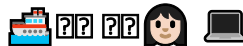


# SSL EXPRES

## 18.11.-22.11.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



### SSL express 18-11-2024 DFDS přece jen koupí Ekol Logistics

Pokerová hra v logistice. Podle oficiálního oznámení společnosti kupuje DFDS dopravní divizi společnosti Ekol Logistics. Podobně jako v jiných lodních oblastech bude kombinace nákladní trajektové a pozemní dopravy převedena do Středomoří a Turecko bude začleněno do logistické sítě DFDS. Akvizice přinese DFDS dodatečné tržby ve výši 3,3 miliardy dánských korun (442 milionů eur) podle výsledků v roce 2024 a zvýší její pracovní sílu o 3 700 zaměstnanců. DFDS uvádí kupní cenu 1,8 miliardy korun (241 milionů eur). Nejdůležitější změna v podmínkách se týká výše dluhu zahrnutého v transakci. Kromě toho má nyní DFDS příležitost prodloužit dobu platnosti terminálové smlouvy s Yalova Port.

Krátce před oznámením údajů za 3. čtvrtletí 7. listopadu DFDS oznámila, že záměr vyjádřený v dubnu 2024 koupit Ekol Logistics se neuskuteční. Dánové své odstoupení vysvětlili tím, že nebyly splněny některé smluvní podmínky.



### SSL Express 18-11-2024 Autobahn GmbH se potýká s velkou finanční ztrátou

Společnosti Autobahn GmbH chybí miliony finančních prostředků. Řekl to ve středu jeho předseda Michael Güntner v dopravním výboru Spolkového sněmu. Informoval o tom i portál "Business Insider". Dálniční šéf Güntner oznámil, že od roku 2025 bude ročně chybět kolem 1,5 miliardy eur.

Spolková společnost Autobahn GmbH je od začátku roku 2021 odpovědná za novou výstavbu, rozšiřování a údržbu federálních dálnic. V roce 2024 bude mít na provoz, plánovací služby a administrativu k dispozici téměř 2,3 miliardy eur. Na investice je dalších 6,1 miliardy eur. Dalších 300 milionů eur by mělo být přidáno do doplňkového rozpočtu na rok 2024. To však neprojde dříve než v polovině prosince, než kancléř Olaf Scholz (SPD) požádá o důvěru – pokud vůbec. Spolkový ministr financí Jörg Kukies (SPD) ve středu v Bundestagu zpochybil, zda je dodatek ještě potřeba. Po rozpravě byl dodatek vrácen zpět rozpočtovému výboru Spolkového sněmu. Společnost Autobahn GmbH však naléhavě 300 milionů eur potřebuje. Stavební firmy, které už byly zasmluvněny, své peníze už dlouho nedostávají. Členové stavebního svazu si opakovaně stěžovali, že jim neplatí účty, potvrdila tisková mluvčí DVZ Britta Frischemeyerová.

To je také v rozporu se střeďečným prohlášením Kukiese, že spolková vláda plní všechny zákonné povinnosti a odpovídající prostředky budou uvolněny. „Jsme plně schopni jednat, pokud jde o plnění rozpočtu na rok 2024,“ zdůraznil ministr financí.

Podle „Business Insider“ se chybějících 1,5 miliardy eur skládá ze dvou částí. Do plánování, provozu a osobních nákladů by muselo plynout 500 milionů eur a další miliarda by musela jít do investic.



### SSL Express 18-11-2024 HGK Intermodal zavádí vlakové spojení mezi Duisburgem a Rotterdamem

Přeprava kontejnerů z Porýní po silnici do námořních přístavů je časově náročná a způsobuje emise CO<sub>2</sub> poškozující klima. HGK Intermodal, dceřiná společnost HGK Logistics a Intermodal GmbH pro kontejnerovou logistiku v evropském vnitrozemí, nyní nabízí železniční alternativu kamionové dopravy – „SchachZUG“. Nabídka spojuje terminál HGK Duisburg Gateway West s pěti terminály v námořním přístavu Rotterdam. Trakcí je Rail Force One. V Maasvlakte se podávají kontejnery v následujících terminálech:

- delta
- HPD-II
- APM-II
- Euromax
- RWG

Důraz je kladen na spolehlivou a přesnou železniční přepravu, udržitelnou a ekologickou logistiku, snižování nákladů na mýtné, zmírnění kongescí na dálnicích a hladký dodavatelský řetězec z jednoho zdroje. Existuje také možnost dočasného skladování v terminálu HGK ve vnitrozemí Rotterdamu.



## SSL Express 18-11-2024 Manipulace s kontejnery v Hamburku se nikam neposouvá

Za prvních devět měsíců tohoto roku bylo v hamburském přístavu odbaveno 84 milionů tun námořního nákladu, což je o 3 procenta méně než ve stejném období loňského roku. Port of Hamburg Marketing (HHM) jako důvody úpadku uvádí slabou situaci německé ekonomiky a také napjaté politické prostředí s válkou na Ukrajině a útoky milicí Houthi v Rudém moři. Kontejnerová propustnost labského přístavu dosáhla mezi lednem a zářím 5,8 milionu TEU, což je pokles o 0,4 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. V průběhu tohoto týdne provozovatelé kontejnerových terminálů HHLA a Eurogate – kteří kombinují převážnou většinu objemů ve svých zařízeních – již oznámili zvýšení objemu. HHM vysvětluje různá čísla statistickými rozdíly ve způsobu počítání kontejnerů mezi operátory a přístavní správou. Počet naložených kontejnerů se ve sledovaném období mírně zvýšil o 0,2 procenta na přibližně 5,1 milionu jednotek.

Kvůli dočasnému přesměrování lodí kolem Mysu Dobré naděje byly stále více využívány západní přístavy jako překladiště pro asijsko-středomořské objemy. Hamburk podle prohlášení nemohl zažít tento pozitivní efekt při manipulaci s kontejnery.

