

SSL EXPRES

21.10.-25.10.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz



SSL Express 21-10-2024 Maersk zahajuje týdenní feeder na Ukrajinu

Navzdory nedávnému poklesu bezpečnosti v Černém moři zahájila společnost Maersk, druhá největší kontejnerová linka na světě, novou týdenní přípojnou linku mezi ukrajinským přístavem Čornomorsk a centrálním přístavem dánského dopravce v Port Saidu v Egyptě. Na trasu je nasazena loď *A. Obelix* o kapacitě 1 702 TEU, která má do Čornomorsku dorazit příští úterý. V poznámce pro zákazníky společnost Maersk uvedla, že nová služba zkracuje dobu přepravy do a z Čornomorsku ve srovnání s lodním spojením mezi Čornomorskem a rumunským přístavem Constanta, což je trasa, kterou v posledních měsících využívá mnoho linek. Ukrajina se v letošním roce postupně znovu zapojila do globálních kontejnerových obchodů. Po více než 800 dnech od chvíle, kdy Rusko zahájilo totální invazi do svého souseda, se globální dopravci v čele se společnostmi Hapag-Lloyd a Mediterranean Shipping Co (MSC) koncem května vrátili na Ukrajinu, přestože národní přístavy zůstávají pod útokem. *Splash* informoval o čtyřech mezinárodních obchodních lodích, včetně kontejnerové lodi, které se v posledních pěti týdnech staly terčem ruské armády v Černém moři, což jsou první potvrzené útoky na komerční plavidla od listopadu loňského roku.



SSL Express 21-10-2024 Nový index dekarbonizace: I špičkové logistické společnosti mají stále deficity v implementaci

Podle nového indexu dekarbonizace BCG Logistics se 100 největších světových logistických společností za poslední rok zlepšilo, pokud jde o cílení, rozvoj strategie a podávání zpráv o dekarbonizaci. Měnící se právní rámec v několika zemích jednoznačně nutí společnosti k přijetí dalších opatření a také ke zlepšení kvality reportingu o udržitelnosti. Pokroku bylo dosaženo také v rozvoji nových příležitostí: zvýšilo se šíření ekologických produktů a počet nových spoluprací. Mnoho logistických společností se však dívá na možnosti dekarbonizace, aniž by přijaly velké finanční závazky. Při provádění došlo k malému nebo žádnému zlepšení, částečně kvůli kapitálové náročnosti dekarbonizačních opatření. Celkově je však pokrok v roce 2023 ve srovnání s předchozím rokem nízký. Dennis Mikulla, partner BCG, uzavírá: "Výsledky indexu jsou poměrně rozporuplné. Na jedné straně existuje velké množství logistických společností – včetně některých velkých jmen – které stále zaostávají. Na druhé straně existuje několik "průkopníků", kteří se odvážně posouvají vpřed a také podstupují finanční rizika, například při nákupu velkého množství udržitelných paliv." "Při pohledu do budoucna rozhodně vidíme pozitivní trend, i když skok z roku 2022 na rok 2023 zatím nebyl výrazný," dodává Anna Saltyková-Morozová, Senior Knowledge Analyst společnosti BCG. "Zpřísňující se předpisy o udržitelnosti a zvyšující se ochota zákazníků platit vytváří pobídky pro logistické společnosti, aby v budoucnu dělaly více. Jsme přesvědčeni, že se to bude v indexu stále více odrážet."

Nový BCG Logistics Decarbonization Index komprimuje data o dekarbonizaci do jediného, snadno srozumitelného bodového systému, který má vytvářet transparentnost, usnadňovat srovnatelnost a benchmarking a sloužit jako základ pro efektivní rozhodnutí. Index se skládá z následujících pěti

dimenzí, z nichž každá má přibližně pět dílčích prvků: Cíle, Strategie a Řízení, Výkaznictví, Umožnění a Exekuce. Index například shromáždil více než 5 000 datových bodů od vzorku 100 společností během dvouletého období. Větší váhu dostaly dimenze, které jsou úžeji spojeny s ekologickou realizací logistických aktivit. Každá společnost byla hodnocena na stupnici od 0 (žádná akce) do 100 (maximální úsilí o splnění cesty k nulovým čistým emisím). Aby bylo možné zachytit počáteční meziroční dynamiku, bylo vypočítáno skóre indexů společností pro roky 2022 a 2023. Boston Consulting Group to plánuje v budoucnu dělat každý rok.



