 45 %. Průzkum také poukázal na to, že silné tržní podmínky se odrazily v sazbách za pronájem, které se v sektoru lodí třídy post-panamax zdvojnásobily. Sazby za pronájem těchto lodí se od července pohybují kolem 72 000 USD za den, což je nárůst o 100 % oproti stejnému období loňského roku, kdy se sazby pohybovaly kolem 36 000 USD za den. "Tento typ býčího trhu je hnací silou nárůstu nových dodávek a nových objednávek," dodala Galanopoulosová.



SSL Express 11-11-2024 Jak bude snaha o udržitelnost úspěšná? (CSRD)

Od ledna bude pro většinu přepravců platit evropská směrnice o udržitelnosti. Větší společnosti, které mají povinnost podávat zprávy, nyní vědí, o co jde, a postupují v implementaci. Ale hodiny tikají a problém už nelze odkládat. Mnoho menších firem, kterých se regulace samotné netýkají, ale požadují to jejich klienti, si často ještě neuvědomují, že také musí něco dělat. Pokud jsou cílem srovnatelná data, pak společnosti musí mít hmatatelný standard s jasnými pokyny pro vedení. V tomto ohledu CSRD uspěla dobře. Co však přesahuje rámec, je formalismus a úsilí, které musí vynaložit i ty nejmenší firmy. Potřebují pomoc a velmi by jim prospěl společný přístup, například prostřednictvím výměny zkušeností, kterou by sdružení mohla organizovat. Zásilatelé by pak mohli dokončit analýzu významnosti pro každý druh dopravy dohromady a zařadit témata, která neodpovídají hlavnímu proudu, na společný dlouhý seznam.

Jakou roli hraje spediční prodej a digitalizace? Obojí je velmi důležité. Prodej musí zákazníky upozornit na úsilí vynaložené na snižování emisí skleníkových plynů a vytvořit si představu o tom, které formy výroby vedou k nižším emisím. Samotné efekty efektivity již byly vyčerpány pouze z důvodů hospodářské soutěže. Další snižování emisí stojí peníze, které na to v současnosti může utratit jen málokdo. A digitalizace je důležitým předpokladem pro zvládnutí obrovské složitosti úkolu, zejména pokud jde o práci s primárními daty. Dalším úkolem je sbírat data ve všech oblastech.



SSL Express 12-11-2024 Velký problém s cenami tras v Německu

Pro DB InfraGo není pochyb: renovace železniční sítě je naléhavě nutná. Stávající síť je ve špatném stavu, zdůraznil ve středu novinářům Berthold Huber, který je v představenstvu DB zodpovědný za infrastrukturu. Od roku 2019 zaznamenaly Deutsche Bahn 70procentní nárůst výpadků kvůli problémům s infrastrukturou. A v roce 2024 muselo DB InfraGo provést o 20 procent více nouzových opatření (urgentních oprav), protože systémy v síti byly vadné víc než v roce 2023. „To ukazuje, že infrastruktura dosáhla hranice, kdy se stále rychleji hroutí.“ řekl DB board.

Federální vláda tento problém uznala a dává k dispozici více finančních zdrojů pro železniční infrastrukturu. Tobias Heinemann, zástupce skupiny pro infrastrukturu zaměřenou na veřejné blaho, uvedl fondy na roky 2024 až 2027. Se stabilně výrazně více než 16 miliardami eur ročně by tato částka bude jasně nad hodnotami z předchozích let, například v porovnání s méně než 10 miliardami eur ročně v letech 2022 a 2023. V žádném případě však nebudou vynaloženy všechny peníze pro Generální renovace, jak se často tvrdí. Naopak například generální obnova bude v roce

2025 činit pouze 15 procent všech investic a projektových výdajů stávající sítě. Většina peněz půjde na obnovu hlavní a plošné sítě.

Jedním z bodů kritiky ze strany celého železničního průmyslu jsou vysoké ceny tras. Miriam Grafflage, vedoucí produktového managementu a prodeje DB InfraGo, uvedla jako klíčový důvod pro zvýšení změnu, kterou provedla federální vláda: Namísto stavebních dotací přispívá federální vláda penězi ve formě navýšení vlastního kapitálu. To však má za následek, že DB InfraGo je povinna z toho platit úroky. DB InfraGo musí tyto úroky inkasovat od uživatelů ve formě poplatků za trasy, což vedlo ke zvýšení cen za trasy. Kromě toho existuje dohoda se spolkovými zeměmi o zastropování cen tras v osobní železniční dopravě. V součtu ale musí DB InfraGo vydělat stejnou částku prostřednictvím cen tras. Pokud tedy náklady stoupnou více než strop, musí vyšší nárůst nést dálková a nákladní doprava, která navíc urazí méně trasových kilometrů než intenzivnější místní doprava. V důsledku toho se očekává nárůst cen tras v roce 2025 o 17,7 procenta u dálkové železniční osobní dopravy, o 16,2 procenta u železniční nákladní dopravy a pouze o 0,6 procenta u místní železniční osobní dopravy. Šlo o rozhodnutí Spolkové síťové agentury, proti kterému podala žalobu nejen DB InfraGo, protože se – stejně jako dotčení – domnívala, že u dálkové dopravy a nákladní dopravy nelze očekávat tak vysokou zátěž. Žalobu na ni podalo také 13 nákladních dopravců.

Kolínský správní soud nyní postoupil tento případ Evropskému soudnímu dvoru s žádostí, aby objasnil, zda je postup zastropování cen tras pro regionální dopravu slučitelný s evropským právem. Peter Westenberger, jednatel Svazu nákladních drah, označil rozhodnutí kolínského správního soudu za etapové vítězství. Trasová cenová brzda SPNV byla a stále je politickým koňským handlem mezi federálními a zemskými vládami na úkor třetích stran. „Nákladní železnice a poskytovatelé dálkových vlaků se musí vyrovnávat s neúměrným nárůstem cen tras a přenášet je na své zákazníky, což oslabuje jejich konkurenceschopnost,“ řekl Westenberger.



SSL Express 12-11-2024 DFDS spouští novou středomořskou trasu

Dánská lodní společnost DFDS zahájí 29. listopadu pravidelnou nákladní linkovou dopravu mezi egyptskou Damiettou a italským Terstem. Z obou přístavů nabídne týdenní odjezd s dobou plavby 68 hodin. Trasa je realizována prostřednictvím spolupráce mezi DFDS a egyptskou společností Pan Marine Shipping Services. Prostřednictvím Pan Marine zajistila lodní společnost kotviště v přístavu Damietta, které bylo speciálně vyhrazeno pro novou službu. DFDS tvrdí, že je schopna integrovat Egypt do své vlastní sítě středomořských linek s trasou nákladních trajektů a poprvé po deseti letech spojit trhy na obou stranách Středozemního moře. Trasa je určena pro přepravu zeleniny a ovoce, textilu a dalšího zboží z Egypta do Evropy. V opačném směru by to měly být mléčné výrobky, zemědělské produkty a průmyslové zboží.