Pořadí nejvýznamnějších obchodních partnerů bylo v prvních třech čtvrtletích stabilní. Čínská lidová republika je stále zdaleka nejdůležitějším trhem pro Hamburk s objemem kontejnerů 1,6 milionu TEU. Obchod s USA vzrostl o 7,6 procenta na 520 000 TEU. Rostla také výměna zboží s Brazílií, Polskem, Mexikem a Malajsií. Více zboží bylo ve sledovaném období také přepraveno po železnici. Železniční kontejnerová přeprava vzrostla o téměř 3 procenta na přibližně 2 miliony TEU.

V brémských přístavech se objem námořní a kontejnerové přepravy v průběhu roku zatím vyvíjel pozitivně. Mezi lednem a srpnem se propustnost boxů zvýšila o více než 8 procent na 2,9 milionu TEU. Celková propustnost vzrostla o 7 procent a dosáhla 41 000 tun. Rotterdam, největší evropský kontejnerový přístav, odbavil za prvních devět měsíců letošního roku 10,4 milionu kontejnerových jednotek. To je o 2,2 procenta více než ve stejném období loňského roku. Antverpy-Zebrugge zvládly o 7 procent více na 10,1 milionu TEU. Největší nárůst zaznamenal Jade-Weser-Port, i když na výrazně nižší počáteční úrovni. Ve Wilhelmshavenu bylo odbaveno téměř 580 000 TEU, o 40 procent více než v prvních třech čtvrtletích roku 2023.

## SSL Express 19-11-2024 Dopravci jsou zklamaní, protože se blíží jednání o nových kontraktech a zvyšování sazeb se nedaří udržet

Spotové sazby za přepravu kontejnerů se tento týden oproti minulému týdnu prakticky nezměnily, protože plánované zvýšení sazeb ze strany dopravců v polovině listopadu se zjevně nepodařilo udržet. Na trase Šanghaj-Rotterdam došlo k nepatrnému nárůstu Drewry World Container Index (WCI) o 2 %, přičemž cena na trase Šanghaj-Janov zůstala beze změny na 4 400 USD.

Evropští dopravci a přepravci nyní zahájili každoroční vyjednávání o smlouvách na rok 2025 a dopravci chtějí zvýšit spotové sazby – které fungují jako vodítko pro úroveň smluvních sazeb – co nejvýše. Současná sazba WCI Asia-North Europe je hluboko pod úrovněmi, na které někteří dopravci cílí pro 15. listopadu: MSC například usilovala o novou sazbu FAK ve výši 5 500 za 40 stop pro zásilky Asie-severní Evropa; zatímco CMA CGM cílila na 5 700 USD za 40 stop na zásilkách mezi Asií a západním Středomořím. Rejdaři však pravděpodobně budou mít na konci měsíce další šanci. MSC a Hapag-Lloyd oznámily, že od 1. prosince budou zavedeny nové sazby FAK mezi Asií a Evropou, přičemž MSC požaduje 6 300 USD za 40 stop z Dálného východu do severní Evropy, zatímco Hapag-Lloyd usiluje o 6 100 USD za 40 stop do severní Evropy a 6 400 USD pro přístavy v západním Středomoří.

Během včerejšího hovoru s analytiky o výsledcích za třetí čtvrtletí generální ředitel společnosti Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen odhalil, že několik již uzavřených kontraktů na rok 2025 je na úrovni roku 2024, přičemž spotové sazby jsou v současné době výrazně nad odpovídající úrovní v tomto okamžiku loňského roku, i když dodal, že kalendář smluv v tomto okamžiku poněkud sklouzl.

V transpacifickém období došlo také k velmi malému pohybu spotových sazeb: úsek WCI Šanghaj-Los Angeles se mezitýdně snížil o 2 % a skončil na 4 700 USD za 40 stop, zatímco úsek Šanghaj-New York zůstal beze změny na 5 222 USD za 40 stop.

Jedním ze světlých bodů pro kontejnerové lodní linky je obchod uvnitř Asie. Drewry nedávno spustil čtrnáctidenní index spotových sazeb v rámci Asie, který se skládá z 18 tras, které zahrnují severní a jihovýchodní Asii a služby Čína-Střední východ/Indie, které dnes zaznamenaly 45% nárůst cen za posledních čtrnáct dní na průměrnou sazbu 829 USD za 40 stop. Drewry uvedl, že nárůst byl zaznamenán "uprostřed předvánočního nákladního shonu" a očekává, že tento nárůst "bude pokračovat i v příštích čtrnácti dnech listopadu, a to kvůli těsnému prostoru, tradiční nalodovací špičce, blank sailings a dalším faktorům".

## SSL Express 19-11-2024 Předpokládá se, že sazby za leteckou přepravu zůstanou v příštím roce v nadmořské výšce – pro některé obchody

Sazby za leteckou přepravu se v příštích několika měsících zvýší a podle prezidenta United Cargo Jana Kremse potenciálně zůstanou zvýšené po celý rok 2025. Ale ne všechny obchodní trasy se budou těšit stejnému nárůstu, dodal. "Myslím, že sazby půjdou nahoru a jsem si velmi jistý 1. čtvrtletím 25," řekl Krems *tento týden na* okraj fóra TIACA Air Cargo v Miami. Vysvětlil, že je to kvůli "vysoké poptávce po letecké přepravě", narušení námořní dopravy a nedostatku kapacity. "Byl to pro nás rekord za rekordem v tonáži. Říjen byl nejlepší tonáží v historii United. Rudé moře nám opravdu pomohlo. Trochu nám pomohla Panama. Myslím, že krize v Rudém moři ještě není u konce," řekl. "Ale také je tu spousta obchodů... a možná je tu nedostatek nějaké kapacity," dodal Krems.