SSL Express 21-10-2024 Spor o severní přístup k Brenneru pokračuje

Až 2032 by měl být Brennerský patní tunel připraven k provozu. Je naléhavě nutné přesunout nákladní dopravu přes Alpy ze silnice na železnici. Hlavním sporným bodem v souvislosti s plánováním trasy pro severní přístup je plánovaný nadzemní spojovací bod v údolí Inn u Kirnsteinu jižně od Rosenheimu. Pro Otto Lederera, okresního hejtmána městské části Rosenheim, je to nepřijatelné řešení, protože se nachází v prostorově velmi omezené části údolí Inn. Ztráta půdy spojená s výstavbou by připravila zemědělství o jeho ekonomickou základnu, což by nevyhnutelně vedlo k opuštění mnoha rodinných farem, varoval Lederer během slyšení. Krajina by navíc byla výrazně poškozena z hlediska místní rekreace a cestovního ruchu, uvedl okresní hejtmán. Vzhledem k poloze v úzkém údolí dochází také k trvalému prudkému nárůstu hlukové zátěže v důsledku "amfiteátrového efektu". Parlamentní skupina Unie ve Spolkovém sněmu sdílí obavy správce obvodu Rosenheim. CDU a CSU požadují, aby se upustilo od plánovaného nadzemního přípojného bodu u Kirnsteinu a místo toho se prozkoumaly alternativy, jako je například "těžební řešení" v prázdném prostoru. Spolkový ministr dopravy Volker Wissing (FDP) již před slyšením vyjádřil svou nelibost nad tímto krokem, když obvinil Unii z torpédování plánů, které si sama v průběhu let prosazovala.

Felix Heizler z Německého centra pro výzkum železniční dopravy (DZSF) byl na slyšení skeptický ohledně tunelového řešení. Pro zřízení komplexního podzemního spojovacího bodu v tunelech pro smíšený provoz nákladních a osobních vlaků neexistuje v rámci EU žádný zcela vhodný referenční objekt, zdůraznil. Přeložka plánované křižovatky do tunelu by nebyla bez dalších okolností zcela v souladu s pravidly.

Je to proveditelné, oponoval mu Wolfgang Rauscher, bývalý generální ředitel strojírenské firmy a nyní konzultant bavorských obcí v jižním údolí Innu. Při výstavbě stanic pro hlavní trať mnichovské S-Bahn mělo být propojeno pět stanic metra. Podle Rauschera se to v Německu a Evropě sice dosud nestalo, ale zpráva mezinárodních odborníků financovaných obcemi Inntal také uvádí, že v tomto případě lze vyřešit nezbytné bezpečnostní otázky a postavit důlní křižovatku.

Lukas Iffländer z osobního sdružení Pro Bahn souhlasil se zástupcem DZSF Heizlerem. Zejména na pozadí nehody v Gotthardském úpatním tunelu v srpnu 2023 je velmi pochybné, zda bude tunelové řešení schváleno. Zástupce Pro-Bahn také varoval před výrazným zvýšením nákladů a obhajoval další pokrok v řešení navrženém železnicí. V projektu se již ztratilo dost času. Německo převzalo v projektu červenou lucernu, řekl Iffländer. Před zpožděním varovala také Christine Völzow, výkonná ředitelka Svazu bavorského průmyslu. Každý tunelový projekt vedl ke "zvýšení složitosti a prodloužení implementace," řekla. Kromě toho by došlo ke zvýšení nákladů, což by v konečném důsledku vedlo k dalšímu zpoždění, protože vzhledem k napjatým rozpočtům by bylo pravděpodobně nutné zvýšit finanční prostředky. Podle jejího názoru nevychází ani kalkulace, že

stavba tunelu šetří čas, protože občané jsou spokojeni a je méně stížností. S tunelem by opět vyvstaly zcela nové obavy, řekl Völzow.

Zemský radní René Zumtobel, člen tyrolské zemské vlády, celou věc zhodnotil jako kvazi outsider. Jak dal jasně najevo, nechce nikoho poučovat. S ohledem na katastrofální podmínky, které s sebou nákladní doprava na Brennerské dálnici přináší pro ekonomiku a obyvatelstvo, je Brennerský tunel potřebný, aby bylo možné přesunout více nákladní dopravy na parkoviště. Přístupová cesta je k tomu velmi důležitá. Radní Zumtobel proto zrychluje tlak - "Z rakouského pohledu potřebujeme rozhodnutí," zdůraznil tyrolský okresní hejtman.