DFDS nedávno utrpěla ztrátu části své středomořské strategie, protože se neuskutečnilo ohlášené převzetí Ekol Logistics z Turecka. Nicméně jednání s tureckým poskytovatelem logistických služeb pokračují, řekl ve čtvrtek šéf DFDS Torben Carlsen na telefonické konferenci u příležitosti prezentace čísel za Q 3. „Ekol je jedním z našich nejvýznamnějších zákazníků a také poskytovatelem služeb v oblasti Středomoří. Budeme pokračovat v dialogu s Ekol, a to i ohledně terminálu Yalova RoRo.“ DFDS využívá tento terminál pro své středomořské spoje do Terstu. Carlsen obhajoval opuštění plánů převzetí jako správné rozhodnutí v současné ekonomické situaci. Zároveň ujistil, že bude i nadále pokračovat ve středomořské strategii společnosti. Jak se očekávalo, třetí čtvrtletí bylo obtížné, vysvětlil Carlsen. „Evropské zpomalení poptávky a výroby, které začalo ve druhém čtvrtletí, se ve třetím čtvrtletí dále šířilo. Místo oživení ve čtvrtém čtvrtletí nyní očekáváme další zpomalení po zbytek roku „Přes všechny ambice organického růstu

chránit a zvyšovat objemy ve třetím čtvrtletí se to nepromítlo do růstu zisku. Tomu zabránil tlak na cenu a marži.



SSL Express 12-11-2024 AK Aegis Law obhájila ocenění Právnická firma roku

Pracovněprávní tým pod vedením Tomáše Procházky zářil jak po celý rok, tak při nedávném předávání cen na slavnostním galavečeru v Paláci Žofín, který organizovala společnost epravo.cz za podpory České advokátní komory.

Nadto AK získala ocenění Doporučovaná advokátní kancelář v dalších 5 kategoriích, a to:

- Řešení sporů a arbitráže – pro tým, který vede Jan Krampera
- Kapitálové trhy – pro tým, který vede Jiří Kokeš
- Právo životního prostředí – pro tým, který vede Vojtěch Faltus
- Restrukturalizace a insolvence – pro tým, který vede Jan Krampera
- Právo hospodářské soutěže – pro tým, který vede Vojtěch Faltus

Tento úspěch patří nejen jim, ale především vám všem, kdo je podporujete. AK proto děkuje svým klientům za důvěru, která motivuje posouvat hranice právních služeb.



SSL Express 12-11-2024 Air France-KLM jen málo těží z boomu letecké nákladní dopravy

Nákladní letecká společnost Air France-KLM Martinair Cargo (AFKLM) vykázala ve své průběžné zprávě za třetí čtvrtletí roku 2024 pozitivní klíčová čísla jako součást obecného vzestupného trendu ekonomiky letecké nákladní dopravy ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku; dopravce však stále zaostává za dynamikou trhu. Letecká společnost dosáhla ve srovnání se třetím čtvrtletím roku 2023 nárůstu tržeb o 7,3 procenta o 471 milionů eur. Při pohledu na první tři čtvrtletí roku 2024 však tržby klesají o více než 9 procent na přibližně 1,7 miliardy eur ve srovnání s odpovídajícím obdobím předchozího roku.

AFKLM nabízí také poněkud smíšený obrázek, pokud jde o vývoj dopravního výkonu: ve třetím čtvrtletí tento parametr vzrostl o 3,1 procenta; za prvních devět měsíců se dopravní výkony zvýšily o srovnatelnou částku, o 3,3 procenta. Vývoj celkového trhu naznačuje, že dopravce zůstal na dně dostupných příležitostí.

Poptávka podle IATA rostla 14 měsíců v řadě až do konce září včetně, obvykle ve dvouciferných procentech; Ve třetím sledovaném čtvrtletí rostla dopravní výkonnost v průměru o 11,4 procenta, což je výrazně rychleji než růst AFKLM ve stejném období. Za prvních devět měsíců vzrostl provoz na trhu letecké nákladní dopravy dokonce o 12,6 procenta.

Objem nákladu AFKLM vzrostl ve třetím čtvrtletí ve srovnání se stejným obdobím loňského roku o 3,5 procenta (na 226 000 tun) a za devět měsíců o 3,3 procenta (na 661 000 tun); tyto nárůsty se rovněž zdají být poměrně mírné s ohledem na rozmach elektronického obchodování v letecké nákladní dopravě, který je v současnosti pozorován.



SSL Express 12-11-2024 Nákladní provoz na brazilském letišti Guarulhos je na pokraji kolapsu

Nákladní provoz na největší letecké nákladní bráně v Latinské Americe, letišti Guarulhos (GRU) v Sao Paulu, je na pokraji zhroucení. Skupina leteckých společností apelují na federální vládu, aby zavedla mimořádná opatření, včetně pětidenního embarga na suchý náklad, v posledním zoufalém pokusu odvrátit kolaps nákladní dopravy na letišti. Videozáznam z letiště ukazuje sklady přetékající nákladem a řady palet venku, některé zabírají parkovací místa pro letadla. V dopise

ministři pro přístavy a letiště signatáři – Brazílská asociace leteckých společností, Asociace latinskoamerických leteckých dopravců a Rada zástupců leteckých společností International Airlines v Brazílii – vyzývají k "mimořádným opatřením tváří v tvář katastrofální situaci týkající se deficitu v odbavení nákladu". V dopise se uvádí, že sklady "již nemohou přijímat náklad", což si vynutilo skladování palet pod širým nebem na dvorech a parkovacích místech v letadlech. Poznává, že jen jeden dopravce měl více než 600 plných kontejnerů čekajících na zpracování.

"Tato situace dosáhla svého vrcholu a vytvořila neudržitelnou a chaotickou situaci s bezprostředním rizikem kolapsu leteckého provozu a dopady na bezpečnost na hlavním brazilském letišti," varuje dopis. Asociace tvrdí, že katastrofální situace je výsledkem "nedostatku pracovních sil v handlingu v kombinaci s pomalostí a byrokracií v procesech, včetně vládních orgánů, jako je ANVISA (Národní agentura pro zdravotní dohled), Federální příjmy a VIGIAGRO (Ministerstvo zemědělství a chovu dobytka)". Kromě toho zmiňují nedostatek základního vybavení, jako jsou vozíky a ULD, a to, že přilétající letadla nestíhají vyprázdnit své nákladové prostory, což také snižuje prostor pro vývoz nákladu a zavazadel. Vážně je ovlivněna také osobní doprava.