Generální ředitel datové společnosti Rotate Ryan Keyrouse na akci řekl (*The Loadstar*), že "pokud poptávka roste rychleji než nabídka, sazby půjdou nahoru". Podle údajů společnosti Rotate se

očekává, že kapacita v příštím roce vzroste o pouhých 4,4 %, což výrazně předčí prognózu poptávky – kterou někteří delegáti odhadují na přibližně 20 %. A na otázku, jak daleko do roku 2025 zůstanou sazby zvýšené, Krems spekuloval, že to bude "možná celý rok". Dodal: "Moje prognóza pro letošní rok byla, že výnos půjde dále dolů, ale nestalo se tak. Takže alespoň první tři měsíce jsem pozitivní a pak uvidím, co se stane s Trumpem." Keyrouse však také poznamenal, že ačkoli průměrné globální sazby se v nadcházejících měsících pravděpodobně zvýší, ne všechny obchodní trasy zaznamenají stejný přínos. "Zatímco celosvětově vzrostly, v Severní Americe, když se vrátíme zpět k Číně, se propadly," řekl. "Globálně vidíte omezení nabídky a poptávky. Budou existovat obchodní cesty, kde to bude ještě více omezené než dříve, jako Čína do Severní Ameriky nebo Čína do Evropy. Ale pak bude backhaul negativně ovlivněn a sazby klesnou, protože bude jen přebytečná kapacita."

P.S. A já jako expert dodávám: Nebude-li pršet, nezmoknem'.

### **SSL Express 19-11-2024 Východní pobřeží USA: Odbory a zaměstnavatelé přerušují jednání, stávka bude**

V přístavech amerického východního pobřeží hrozí od poloviny ledna 2025 opět stávky po krachu jednání mezi odbory ILA a sdružením zaměstnavatelů USMX. Kolektivní smlouva, která byla prodloužena až v říjnu, totiž opět vyprší.

ILA a USMX přišly k jednacímu stolu tento týden, byla naplánována čtyřdenní intenzivní jednání, ale ta byla nyní předčasně přerušena. "Nebyli jsme schopni dosáhnout významného pokroku v našich diskusích, které se zaměřily na řadu technologických otázek," sdílí USMX a dodává: "ILA bohužel trvá na dohodě, která by náš průmysl vrátila zpět tím, že by omezila budoucí používání technologie, která se v některých našich přístavech používá již téměř dvě desetiletí, což znemožňuje další rozvoj s ohledem na budoucí požadavky národního dodavatelského řetězce." "První den a půl rozhovorů byl produktivní," oznámila ILA. Jednání však ztroskotala, "když vedení oznámilo záměr zavést částečnou automatizaci – což byl přímý rozpor s jeho úvodním prohlášením, ve kterém nás ujistilo, že ani plná, ani částečná automatizace není předmětem diskuse. Tvrdili, že se zaměřili na modernizaci, nikoli na automatizaci."

### **SSL Express 19-11-2024 Polsko a Rumunsko prosazují monitorování silničním nákladní dopravy**

Od ledna budou Polsko a Rumunsko vyžadovat od zahraničních dopravních společností a speditérů, aby po celou dobu přepravy hlásili svůj stav vozidla místnímu finančnímu úřadu. Nová pravidla doplňují požadavky na předběžné oznámení pro mezinárodní silniční dopravu, které jsou již v obou zemích zavedeny.

V Rumunsku je nové nařízení součástí monitorovacího systému RO e-Transport, který je v platnosti od 15. prosince 2023 a který ukládá příjemcům, odesílatelům a dopravcům povinnost předem ohlásit mezinárodní přepravu. Stanoví, že přeprava musí být oznámena prostřednictvím vnitrostátní platformy nejméně tři kalendářní dny před zahájením přepravy s uvedením odesílatele a příjemce zboží, druhu a hodnoty přepravovaného nákladu a místa nakládky a vykládky. Při této registraci systém vygeneruje UIT kód platný po dobu pěti dnů od zadaného data přepravy jako jednoznačnou identifikaci, která musí být známa všem zúčastněným stranám a jasně čitelná na přepravním dokladu.

Polsko od 1. ledna rozšíří ustanovení systému SENT, který byl zaveden v roce 2017 zákonem o kontrole silniční nákladní dopravy, na všechny třídy zboží. Podle toho musí být kromě přepravy společnostmi ze zemí mimo EU hlášeny také jízdy dopravních společností registrovaných v EU,

pokud se jedná o kabotážní cestu v Polsku. Předpisy SENT stanoví, že za prohlášení jsou odpovědní polští odesílatelé nebo příjemci; v případě tranzitních jízd jsou povinny se hlásit samotné dopravní společnosti.

Podobně jako v Rumunsku musí být přepravy v Polsku také registrovány prostřednictvím elektronické platformy PUESC, která každé registraci přiděluje referenční číslo SENT platné po omezenou dobu deseti dnů; to musí být převáženo ve vozidle a předloženo při kontrolách. Polské ministerstvo infrastruktury chce deklarace využít ke kontrole přeprav prováděných zahraničními společnostmi. To má omezit nekalou soutěž ze strany západoevropských společností, která oslabila polskou silniční nákladní dopravu, uvádí úřad v důvodové zprávě k návrhu zákona. P.S. Ať žije Schengen!

### **SSL Express 20-11-2024 MSC dostává zelenou k tomu, aby mohla pokračovat ve vstupu do HHLA (pro ty, com nebyli na Námořním klubu)**

Byly splněny všechny podmínky dobrovolné veřejné nabídky převzetí pro vstup společnosti Mediterranean Shipping Co (MSC) do hamburského přístavu.

MSC nyní zaplatí nabídkovou cenu 16,75 EUR za akcii třídy A akcionářům společnosti Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA).

Uzavření transakce, v jejímž rámci MSC, největší kontejnerová linka na světě, bude vlastnit 49,9% podíl ve společnosti HHLA, největším provozovateli přístavů ve městě, se nyní očekává v příštích několika dnech.

Společnost MSC nastínila plány na přidání dalšího 1 milionu TEU ročně do Hamburku v nadcházejících sedmi letech. V Hafencity má vzniknout nová německá centrála a nový domovský přístav zde má mít také divize výletních plaveb MSC Cruises, přičemž počet zaměstnanců ve městě se zdvojnásobí na přibližně 700.