O tomto rozhodnutí rozhodne Spolkový sněm v příštím roce. Do té doby chce mít DB InfraGo AG také vypracovaný aktuální odhad nákladů, oznámila členka představenstva DB InfraGo Ingrid Felipe. Navrhovaná dráha - s nadzemní křižovatkou Kirnstein - byla vybrána z více než stovky variant v procesu výběru trasy, řekl Felipe. Splňuje technické, provozní a environmentální požadavky a je způsobilá ke schválení podle současného stavu znalostí. Podle zástupce železnice je uzel Kirnstein nepostradatelným prvkem čtyřkolejného rozšíření Brennerské osy. Výstavba tunelu ve Wildbarren je myslitelná, "ale tunely by nebyly použitelné pro železniční provoz," řekla.

Fwd: 🇩🇪 🇨🇪 🇮🇹 🇸🇰 🇸🇸L Express 21-10-2024 POUČTE SE Co to je ESG (zdroj: Shipping and Freight Resources)

ESG je zkratka pro Environmental, Social a Governance. Je to rámec používaný k posouzení toho, jak společnosti fungují udržitelným, etickým a odpovědným způsobem. Vzhledem k tomu, že se podniky a investoři stále více zaměřují na udržitelnost, je pochopení ESG zásadní. ESG hodnotí, jak firma ovlivňuje životní prostředí, zachází s lidmi a řídí sama sebe, čímž pomáhá investorům a veřejnosti měřit její dlouhodobou udržitelnost a etické postupy. Navzdory své rostoucí popularitě však zůstává ESG pro mnohé neznámé. Průzkum společnosti King Financial Planning zjistil, že 60 % klientů ve věku 20 až 80 let neví, co je ESG. Tato mezera v porozumění je částečně způsobena složitostí ESG, která často omezuje diskuse na investice nebo firemní prostředí. Mediální pokrytí většinou vyzdvihuje velké společnosti a vynechává, jak ESG ovlivňuje každodenní život. Ve školách a komunitách navíc chybí vzdělávání o ESG a odpovědném investování, což u většiny lidí vytváří odpojení.

Povědomí o ESG se po celém světě značně liší. V Evropě závisí znalost ESG na skupině, zatímco v USA tento termín neznaly tři čtvrtiny dotázaných Američanů. V Africe organizace občanské společnosti a nevládní organizace často pomáhají zvyšovat povědomí o ESG, zejména o sociálních a environmentálních aspektech. Přestože iniciativy ESG stále více podporují mladší generace, existuje značné množství anti-ESG nálad, které toto téma dále komplikují. Zpřístupnění a ztotožnění ESG může pomoci překlenout tyto rozdíly. Na každodenních příkladech a propojením ESG s lokálními problémy mohou lidé lépe pochopit jeho důležitost a cítit se motivováni se zapojit.

Environmentální iniciativy

Environmentální postupy jsou o ochraně přírody, moudrém využívání zdrojů, snižování znečištění a recyklaci. Zde je několik příkladů:

- Projekt NYK Line (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha) Blue Carbon: Společnost se zabývá úsilím o ochranu oceánů prostřednictvím svého projektu Blue Carbon, jehož cílem je snížit okyselení oceánů a zlepšit mořskou biodiverzitu podporou obnovy mořských biotopů, jako jsou mangrovy a korálové útesy.

- The Ocean Cleanup je nizozemská nezisková organizace, která navrhuje technologie na odstraňování plastů z oceánů a řek a řeší tak celosvětový problém znečištění plasty.
- CMA CGM, přední světová společnost v oblasti kontejnerové dopravy, významně investovala do technologie zkapalněného zemního plynu (LNG), aby snížila svou ekologickou stopu. Společnost spustila na vodu největší kontejnerovou loď na světě s pohonem LNG, která výrazně snižuje emise uhlíku ve srovnání s tradičními loděmi poháněnými palivem.

Sociální iniciativy

Sociální aspekt ESG se zaměřuje na spravedlivé zacházení, inkluzivitu a podporu well-beingu v komunitách. Příklady:

- AXA XL (Marine Insurance Division), globální pojišťovna, prozkoumala inkluzivní pojištění v námořní dopravě. Vytvářejí pojistné produkty, které jsou přínosem pro malé podniky a populaci s nedostatečnými službami na rozvíjejících se trzích, zejména prostřednictvím partnerství s nevládními organizacemi nebo vládními orgány s cílem poskytnout cenově dostupná pojistná řešení pro nízkopříjmové skupiny.
- Wallem Ship Management zavedl různé iniciativy v oblasti duševního zdraví, včetně přístupu k telemedicínským službám, workshopů o duševním zdraví a podpůrných horkých linek pro námořníky. Spolupracovali také s různými organizacemi pro duševní zdraví, aby členům štábu poskytli poradenství.
- MSC (Mediterranean Shipping Company) poskytuje logistickou podporu při katastrofách, přepravuje základní zásoby do postižených oblastí v době krize, například po zemětřeseních nebo tajfunech. Pokud jde o vzdělávací iniciativy, MSC vzdělává místní komunity o ochraně oceánů a udržitelných postupech přepravy.