Aby se zabránilo úplnému zhroucení nákladní dopravy, asociace leteckých společností vyzývají k okamžitým opatřením, počínaje embargem na suchý náklad, včetně elektronického obchodu, na počáteční období nejméně pěti dnů, kdy by mělo být povoleno pouze zboží podléhající rychlé zkáze, léčiva, části letadel pro nouzové opravy a náklad v tranzitu – "ten by měl být řádně oddělen a bez míchání s nákladem určeným pro GRU". Kromě embargo chtějí zájmové skupiny leteckých společností okamžité zřízení pracovní skupiny složené ze zaměstnanců zúčastněných orgánů, která by měla spolupracovat s letištem Guarulhos, které je držitelem koncese na správu letiště, na uvolnění systému a normalizaci vstupních a výstupních toků nákladu a zavazadel. Za třetí, pro normalizaci provozu GRU by bylo nezbytné umožnit provozům nákladních automobilů přepravovat náklad na jiná letiště k celnímu řízení, napsali autoři. Letecké společnosti poznamenaly, že koncesionáři a dalším zúčastněným agenturám, jako je Národní agentura pro civilní letectví, byly zasílány opakované dopisy, aby je upozornily na zhoršující se problémy v GRU. I když je situace na letišti nebývale závažná, vyvolává pocit déjà vu. Do začátku prosince loňského roku se na GRU nahromadilo velké množství zásilek, některé vystavené povětrnostním vlivům mimo nákladní terminál, některé uvízly na letišti více než dva týdny. Některé mezinárodní letecké společnosti dočasně pozastavily provoz na letišti. Letiště Guarulhos v té době obviňovalo z problémů výskyt tří svátků, plus Black Friday, v listopadu, a "přerušovanost systému kontroly nákladu a tranzitu na začátku měsíce", což zpomalilo zpracování zboží v oblastech příjmu, skladování a výdeje. Zdá se, že loňské problémy nepřiměly úřady k zamyšlení nad změnou koncesionářů. Na konci října brazilský Federální účetní soud schválil dohodu mezi vládou a letištem GRU o prodloužení koncesní smlouvy o 16 měsíců výměnou za řadu investic. Dohodu podpořil také Národní úřad pro civilní letectví.



♀ SSL Express 13-11-2024 Francouzští železničáři plánují dvojitou stávkou kvůli rozpadu společnosti Fret SNCF

Francouzští železničáři chystají v předvánočním čase dvojnásobnou stávkovou pohotovost, která bude tento měsíc trvat 37 hodin a příští měsíc bude pokračovat na dobu neurčitou. Tato akce je jakýmsi posledním pokusem zastavit hrozící lednový rozpad znárodněného provozovatele nákladní dopravy Fret SNCF na dvě firmy, Hexafret a Technis.

Odbory CFTD-Cheminots, CGT-Cheminots, Sud-Rail a Unsa-Ferroviaire potvrdily svůj záměr

stávkovat 20. listopadu po dobu 37 hodin. Odbory uvedly, že bez moratoria na rozdělení společnosti Fret SNCF se jejich členové zapojí do "omezené, ale obnovitelné" 24hodinové stávky od 11. prosince, přičemž datum ukončení není stanoveno.

Stávka navazuje na květnové rozhodnutí státního železničního dopravce rozdělit provozovatele nákladní dopravy po vyšetřování EK, které se týkalo obvinění z neoprávněné státní podpory. Místo toho, aby se EK odvolala proti plánům sankcionovat provozovatele za údajnou zálohu 4,3 miliardy eur nákladní dopravě v letech 2007 až 2019, se mateřská společnost SNCF a francouzské orgány rozhodly pro "plán ekonomické diskontinuity", podle něhož se společnost Fret SNCF právně rozpustí vytvořením dvou nových společností. Kromě toho bude 23 jejích vyhrazených blokových vlakových linek, které představují 20 % jejího obrátu, předáno konkurenci. Rozhodnutí se setkalo s rozsáhlou kritikou, a to i ze strany evropské zelené lobby, přičemž předsedkyně Komise Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch Karima Delliiová jej označila za "extrémně negativní a škodlivý signál pro klimatické a sociální cíle". Dodala, že přestože je železnice "jedním z řešení klimatické krize", společnost Fret SNCF byla "obětována". A odbory, které tvrdí, že moratorium je i nadále možné, dodaly: "Zatímco klimatická nouze ukládá rozvoj železnice jako řešení prospěšné pro všechny, vláda si vybírá to nejhorší." P.S. Stávkujeme proti tomu, aby naše společnost zkrachovala (díky nám)...

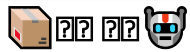


SSL Express 13-11-2024 Dodavatelské řetězce elektronického obchodu jsou správným receptem pro odesílatele léčiv

Odesílatelé naléhají na speditéry a dopravce, aby byli aktivnější a aplikovali "mentalitu rychlých milníků" elektronického obchodu na farmaceutické dodavatelské řetězce. Vedoucí logistiky společnosti Early Health Group, Yulia Celetaria, uvedla (pro The Loadstar), že farmaceutickým odesílatelům stále chybí "kritické prvky" sledovatelnosti a viditelnosti, zejména při doručování produktů do vzdálených oblastí. To často naráží na dva body - IT systémy a data do nich vložená. "Když se něco děje - zrušení letů, výpadky vlastních systémů, stávky, extrémní počasí - pokud jsem informován, mohu reagovat a vydat pokyny, co dělat dál. Pokud takové informace nedostávám, pak mi ani ty nejlepší IT systémy příliš nepomohou," řekla. "Není to jen otázka IT systému, je to otázka toho, jak s IT systémem mluvíte... Proaktivní versus reaktivní. Komunikace musí probíhat neustále. Pro mě je to zásadní bod." A poznamenala, že být bez přehledu o tom, co se s produktem děje, je její největší frustrací v dodavatelském řetězci.

Paní Celetaria však také řekla, že tento "proaktivní přístup" musí být spojen s moderním IT systémem, aby se maximalizoval přínos. "Někdy 'řídící věž' ve skutečnosti není digitálním řešením. Je to spíše lidská komunikace. Vzájemně si volají, k zadávání informací stále používají tabulky v Excelu a myslím, že to trochu ruší proaktivní přístup. Takže si myslím, že jde o kombinaci komunikace a IT systémů," zdůraznila. Paní Celetaria navrhla, že je třeba mezioborové vzdělávání, pokud jde o typ viditelnosti, kterou odesílatelé léčiv chtějí - především na straně letiště. Řekla: "Farmaceutický průmysl se může od elektronického obchodu hodně naučit, protože elektronický obchod je o těchto rychlých milnících. Víte, kde je váš balíček na Amazonu. Myslím, že takový přehled nám chybí. Co se například stane po vyložení produktu z letadla? Jde na letištní plochu a pak do skladu. Kolik času stráví na ploše? Protože pokud tam váš farmaceutický výrobek leží třeba tři hodiny, můžete o něj přijít, pokud nepoužijete velmi drahý, robustní tepelný obal."

