

SSL EXPRES

14.10.-18.10.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 14-10-2024 Gemini varuje před "kolapsem" po znovuotevření Suez

Společnost Maersk varovala před "provozním kolapsem", až budou dopravci moci opět využívat Suezský průplav. Dánský rejdař spolu s Hapag-Lloydem oznámil, že jejich služby typu hub-and-spoke Gemini Cooperation budou místo stále nestabilního Rudého moře i nadále plout kolem mysu Dobré naděje. Maersk to včera sdělil zákazníkům: "Po důkladném zvážení a vzhledem k přetrvávajícím obavám o bezpečnost v Rudém moři společnosti Hapag-Lloyd a Maersk potvrzují, že předpokládají postupné zavedení sítě na mysu Dobré naděje pro zahájení spolupráce Gemini 1. února 2025."

Provozní ředitel společnosti Maersk Karsten Kildahl včera novinářům v britském přístavu Felixstowe řekl, že důvodem rozhodnutí, které padlo zhruba čtyři měsíce před zahájením spolupráce Gemini, "je umožnit zákazníkům provést provozní plánování. Chceme jim dát co nejvíce příležitostí, aby si mohli naplánovat svůj provoz."

Společnost Hapag-Lloyd uvedla, že bude plánovat "spořádaný přechod [na tranzity Suezským průplavem], který bude proveden tak rychle, jak to okolnosti dovolí", ale dodala, že "mnoho v současné době neznámých faktorů" znemožňuje předpovědět, kdy přesně. Pan Kildahl řekl: "Nemůžete se jen tak přetočit. V minulosti jsme viděli, že to vypadalo bezpečně, lodě se snažily proplout, ale nebylo to bezpečné a vy to zrušíte. Jedna z věcí, které nám naši zákazníci neustále říkají, je, že potřebují stabilitu a předvídatelnost svých toků, aby mohli plánovat své podnikání. Není v jejich zájmu, aby jejich náklad dorazil náhle," řekl. A pan Karsten dodal: "Ve chvíli, kdy se průplav otevře, začne chaos, protože bude připlouvat [mnoho] lodí najednou. V tu chvíli budeme mít několik týdnů, řekl bych dokonce několik měsíců, kdy budete mít něco, co bude vypadat jako provozní kolaps. A my to nebereme na lehkou váhu".

Doprovci Gemini plánují po plném zavedení spolehlivost jízdních řádů nad 90 % a což společnost Hapag-Lloyd uvedla, že "zůstává nezměněna". "Naše síť na mysu Dobré naděje se řídí stejnými konstrukčními zásadami jako naše suezská síť a neohrozí spolehlivost ani efektivitu našich služeb. Zajistili jsme, že naše služby zůstanou flexibilní, efektivní a odolné, a to i přes narušení v oblasti Rudého moře," uvedl mluvčí. Tato síť bude zahrnovat 29 hlavních linkových spojů, které bude podporovat 28 vnitroregionálních kyvadlových spojů, provozovaných flotilou přibližně 340 plavidel s celkovou kapacitou 3,7 milionu teu.

P.S. Zajímavé vysvětlení. Nestačilo by říct, že Gemini nebudou vědět co s těmi plavidly navíc?



SSL Express 14-10-2024 Hamburská konference o udržitelnosti: "Které palivo je dostupné, škálovatelné a cenově dostupné?"

Na hamburské konferenci o udržitelnosti kritizoval podnikatel Michael Otto skutečnost, že se dostatečně důrazně nepostupuje v implementaci cílů udržitelného rozvoje OSN. Odpoledne se pozornost zaměřila mimo jiné na řešení pro dekarbonizaci globálního lodního průmyslu. Podle hamburského podnikatele Michaela Otta společnosti často brání dosažení cílů udržitelného rozvoje OSN (SDGs). "Firmy jsou často důvodem, proč se SDGs nedaří naplňovat," řekl předseda

dozorčí rady Otto Group na Hamburské konferenci o udržitelnosti (HSC). Poukázal na spotřebu zdrojů v ekonomice a nedostatečné pracovní podmínky v dodavatelských řetězcích. Na druhou stranu podle Otta firmy často nabízejí i řešení.

Organizace spojených národů si stanovila 17 cílů udržitelného rozvoje na ekonomické, sociální a ekologické úrovni. Uplatňují se po celém světě – jde o ukončení chudoby a hladu, o čistou vodu a čistou energii, ale také o důstojnou práci, dobré vzdělání, ochranu klimatu a mír. Problémem je, že téměř devět let poté, co tyto cíle vstoupily v platnost, stále chybí jejich implementace – což je okolnost, kterou chce nová mezinárodní konference o udržitelnosti v Hamburku konkrétně řešit. Do HSC přicestovalo přibližně 1 600 účastníků z více než 100 zemí. Až do úterý včetně chtějí diskutovat o tom, jak se lze stanoveným cílům do roku 2030 ještě přiblížit. Je dobře, že HSC je koncipováno jako víceletý proces, řekl kancléř Olaf Scholz (SPD) při otevření na hamburské radnici. "Cílem této konference je znovu posílit vzájemnou důvěru mezinárodního společenství a zároveň ukázat, že globální výzvy lze zvládnout se silnými mezinárodními partnery."

Odpoledne proběhla v rámci HSC panelová diskuze na téma "Zelená lodní doprava". Globální lodní doprava je zodpovědná za více než 80 procent emisí CO₂ z mezinárodního obchodu a téměř 3 procenta celkových globálních emisí. Dekarbonizace námořního odvětví má proto zásadní význam pro dosažení cílů v oblasti klimatu stanovených v Pařížské dohodě. Po prezentacích na toto téma Pralhada Joshiho, indického ministra pro nové a obnovitelné zdroje energie, a brazilského velvyslance v Německu Roberta Jaguaribe Gomes De Mattos, diskutovala Mirja Nibbe, ředitelka CMA CGM Německo, mimo jiné o tom, jak může přechod na bezuhlíkovou přepravu uspět. Podle Nibbe-ové je to možné pouze tehdy, pokud se všichni zúčastnění spolehnou na spolupráci.

CMA CGM si klade za cíl dosáhnout čisté nuly do roku 2050 a do roku 2040 mají být emise sníženy o 80 procent ve srovnání s rokem 2008. Pro Nibbe-ovou je otázka paliva zásadní pro ekologickou přepravu: "Jaké palivo je dostupné, škálovatelné a cenově dostupné?" Metanol ani LNG ani jiné alternativy nejsou v současné době na trhu v dostatečném množství. Nibbe však také objasnila, že dopravní společnosti se budou muset zavázat k pevnému nákupnímu množství vůči výrobcům paliv, aby měly jistotu plánování pro zvýšení výroby.

P.S. Další konference, jejíž uhlíková stopa (účastníci obvykle létají) je větší než závazky zde přijaté



Spotové sazby z Asie stále klesají, navzdory přetížení přístavů USEC, a s větším počtem prázdných odjezdů

Spotové sazby za přepravu kontejnerů na hlavních linkách z Asie tento týden nadále klesaly, protože obnovení provozu v přístavech na východním pobřeží USA a na pobřeží Perského zálivu zmírnilo obavy z přetížení průmyslu. Nicméně třídní zastavení činnosti členů ILA polapilo až 70 plavidel v regionu, což zanechalo nevyhnutelné nevyřízené záležitosti, jejichž odstranění bude nějakou dobu trvat – odhady se pohybují od "několika dnů" po "dva nebo tři týdny", i když se zdá být docela jasné, že je nepravděpodobné, že by to mělo vliv na sazby.

"Sazby za námořní přepravu na obě pobřeží se před stávkou snižovaly, pokračovaly v tom i během uzavírek, přičemž sazby byly více než 30 % pod maximy dosaženými v červenci, a měly by se snižovat i nyní, když stávka skončila," uvedl hlavní analytik společnosti Freightos Judah Levine. Námořní dopravci oznámili příplatky v rozmezí od 1 000 do 4 500 dolarů za 40 stop v očekávání narušení v důsledku stávky. Ale protože většina z nich by vstoupila v platnost až v polovině října nebo později, zatím neovlivnily spotové sazby a operátoři nyní tyto nové poplatky pozastavili. Vzhledem k tomu, že stávka skončila a poptávka v hlavní sezóně je z velké části za námi, sazby za kontejnery by se měly i nadále zmírňovat během sezónního útlumu objemů mezi hlavní sezónou a

lunárním novým rokem, i když přetížení východního pobřeží způsobené stávkou může zpomalit tempo poklesu, zatímco se provoz zotaví.