### **SSL Express 20-11-2024 Amazon končí s doručovací službou "Fresh" v Německu - nastupuje Rohlík**

Internetový prodejce Amazon ukončuje v Německu svou službu rozvozu jídla "Fresh". Služba ve městech Berlín, Hamburk a Mnichov skončí 14. prosince, uvedla mluvčí společnosti. Po více než sedmi letech tak americká společnost dělá tlustou čáru za svým úsilím o zavedení služby v této zemi. "Vyhodnotili jsme naši nabídku a naši logistickou síť v Německu a rozhodli jsme se zjednodušit naši nabídku potravin, abychom Amazon.de a zaměřili se na náš rozsáhlý a rostoucí obchod s trvanlivými potravinami," uvedla mluvčí. Služba Amazon Fresh byla spuštěna v Německu v roce 2017. O ukončení služby již dříve informovalo několik médií.

Nedávno Amazon oznámil partnerství s maloobchodním prodejcem Knuspr. Po spuštění v širší oblasti Berlína budou moci být od prosince zásobováni čerstvými produkty také zákazníci Amazon Prime z oblasti Rýn-Mohan a Mnichova. Sortiment společnosti Knuspr, německé pobočky české skupiny Rohlík, podle společnosti zahrnuje více než 15 000 produktů za supermarketové ceny. Obsahuje čerstvé, chlazené a mražené produkty a také drogistické zboží.

Amazon také spolupracuje s maloobchodní společností Tegut v Německu. V USA společnost provozuje vlastní supermarkety "Fresh".

### **SSL Express 20-11-2024 40 % logistických hráčů plánuje podle Descarta investovat do technologií řízení dopravy**

Poskytovatel softwarových řešení Descartes Systems vydal svou osmou výroční mezinárodní zprávu o řízení dopravy. Z jejího průzkumu vyplývá, že 40 % logistických hráčů se chce vybavit specializovanými technologiemi, a odhaluje pořadí oblastí investic, které považují za důležité. Jako každý rok, i letos vydala společnost Descartes Systems novou mezinárodní studii o řízení dopravy. Softwarová společnost a její partner Sapio Research letos provedli průzkum mezi 630 poskytovateli logistických služeb (makléři, speditéři a 3PL) a přepravci (výrobci, distributoři a maloobchodníci) se sídlem v západní Evropě, Spojených státech a Kanadě. Průzkum zjistil, že 40 % plánuje investovat do technologií řízení dopravy, aby se připravili na průmyslové a regulační změny. U finančně nejúspěšnějších společností, kde management považuje dopravu za konkurenční zbraň, se toto číslo zvýšilo na 44 %; ve srovnání s 32 % u těch s nižším výkonem. "Je třeba podotknout, že letos jsme měli 79 francouzských respondentů, což je ve srovnání s předchozími lety málo," říká Fabien Petitjean, senior Solution consultant ve společnosti Descartes. "Závěry naší studie proto neodrážejí vyčerpávajícím způsobem vizi trhu ve Francii. Témata spojená s dopadem firem na životní prostředí, například scope 3 CSRD, patří mezi hlavní obavy našich francouzských zákazníků, což se v celkových závěrech průzkumu, který má spíše mezinárodní přesah, neobjevuje."

Při výběru investic do technologií jsou IT řešení pro viditelnost dopravních operací v reálném čase společností zmiňována jako první již sedmý rok po sobě (36 % respondentů). V těsném závěsu za nimi následují řešení pro správu zakázek s 35 %. Třetí oblastí, do které chtějí firmy investovat, je správa vozového parku (29 % respondentů), což je nárůst z osmého místa v roce 2023. A 10 % respondentů uvedlo, že zdroje dopravců nadále klesají.



## **SSL Express 20-11-2024 POUČTE SE Co to je Ship Arrest a jak probíhá**

Více než 80 % světového obchodu se uskutečňuje po moři. V průběhu pravidelného obchodu mohou lodě čelit sporům týkajícím se kolizí, záchrany, tažení, znečištění, nároků na náklad, cestujících, charterů a pojištění.

Po sporu může obvykle následovat námořní nárok týkající se jedné nebo více z těchto věcí:

1. škody způsobené jakoukoli lodí, ať už při srážce nebo jinak;
2. ztráty na životech nebo zranění osob způsobené jakoukoli lodí nebo vzniklé v souvislosti s provozem jakékoli lodí;
3. zachránit;
4. smlouvy týkající se užívání nebo pronájmu jakékoli lodí, ať už charterovou stranou nebo jinak;
5. dohoda týkající se přepravy zboží na jakékoli lodí, ať už charterovou stranou nebo jinak;
6. ztráty nebo poškození zboží včetně zavazadel přepravovaných na jakékoli lodí;
7. General Average;
8. vlečné;
9. pilotáž;
10. zboží nebo materiály bez ohledu na to, zda jsou dodávány lodí za účelem jejího provozu nebo údržby;
11. výstavba, opravy nebo vybavení pro plavidla nebo či dokovací poplatky;
12. mzdy mistrů, důstojníků nebo posádky;
13. výdaje velitele, včetně výdajů uskutečněných odesílateli, nájemci nebo zástupci jménem lodí nebo jejího vlastníka;
14. spory týkající se vlastnického práva nebo vlastnictví jakékoli lodí;
15. spory mezi spoluvlastníky jakékoli lodí týkající se vlastnictví, držby, zaměstnání nebo výdělků této lodí;

## 16. zádržné právo nebo zástavní právo na jakoukoli loď

Arestace lodi je zvláštní právní opatření, které umožňuje žalobci považovat samotnou loď za žalovaného (nárok "in rem"), aby si zajistil svůj nárok. Mezinárodní úmluva o zadržení námořních lodí, Brusel, 10. května 1952 (dále jen "Úmluva o zadržení lodí z roku 1952") je dominantní úmluvou o zadržení lodí. Úmluva stanoví, že loď plující pod vlajkou kteréhokoli státu, který je signatářem úmluvy, může být zadržena v jurisdikci kteréhokoli z ostatních smluvních států v souvislosti s jakýmkoli námořním nárokem. Úmluva definuje "zatčení" jako zadržení lodi soudním procesem za účelem zajištění námořního nároku, ale nezahrnuje zabavení lodi v exekuci nebo uspokojení rozsudku. To znamená, že zatímco "zadržení" lodi je právní proces, ve kterém soud zadrží nebo zadrží loď, aby zajistil vyřešení námořního nároku (jako je dluh nebo spor související s lodní dopravou), liší se to od "zabavení" lodi za účelem prodeje nebo použití její hodnoty k vyplacení soudního rozhodnutí.