Paní Celetaria k tomu dodala, že "ekosystém dodavatelského řetězce" se v současnosti skládá ze "slabších a silnějších prvků", a dodala: "Neříkám, že všechny letecké společnosti jsou takové, protože na trhu jsou samozřejmě fantastické příklady."



SSL Express 13-11-2024 Boa Concept uvádí na trh paletizační robot přizpůsobený komplexním intralogistickým prostředím

Boa Concept vyvinul s RobOptic, její dceřinou společností specializující se na robotiku, paletizační robot schopný současně spravovat až pět palet balíků různých velikostí a hmotností (až 30 kg), optimalizovat jejich uspořádání pro maximalizaci počtu balíků na paletě, s ohledem na ergonomická omezení. „ Paletizační roboty existují ve výrobních továrnách na krabice jednotných velikostí již mnoho let,“ vysvětluje Patrice Henrion, generální ředitel Boa Concept. Naše inovace spočívá v rušivém přístupu k systému s nabídkou, která se přizpůsobuje obchodním potřebám každého klienta a ne naopak. Toto nové řešení perfektně reaguje na složitá intralogistická prostředí, kde operátoři musí skládat palety s balíky různých velikostí, ať už polo nebo zcela heterogenní. »

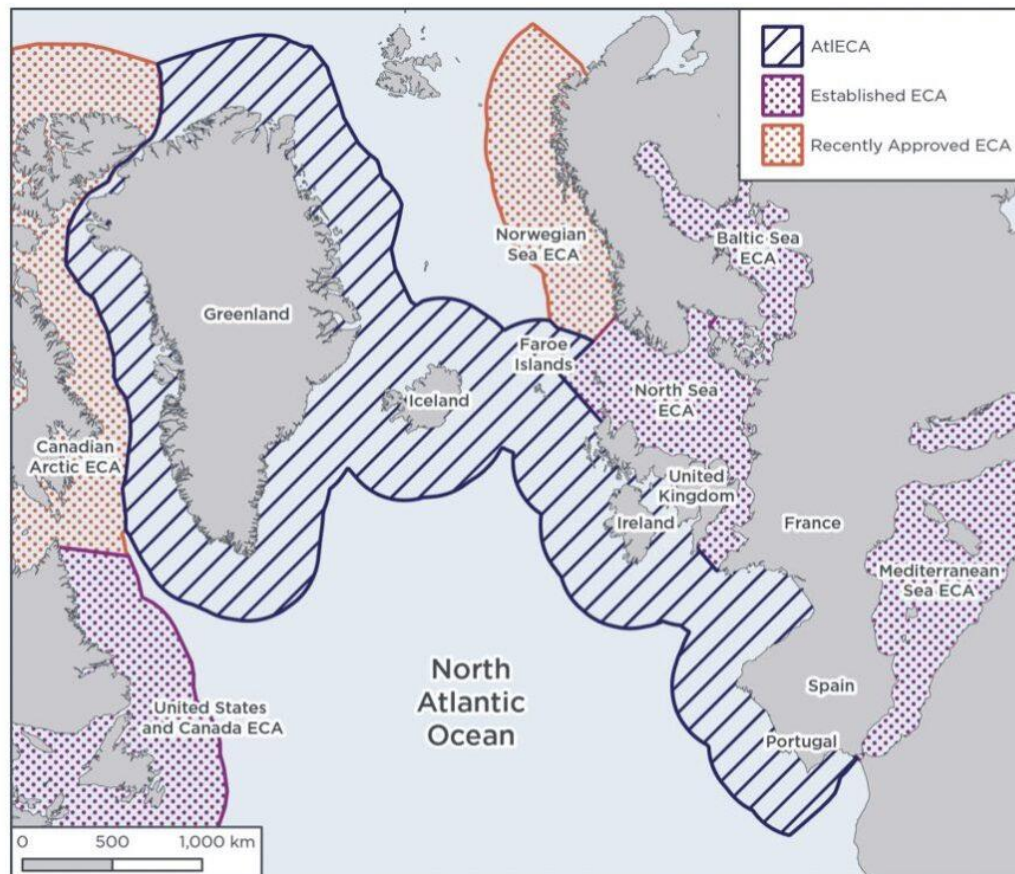
Řešení integruje systém inteligentního vidění a algoritmus vyvinutý společností Boa Concept, které spolupracují na zlepšení vyzvednutí, umístění a vyrovnání nákladu, s ohledem na omezení hmotnosti, aby se vytvořily palety, které jsou homogenní a snadno se přepravují.

Boa Concept nabízí řadu chapadel založených na tomto řešení, které poskytují lepší přesnost a rychlost provádění při paletizačních operacích. Výsledkem je zvýšení produktivity, racionalizace nákladů na nakládku a přepravu a také snížení opakujících se manipulačních úkolů, které u operátorů často způsobují muskuloskeletální poruchy (MSD). Robot je schopen fungovat zcela autonomně nebo se integrovat do již automatizovaného dodavatelského řetězce a lze jej snadno nasadit, říká Boa Concept, který uvádí, že „může být uveden do provozu za méně než týden“.



SSL Express 13-11-2024 IMO navrhuje obří oblast kontroly emisí

Očekává se, že Mezinárodní námořní organizace (IMO) bude příští rok na zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC) projednávat vytvoření nové obří oblasti kontroly emisí (ECA). Nová studie, kterou dnes zveřejnila Mezinárodní rada pro čistou dopravu (ICCT), tvrdí, že vytvořením ECA v severním Atlantiku, nazvané AtlECA, lze zabránit až 4 300 předčasným úmrtím. ICCT se spojila s řadou nevládních organizací a předložila IMO návrh na vytvoření ECA pro severní Atlantik. Navrhovaná oblast by byla největší svého druhu a sahala by od Portugalska po Grónsko. Zahrnuje mořské oblasti Faerských ostrovů, Francie, Grónska, Islandu, Irska, Portugalska, Španělska a Spojeného království. Příklady úspěšných ECA lze již nalézt v Severním a Baltském moři a od roku 2025 ve Středomoří.



The North Atlantic Emission Control Area and other established and recently approved emission control areas

P.S. Myšlenka hezká, jen by mne zajímalo, jak spočítali ty ušetřené životy?