Podle indexu Drewry's World Container Index (WCI) se spotové sazby na úseku Šanghaj-New York mezitýdně snížily o 3 % na 5 761 USD za 40 stop, zatímco na úseku Šanghaj-Los Angeles mezitýdně klesly o 5 % na 5 071 USD za 40 stop. Transpacifická trasa Xeneta XSI podobně klesla o 2,5 % na 5 489 USD za 40 stop. Dopravci však také začali zvyšovat počet blank sailings na hlavních obchodech mezi východem a západem, protože poptávka klesá a aby se vyhnuli dalšímu nárůstu přetížení na východním pobřeží USA.

Společnost MSC dnes oznámila čtyři prázdné plavby na spojení východního pobřeží Asie a USA na službách 2M, a sdělila zákazníkům: "Vzhledem k přetrvávajícímu přetížení přístavů po celém východním pobřeží USA jsme nuceni zavést prázdné plavby na našich linkách z Asie na východ USA a na pobřeží Mexického zálivu. "Situace významně ovlivňuje provoz přístavů, což vede ke zpožděním v době manipulace s nákladem a hromadění lodí čekajících v přístavech. Toto zpoždění významně ovlivňuje schopnost níže uvedených plavidel vrátit se do Asie včas, aby mohly obnovit svou rotaci," uvedl dopravce.

Drewryho týdenní sledovač prázdných odjezdů uvedl, že mezi 14. říjnem a 17. listopadem bylo zrušeno 69 plaveb napříč transpacifickými, transatlantickými a asijsko-evropskými obchody, "z celkového počtu 693 plánovaných plaveb, což představuje 10% míru zrušení. Během tohoto období se 58 % prázdných plaveb uskuteční na transpacifickém východním pobřeží, 26 % na asijsko-evropském a 16 % na transatlantickém západním obchodu."

Sazby mezi asijskými a evropskými zeměmi také zaznamenaly další týden jednociferných poklesů, přičemž úsek WCI Šanghaj-Rotterdam klesl o 6 % na 3 591 USD za 40 stop, zatímco úsek Šanghaj-Janov klesl o 2 % na 3 784 USD za 40 stop

Transatlantický obchod zůstal relativně stabilní, přičemž úsek WCI Rotterdam-New York vzrostl oproti předchozímu týdnu o 1 % na 2 083 USD za 40 stop, zatímco transatlantická trasa XSI vzrostla o 6 % na 3 018 za 40 stop.



SSL Express 14-10-2024 Budoucnost kombinované dopravy

Generální ředitel UIRR Ralf-Charley Schultze v Bruselu prosí Evropskou komisi, aby i nadále poskytovala politickou podporu pro přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici.

Volby do Evropského parlamentu iniciovaly změnu politického směřování, která se plně projeví prostřednictvím nového sboru komisařů a nového pracovního plánu Komise do konce roku. Kde a jak zapadne kombinovaná doprava do tohoto nově vznikajícího obrazu EU, kterému dominují módní slova jako konkurenceschopnost, reindustrializace, bezpečnost a odolnost? **"Clean Industrial Deal" má nahradit "Green Deal"**, ale cíle zůstávají nezměněny. "Efektivita a produktivita jsou stavebními kameny konkurenceschopnosti a kombinovaná doprava nabízí maximální efektivitu v několika jejích nejdůležitějších oblastech," řekl Ralf-Charley Schultze, generální ředitel Evropské asociace průmyslu kombinované dopravy (UIRR).

Ve srovnání s nákladními vozidly dnes kombinovaná doprava spotřebuje až o 70 procent méně kilowatthodin, aby poskytla přepravní kapacitu jednoho tunokilometru. Vzhledem k tomu, že nákladní vozidla poháněná bateriemi hrají větší roli v silničních úsecích kombinované dopravy a zbývající úseky evropské sítě železniční infrastruktury, které dosud nebyly elektrifikovány, jsou nyní elektrifikovány, bude se tato energetická účinnost ještě zlepšovat. Zaměstnanec zaměstnaný v kombinované dopravě ujede na silnici mnohonásobně více tunokilometrů než jeho protějšek v dálkové dopravě. Zaměstnanci v kombinované dopravě vykonávají činnosti s vysokou přidanou hodnotou, které zároveň nabízejí lepší rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem. To je atraktivní nabídka, zejména s ohledem na nekontrolovatelný nedostatek řidičů nákladních vozidel

v celé Evropě. Navíc: "Ve srovnání s nákladní dopravou vypouští kombinovaná doprava až o 90 procent méně skleníkových plynů a zlomek škodlivých znečišťujících látek," říká Schultze. UIRR je přesvědčena, že evropští činitelé s rozhodovací pravomocí budou i nadále rozhodní ve své podpoře umožněného přechodu na jiný druh dopravy. "Aby UIRR tento trend posílila, posune letos kampaň CT4EU (Kombinovaná doprava pro Evropu) do druhé fáze a znovu ji spustí. Přinese výše popsané výhody všem dotčeným osobám s rozhodovací pravomocí," řekl Schultze. A dodává: "Evropský zákonodárce bude mít příležitost vyjádřit svou podporu prostřednictvím postupné revize směrnice o kombinované dopravě, přijetí nového nařízení o řízení kapacity železniční infrastruktury, jakož i nových pokynů ke státní podpoře pozemní a multimodální dopravy, nového nařízení o blokových výjimkách v dopravě a nových pokynů k poplatkům za infrastrukturu." Vlády členských států budou muset spolupracovat s novou Evropskou komisí, aby zajistily včasné provedení těchto nových právních předpisů a dalších evropských právních předpisů přijatých v posledních letech, jako je ETS2, směrnice o eurozámce, nařízení o elektronických informacích o nákladní dopravě (eFTI) a nařízení o obecných zásadách TEN-T. Intermodální komunita v Evropě bude důsledně pokračovat ve svých investičních programech v oblasti digitalizace a intermodálních zařízení a aktiv, jako jsou intermodální nakládací jednotky, intermodální nákladní vozy, návěsy a v neposlední řadě kapacity intermodálních překládkových terminálů. "Pokud každý hráč poskytuje služby podle svých možností, jsem přesvědčen, že v roce 2029 bude mít Evropská unie mnohem konkurenceschopnější a odolnější systém dálkové nákladní dopravy, který bude spočívat na bedrech kombinované dopravy "ode dveří ke dveřím," je přesvědčen Schultze. Zároveň by se měla výrazně snížit závislost na nákladních vozidlech v dálkové dopravě. Společně s podporovateli kampaně CT4EU udělá UIRR vše, co je v jejích silách, aby se tato vize stala skutečností.

SSL Express 14-10-2024 Vývoj leteckých sazeb v říjnu 24

Globální spotové sazby za leteckou nákladní dopravu vzrostly v prvních říjnových dnech na nová maxima z roku 2024, a to navzdory poklesu celosvětové tonáže spojené se státními svátky v Číně a přerušení letecké dopravy na Blízkém východě způsobenému zvýšeným napětím v regionu. Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy WorldACD Market Data se průměrné celosvětové spotové sazby ve 40. týdnu (30. září až 6. října) mezitýdně (WoW) zvýšily o dalších +1 %, a to na 2,84 USD za kilogram – což je jejich nejvyšší úroveň v tomto roce – díky nárůstu z Asie a Tichomoří (+1 %), Afriky (+2 %) a Střední a Jižní Ameriky (CSA, +5 %). A +2% zvýšení smluvních sazeb WoW z Asie a Tichomoří také pomohlo k +2% zvýšení celosvětového průměru spotových a smluvních sazeb na celém trhu na 2,65 USD za kilogram.

Tonáž z asijsko-pacifického původu však ve 40. týdnu klesla o -7 %, a to především kvůli Národnímu dni nebo svátkům Zlatého týdne v Číně, které letos probíhaly od 1. do 6. října. Tyto poklesy tonáže z Asie a Tichomoří vysvětlovaly většinu celkového celosvětového poklesu tonáže o -5 % ve 40. týdnu, i když došlo také k výraznému poklesu tonáže WoW ze Středního východu a jižní Asie (MESA, -9 %), Evropy (-4 %) a Severní Ameriky (-3 %).

Další analýza, založená na více než 450 000 týdenních transakcích pokrytých daty WorldACD, naznačuje, že -14% pokles WoW v dopravě v rámci Asie a Tichomoří byl největším faktorem -7% poklesu tonáže původu z Asie a Tichomoří, který byl zodpovědný za více než dvě třetiny (68 %, nebo -5 procentních bodů) tohoto poklesu. A v rámci tohoto poklesu dopravy v rámci Asie a Tichomoří klesly tonáže v rámci Asie z Číny o -21 %, WoW. Asijsko-pacifický pokles WoW také vysvětluje většinu (56 %) celosvětového poklesu tonáže, přičemž zbytek lze vysvětlit především původem z Evropy (18% podíl na celosvětovém poklesu WoW) a MESA (15% podíl na celosvětovém poklesu WoW).