Iniciativy v oblasti správy a řízení

Řízení v ESG zahrnuje spravedlnost, transparentnost a odpovědnost ve vedení společnosti. Mezi příklady odvážného vedení patří:

- Søren Skou – generální ředitel, A.P. Moller-Maersk. Závazek k udržitelnosti a spravedlivým pracovním postupům: Jako generální ředitel společnosti Maersk vedl Søren Skou úsilí o snížení uhlíkové stopy společnosti a zlepšení udržitelnosti globální lodní dopravy. Zasadil se o lepší postupy vykazování v tomto odvětví a zajišťoval, aby zúčastněné strany měly jasný přehled o iniciativách společnosti Maersk v oblasti CSR a udržitelnosti.
- Diego Aponte – prezident, Mediterranean Shipping Company (MSC). Spravedlivé zacházení s námořníky: Společnost Aponte je známá prosazováním spravedlivých pracovních postupů v rámci globálních operací MSC. Je hlasitým zastáncem zlepšování pracovních podmínek námořníků a zaměřuje se na poskytování lepší zdravotní péče, vzdělání a blahobytu.
- Jeremy Nixon – generální ředitel, Ocean Network Express (ONE). Zastáncem rozmanitosti a inkluze: Jeremy Nixon vedl společnost ONE se zaměřením na rozmanitost a inkluzi v námořním průmyslu. Je hlasitým zastáncem větší genderové rozmanitosti a povzbuzování většího počtu žen, aby se věnovaly kariéře v lodní dopravě. Pod jeho vedením ONE zavedla politiky ke zlepšení zastoupení pohlaví a posílení postavení žen v organizaci.

Historie ESG

Počátky ESG sahají až do 18. století, kdy náboženské skupiny jako kvakeři prosazovaly etické investování tím, že se vyhýbaly odvětvím, která považovaly za nemorální, jako je otroctví a alkohol. V 70. letech tato myšlenka rostla, protože investoři se stali společensky uvědomilejšími a vyhýbali se odvětvím spojeným s tabákem, apartheidem nebo poškozováním životního prostředí. Brundtlandova zpráva z roku 1987 představila koncept udržitelného rozvoje, který dále formoval

zásady ESG. Termín ESG byl oficiálně vytvořen v roce 2004 ve zprávě s názvem "Who Cares Wins", kterou inicioval tehdejší generální tajemník OSN Kofi Annan. Tato zpráva tvrdila, že společnosti se silnými postupy ESG by mohly mít lepší finanční výsledky. V roce 2006 vydala Organizace spojených národů zásady odpovědného investování (PRI), které vybízejí investory, aby při rozhodování o investicích zohledňovali ESG, což znamenalo začátek ESG jako globálního hnutí.

ESG reporting a jeho výzvy

Poptávka po ESG reportingu roste s rostoucími regulačními požadavky a očekáváním zainteresovaných stran. Společnosti však čelí výzvám s vykazováním ESG, zejména menší podniky, které se mohou potýkat se složitostí a náklady na dodržování předpisů. Vybálení potřeby transparentnosti s realistickými a zvládnutelnými standardy podávání zpráv je zásadní. Dialog mezi regulačními orgány, podniky a zúčastněnými stranami může pomoci vytvořit efektivní rámce pro vykazování ESG, které jsou přístupné všem společnostem.

CSR vs. ESG

Zatímco společenská odpovědnost firem (CSR) a ESG jsou o etických postupech, liší se účelem a přístupem:

- CSR je obvykle dobrovolná a zaměřuje se na sociální dopad společnosti a na to, jak spolupracuje se spotřebiteli a komunitami. Buduje pozitivní image značky, ale ne vždy dodržuje standardizované reportingu.
- ESG naproti tomu využívá strukturovaná data k posouzení environmentální, sociální a správní výkonnosti společnosti. Poskytuje měřitelné poznatky pro investory a pomáhá společností řídit rizika. Vykazování ESG se často řídí specifickými rámci, jako je Global Reporting Initiative a Sustainability Accounting Standards Board, aby byla zajištěna konzistence.