SSL Express 14-11-2024 Linioví rejdari zvyšují své emisní přírážky

S tím, jak se blíží datum, kdy vstoupí v platnost přísnější emisní předpisy pro lodní dopravu v EU, náklady na CO₂ za rezervace námořní dopravy do a z Evropy od příštího roku výrazně vzrostou. Několik společností zabývajících se kontejnerovou lodní dopravou – včetně Maersk, MSC, CMA CGM a Ocean Network Express (ONE) – již nyní oznámilo zvýšení příslušných sazebních příplatků od 1. ledna.

Jednak se jedná o stávající „Emisní příplatek“ a „Příplatek EU ETS“ na pokrytí nákladů na obchodování s emisemi v EU, který byl od letošního roku postupně rozšířen o lodní dopravu. V prvním roce museli dopravci získat emisní certifikáty pouze na 40 procent svých emisí CO₂, v roce 2025 tento podíl vzroste na 70 procent a v roce 2026 na 100 procent. Od 1. ledna navíc vstoupí v platnost další nařízení EU pro dekarbonizaci lodní dopravy: FuelEU Maritime. Nové předpisy se nevztahují na objem emisí, ale spíše na stopu CO₂ paliv používaných při provozu lodí od jejich výroby až po spalování. Lodní společnosti pak budou muset v průběhu let nadále snižovat intenzitu skleníkových plynů z energie spotřebované při plavbě. Předepsaná úspora bude v roce 2025 minus 2 procenta, v roce 2030 minus 6 procent a v roce 2050 minus 80 procent. Referenční hodnota je 91,16 gramů CO₂ na megajoule. Aby se snížila stopa CO₂ při přepravě, musí lodní společnosti stále častěji nahrazovat těžkou ropu alternativními palivy, jako je LNG, bionafta nebo e-metanol, která jsou obvykle mnohem dražší.

Dopravci mají různé přístupy k účtování nákladů za FuelEU Maritime. Zatímco vedoucí společnost na trhu MSC zavádí dodatečný příplatek a již specifikuje tarif pro první plavební oblasti, jako je

Evropa/Jižní Afrika, jiné, jako je Maersk nebo ONE, spojují náklady na FuelEU Maritime s náklady na EU ETS do rozšířeného emisního příplatku.

O výši nových příplatků by měli mít zákazníci jasno do začátku prosince. Celkově se dodatečné náklady na emise CO₂ na rezervaci pravděpodobně zhruba zdvojnásobí, oznámil Maersk. U Dánů, stejně jako u všech ostatních dopravců, emisní příplatek značně kolísá v závislosti na přepravní oblasti a použitém lodním systému. Na trase z Dálného východu do severní Evropy je to v současnosti pouze 33 eur za FEU, zatímco za chlazený kontejner z Evropy do západní Afriky je to navíc 210 eur za FEU. Při obchodování s emisemi v EU hrozí lodní dopravě a jejím zákazníkům v nadcházejících letech ještě větší nárůst nákladů, pokud lze věřit aktuální prognóze agentury Bloomberg-NEF. Ekonomická služba očekává, že cena emisních certifikátů EU vzroste do roku 2030 na 145 eur/tunu CO₂ ze současné úrovně těsně pod 68 eur/tunu. Důvodem je plánovaný nedostatek certifikátů k dosažení klimatických cílů.

Také u FuelEU Maritime bude nákladová křivka pravděpodobně směřovat strmě vzhůru, až bude cíl úspor nejpozději v roce 2030 snížen na minus 6 procent. Podle aktuální studie lodní společnosti Peter Döhle je však akutní nedostatek alternativních paliv potřebných pro lodní dopravu. Důvodem je rostoucí konkurence bionafty a syntetických klimaticky neutrálních paliv s jinými druhy dopravy, jako jsou motorová vozidla a letadla. U silniční a letecké dopravy jsou horní limity pro stopu CO₂ také drasticky sníženy směrnici o obnovitelné energii a nařízením ReFuelEU Aviation. Výzkumné oddělení společnosti Döhle ve své aktuální zprávě Maritime Overview Zpráva počítá s tím, že lodní doprava bude muset do roku 2030 zajistit zdroj na přibližně 2,6 milionu tun biopaliv ročně. Ve stejném roce by bylo pro silniční dopravu v EU potřeba o téměř 29 milionů tun biopaliva (bionafta, etanol) více než dnes, celkem téměř 52,5 milionu tun. S omezenými výrobními kapacitami na celém světě tedy lze předvídat, že cenová prémie za ekologičtější paliva poroste. Začátkem listopadu musely lodní společnosti zaplatit 765 USD/tuna za bionaftu B30, která se běžně používá v lodní dopravě a bude v budoucnu stále žádanější, při dodání do Rotterdamu nebo Antverp – téměř o 50 procent více než za bionaftu s nízkým obsahem síry či těžký olej.

SSL Express 14-11-2024 Kontrola nákladních vozidel v Zeebrugge odhalila četná porušení pravidel

Sociální předpisy EU pro silniční nákladní dopravu jsou dopravními společnostmi i nadále často ignorovány. Ukázalo se to při rozsáhlé kontrole dvou parkovacích míst pro kamiony u belgického přístavu Zeebrugge 11. listopadu. Inspektoři zkontrolovali 168 vozidel a zjistili 121 přestupků. Dotčeným společnostem udělili pokuty v celkové výši 192 467 eur.

V 86 případech nebyla dodržena pravidla týkající se dlouhé týdenní doby odpočinku u řidičů v délce alespoň 45 hodin. Nesmí se provádět v kabině řidiče. Podle belgické policie stovky řidičů kamionů - především ze zemí východní Evropy - pravidelně tráví týdenní odpočinek na dvou parkovištích v Zeebrugge. Využili přístavní město jako základnu, odkud vykonávali přepravní příkazy. Mnoho řidičů tráví víkendy v kamionu bez přístupu k odpovídajícímu sanitárnímu a jinému vybavení, což je v rozporu s předpisy.

Podle belgického sociálního inspektorátu SIOD řekl řidič ze země mimo EU, že se nesměl vrátit domů po dobu osmi měsíců a musel celou dobu bydlet v kabině řidiče. V tomto a dalších případech, kdy řidiči kamionů nevykonali pravidelnou cestu domů a nedostali zapláceno, budou informováni úřady v domovské zemi společnosti a budou požádáni, aby podnikly kroky. Kromě pravidel týdenního odpočinku byla zjištěna i porušení dalších sociálních předpisů:

- 9 porušení doby řízení a odpočinku nebo používání tachografu;
- 13 přestupků týkajících se palubních dokladů (řidičský a přepravní průkaz);

- 6 porušení souvisejících s právem řidičů pravidelně se vracet do své domovské země;
- 7 porušení zákona EU o vysílání pracovníků.