Mohou existovat různé způsoby, jak může být loď zadržena. Tak jak se vlastně zajistí zatčení lodi? K lodi je vyslán zástupce příslušného námořního úřadu, který z moci úřední oznámí kapitánovi uplatnění arestace a zakáže další pohyb plavidla. V případě pochybnosti o dodržení výkonu zadržení může být zapečetěn přístup k ovládání plavidla - a porušení tohoto bude vymáháno i ozbrojenou silou.

V článku na LinkedIn Philip Teoh vysvětluje, že *"Zatčení na lodi se běžně provádí za účelem vymáhání námořního nároku a je důležitou součástí arzenálu námořního právníka. Majitelé lodí se obávají zatčení svých plavidel a často podniknou kroky k zajištění bezpečnosti, aby dosáhli propuštění svého plavidla, někdy zatčení vede k případnému vypořádání nároku."*



## SSL Express 21-11-2024 Kartonové obaly: snaha o úsporu nadbytečné spotřeby

Tváří v tvář téměř nesouvislému nárůstu objemu připravených a expedovaných balíků ve Francii i jinde zaměřují přepravci, čistí hráči a jejich logistici své úsilí na optimalizaci kartonových obalů. Snížení vakua, automatizované a přizpůsobené dimenzování, snížení tlumicích prvků... Všechny prostředky jsou dobré k omezení výdajů za suroviny, dostat více zboží do kamionů a zlepšit image vaší značky u koncových spotřebitelů. Zde je přehled hráčů, kteří kombinují ziskovost a CSR prostřednictvím pečlivého kartonového obalu. Počet balíků doručených do Francie, podpořený růstem elektronického obchodování, rostl až do roku 2021 a po poklesu v roce 2022 se začíná zotavovat. Lepenka, která je z velké části recyklovaná, zaujímá většinu obrovského trhu logistických obalů. Doručováno osobně, do poštovních schránek, na předávacích místech, do skříněk... balíky jsou ve Francii hitem. V roce 2023 nakoupilo online téměř 42 milionů Francouzů, což představuje celkovou útratu ve výši 160 miliard eur. Tato částka se za jeden rok zvýšila o 10,5 %, vyplývá z údajů federace Fevad, která zastupuje hráče v oblasti e-commerce. V loňském roce tak bylo na internetu provedeno přibližně 2,35 miliardy transakcí. Zatímco některé z nich se týkají služeb (jízdenky, pobyty apod.), objednávky produktů zůstávají ve většině. Podle kvalitativní studie provedené poradenskou společností Vertone v září 2023 – která je založena zejména na aktualizovaných údajích francouzského regulačního úřadu pro elektronické komunikace, poštovní služby a distribuci tisku (Arcep) – se objem balíků doručených ve Francii zvýšil z 1 041 milionů v roce 2017 na 1 596 milionů v roce 2021. To představuje lineární růst o 11 % každý rok. Zatímco v roce 2022 došlo k poklesu, po mimořádných výsledcích zaznamenaných v období zdravotní krize Covid jsou trendy doručování balíků v letech 2023 a 2024 opět na vzestupu. V roce 2023 tvořil obchod s "balíky" 53 % obrátu skupiny La Poste, podle Philippha Wahla, jejího předsedy a ředitele.

Souběžně s téměř výhradně vzestupnou křivkou se rok od roku zvyšuje vedle počtu položek zasílaných ve Francii, poptávka po papírových a kartonových obalech. Karton, který je oblíbený pro svou robustnost a vysokou míru recyklovatelnosti (recyklovat lze veškerou lepenku, kromě znečištěné), těží také z postupného upouštění od plastových obalů, které je motivováno národními a evropskými předpisy. Jeho masivní využití však vyžaduje také investice do jeho lepší optimalizace přizpůsobením obalů různým typům objednávek a zamezením plýtvání vzácnými materiály, z nichž některé pocházejí ze dřevní hmoty.

Výrobci vyvinuli vysoce výkonné stroje pro zefektivnění velikostí balení, aby se zvýšila produktivita, usnadnila paletizace, optimalizovala přeprava a zlepšila spokojenost koncových zákazníků. *"Kartonové obaly jsou tou částí logistiky, kde je snížení nákladů pro firmy nejdostupnější a nejrychleji ziskové."* Lucas Pinto, Sales Engineer společnosti Savoye pro pokročilé technologie, shrnuje v několika slovech výzvy spojené s optimalizací obalů, které jsou dobré pro životní prostředí a peněženku. Za tímto účelem nabízí specialista na intralogistická řešení na míru tři verze automatizovaných strojů se sníženou výškou vestavných produktů: "klasické" Jivaro, Jivaro Print a e-Jivaro. První je po stroji na podnosy a po odložení produktu obsluhou, přičemž výška boxu se automaticky přizpůsobí výšce jeho naplnění. *"Cítí výšku předmětů, složí chlopně a umístí víčko,"* říká Lucas Pinto a dodává, že může obsloužit například několik objednávek, které umožňují skládat různé typy krabic současně. Stroj Jivaro je vhodný pro mnoho průmyslových odvětví a dokáže snížit výšku balíků až o 40 mm. Od roku 2020 umožňuje Jivaro Print tisknout víčka na zakázku ve stroji, než potiskne horní část kartonu. Pokud jde o e-Jivaro, které bylo uvedeno na trh v roce 2009, je zcela věnováno obalům pro e-commerce. Umožňuje snížení výšky až o 25 mm u balíků blízkých formátu A5.