Navzdory poklesu tonáže z míst původu MESA zůstávají objemy leteckého nákladu z tohoto regionu meziročně vyšší o +8 % a sazby o +54 % – se spotovými sazbami vyššími o +78 % ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Tento region byl obzvláště zasažen narušením kapacity námořní přepravy a dodavatelských řetězců způsobeným útoky na kontejnerovou dopravu v Rudém moři, přičemž kapacita letecké nákladní dopravy v regionu byla minulý týden také ovlivněna odkloněním letů a uzavřením vzdušného prostoru.

Další analýza ukazuje, že -13% pokles objemů z MESA do Severní Ameriky byl největším faktorem v rámci tohoto -9% poklesu účtovatelné hmotnosti WoW z počátků MESA; jedna třetina (33 %) poklesu WoW ex-MESA se týkala destinací v Severní Americe, zatímco 16 % poklesu tonáže MESA ve WoW ve 40. týdnu bylo způsobeno snížením emisí mimo MESA do asijsko-pacifických destinací.



SSL express 15-10-2024 Společnost GXO Logistics údajně zvažuje prodej

V současné době zřejmě probíhají důvěrná jednání o potenciálním prodeji společnosti GXO Logistics. Informovala o tom tisková agentura Reuters s odvoláním na osobu obeznámenou s touto záležitostí. Společnost se sídlem v Greenwichi v Connecticutu, jejíž tržní hodnota se pohybuje kolem 6 miliard amerických dolarů, spolupracuje s finančním poradcem, aby posoudila zájem potenciálních kupců, včetně konkurenčních poskytovatelů logistických služeb. Je však také možné, že rozhovory nepovedou k závěru, dodal zdroj podle agentury Reuters. Společnost GXO se k této fázi zatím nevyjádřila.

V průběhu druhého čtvrtletí společnost GXO dokončila akvizici britské logistické společnosti Wincanton. Společnost GXO měla dříve silné zastoupení ve Spojeném království, zejména po akvizici maloobchodní logistické společnosti Clipper v roce 2022. Upravený zisk před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací (EBITDA) společnosti GXO činil ve druhém čtvrtletí letošního roku 187 milionů USD ve srovnání se 190 miliony USD ve druhém čtvrtletí roku 2023. V prvním čtvrtletí činila EBITDA 154 milionů USD. Tržby meziročně vzrostly o 19 procent na 2,8 miliardy dolarů, což je nárůst z 2,46 miliardy dolarů v předchozím čtvrtletí. Společnost odhadla organický růst ve vykazovaném období na 2 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Údaje za třetí čtvrtletí budou zveřejněny 5. listopadu. Smluvní logistická společnost, která byla v roce 2021 odštěpena od společnosti XPO Logistics, cílí na organický růst tržeb o 2 až 5 procent a upravený zisk EBITDA ve výši 805 až 835 milionů USD pro aktuální fiskální rok. V loňském roce společnost GXO vygenerovala tržby ve výši 9,8 miliardy dolarů. Upravená EBITDA vzrostla o 1,8 procenta na 741 milionů dolarů.

Německý trh se pro GXO stává stále důležitějším díky získávání nových zákazníků. V květnu převzala společnost GXO distribuční centrum společnosti Levi Strauss v Dorstenu; v červenci následovalo oznámení o převzetí centrálního skladu Tchibo v Brémách. Smlouva se společností Levi's má dobu trvání 20 let a objem téměř 1 miliardu dolarů. Podle společnosti se prodejní pipeline na konci druhého čtvrtletí zvýšila na 2,3 miliardy dolarů, což je nové dvanáctiměsíční maximum.

GXO zaměstnává přibližně 130 000 lidí a provozuje přibližně 970 logistických areálů o celkové ploše přibližně 18 milionů metrů čtverečních.



SSL Express 15-10-2024 Dvě průmyslová odvětví dávají naději specialistům na těžké kusy

Současná ekonomická situace má dopad na trh pro nadrozměrnou a těžkou dopravu (GST) – ale s různými charakteristikami. V aktuálním průzkumu (DVZ) si účastníci trhu v různých odvětvích stěžují na klesající situaci v oblasti objednávek a napjatou situaci v oblasti zisků. Existují však i společnosti, které jsou – v závislosti na regionu a zákaznickém odvětví – docela spokojené. Stavebnictví – zejména soukromá bytová výstavba – a strojírenství jsou často uváděny jako obtížnější odvětví. Zdrženlivá bytová výstavba – zde se někdy hovoří o výrazném poklesu – je patrná v přepravě stavebních strojů a prefabrikovaných stavebních prvků. Na druhou stranu účastníci trhu uvádějí, že například komunální výstavba škol, nemocnic nebo bytů poskytuje pracovní místa. Také mezi výrobci strojů je zaznamenána velmi zdrženlivá situace v oblasti objednávek, přičemž závisí na příslušné skupině příjemců strojů. Celkově však středně velké podniky ve zpracovatelském průmyslu zřetelně oslabují, poznamenává Helmut Alborn, řídicí partner dortmundské společnosti August Alborn Schwertransporte. Krize v automobilovém průmyslu má na tuto oblast dopad, například prostřednictvím slabší poptávky po obráběcích strojích, dodává Roland Rüdinger ze stejnojmenné spediční společnosti z Krautheimu. Vyhlídky v tomto segmentu na nadcházející rok jsou považovány za poměrně obtížné a zdrženlivé jsou i komentáře. Existují však dva sektory, do nichž se vkládají naděje: infrastruktura a energetika. Již v letošním roce byla poptávka po těžké dopravě poháněna probíhajícími infrastrukturními projekty, poznamenává Thorge Clever z michelfeldské speditérské společnosti Kübler a jako příklad uvádí rozšíření silnic a mostů. Kromě toho investice do obnovitelných zdrojů energie, například ve formě větrných turbín, poskytují pracovní místa. Celkově však podle téměř jednomyslného tónu zůstává trh konkurenční. To také společně ztěžuje přenesení zvýšených nákladů na mýtné v plné výši. Často se to daří jen částečně, i když se většinou jedná hlavně o naložené kilometry. Firmy často uvíznou v nákladech na prázdné kilometry. Kromě ekonomické situace je v tomto odvětví i nadále ústředním problémem schvalovací proces GST a související byrokracie. Schvalovací procedura v zásadě stále trvá příliš dlouho a byrokracie je stále příliš vysoká. V této souvislosti je generální ředitel společnosti Colossus Pietack opravdu našťavaný: "Společnost Autobahn GmbH nám způsobila škodu ve vysokých šestimístných číslech úplným selháním při povolování," stěžuje si. Zároveň měl dojem, že existují společnosti, "které nebraly potřebná povolení tak vážně". Rychlost zpracování jiných dopravců pro stavbu silnic je problematická, dodává Jannik Meyns z hamburské společnosti Rolf Riedel Transport- und Montageservice. Několikrát se hovoří o rozdělení na jih a sever: "Jižní Německo je lídrem v rychlosti, kompetenci a kvalitě. Směrem na sever se rychlost snižuje, směrem na východ se snižuje i kompetence," shrnuje Küblerův muž Clever. A Michael Kulbe, provozní ředitel společnosti Ulferts & Wittrock v Kielu, je překvapen, že některé trasy jsou schváleny pouze pro noční jízdy, "jen proto, že po mostě lze jet rychlostí 5 kilometrů za hodinu na 90kilometrové trase – ale zbytek je snadno sjízdán během dne." Kromě rychlejšího a praktičtějšího schvalovacího postupu podávají odborníci z praxe další požadavky na orgány veřejné správy. Lépe koordinované řízení stavenišť, včetně jednotného informačního systému stavenišť, více parkovacích míst podél dálnic nebo podpora umělé inteligence ve schvalovacím procesu, aby bylo možné rozpoznat, kdy se na určitých trasách častěji žádá o určité rozměry, a tím i rychlejší alokace, jsou body, které jsou někdy zmiňovány několikrát. Pro některé je trnem v oku také úroveň požadavků na doprovodnou těžkou přepravu, protože se někdy stávají konkurenční nevýhodou pro zákazníky, poznamenává Gruber Logistics. A dále: "Přeprava s výškou 4,20 metru a bez dalších nadměrných rozměrů opravdu nepotřebuje doprovodné vozidlo," zdůrazňuje Stefan Möllenbeck ze společnosti Ferdinand Hövelmann Spedition.