Čtyři ze šesti řidičů bez řidičského oprávnění dostali podle informací příkaz k odjezdu z Belgie. Dva byli vzati do vazby a měli by být deportováni. Jejich zaměstnavatelé by kromě sankcí za to, že nemají řidičský průkaz, měli platit i sankce za nelegální zaměstnávání a hradit náklady na ubytování a deportaci obou řidičů. Úřad pro ochranu zdraví na pracovišti (FPS WASO) uložil pokutu i provozovateli jednoho z parkovišť kvůli podmínkám v jeho areálu.

Více než 100 inspektorů se při kontrole soustředilo na kontrolu sociálních předpisů, řekl DVZ mluvčí SIOD. Případná porušení pravidel kabotáže nebyla vyšetřována. Kromě belgických inspektorů se operace zúčastnili i kolegové z Německa, Malty, Nizozemska, Polska a Rumunska.



SSL Express 14-11-2024 Vzestup na trhu KD je již u konce

Operátoři kombinované dopravy v Evropě museli vydržet dlouhé období půstu. Od třetího čtvrtletí roku 2022 se dopravní výkon v každém čtvrtletí snižoval – až do čtvrtletí 2/2024, kdy hodnota konečně opět vzrostla, minimálně o 4,25 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Toto maximum ale mělo jen krátké trvání = jak v úterý oznámila Mezinárodní asociace pro kombinovanou železniční a silniční dopravu (UIRR), dopravní výkony ve třetím čtvrtletí roku 2024 klesly o dalších 0,79 procenta ve srovnání s již tak slabým obdobím předchozího roku. Vyplývá to z aktuálního průzkumu mezi jejími členskými společnostmi. Asociace uvádí jako důvod vývoje „vlnu uzavírek tras souvisejících s infrastrukturou a extrémní povětrnostní jevy, jako jsou přívalové deště a záplavy ve střední Evropě, severní Itálii, Švýcarsku a nedávno ve Španělsku“. To mělo za následek značné ztráty kapacity v intermodální železniční nákladní dopravě. To není vše: od 9. do 30. srpna byla uzavřena také trasa údolím Rýna. Staveništi by se dalo vyhnout kyvadlovou dopravou na naftu na francouzské straně Rýna a během prázdnin také nižším počtem vlaků. Nicméně třítydenní přerušení mělo za následek ztrátu mnoha vlakových tras a kvůli delším přepravním dobám vznikly značné dodatečné náklady, uvedl UIRR. Další četná narušení a narušení omezila konkurenceschopnost intermodální železniční nákladní dopravy, včetně nejdůležitějšího spojení mezi Francií a Itálií, na trati Fréjus. Podle UIRR jsou ale i světlá místa, i když spíše na politické úrovni. Maďarské předsednictví Rady v létě představilo slibný kompromisní návrh na revizi směrnice o kombinované dopravě. A Evropský parlament jmenoval svého zpravodaje a stínové zpravodaje pro tento spis, kteří zahájí diskuse ve čtvrtém čtvrtletí. Kromě Rumunska také Francie, Polsko a Španělsko oznámily nové vládní programy financování s cílem urychlit rozvoj intermodální železniční nákladní dopravy. UIRR tyto iniciativy vítá, ale zavazuje se k harmonizovanému a transparentně komunikovanému evropskému systému programů financování s cílem dosáhnout maximální účinnosti. Za tímto účelem by aktualizované pokyny EU pro státní podporu a nařízení o blokové výjimce pro dopravu, jakož i revize směrnice o kombinované dopravě měly poskytnout nezbytný evropský právní rámec. UIRR se svých členů zeptal nejen na vývoj dopravní výkonnosti, ale také na jejich očekávání pro příštích dvanáct měsíců. Index sentimentu zůstává nezměněn na „neutrální“. Skutečnost, že vyhlídky nejsou hodnoceny lépe, zdůvodňuje asociace vysokým počtem nepředvídatelných i očekávaných narušení.



SSL Express 14-11-2024 Vrchol sezóny v letecké nákladní dopravě ukazuje, že nejhůřší scénář nenastane

Extrémní nárůst sazeb za přepravu, kterého se obávali účastníci trhu v odvětví letecké přepravy na začátku hlavní sezóny, se nenaplnil. „Odvětví bylo ze začátku čtvrtého čtvrtletí oprávněně nervózní,“ říká předseda výboru DSLV pro leteckou nákladní dopravu Timo Stroh (pro DVZ). "Nyní můžeme téměř s jistotou říci, že nebude žádná vrcholná sezóna, protože pohyby sazeb zůstávají v mezích." Nedostatek kapacity, který mnozí předem předpovídali, nebyl pozorován. Vypadá to, že účastníci trhu se včas zásobili nákladním prostorem.

Pozadím obav ze současné vrcholné sezóny byl předpoklad, že vzestup asijských hráčů e-commerce Shein a Temu a export stále více zásilek e-commerce poháněných těmito dvěma společnostmi vytlačí klasickou leteckou nákladní tonáž a přetíží globální kapacitu letecké nákladní dopravy.

Tento předpoklad je částečně správný: podíl čínských exportních zásilek s nízkou hodnotou se ve skutečnosti zvyšuje, protože trh pro přeshraniční elektronický obchod rychle roste. Podle Boeingu jen Temu a Shein přepraví každý den letadlem 10 000 tun nákladu a váží přepravní kapacitu asi 100 velkokapacitních nákladních strojů. Podle analýzy průzkumu trhu Trade and Transport Group představuje elektronický obchod 2,5 procenta čínského zahraničního obchodu, pokud jde o hodnotu zboží. Loni se počet exportovaných zásilek elektronického obchodu meziročně zvýšil o 37 procent; v aktuálním roce je nárůst o 32 procent.

Zásadní část předpokladu však nebyla správná, a to nebylo nezbytně předvídatelné: klasická letecká nákladní doprava mnohem méně konkuruje elektronickému obchodu v přepravní kapacitě, než se očekávalo, ale spíše se zmenšuje kvůli klesající poptávce v důsledku krize v západních průmyslových podnicích. "Pokles přepravců ze zpracovatelského průmyslu je jasně patrný," říká Stroh, "krize zejména v automobilovém průmyslu vede ke snížení objemů."

Skutečnost, že podle analytické firmy Xeneta se využití nákladního prostoru zvyšuje, naznačuje, že elektronický obchod zabírá více kapacity, než je uvolněna ztrátou zboží tradičně přepravovaného leteckou nákladní dopravou. Tyto posuny ve struktuře nákladu však nevedou k extrémnímu vývoji přepravních sazeb na hlavních trasách pro provoz elektronického obchodu (mezi Čínou a Evropou a mezi Čínou a USA), který by se dal očekávat vzhledem k jinak obvyklým objemům nákladu od průmyslových přepravců. Místo toho byl vývoj sazeb dosud nevýrazný a hluboko pod vrcholy pandemie; globálně jsou spotové sazby také zhruba na stejné úrovni jako před rokem, kdy se ještě Temu a Shein na scéně ve srovnatelné míře neobjevili.