*« Cílem při nákupu Jivaro je optimalizovat karton pro daný produkt racionalizací jeho velikosti, »* shrnuje Lucas Pinto. Z toho vyplývá důležitost provádění velmi podrobných studií o povaze objednávek a logistické činnosti. *"Z asi patnácti různých formátů balení je pak možné přejít jen na několik. Stejně jako v průmyslu spočívá v efektivitě standardizace."* Prodejní inženýr společnosti Savoye vidí toto řešení jako *"první krok k automatizaci, který se snadno nastavuje, a to i bez připojení k počítačovému systému, se dvěma metry dopravníků před a za pro uchování"*. Tento první krok je tak přizpůsoben malým a středním podnikům s přibližně padesáti zaměstnanci a obratem mezi 10 a 15 miliony EUR. *"Uzavřením až patnácti krabic za minutu je zvýšení produktivity velmi významné a eliminuje opakující se úkoly pro zaměstnance,"* dodává Lucas Pinto. Dříve potřebných zhruba patnáct vychystávacích pracovníků lze přesměrovat na pozice s vyšší přidanou hodnotou, kde stroje nemají místo. Návržnost investic se odhaduje na dva až tři roky. Pokud jde o jednotkové náklady na lepenku, ty by se podle Savoye měly snížit téměř na polovinu. A konečně, Jivaro má také pozitivní vliv na dopravu, protože na paletě je umístěno více balíků: až čtyřikrát více než před instalací tohoto stroje, což v konečném důsledku snižuje počet nákladních automobilů, které je třeba naplnit.



### SSL Express 20-11-2024 Asociace vyvíjejí tlak na kvalifikaci řidičů

Navzdory rozpadu koalice se má Spolkový sněm včas zabývat současnou novelou kvalifikace řidičů z povolání. Společnosti jsou ve startovních blocích, aby mohly těžit z plánované pomoci. Předložená novela týkající se kvalifikace řidičů z povolání musí být včas projednána a přijata Spolkovým sněmem, a to i přes rozpad vládní koalice. Tuto naléhavou výzvu nyní vzneslo pět oborových sdružení Amö (přeprava nábytku), BGL (silniční nákladní doprava), BPEX (KEP), BWVL (vlastní logistika a přepravci) a DSLV (spedice) ve společném dopise předsedům parlamentních skupin stran ve Spolkovém sněmu, jakož i členům dopravního a hospodářského výboru.



Ještě před rozbitím semaforové koalice uvízly konzultace o snazším přístupu řidičů k této profesi. Spolkový kabinet již v květnu 2024 schválil odpovídající změny zakotvené v návrhu zákona. Projekt byl Spolkovému sněmu předložen již na konci srpna, ale Spolkový sněm se jím dosud nezabýval, stěžují si spolky. Nevidí žádné pochopitelné důvody pro zpoždění a "naléhavě žádají o okamžité vyřešení tohoto reformního zpoždění". Pomalé politické zavádění novely zákona o kvalifikaci řidičů z povolání, která byla podle práva EU naplánována již na květen 2020, je nejen ekonomicky zničující z pohledu spedičního, dopravního a logistického odvětví, ale zatěžuje i celou ekonomiku. Nedostatek profesionálních řidičů je i nadále jedním z palčivých problémů. Podnikatelé v logistickém průmyslu "jsou ve startovních blocích, aby reformu využili v praxi," uvádí se v dopise.



## SSL Express 20-11-2024 Hapag-Lloyd přeskupuje svoje spojení Asie-Evropa CGX

Vzhledem k tomu, že se dopravci připravují na nové prostředí liniové aliance v příštím roce, probíhají kroky k reorganizaci servisních sítí, přičemž některé z největších změn se odehrají na obchodu mezi Asií a severní Evropou. Na konci minulého týdne vyšlo najevo, že partneři Gemini Maersk a Hapag-Lloyd si vybrali London Gateway jako svůj britský hub pro spojení přístavů v Asii a severní Evropě, místo Felixstowe, čímž MSC zůstala zdaleka největším dopravcem, který zastavuje v největším britském přístavu – ačkoli Ocean Alliance má ve Felixstowe dvě asijsko-severoevropské linky, její řetězce NEU1 a NEU6.

Německý dopravce mezitím oznámil změnu své samostatné služby China-Germany Express. Od začátku ledna mají přibýt dvě nové čínské zastávky, a to do Šanghaje a Ningbo, zatímco v Evropě bude zrušeno naplnutí do Antverp a zavedeny zastávky v Rotterdamu a Southamptonu. Plná rotace přístavů bude: Yangshan-Ningbo -Yantian-Singapore-Tema-Southampton-Rotterdam-Wilhelmshaven. Podle databáze linek eeSea nasazuje služba CGX 12 plavidel s průměrnou kapacitou 4 200 TEU, zatímco Hapag-Lloyd uvedl, že nová rotace začne vyplutím *lodi Copiapo* o kapacitě 6 500 TEU ze Šanghaje 3. ledna.

V rámci této restrukturalizace společnost Hapag-Lloyd na konci roku ukončí smlouvu o pronájmu slotů s Ocean Alliance na lince NEU5 Asia-North Europe vedeného uskupením CMA CGM. Tato dohoda o pronájmu slotů byla podepsána na začátku roku 2023, částečně proto, aby zmírnila uzavření služby CGX, kterou společnost Hapag-Lloyd spustila jako extra spojení mezi čínským přístavem Da Chan Bay a Hamburkem, aby zmírnila přetížení přístavů během pandemie. Společnost Hapag-Lloyd obnovila CGX v červnu letošního roku v reakci na nárůst poptávky, který znamenal neočekávaný začátek hlavní sezóny obchodu.

Podle eeSea bylo společnosti Hapag-Lloyd přiděleno 10 % kapacity NEU5 v rámci služby zvané FE9 – poslední plavbou FE9 bude odjezd 23 100 TEU *CMA CGM Rivoli* z Qingdao 30. prosince.