Jakkoli se hodnocení účastníků průzkumu v mnoha bodech liší, v jedné věci se naprosto shodují: alternativní pohony zatím nehrají v GST žádnou roli – a nebudou hrát roli ještě několik let. Výroky sahají od "zatím nestojí za zmínku kvůli nedostatečnému výkonu", "žádná vhodná a osvědčená vozidla", "žádné technologie, které by dávaly smysl pro vozidla GST" až po "žádné alternativy v naší oblasti". Nicole Lommatzsch ze společnosti Auto Böhler se sídlem v Karlsruhe téměř vystřízlivěla: "Vznětový motor zůstává jediným hnacím motorem v našem segmentu."



SSL Express 15-10-2024 WTO: Světový obchod se zbožím se pomalu zotavuje

Očekává se, že celosvětový obchod se zbožím v letošním roce vzroste o 2,7 procenta, což je mírně nad dubnovým odhadem 2,6 procenta. Oznamila to ve čtvrtek Světová obchodní organizace (WTO). Pro rok 2025 předpovídají odborníci nárůst objemu o 3,0 procenta. "V roce 2024 očekáváme postupné oživení světového obchodu, ale zůstáváme ostražití vůči možným překážkám, zejména vůči možné eskalaci regionálních konfliktů, například na Blízkém východě," uvedla generální ředitelka Ngozi Okonjo-Iweala a dodala: "Dopad by mohl být nejzávažnější pro přímo postižené země, ale může mít také nepřímý dopad na globální náklady na energie a přepravní trasy." Je rovněž hluboce znepokojena humanitárními důsledky pro osoby postižené těmito konflikty. Podle ekonomů WTO se světový obchod se zbožím v první polovině roku meziročně zvýšil o 2,3 procenta, po čemž bude pravděpodobně následovat další mírná expanze ve zbytku roku a v roce 2025. Zvýšení následuje po poklesu o 1,1 procenta v roce 2023 způsobeném vysokou inflací a rostoucími úrokovými sazbami. Reálný růst HDP při tržních směnných kurzech pravděpodobně zůstane v letech 2024 a 2025 konstantní na úrovni 2,7 procenta, odhadují odborníci. Inflace do poloviny roku 2024 klesla natolik, že centrální banky snížily úrokové sazby. "Nižší inflace pravděpodobně zvýší reálné příjmy domácností a podpoří spotřebitelské výdaje, zatímco nižší úrokové sazby pravděpodobně podpoří kapitálové výdaje podniků," uvedla WTO.

Různá opatření měnové politiky v hlavních ekonomikách by podle ekonomů WTO mohla vést k finanční volatilitě a změnám v kapitálových tocích, protože centrální banky snižují úrokové sazby. To by mohlo ztížit splácení dluhů, zejména pro chudší ekonomiky. Prognóza má také omezený růstový potenciál, "pokud snížení úrokových sazeb ve vyspělých ekonomikách podpoří silnější než očekávaný růst, aniž by opět podnítilo inflaci". Nejnovější prognózy ukazují pouze drobné korekce. Historické údaje o objemu obchodu však byly výrazně revidovány, včetně revizí evropského vývozu a dovozu směrem dolů zpět do roku 2020. "Došlo také k výrazným změnám v prognózách HDP pro každý region, včetně zvýšení růstu v Severní Americe o 0,4 procentního bodu, což by mohlo ovlivnit i obchodní toky v jiných regionech," uvedl hlavní ekonom WTO Ralph Ossa.

Nyní se očekává, že Evropa v roce 2024 zaznamená pokles objemu vývozu o 1,4 %; dovoz mezitím klesne o 2,3 procenta, říká se. Propad vývozu z EU v automobilovém segmentu je "znepokojivý" kvůli potenciálnímu dopadu na rozsáhlé dodavatelské řetězce tohoto odvětví. Mezitím se vývoz organických chemikálií – z nichž některé jsou spojeny s léčivými – vrátil k normálním trendům po prudkém nárůstu během pandemie koronaviru, poznamenávají ekonomové. Prudce poklesl také dovoz strojů do EU, zejména z Číny. Podle WTO tento trend přesahuje geopolitické napětí a ovlivňuje také dovoz z USA, Korejské republiky a Japonska. Rostoucí dovoz z Indie a Vietnamu zároveň poukázal na jejich rostoucí roli v globálních dodavatelských řetězcích.

Podle této analýzy poroste objem exportu Asie v letošním roce rychleji než v kterémkoli jiném regionu a do roku 2024 se dokonce zvýší o 7,4 procenta. Region zaznamenal v první polovině roku silné oživení exportu, které bylo taženo hlavními výrobními ekonomikami, jako je Čína, Singapur a

Korejská republika, dodala. Asijský dovoz vykazuje různé trendy: Zatímco růst Číny zůstává skromný, jiné ekonomiky, jako je Singapur, Malajsie, Indie a Vietnam, zažívají vzestup. "Tento posun naznačuje, že se vyvíjejí v "propojené" ekonomiky, které obchodují napříč geopolitickými bloky, což potenciálně zmírňuje riziko fragmentace," píše WTO.

Jižní Amerika se v roce 2024 zotaví ze slabého vývozu a dovozu v předchozím roce.

Severoamerický obchod je z velké části tažen USA, ačkoli Mexiko vyniká silnějším růstem dovozu ve srovnání s regionem jako celkem. Mexický dovoz se po poklesu v roce 2023 zotavuje, což podtrhuje rostoucí roli země jako "propojující" ekonomiky v obchodu, uvedla zpráva.

Generální ředitelka Okonjo-Iweala zdůraznila význam "inkluzivního světového obchodu". V posledních třech desetiletích od založení WTO se příjem na hlavu v nízkopříjmových a středněpříjmových ekonomikách téměř ztrojnásobil, řekla.



SSL Express 16-10-2024 Poplatek za cestu na železnici ve Švédsku poroste

Švédský dopravní podnik Transportstyrelsen plánuje pro rok 2025 masivní zvýšení poplatků za služby. Provozovatelé železniční dopravy jsou obzvláště těžce zasaženi, přičemž poplatky budou až o 53 procent vyšší. Kvůli pandemii úřad v posledních letech upustil od zvyšování poplatků, které by bylo ve skutečnosti nutné k pokrytí nákladů.

Z návrhu přehledu vyplývá, že například v železničním sektoru bude v budoucnu stát obnovení bezpečnostního certifikátu ekvivalentu necelých 10 600 eur (120 000 švédských korun) namísto dosavadních 2 200 eur. Podle návrhu zaplatí každý, kdo chce provozovat nákladní dopravu ve švédské síti, od 1. ledna 2025 23 500 eur za základní schválení (Nationellt

TrafiksäkerhetsTillstånd/NTT), namísto předchozích necelých 10 700 eur. Obnovení kvalifikace strojvedoucího se zvýší v ceně ze 44 eur na 176 eur.

Švédská nákladní železnice Green Cargo již bije na poplach. Její mluvčí Stephan Ray DVZ řekl, že je třeba se obávat, že železniční doprava, která je pro průmysl důležitá, bude znevýhodněna.

Poplatky účtované společností Transportstyrelsen se vztahují na všechny druhy dopravy. Patří mezi ně mimo jiné osvědčení o způsobilosti k létání, osvědčení o pilotáži a poplatky za řídičské průkazy.



SSL Express 16-10-2024 Velcí francouzští rejdaři čelí vysokým daňovým úctům, protože Paříž se snaží napravit fiskální situaci

Francouzská vláda, která čelí velké díře ve své pokladně, se ve svých posledních rozpočtových plánech zaměřila na majitele lodí s bohatým měšcem. Provozní příjmy lodních společností, které se rozhodnou využít systém daně z tonáže v zemi a jejichž roční obrat je ročně 500 milionů EUR (546 milionů USD) nebo více, budou v příštím roce zasaženy 9% daní a v následujícím roce 5,5% daní.

Ramon Fernandez, finanční ředitel CMA CGM, největší francouzské kontejnerové společnosti, řekl novinám *Les Echos*, že dočasná daň by jeho společnost během dvou let připravila přibližně o 800 milionů eur. Odvod by představoval pro CMA CGM "konkurenční nevýhodu", tvrdil Fernandez. Francouzští rejdaři byli v posledních měsících opakovaně nuceni hájit systém daně z tonáže v zemi, přičemž se o něm mluvilo v letošních parlamentních volbách. Daňový systém funguje od roku 2003.

První rozpočet nově zvolené francouzské vlády obsahuje celkové zvýšení daní a výdajové škrty ve výši 60 miliard eur ve snaze snížit deficit z 6,1 % na 5 % hrubého domácího produktu do příštího roku. Parlamentní diskuse o rozpočtu na příští rok začnou příští týden a očekává se, že budou dokončeny do konce roku hlasováním a schválením.