SSL Express 14-11-2024 Hlášení CO₂ zůstává povoleno i bez skutečných hodnot

Evropská komise nevidí v evropské směrnici o udržitelnosti (CSRD) žádná ustanovení, která by od odesílatelů nebo speditérů vyžadovala, aby se v budoucnu vzdali služeb určitých burz nebo dopravních společností. Takové obavy v průmyslu existují. Podstatou je, že společnosti, na které se směrnice vztahuje, budou muset v budoucnu ve svém dodavatelském řetězci počítat například emise skleníkových plynů. Tyto údaje od smluvních přepravních společností však burzy nákladů svým klientům poskytnout nemohou. Existují obavy, že jejich nalezení přímo od dopravních společností by se mohlo ukázat jako nemožné.

Evropské standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti proto stanovují, že „společnosti by měly používat odhadované hodnoty, pokud nemohou shromáždit potřebné informace o svých hodnotových řetězcích navzdory přiměřenému úsilí,“ uvedla mluvčí Evropské komise. Plánované nařízení „Count Emissions EU“ rovněž harmonizuje metody používané ke stanovení emisí z dopravy v EU a zjednoduší tak vykazování. Toto upřesnění zpočátku představuje úlevu pro burzu nákladů Timocom. Na platformě mohou uživatelé aktuálně najít pouze informace o typu vozidla a hmotnostní třídě a také váze a objemu zásilky. Údaje o délce trasy vyplývají nepřímo z nabídky

přepravy a ze sledování zásilek v reálném čase, pokud se používají. Timocom však v současnosti nenabízí výpočet CO₂. „Vítáme přístup standardizace plánovaných specifikací,“ vysvětluje hlavní mluvčí společnosti Gunnar Gburek. Podporuje se tak srovnatelnost a spravedlivá přeshraniční hospodářská soutěž. „Kritizujeme však byrokratické úsilí, které to způsobuje zejména malým a středním dopravcům a speditérům,“ zdůrazňuje Gburek. Použití odhadů by mohlo být pouze předběžným krokem; Timocom naopak prosazuje zavedení zjednodušeného systému hodnocení. Polský provozovatel platformy Trans.eu také považuje použití odhadovaných hodnot na začátku ohlašovacích povinností za užitečné, „protože společně umožňuje zůstat schopné jednat navzdory možnému nedostatku dat z hodnotového řetězce,“ říká šéf Trans.eu pro Německo Michael Otto. Platforma umožňuje výpočet CO₂ prostřednictvím propojených partnerských řešení, která zohledňují mimo jiné velikost vozidla, emisní třídu a topografii a vycházejí z normy ISO 14083. Platforma tak svým zákazníkům nabízí mezinárodně uznávaný základ pro jejich reporting.

Quentin Donnadille, který se stará o otázky udržitelnosti v evropském sdružení spedičních společností CLECAT, věří, že poskytování údajů o emisích dopravcům může být dokonce konkurenční výhodou pro burzy nákladů. V určitém okamžiku se dopravní společnosti nebudou moci vyhnout výpočtu svých emisí, pokud jejich zákazníci podléhají CSRD, zdůrazňuje Nicolette van der Jagt, generální ředitelka CLECAT. K tomu již existuje mnoho nástrojů, které vyžadují pouze malé množství informací. CLECAT však chápe, že malé dopravní společnosti se snaží prokázat, že dodržují rostoucí počet různých předpisů, a to i nad rámec stanovení emisí CO₂. Van der Jagt proto očekává od Evropské komise další pokyny pro správné podávání zpráv o udržitelnosti. Otto s tímto přáním souhlasí: „Trans.eu aktivně podporuje své partnery při zpřístupňování dat a co nejrychleji začlení nadcházející nařízení EU o počtu emisí do svých systémů. Cílem společnosti je poskytovat uživatelům výpočty emisí data, která v reálném čase platforma mohla získat. To „nepochybně“ povede ke změnám v oboru, říká ředitelka CLECAT van der Jagt, protože odesílatelé a speditéři budou nuceni hledat obchodní partnery, kteří mohou poskytnout potřebná data rozsahu 3. CLECAT si uvědomuje názor, že by to mohlo přispět k další konsolidaci v odvětví dopravy, protože malé dopravní společnosti nemusí být schopny zaměstnávat úředníky pro udržitelnost jako větší logistické společnosti.

„Očekáváme, že údaje o emisích CO₂ se stanou hlavní konkurenční výhodou a budou nepostradatelné v odvětví dopravy a logistiky,“ říká Otto. Platformy, „které jsou schopny poskytovat tato data, budou v budoucnu preferovanými partnery na trhu,“ zdůrazňuje své přesvědčení. „Považujeme za jeden z našich hlavních strategických úkolů usnadnit integraci dat Scope 3 rozšířením našich systémů a zajistit tak transparentnost a udržitelnost v celém dodavatelském řetězci,“ shrnuje šéf Trans.eu Deutschland.

!! SSL Express 14-11-2024 Od 28.12.2024 se zvyšují limity odpovědnosti v letecké nákladní dopravě

S účinností od 28. prosince 2024 se zvyšují limity odpovědnosti za nároky cestujících a nákladu podle Montrealské úmluvy z roku 1999 ("MC99"), jak oznámila Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) Podle změn se limit pro zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění nákladu zvýší z 22 SDR na 26 SDR za kilogram. (viz Článek 22, odst. 3 MC99)

Limity odpovědnosti jsou uvedeny ve zvláštních právech čerpání (SDR), což je zúčtovací jednotka definovaná Mezinárodním měnovým fondem. Pro orientační účely byl 1 SDR dne 25. října 2024 oceněn na 1,33038 USD.

Limity se mají zvyšovat v souladu se zabudovaným mechanismem přezkumu úmluvy, aby se každých pět let upravily o inflaci, tedy aby se zajistilo, že náhrady pro cestující a náklad zůstanou v průběhu času přiměřené.

Tyto aktualizace se dotknou také speditérů, protože budou muset sladit svou dokumentaci a procesy řízení rizik při manipulaci s leteckými zásilkami, aby zajistili bezproblémové dodržování předpisů a zohlednili zvýšené limity odpovědnosti.

Speditéři se vyzývají, aby:

1. Vezměte na vědomí nové limity odpovědnosti;
2. Informujte své odesílatele a další zúčastněné strany;
3. Zkontrolujte si a upravte smlouvy tak, aby odrážely tyto nové podmínky;
4. Zkontrolujte své smlouvy o pojištění odpovědnosti a poradte se se svou pojišťovnou, abyste se ujistili, že se vaše krytí vztahuje na tyto nové limity.