## SSL Express 21-11-2024 Těžce zasažené ruské železnice zvyšují ceny, aby pomohly zaplatit nové lokomotivy

Ruské železnice (RŽD) příští měsíc zvýší tarify o téměř 14 % ve snaze kompenzovat významné investice v nadcházejících letech, včetně nových lokomotiv. Státem podporovaný železniční dopravce zvýší tarify o 13,8 % od 1. prosince a existují zprávy, že v příštím roce zvýší své kontejnerové sazby o dalších 5 %, přičemž sazby v Bělorusku se mají zvýšit o stejné procento. Tato zpráva přichází v nepříjemné době pro ruské poskytovatele železničních služeb, protože země zaznamenala masivní ztrátu objemů v důsledku sankcí vyvolaných válkou. A vzhledem k tomu, že ruská schopnost servisovat lokomotivy klesá – ztráta strojvůdců na frontové linii a maziv

dodávaných západními firmami, byla RZD nucena k vlně velkých výdajů, v neposlední řadě k další objednávce na nové lokomotivy, tentokrát 500.

Z dlouhodobého hlediska se to může vyplatit, protože RZD objednává od nových dodavatelů, což ji zbaví dřívější závislosti na západních firmách. Nebude však řešit naléhavější ztrátu západních objemů, protože operátoři využívají transkaspické trasy a těší se meziročnímu nárůstu objemů kontejnerů – přeprava mezi Čínou a Evropou touto cestou letos vzrostla o 1 400 %. Jedním z vítězů z úpadku RŽD jsou Kazašské železnice (KTZ), které oznámily, že uzavřely partnerství s Ázerbájdžánem na výstavbě nového intermodálního terminálu v přístavu Alyat.

"KTZ pokračuje v rozvoji své terminálové sítě v zahraničí v souladu s pokyny hlavy státu, aby posílila integraci Kazachstánu do stávajících mezinárodních dopravních tras," uvedl kazašský dopravce. "Projekt bude sloužit ke zvýšení objemu kontejnerových vlaků na trase Čína-Evropa-Čína, zkrácení dodacích lhůt a snížení nákladů na přepravu a překládku."

## **SSL EXpress 22-11-2024 USA Alert: Nejnovější požadavky a pokyny pro předběžnou kontrolu leteckého nákladu**

FIATA by ráda informovala své členy o nedávném vývoji v souvislosti s nouzovými dodatky (EA) amerického Úřadu pro bezpečnost v dopravě (TSA), včetně nových požadavků na informace v rámci programu Air Cargo Advance Screening (ACAS).

Nová nouzová bezpečnostní opatření TSA pro leteckou nákladní dopravu a aktualizace programu ACAS jsou zaměřeny na posílení bezpečnosti nákladu vstupujícího do Spojených států nebo tranzitujícího přes Spojené státy. Účastníci dodavatelského řetězce, včetně speditérů, musí tyto přísnější požadavky na předběžné informace o nákladu (PLACI) splnit. Níže naleznete klíčové aktualizace a pokyny:

### 1. **Datové prvky:**

Do požadavků ACAS byly přidány nové datové prvky, přičemž speditéři musí poskytnout podrobnější informace o odesílateli a příjemci. To zahrnuje prvky, jako jsou kontaktní údaje odesílatele/příjemce, které musí být nyní elektronicky odeslány Celní a pohraniční ochraně USA (CBP) před naložením nákladu do letadel směřujících do USA. Tato aktualizace je zohledněna v nejnovější verzi [Implementačního průvodce ACAS \(v2.3.3, 15. října 2024\)](#) a v častých dotazech k rozšířenému leteckému nákladnímu screeningu, které jsou zveřejněny [zde](#).

### 2. **"Zavedený obchodní vztah" nebo požadavek na známého odesílatele:**

Dříve museli speditéři při zadávání nákladu leteckým dopravcům vypracovat prohlášení pro letecké dopravce, které potvrzuje, že mezi nimi a odesílateli existuje navázaný obchodní vztah (pokud odesílatel není známým odesílatelem (KC)). Až dosud museli speditéři v případě, že se odesílatel stanou zákazníky po 2. září 2024, vést záznamy mimo jiné o "podepsané smlouvě mezi odesílatel a speditérem". Nyní TSA tento požadavek revidovala a nahradila "podepsanou smlouvou" termínem "**smluvní ujednání**", což umožňuje elektronickým dohodám zefektivnit dodržování předpisů bez nutnosti fyzického podpisu.

Nejnovější definice "navázaného obchodního vztahu" podle nouzového dodatku TSA je následující: "*Obchodní vztah je vztah mezi osobami, včetně jednotlivců a subjektů, který zahrnuje zřízení účtu s fyzickou fakturační adresou a platbou nebo úvěrovou historií dokumentovanou prostřednictvím fakturačních nebo fakturačních záznamů nebo*

*dokumentů historie prodeje, která zahrnuje jakoukoli smlouvu o činnosti nebo jiný dokument, který odpovídají obchodním záznamům"*

### 3. Pokyny IATA pro zasílání zpráv:

IATA sdílela nově vyvinuté "[Pokyny, jak poskytnout americkým ACAS dodatečné požadavky na data se standardy pro zasílání zpráv](#)", aby byla zajištěna shoda s dodatečnými požadavky USA ACAS na údaje. Nové datové prvky byly přidány do implementačního průvodce ACAS a do současných standardů zasílání zpráv IATA je třeba zavést nové kódy, aby se těmto změnám přizpůsobily.

### 4. Nepřijatelné vs přijatelné popisy nákladu:

Kromě toho byl Celní a pohraniční ochranou USA (CBP) vydán seznam příkladů nepřijatelných vs přijatelných popisů nákladu, který je k dispozici [zde](#). Lhůta pro vymáhání nevhodných popisů nákladu vstoupila v platnost 12. listopadu 2024 ve 12 hodin EST, což znamená, že jakékoli podání s nevhodnými popisy nákladu bude americkým CBP odmítnuto, což zabrání naložení nákladu do letadla.

Tento nedávný vývoj ACAS je součástí širších globálních opatření k prevenci potenciálních hrozeb zlepšením identifikace podezřelého nákladu v dřívějších fázích dodavatelského řetězce. Speditéři by měli sledovat aktuální informace a konzultovat nejnovější pokyny, aby zajistili jednotnost a konzistenci, aby vyhověli požadavkům ACAS na podání.