SSL Express 16-10-2024 Ceny přepravy po moři po "zlatém týdnu" nadále klesají

Šanghajský index SCFI klesl o 3,4 procenta na přibližně 2 062 bodů během dvou týdnů od konce září. Klesající trend však přinejmenším zeslábl. Na konci září se index, který sleduje spotové ceny na 13 trasách z Číny, během týdne propadl o téměř 10 procent. Na většině tras – včetně Severní Ameriky, Afriky a Jižní Ameriky – byly ztráty ještě nedávno jen kolem 1 až 2 procent. Pouze na trase do Evropy a středomořského regionu trh nadále rychle ztrácí výšku. Indexová sazba pro zásilky ze Šanghaje do evropských přístavů North Range opět klesla o 9 procent na 2 040 amerických dolarů/TEU. Drewryho světový kontejnerový index zaznamenal minulý týden pokles o 6 procent na průměrnou hodnotu těsně pod 3 600 dolarů/FEU. Podle logistických společností jsou na trhu již dlouho v oběhu sazby výrazně pod 3 000 dolarů/FEU. Vzhledem k výrazně zlepšené dostupnosti nákladového prostoru zůstává tlak na ceny v krátkodobém horizontu vysoký. Výzkumná společnost Linerlytica nedávno odhadla obsazenost hlavních služeb na Dálném východě Evropy pouze na přibližně 90 procent.

Je pravděpodobné, že bude nějakou dobu trvat, než se dodávky zboží v Číně po přerušení výroby během prázdnin opět doplní. Na futures burze v Šanghaji obchodníci očekávají, že se sazby stabilizují nejdříve v listopadu, kdy dovozci v Evropě opět zvýší své objednávky před dalšími významnými svátky v Číně na konci ledna (čínský Nový rok). Například ceny kontraktu na sazbu za přepravu na trase Čína/Evropa v prosinci na burze Shanghai futures měly minulý týden tendenci k 2 000 dolarům/TEU – výrazně vyšší než cena říjnového kontraktu. Šance na opětovné posílení sazeb v obchodu mezi Dálným východem a Evropou by se výrazně zvýšily, pokud by rejdaři od listopadu rušili další odjezdy. První krok v tomto směru učinili dopravci THE Alliance, kteří chtějí příští měsíc zrušit tři odplutí, jak uvádí logistická společnost Flexport.

V zásadě jsou však současné nadkapacity v liniové dopravě stále omezené. Na začátku října je na celém světě napočítáno méně než 40 lodí. To znamená, že pokud by se výrazně zvýšil počet rezervací u dopravců a obchvat jižního cípu Afriky by pokračoval na trasách východ-západ, byly by možné mobilizovat pouze malé kapacitní rezervy. Lodní makléři předpokládají, že požadavky na tonáž u linek se během nadcházejících změn v alianci (Gemini, MSC, THE Alliance) dočasně zvýší – a to i bez růstu objemu – protože v krátkodobém horizontu budou pro restrukturalizaci služeb vyžadovány vyšší kapacitní rezervy. Aby se předešlo překážkám v tonáži, dopravci si pronajímají lodě na příští rok s dostatečným předstihem. Vzhledem k silné poptávce se proto charterový trh již několik týdnů pohybuje do strany na vysoké úrovni.



SSL Express 16-10-2024 Maersk míří do Číny až pro dvanáct lodí o kapacitě 16 000 TEU

Makléři uvádějí, že Maersk jedná v Číně o další fázi expanze s přelomovými objednávkami na dvoupalivové lodě na LNG, což je typ pohonu, od kterého se dříve distancoval. Dánský dopravce podepsal smlouvu na šest pevných lodí o kapacitě 16 000 TEU u společnosti New Times Shipbuilding s opcí na dalších šest plavidel. Lodě – v ceně 200 milionů dolarů za jednotku – mají být dodány v roce 2028. Představitelé Maersku ještě musí příkazy potvrdit.

Společnost Maersk v srpnu představila své prozatímní smlouvy a nastínila svou politiku výstavby nových plavidel do roku 2030 se dvěma významnými novinkami. Za prvé, svůj záměr nezvýšit velikost své flotily nad dnešních 4,3 milionu TEU do konce desetiletí, a za druhé, Maersk přiznal, že bude pokračovat v objednávkách lodí s duálním palivem, které mohou využívat bio-LNG, což je typ paliva, který dopravce dříve odmítl. Společnost Maersk také ve své posledním čtvrtletní

zprávě uvedla, že je v procesu podepisování objednávek na novostavby a časových charterových smluv na dvoupalivová plavidla, která odpovídají plánovanému tempu obnovy přibližně 160 000 TEU ročně.

Společnost Maersk se rozhodla pro kombinaci dvoupalivových pohonných systémů na bázi metanolu a zkapalněného plynu. "Zatímco zelený metanol se v krátkodobém horizontu pravděpodobně stane nejkonkurenceschopnější a nejškálovatelnější cestou k dekarbonizaci, společnost Maersk také předpokládá vícepalivovou budoucnost tohoto odvětví, která zahrnuje zkapalněný biometan," uvedla společnost ve zprávě.

SSL Express 16-10-2024 POUČTE SE Otázka týkající se odpovědnosti zasílatele při zásilce na paritě FCA

Scénář 1

- Kupující (příjemce) nakupuje produkty od dodavatele (odesílatele) podle podmínek FCA
- Dodavatel rezervuje přepravní prostor u speditéra určeného příjemcem.
- Dodavatel vyzvedne prázdný kontejner pro naložení nákladu a vrátí naložený kontejner do depa nebo terminálu podle pokynů rezervovaného dopravce.
- Zatímco ložený kontejner čeká na naložení na loď, příjemce instruuje speditéra, aby zásilku zastavil, protože se domnívá, že má právo tak učinit podle podmínek FCA.

Otázka: Je správné, aby se jmenovaný speditér řídil pokyny příjemce?

Podle většinového názoru by se speditér neměl zaplétat do obchodních podmínek nebo mezidobí mezi kupujícím a dodavatelem. Měly by se řídit běžnou praxí zařizování přepravy na základě rezervace provedené dodavatelem. Pokud speditér zastaví provoz, což má za následek, že zásilka nesplní poslední datum odeslání akreditivu, může mít dodavatel problémy s výběrem platby z akreditivu a mohl by potenciálně žalovat speditéra za nedodržení rezervace.

Scénář 2

- Pokud rezervaci provádí příjemce se svým jmenovaným zasílatelem, který následně kontaktuje dodavatele za účelem koordinace přepravy:
- Dodavatel vyzvedne prázdný kontejner, naloží náklad a ložený kontejner vrátí do určeného depa nebo terminálu.

Otázka: Měl by se podle podmínek FCA a s rezervací provedenou příjemcem dopravce řídit pokyny příjemce a zásilku eventuálně zastavit?

V tomto případě, kdy je rezervace pod kontrolou příjemce, může mít speditér oprávněný důvod řídit se pokyny příjemce.

SSL EXpress 16-10-2024 Digitalizace v silniční dopravě

Jednou z největších výzev pro budoucí rozvoj silniční dopravy je digitální transformace – podle Expertní rady pro digitální transformaci v dopravě a logistice (ETL). Digitální transformace prostupuje všemi strukturami a procesy v odvětví dopravy. Přestože Balíček mobility I Evropské komise podpořil mnoho digitalizačních projektů, potenciál digitálního dodavatelského řetězce ještě nebyl vyčerpán. Za to, že digitální transformace nepostupuje tak rychle, jak by bylo ve skutečnosti možné, mohou i účastníci. Ne každý si je vědom možností digitalizace a zastřešující projekty jsou podle zjištění odborné rady výjimkou. Mnoho hráčů má navíc malou důvěru v digitální projekty. Častým důvodem je strach z toho, že už nebudou konkurenceschopní kvůli vynaloženému úsilí.

Odborná rada se proto považuje za "navigátora", který doprovází dopravní a logistický průmysl při digitalizaci a automatizaci mezinárodní silniční nákladní dopravy. Odborná rada byla iniciována

VDO Fleet Services, značkou pro správu vozového parku výrobce pneumatik Continental. "Náš úkol dalšího pokroku v digitalizaci silniční nákladní dopravy chápeme velmi praktickým způsobem: Jsme spokojeni pouze tehdy, když jsme podnikům poskytli konkrétní doporučení pro opatření v oblasti digitalizace silniční nákladní dopravy," říká Frauke Heistermann, Managing Partner společnosti Axit Capital a předseda odborné rady. Jejím spolupředsedou je Prof. Dr. Thomas Krupp, profesor dopravy a dopravní logistiky na Technické univerzitě v Kolíně nad Rýnem. Na posledním setkání byla formulována následující vize pro rok 2035: "Digitalizace a automatizace mezinárodní silniční nákladní dopravy vytváří ekologicky, sociálně a ekonomicky udržitelné a odolné hodnotové sítě." Aby však bylo možné této vize dosáhnout a těžit ze souvisejících výhod, jako je menší složitost, vyšší efektivita, vyšší produktivita a v konečném důsledku ziskovost, je třeba podniknout několik kroků:

Systémy podnikového IT, IT vozidel a infrastruktury musí být vzájemně těsněji propojeny. To vyžaduje pracovní postupy napříč společnostmi a v síti, aby si zúčastněné strany mohly navzájem volně vyměňovat data. Aby bylo možné standardizovat pracovní postupy, musela by se snížit zbytečně vysoká složitost procesů a nedostatek vzájemné důvěry mezi zúčastněnými partnery. Použitá data by musela být předem vyčištěna a neutralizována. Příkladem jsou důvěryhodné údaje z digitálního tachografu nebo údaje z různých druhů dopravy. Důležitou roli hraje také kybernetická a datová bezpečnost. Pokud procesy a data nejsou chráněny, firmy si nebudou chtít vyměňovat a využívat.