Jak informovala IATA, leteckým dopravcům bude po 28. prosinci 2024 poskytnuta šestiměsíční lhůta odkladu, aby mohli řádně spravovat své zásoby AWB. V souladu s rezolucí 600b budou provedeny redakční změny ve všech dotčených usneseních a doporučených postupech IATA tak, aby odrážely revidované limity odpovědnosti bez nutnosti dalších kroků konference. Rezoluce IATA 600i a 672 a doporučený postup IATA 1679 byly aktualizovány tak, aby odrážely stejnou změnu.

Montrealská úmluva z roku 1999, formálně známá jako Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, poskytuje komplexní a jednotný rámec pro mezinárodní leteckou přepravu cestujících, zavazadel a nákladu. Úmluva stanoví limity odpovědnosti pro letecké společnosti a zajišťuje spravedlivé odškodnění zákazníků v případě problémů týkajících se nákladu a cestujících. Kromě toho umožňuje používat elektronické letenky a letecké nákladní listy ("AWB"), což podporuje zjednodušené procesy a umožňuje efektivnější řízení rizik.

SSL Express 15-11-2024 Spor o poloautomatické jeřáby zvyšuje pravděpodobnost další stávky v amerických přístavech

Naléhavým tématem pro nastupující administrativu Donalda Trumpa by mohla být další stávka na východním pobřeží USA a v Mexickém zálivu, protože odborová organizace odmítá ustoupit v otázce automatizace. Po třídní stávce na začátku minulého měsíce dosáhla Mezinárodní asociace stevedorů (ILA) dohody s Námořní aliancí Spojených států (USMX) o mzdách a pozastavila svou stávku do ledna. Obě strany se v minulých dnech vrátily k jednacímu stolu, aby dojednaly nedořešené otázky s tím, že platnost stávající smlouvy vyprší 15. ledna, pět dní před Trumpovým nástupem do úřadu. USMX ve včerejším sdělení uvedla, že jednání o rámcové smlouvě opět zkrachovala, což zvyšuje riziko další stávky v novém roce.

"Ačkoli jsme v řadě otázek dosáhli pozitivního vývoje, nepodařilo se nám dosáhnout významného pokroku v našich jednáních, která se zaměřovala na řadu technologických otázek," uvedla včera společnost USMX v tiskové zprávě a dodala: "Problém, kvůli němuž jednání zkrachovala, se týká používání poloautomatických jeřábů". ILA včera uvedla: "USMX ve svém návrhu předložila formulaci o poloautomatických zařízeních, která se mají používat v přístavech ILA, což tato unie jednoznačně odmítla. ILA to uznala jako opětovný pokus USMX zlikvidovat pracovní místa ILA pomocí automatizace a rozhovory přerušila."

Na sever od amerických hranic má být mezitím dnes obnoven provoz v přístavech Britské Kolumbie poté, co do pracovního sporu zasáhla federální vláda. Odborový svaz International Longshore and Warehouse Union (ILWU) Local 514, který zastupuje pracovníky na západním pobřeží Kanady, nicméně uvedl, že plánuje právně napadnout příkaz k návratu do práce. P.S. Umělou inteligenci na ně!

SSL EXpress 15-11-2024 Kühne+Nagel získává většinu společnosti IMC Logistics, předního poskytovatele služeb pro intermodální interní logistiku v USA

Kühne+Nagel získává většinu společnosti IMC Logistics (IMC), předního poskytovatele služeb pro intermodální interní logistiku v USA. Jak obě společnosti oznámily, Kühne+Nagel přebírá 51 procent soukromě vlastněné společnosti. Očekává se, že transakce bude uzavřena na začátku prvního čtvrtletí roku 2025.

IMC se specializuje na intermodální přepravní řešení z amerických pobřežních námořních přístavů a železničních uzlů až po vnitrozemská místa zákazníků. Akvizicí získává Kühne+Nagel přístup k jedné z nejdůležitějších logistických sítí v Severní Americe a zajišťuje flexibilní přepravní řešení v dobách narůstajících narušení dodavatelského řetězce, uvádí prohlášení společnosti. Značka IMC zůstane zachována.

Poskytovatel logistiky IMC se sídlem v Collierville, Tennessee, má více než 40 let zkušeností s poskytováním intermodálních řešení námořní dopravy ve Spojených státech. Kühne+Nagel a IMC jsou partnery již řadu let. Národní síť IMC zahrnuje 49 lokalit se strategickou přítomností v klíčových amerických námořních přístavech a železničních uzlech. Ročně společnost odbaví 2 miliony standardních kontejnerů v intermodální nákladní dopravě. S přibližně 1 700 zaměstnanci a rozsáhlou sítí nezávislých smluvních partnerů dosáhla IMC Logistics v roce 2023 obratu kolem 800 milionů amerických dolarů (kolem 758,6 milionů eur).

SSL Express 15-11-2024 Girteka přechází na železniční mód

Litevský provozovatel velkého vozového parku Girteka je ve skutečnosti známější pro kamionovou dopravu. Což není překvapivé, protože společnost ročně přepraví více než 600 000 plných nákladů po Evropě s přibližně 6 000 kamiony a přibližně 7 000 přívěsy. Girteka se v poslední době prosazuje také intermodální přepravou. Co podle Girteky vede k přesunu dopravy – a který aspekt bude pravděpodobně hrát hlavní roli? Železnice je již dlouho spolehlivým způsobem dopravy a nyní se železnice vrací jako výkonné řešení pro snižování emisí, říká Girteka. Intermodální řešení, zejména železniční doprava, se osvědčila při snižování emisí. Pokud je železnice provozována s ekologickými zdroji energie, lze emise snížit až o 65 procent.

Železniční síť má však své limity, ale v kombinaci s alternativními palivy, jako je HVO100 nebo akumulátorová elektrická vozidla (BEV), lze emise snížit až o 100 procent. „V kombinaci s naší širokou sítí kamionů do a z terminálů jsme dodali velké množství zboží velmi pohodlným a udržitelným způsobem,“ říká Larisa Senkevičienė, manažerka intermodálního rozvoje obchodu Girteka.

Vykazování a sběr dat jsou zásadní pro posouzení účinnosti a skutečného dopadu udržitelných řešení. Cíl je jednoduchý: co nejvíce snížit emise, aniž by byl ohrožen harmonogram nebo stabilita dodavatelských řetězců, říká Girteka. Je nepravděpodobné, že by politický tlak byl jedinou příčinou změny způsobu dopravy, i když se o tom poskytovatel přepravní služby vůbec nezmiňuje. Vliv má ve skutečnosti na provozovatele velkého vozového parku z Litvy nedostatek řidičů