## **SSL Express 21-11-2024 Čínský bulk carrier je hlavním podezřelým z posledního poškození evropského kabelu**

Čínská loď je opět v centru podezření z útoku na evropskou infrastrukturu.

*Yi Peng 3*, 23 let stará nákladní loď Panamax vlastněná společností Ningbo Yipeng Shipping, je hlavním podezřelým spojeným s přerušením dvou datových kabelů v Baltském moři v posledních dnech.

Loď vyplula o víkendu z ruského přístavu Ust'-Luga a zamířila do Port Saidu v Egyptě, přičemž její trasa procházela přes švédsko-litevské a finsko-německé optické kabely v době, kdy byly v neděli a pondělí přerušeny. Nejnovější údaje o sledování z VesselFinder ukazují, že loď byla zastavena dvěma dánskými vojenskými plavidly po obou stranách.

Německý ministr obrany Boris Pistorius to komentoval: "Nikdo nevěří, že tyto kabely byly přerušeny náhodou. Také se neztotožňuji s teoriemi, které naznačují, že poškození kabelů způsobily lodní kotvy."

V říjnu loňského roku utrpěl komunikační kabel mezi Švédskem a Estonskem a plynovod mezi Finskem a Estonskem poškození způsobené Čínou kontrolovanou kontejnerovou lodí *NewNew Polar Bear*.

## **SSL Express 22-11-2024 Otázka: Jak bude snaha o udržitelnost úspěšná? (Zdroj: rozhovor pro DVZ prof. Lohre)**

Větší společnosti, které jsou povinny podávat zprávy, nyní už vědí, co je v sázce, a dosahují pokroku v implementaci. Hodiny ale tikají, už nelze téma odložit. Mnohé menší firmy, kterých se regulace samotných netýká, ale od kterých ji jejich klienti vyžadují, si často ani neuvědomují, že také musí něco dělat. Pokud jsou cílem srovnatelná data, pak firmy musí mít hmatatelný standard s jasnými pravidly pro orientaci. V tomto ohledu je CSRD úspěšná. Co však přesahuje tento rámeček, je formalismus a úsilí, které pro to musí vynaložit i ty nejmenší společnosti. Potřebují pomoc a

společný přístup by jim velmi prospěl, například prostřednictvím výměny zkušeností, kterou by mohla organizovat sdružení. Speditéři by pak mohli také společně dokončit analýzu významnosti pro každý druh dopravy a zařadit témata, která neodpovídají hlavnímu proudu, na společný dlouhý seznam.

A jakou roli hraje spediční prodej a digitalizace? Obojí je velmi důležité. Prodej musí zvýšit citlivost zákazníků na úsilí vynaložené na snižování skleníkových plynů a probudit pochopení toho, které formy výroby vedou k nižším emisím. Koneckonců, pouhé účinky účinnosti byly již vyčerpány pouze z konkurenčních důvodů. Další snižování emisí stojí peníze, které za to v současné době může utratit jen málokdo. A digitalizace je důležitým předpokladem pro to, aby bylo vůbec možno zvládnout obrovskou složitost úkolu, zejména pokud jde o práci s primárními daty. Dalším úkolem je shromažďovat je ve všech oblastech.



### **SSL Express 22-11-2024 Problémy v tranzitu přes Rusko po železnici**

V souvislosti se zavedením aktualizovaného seznamu zakázaného zboží (zboží dvojího užití) v železniční dopravě v tranzitu přes Rusko bychom vás chtěli informovat, že celní orgány Ruské federace provádějí zesílené kontroly kontejnerů ve Smolensku. V současné době je zde pozdrženo již téměř 1000 kontejnerů. Pokud je kontejner určen ke kontrole, čekací doba na jeho uvolnění je více než 30 dní. Jedná se o bezprecedentní situaci, jak čínská strana, tak provozovatelé železnic nejsou k dnešnímu dni schopni představit další možný vývoj. Ruští celníci náhodně označují kontejnery ke kontrole, aby prohledali zboží s možným dvojitým využitím. Kontejnery určené k revizi generují náklady na prostoje, které jsou k dnešnímu dni stanoveny na 130 USD/den, navíc k nákladům na kontrolu, které v současné době nejsou známy a budou zákazníkům znovu fakturovány.

S ohledem na tyto skutečnosti se doporučuje zákazníkům použít alespoň dočasně námořní trasu.



### **SSL Express 22-11-2024 Alergie lodních motorů na palivo z kešu ořechů**

Majitelé lodí byli vyzváni, aby se vyhnuli výběru paliva vyrobeného ze skořápek kešu ořechů, což je palivo, u kterého byly zjištěny problémy ve strojevnách. Společnost CTI-Maritec, která se zabývá testováním bunkrového paliva, oznámila, že několik lodí, které tankují palivo v Singapuru a Rotterdamu, hlásilo provozní problémy včetně kalů z paliva, poruch vstřikovačů, ucpávání filtrů, usazenin v systému a koroze kroužků trysek turbodmychadel. Společnost CTI-Maritec provedla testování vzorků palivového oleje s velmi nízkým obsahem síry (VLSFO) z těchto lodí pomocí plynové chromatografie s hmotnostní spektrometrií a zjistila, že palivo bylo smícháno s kapalinou ze skořápek kešu ořechů (CNSL) z nedeklarovaných zdrojových materiálů nebo výrobních procesů. CNSL je levné alternativní obnovitelné palivo. Jedná se o substituovaný fenol, který je vysoce reaktivní a méně stabilní díky vysoké hodnotě jódu. CNSL má vysoké hodnoty kyselosti, a proto je také vysoce korozivní. Vysoký obsah draslíku v palivových směsích CNSL způsobuje vážné usazeniny po spalování a korozi kroužků trysek turbodmychadla.

Palivo vyrobené z ořechů kešu nepatří mezi biopaliva schválená výrobcí zařízení, klasifikačními společnostmi a správami vlajek.