SSL Express 17-10-2024 TimoCom vidí velkou poptávku po zmenšené přepravní kapacitě

Burza nákladů TimoCom zaznamenala ve třetím čtvrtletí roku 2024 ve svém dopravním barometru neobvyklá čísla. Na rozdíl od dlouhodobých trendů neklesla poptávka po dopravě ani v letošní prázdninové sezóně. Ve srovnání s předchozím čtvrtletím zaznamenal trh sotva znatelný pokles nabídek nákladní dopravy o 0,1 procenta. V rámci Německa bylo od července do září prostřednictvím TimoCom nabídnuto přibližně o 11 procent méně přeprav než od dubna do června. Oproti stejnému období loňského roku to však odpovídá nárůstu nabídky o dvě třetiny. Tento vývoj je pozoruhodný zejména s ohledem na stále negativní vývoj důležitých oborových ukazatelů z výrobního sektoru, analyzuje Timocom ve svém čtvrtletním hodnocení.

Provozovatel burzy nákladů připisuje tento vývoj redukcí vozového parku ze strany dopravních společností a rostoucímu počtu insolvencí mezi dopravci. Ti, kteří potřebují přepravní kapacity, je proto stále častěji nakupují prostřednictvím spotového trhu, pokračuje analýza. "Ztráty kapacit v dopravě převyšují hospodářský pokles, takže poptávka na burzách nákladů je i ve třetím čtvrtletí velmi vysoká," vysvětluje Gunnar Gburek, senior mluvčí společnosti Timocom. U přeprav, které vyžadují speciální vybavení, je naopak již nyní nedostatek nákladového prostoru, například v oblasti s řízenou teplotou, pro přívěsy s cívkovými žlaby nebo dodávky, pro které je vyžadován závěsný vysokozdvíhací vozík.

Trh nákladní dopravy zaznamenal v meziročním srovnání přibližně o 8 procent méně nabídek vozidel ve srovnání se čtvrtletím. Tento vývoj měl také dopad na ceny; průměrná úroveň cen přeprav nabízených klienty prostřednictvím platformy byla o 14,9 procenta vyšší než ve stejném čtvrtletí předchozího roku, a to v cenovém koridoru mezi 1,48 eura a 1,83 eura za kilometr. Dopravci naopak požadovali maximálně 1,91 eura za kilometr. Na mezinárodních linkách činila průměrná nabídka ve třetím čtvrtletí 1,70 eura za kilometr, což odpovídá nárůstu o 16,6 procenta ve srovnání s průměrem ve stejném čtvrtletí předchozího roku.

Na základě aktuálního vývoje očekává Timocom pro vánoční čtvrtletí mírný pokles nabídek přeprav; poptávka po dopravě však zůstane nad úrovní loňského roku. S ohledem na výrazný

pokles kapacity bude poměr nabídek nakládky k volným vozidlům v průměru 78:22 procenta v tříměsíčním období a poměr neklesne pod 70:30 procent ani v prosinci. V horkých dnech před Vánoce se vzhledem k omezeným kapacitám dá dokonce očekávat masivní run na volné nákladové prostory, dívá se Gburek dopředu.



SSL Express 17-10-2024 Dohoda o budoucím restrukturalizačním kurzu v DB Cargo

Představenstvo a zástupci zaměstnanců DB Cargo se dohodli na balíčku pro obnovu nákladní železnice. Po rozpravě na začátku roku se to nedalo nutně očekávat. V té době mezi nimi probíhal ostrý spor, za jehož pokračování by museli zaplatit především uživatelé železnice. V této souvislosti je třeba dohodu přivítat. Ale příliš mnoho euforie nebo dokonce věty jako "Renovace je na místě" jsou nevhodné. Na jedné straně bylo mnoho takových nových začátků, které vždy uvízly v marasmu DB. Na druhou stranu restrukturalizace společnosti je jako maraton: začátek je jednoduchý. Panuje zde duch optimismu a všichni běží stejným směrem. Ale v posledních kilometrech musíte porazit své slabší já. Rozhodují o tom, zda budou stanovené cíle dosaženy. Skutečnost, že představenstvo a zástupci zaměstnanců nyní začínají společně, je předpokladem pro restrukturalizaci. Skutečná zkouška však teprve přijde. Automobilový průmysl bude se zatajeným dechem sledovat, jak si DB Cargo povede ve svém maratonu.



SSL Express 17-10-2024 Balíček zápalných zařízení z Lipska: Pravděpodobně iniciováno Ruskem

Podle Úřadu pro ochranu ústavy se Německo v červenci jen těsně vyhnulo leteckému neštěstí, které mohlo iniciovat Rusko. Bylo to jen šťastnou shodou okolností, že balíček vzplál na zemi v logistickém centru DHL v Lipsku, a ne během letu, řekl Thomas Haldenwang, předseda Úřadu pro ochranu ústavy, během veřejného dotazování německých zpravodajských služeb ve Spolkovém sněmu. Jinak by došlo ke zhroucení a pádu letadla. V bezpečnostních kruzích se předpokládá, že incident souvisí s ruskou sabotáží. Podle informací německé tiskové agentury byla šťastnou shodou okolností to, že další let nákladního balíčku z pobaltských států byl v Lipsku zpožděn. Balíček obsahoval zápalné zařízení, které se tam vznítilo a zapálilo nákladní kontejner. Podle zprávy v médiích nyní případ vyšetřuje Federální prokuratura. Mluvčí úřadu v Karlsruhe řekl Redaktionsnetzwerk Deutschland (RND): "Spolková prokuratura vyšetřuje zásilky, které začaly hořet v červenci během přepravy přes nákladní centrum DHL v Lipsku." Spolkový nejvyšší státní zástupce se stává aktivním mimo jiné v případě, že jsou namířeny trestné činy proti Spolkové republice Německo. Předseda parlamentního kontrolního výboru (PKGr) Spolkového sněmu, Konstantin von Notz (Zelení), řekl RND: "Pokud se potvrdí podezření, že se jedná o cílenou sabotážní akci, pak máme co do činění s velmi dramatickým a vážným incidentem. Očekávám, že všechny bezpečnostní orgány a soudnictví plně a na plné objasnění pozadí plně objasní." Na setkání PKGr varovali vrcholní pracovníci tajných služeb obyvatelstvo před naivitou. Putin již dávno prohlásil Německo za nepřítel, zdůraznili prezidenti tří zpravodajských služeb. Podle Haldenwanga mohl pád letadla nad obydlenou oblastí ovlivnit i lidi, kteří "sympatizují s (ruským prezidentem Vladimírem) Putinem a jeho cíli". "Pozorujeme agresivní akci ruských zpravodajských služeb," řekl Haldenwang. Zejména v Německu se zvýšila špionáž a sabotáže ze strany ruských aktérů – "kvantitativně i kvalitativně".

Šéf Federální zpravodajské služby (BND) Bruno Kahl k tomu prohlásil: "Kreml vidí Západ a tím i Německo jako protivníka." Rusko bude schopno zaútočit na Západ z hlediska personálních a materiálních zdrojů nejspíše do konce desetiletí. "Putin otestuje červené čáry Západu," říká šéf

BND. Proto je důležitá jednota a obranná schopnost. Dá se očekávat, že se Moskva pokusí rozdělit NATO před otevřenou vojenskou konfrontací.

SSL Express 18-10-2024 Trh letecké nákladní dopravy si užívá klidu před očekávanou bouří ve 4. čtvrtletí

V letecké nákladní dopravě nyní trvají několik týdnů klidných kvůli čínskému Zlatému týdnu. Celkové sazby se snížily, i když začínají opět růst; některé evropské nákladní letecké společnosti během svátků výrazně snížily kapacitu do Číny, ale očekává se, že se to změní. V Severní Americe se odesílatelé připravili na stávky v přístavech na východním pobřeží a na pobřeží Mexického zálivu tím, že zajistili, aby zboží již bylo na místě - což snížilo potřebu nouzové letecké přepravy. Flexport uvedl, že zásoby zákazníků byly vysoké. V rozhovoru pro CNBC generální ředitel Ryan Petersen uvedl: "Téměř 80 % účastníků, kterých jsme se dotazovali na nedávném webinaru společnosti Flexport uvedlo, že mají buď dostatek zásob, nebo příliš mnoho zásob na skladě. "Výrobci si začínají uvědomovat, že pokud chtějí tyto problémy překonat, musí mít dodatečné zásoby," dodal. "Je opravdu zajímavé, že tyto společnosti musely plánovat potenciálně delší stávku, protože nakoupily velké zásoby. Nyní jich možná mají příliš mnoho."

Navzdory očekávanému nedostatku nouzové letecké přepravy se vedoucí pracovníci v odvětví domnívají, že čtvrté čtvrtletí bude opět silné, protože společnosti jako Shein a Temu se připravují na vánoční sezónu, zatímco průmyslová doprava má ve čtvrtém čtvrtletí také tendenci se zvýšit. Společnost Xeneta varovala přepravce, aby vyjednávání o smlouvách na rok 2025 odložili pro případ, že by se cítili pod tlakem rušné sezóny. Současná nálada na trhu ovlivňuje obě strany vyjednávacího stolu a prodejci freightu pochopitelně využijí zmatků v sezóně k tomu, aby vykreslili chmurnější obrázek pro rok 2025. Na začátku roku 2025 může trh vypadat úplně jinak a bude existovat mnohem lepší pozici k tomu, aby přepravci do vyjednávání vstupovali jasně a rozhodně. Upozornil také, že odesílatelé by si měli být vědomi také hlavních tras elektronického obchodování, které budou mít omezenou nebo drahou kapacitu: "Jednou z největších chyb, které může odesílatel udělat, je ignorovat hrozbu elektronického obchodování - společnosti jako Shein a Temu možná nejsou konkurentem ve vámi zvoleném odvětví, ale představují velké riziko pro odolnost dodavatelského řetězce." Poznamenal však, že by mohly představovat také příležitost pro páteřní přepravu: "Obrovské objemy elektronického obchodu přepravované z Číny znamenají značnou obchodní nerovnováhu mezi frontthaulerem a páteřními trhy. Využijte toho ve svůj prospěch při rozhovorech se svými dodavateli." Jedním z potenciálních problémů pro některé odesílatelé bude nižší kapacita z Evropy do Číny, protože několik leteckých společností zaměřených na přepravu cestujících zrušilo své služby kvůli vysokým nákladům spojeným s nutností vyhnout se ruskému vzdušnému prostoru.

SSL Express 18-10-2024 Tranzit boxships Panamským průplavem se i přes omezení suchem drží na solidní úrovni

Navzdory dobře medializovanému suchu, které omezilo jeho kapacitu, tranzity kontejnerových lodí Panamským průplavem v letošním roce díky dostatku zboží u dopravců téměř nezaznamenaly pokles. Podle celoročních výsledků Správy Panamského průplavu (ACP) za rok 2024, zatímco pohyby všech typů plavidel klesly o 29,4% na 9 926 do konce září, počet tranzitů kontejnerových lodí se v podstatě nezměnil a činil 2 733, což představuje pokles o pouhých 14, tedy 0,5%. Tyto údaje se však týkají jak původních zdymadel, tak novopanamaxových zdymadel, která byla otevřena v roce 2014 - a pohyby kontejnerových lodí těmito zdymadly se zvýšily na 1787, což představuje nárůst o 2,1 % oproti roku 2023. To znamená, že podíl kontejnerových lodí na

celkovém počtu plavidel se zvýšil z přibližně 20% na 26%. Analytická společnost Alphaliner vysvětlila, že novější zdymadla se těší stále větší oblibě u kontejnerových dopravců, kteří v posledních několika letech zařadili do provozu desítky lodí typu neopanamax (až 14 000 teu), které proplouvají touto vodní cestou, zejména na trasách mezi východním pobřežím Asie a USA. Ze všech kontejnerových plavidel proplouvajících průplavem jich 63 % proplulo zdymadly typu neo-panamax, zatímco v roce 2023 to bylo 48 %.

Sucho způsobené nedostatkem srážek začalo ovlivňovat hladinu vody v kanálu v prvních měsících loňského roku, koncem roku 2023 dosáhlo svého vrcholu a úřad varoval, že do února letošního roku by mohlo dojít ke snížení průtoků až o 50 %. Díky pečlivému hospodaření s vodou a vítanému návratu dešťů v letošním roce však ACP nyní nabízí 35 tranzitů denně, což je jen o něco méně než projektovaná kapacita 36 až 38. Správce ACP Ricaurte Vasquez mezitím ve včerejším projevu na Newyorském námořním fóru uvedl, že opatření organizace na zvýšení efektivity v reakci na sucho vedla ke snížení čekací doby plavidel o 1 %. To znamená v průměru o 15 hodin kratší čekání, 1% zkrácení doby průjezdu od okamžiku, kdy plavidlo připluje k první plavební komoře, do okamžiku, kdy vyjede z poslední plavební komory, 4% zkrácení doby strávené v průplavu s průměrným zkrácením o 16 hodin a 5% snížení spotřeby vody na jeden průjezd pro plavidla typu neopanamax. Navzdory sníženému provozu se příjmy společnosti ACP v roce 2024 zvýšily o 9 % na 3,5 miliardy dolarů z 3,2 miliardy dolarů v předchozím roce.

SSL Express 18-10-2024 Vykojení vlaku v Hamburku

Včera okolo 16:00 došlo k vykojení vlaku v oblasti Alte Süderelbe přístavu Hamburg. Vykojená souprava způsobila rozsáhlé poškození kolejiště i náspu. V důsledku této nehody je počet použitelných kolejí silně omezený a je prakticky vyloučen posun v oblasti. Exportní vlaky nemohou zajíždět do přístavu jakož i importní vlaky jsou uvězněny uvnitř. Je tudíž nutné počítat s masivními zpožděními v rámci hamburské železniční sítě - a bohužel v tuto chvíli nelze přesně určit, kdy bude provoz v přístavu obnoven.

SSL Express 18-10-2024 Boom výdejních skříněk ve Francii

V roce 2016 Voxlog publikoval článek v časopise s názvem „[E-commerce: meteorický vzestup automatických skříněk](#)“, Avantgardní téma odrážející významná nasazení na začínajícím trhu. První provozovatelé zabezpečených balíkových schránek již přislíbili revoluci v doručování mimo domov tím, že budou masivně investovat do svého výzkumu a vývoje a svých vyhrazených sítí. Po mnohem méně explozivním startu, než se očekávalo, zažívá automatický depozitní systém po dobu zhruba dvou až tří let „ohromný boom“ ohlášený ve Francii. Po nesmělém začátku ve Francii před 10 lety jsou nyní pokyny široce přijímány. Operátoři rozšiřují své sítě automatických sběrných míst balíků téměř exponenciálně už něco málo přes dva roky. O deset let dříve se ve Francii objevily první sítě bezpečných automatických schránek pro ukládání a vyzvednutí balíků. S podporou hráčů, jako je polský InPost a francouzský Pickup (s partnerem Packcity France, z bývalé entity Neopost ID), se pak na nádražích, nákupních centrech a obchodech objevovaly šatní skřínky opláštěné technologií. „Byli jsme první, kdo instaloval skřínky ve Francii, přičemž první jednotka byla nasazena v roce 2014 pro Système U,“ vzpomíná Olivier Titeux, obchodní ředitel Pickup, dceřiné společnosti Geopost (skupina La Poste), která provozuje hustou síť relé a skříněk. Tento fenomén jsme výrazně předběhli, ale za poslední dva roky nabral poměrně výjimečný rozměr. » Po slabším startu, než se očekávalo, oproti původním projekcím různých operátorů, konečně zažívá automatická schránka balíků skutečnou národní explozi, která jí byla slibována.

„Období Covidu bylo rozbuškou,“ vysvětluje Katia Bourgeais Crémel, evropská ředitelka automatických skříněk ve společnosti Quadient. Všichni zpanikařili. Dopravci a elektronickí

prodejci se potýkali s obtížemi, jak se náhle přizpůsobit prudkému nárůstu dodávek. Skříňka* se tak jevila jako skutečná alternativa. » Tato francouzská společnost, známá do roku 2019 pod názvem Neopost, kótovaná na burze cenných papírů (v roce 2024 oslaví 100. výročí) zahrnuje celosvětovou síť více než 20 000 skříněk, z nichž velká část je instalována ve Spojených státech, Kanadě a Japonsku. Od roku 2022 Quadient silně konsolidoval svou síť v západní Evropě, zejména ve Spojeném království, ale také ve Francii. „Ve Francii se velká část naší instalované depozitní základny nachází u maloobchodníků, s hráči jako Decathlon a Leroy Merlin,“ pokračuje Katia Bourgeois Crémel. Najdeme je také na poštách, nádražích atd. K tomu se přidává rychle rostoucí otevřená síť, zejména s Auchan. » V roce 2023 se Quadient stal výhradním partnerem značky pro hromadnou distribuci pro sběr balíků pro více přepravců ze skříněk ve více než 400 obchodech ve Francii.

Další významný hráč v oblasti vkladů, společnost Mondial Relay, zvyšuje své nasazení v regionu, přičemž počet jednotek za posledních několik let velmi prudce vzrostl. „ Na konci roku 2021, po šesti měsících úsilí, se nám podařilo nainstalovat 300,“ říká Quentin Benault, zástupce generálního ředitele Mondial Relay pro její komerční rozvoj ve Francii a Beneluxu. Na konci roku 2022 jsme byli na 2400 Na konci loňského roku na 4700 jsme měli ve Francii překročit 6000 vkladů. »** Specialista na doručování balíků, získaný společností InPost v roce 2021, těžil z know-how v této oblasti své mateřské společnosti. Polská skupina, která dříve disponovala skříňkami nazvanými „Abricolis“, se nyní spoléhá na svou dceřinou společnost a její „Lockers“, aby znovu dobyla francouzský trh s inteligentním doručováním balíků s významnou údernou silou. Pokud jde o Pickup, který měl v červenci 2024 ve Francii 19 400 „kontaktních míst“ (relé a skříňky), prognózy pro posílení jeho sítě také směřují k drastickému nárůstu nových balíkomatů: „ Do konce roku budeme mít 4 000 pokynů. a 6 000 v roce 2026 ,“ předpovídá Olivier Titeux.



SSL Express 18-10-2024 Ukrajina se obrací na IMO, protože ruské útoky sílí

Vzhledem k tomu, že Rusko se v uplynulém měsíci poprvé v tomto roce opět zaměřilo na lodní dopravu a přístavní infrastrukturu, ukrajinské úřady žádají o pomoc OSN a žádají Mezinárodní námořní organizaci o vyslání monitorovací mise. Splash informoval o čtyřech mezinárodních obchodních lodích, které se staly terčem útoku během posledních pěti týdnů, což jsou první potvrzené úderů na obchodní plavidla od listopadu loňského roku.

"V souvislosti se zvýšeným ruským terorem se Ukrajina oficiálně obrátila na Mezinárodní námořní organizaci s žádostí o okamžité vyslání mezinárodní monitorovací mise do přístavů," uvedl ministr zahraničí Andrij Sybiha na brífinku v Oděse po včerejším setkání se svými protějšky ze skupiny seversko-baltské osmičky. Ve svém příspěvku na sociálních sítích minulý týden, kdy útoky zesílily, Sybiha napsal: "Jedná se o záměrnou teroristickou taktiku. Musíme spojit síly všech odpovědných států a organizací, abychom... zajistili svobodu plavby v Černém moři a globální potravinovou bezpečnost."

"Plavidla operující v Černém moři by měla provádět komplexní dynamické hodnocení hrozeb při plavbě," uvedla v nedávné poradenské zprávě poradenská společnost Ambrey, která se zabývá námořní bezpečností, a dodala: "Plavidla, která připlouvají na Ukrajinu, by měla přezkoumat své protokoly pro případ nouzové reakce na útoky v ukrajinských přístavech. Během leteckých útoků na přístavní infrastrukturu by členové posádky měli zůstat uvnitř nástavby plavidla."

Od července 2023, kdy se rozpadla černomořská obilná iniciativa zprostředkovaná OSN, se Ukrajině podařilo vytvořit vývozní koridor, díky němuž lodě opouštějí přístavy Oděsa, Černomorsk a Južnyj a míří buď přes Dunaj, nebo podél pobřeží Bulharska a Rumunska na mezinárodní trhy.

Před nedávnými útoky probíhal ukrajinský vývoz obilí nejrychlejším tempem od začátku konfliktu s Ruskem. Analýza makléřské společnosti Braemar však ukazuje, že vývoz obilí z Černého moře zaznamenal značný posun ve věkovém profilu, přičemž převažují starší plavidla. Podíl bulk lodí starších 20 let se letos zvýšil na více než třetinu z přibližně 15 % v roce 2020, přičemž většinu tvoří malé handysize o prostornosti 20 000 až 34 900 dwt a starší panamaxy. Naopak podíl velkoobjemových lodí mladších 10 let na tomto obchodu se za posledních pět let snížil z téměř poloviny v roce 2020 na pouhých 10 %.



SSL Express 18-10-2024 U MAN nastává nový elektrický věk

V MAN Truck & Bus začíná nová éra: Společnost začíná dodávat své plně elektrické těžké nákladní vozy V Lipsku předal obchodní ředitel MAN Friedrich Baumann první 40tunový nákladní automobil dodavateli pro automobilový průmysl DRÄXLMAIER Group. V budoucnu bude DRÄXLMAIER používat MAN eTGX k přepravě bezemisních baterií pro Porsche Macan Electric do továrny Porsche v Lipsku.

MAN eTGX bude v budoucnu dopravovat baterie bez emisí do místní továrny Porsche v Lipsku pro automobilového dodavatele DRÄXLMAIER. eTruck je nabíjen elektrickou energií z obnovitelných zdrojů v areálu závodu DRÄXLMAIER. "MAN eTGX dokazuje, že i velké komponenty, jako jsou bateriové moduly, lze přepravovat elektricky ve velkém množství. Používáním MAN eTruck dosahujeme kompletní elektrifikace našich zákazníků a posilujeme náš závazek k tomu, aby byly logistické procesy udržitelnější a orientované na budoucnost". Tímto způsobem naplňujeme ústřední aspekt našeho chápání udržitelnosti: snižování emisí v dodavatelském řetězci."

Společnost DRÄXLMAIER vozidlo sama nepořizuje, ale zadává přepravu. Kupujícím vozidla je Business Fleet Services (BFS), největší půjčovna užitkových vozidel MAN v Evropě. BFS pronajímá vozidlo společnosti Spedition Elflein, která pak bude nákladní vozidlo provozovat. Vzdálenost mezi závodem DRÄXLMAIER a zákaznickým závodem v Lipsku je přibližně pět kilometrů. Kamion přepraví v průměru 15,5 tuny. Do konce roku mají následovat další dvě vozidla, takže pro DRÄXLMAIER budou v provozu celkem tři MAN eTGX. MAN eTGX používané pro DRÄXLMAIER má 450 k (330 kW), má kapacitu baterie 534 kWh (z toho využitelných 480 kWh) se šesti bateriovými sadami, inovativní design a plně digitální pracoviště řidiče navržené speciálně pro eTruck se stal. Má nabíjecí kapacitu až 375 kW přes CCS a jako lowliner má výšku točnice 950 mm. MAN je jediným výrobcem, který sériově vyrábí elektrický tahač podvalníku, známý také jako ultra tahač. Díky obzvláště nízké výšce sedla dokáže táhnout přívěsy s vnitřní výškou tři metry a přepravit tak podstatně větší objem. To je zajímavé zejména pro automobilový průmysl, který často musí přepravovat díly s malou hmotností, ale velkým objemem. MAN eTruck také nabízí nejkratší rozvor ve své třídě – díky tomu je kompatibilní se všemi typy přívěsů.

Nejvýkonnější dostupná verze MAN eTruck má 544 k (400 kW) a se sedmou vysokonapěťovou baterií, která bude v budoucnu k dispozici, může mít dojezd kolem 650 kilometrů v závislosti na aplikaci bez nutnosti dobíjení. MAN eTGX a MAN eTGS jsou k dispozici také s megawattovým nabíjecím standardem MCS, který v budoucnu umožní nabíjecí kapacity jeden megawatt a více. To umožňuje dobítí vozidla z 10 na 80 procent kapacity baterie přibližně za půl hodiny. Díky tomu je MAN eTruck vhodný pro přepravu na dlouhé vzdálenosti.

Již existuje více než 2 500 objednávek a poptávek na eTruck. „Společně s „malým bratrem“ eTrucku představeným na IAA 2024, eTGL, nyní MAN nabízí kompletní portfolio elektrických nákladních vozidel od dvanácti do 50 tun. „Předpokládáme, že přibližně každý druhý dodaný nákladní vůz MAN bude v roce 2030 na baterie,“ říká obchodní ředitel MAN Friedrich Baumann.