CSR a ESG mohou společně vytvářet větší hodnotu tím, že podporují odpovědnost a udržitelnost. CSR buduje dobrou vůli u spotřebitelů, zatímco ESG podporuje informované rozhodování investorů a regulačních orgánů.

Zajištění toho, aby ESG bylo příbuzné a dostupné

Aby bylo možné plně využít potenciál ESG, je třeba jej zjednodušit a přizpůsobit jej každodennímu životu. Tím, že se ESG zaměřuje na místní problémy a ukazuje praktické způsoby, jak se zapojit, může rezonovat s jednotlivci, komunitami a malými podniky. Zvyšování povědomí a podpora vzdělávání v oblasti ESG pomůže lidem pochopit roli, kterou mohou hrát při vytváření udržitelné budoucnosti, a inspirovat pozitivní změny způsoby, které přímo prospívají jejich životům.



SSL Express 22-10-2024 Nařízení eFTI má být „otvíračem dveří“ pro digitalizaci v logistice

Na konferenci eFTI4EU, konsorcia 23 partnerů včetně vlád devíti zemí EU, se diskutovalo o tom, jak postupuje vývoj evropského systému pro elektronické informace o nákladní dopravě. Řeč byla také o otázce, čím eFTI prospívá firmám v dopravním průmyslu. Dopravní a logistické společnosti nebo přepravci, kteří očekávají, že implementace nařízení EU o elektronických informacích o přepravě (eFTI) automaticky způsobí revoluci v obchodních procesech v tomto odvětví, jsou však na špatné lodi, říká Frederic Laporte. Speciální aplikace budou i v budoucnu potřeba pro digitální výměnu důležitých obchodních informací mezi společnostmi, jako je řízení dopravy, fakturace nebo daně, uvedl ve čtvrtek na konferenci evropského konsorcia eFTI4EU v Bruselu zástupce francouzské IN Groupe. .

Platformy eFTI, které mají podle nařízení vzniknout do roku 2027, tento úkol splnit nemohou. Jejich hodnota pro firmy spočívá v tom, že tvoří základ pro přenos informací mezi různými

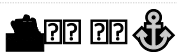
systémy. „eFTI otevírá dveře pro sdílení dat,“ řekl Laporte, jehož společnost se zaměřuje na bezpečnost digitálních technologií.

„eFTI je jakousi kostrou pro digitalizaci dopravního průmyslu,“ řekla v rozhovoru (pro DVZ) koordinátorka projektu eFTI4EU Eva Killar z estonského ministerstva pro klima. „Až bude systém připraven, můžeme začít přikládat maso oheň. Bylo by plýtváním nevyužít systém pro jiné účely.“ V první řadě jde však o zpřístupnění informací o nákladu odpovědným orgánům v digitální podobě prostřednictvím platform a bran pro účely kontroly, zdůrazňuje Killar. Cílem nařízení EU je umožnit fungování firmám, které se chtějí obejít bez papírů. Předávání dat od úřadů firmám se až na výjimky neplánuje. Evropská komise také uvádí, že systém by měl nejprve pracovat s šířkou pásma dat omezenou nařízením. Nápad z oboru, že by společnosti mohly například používat zvláštní funkce v databázích eFTI ke kontrole, zda obchodní partneři platí svým řidičům kamionů minimální mzdy nebo dodržují kabotáž či jiné předpisy, šly daleko za rámec nařízení. Killar se však domnívá, že je možné, že toto odvětví v budoucnu předloží Komisi požadavky na standardizaci výměny dat mezi podniky (B2B).

Zda společnosti chtějí využívat eFTI, je na nich. Killar uvedla, že řada společností se obává, že úřady budou v budoucnu používat databáze ke kontrole věcí, které se v současnosti neprověřují. Je to ale spíše naopak: „Úředník si v současné době může prohlédnout všechny doklady o nákladu, které řidič při kontrole předkládá. V budoucnu bude mít přístup pouze k údajům, které jsou relevantní pro účely jeho auditu. Ve skutečnosti uvidí mnohem méně dat než v současnosti,“ řekla Killar.

Koordinátor eFTI4EU věří, že účast na výměně digitálních dat s úřady bude nakonec povinná. Evropská komise musí nařízení otestovat do února 2029 a měla by také rozhodnout, zda existují podmínky pro povinnou účast všech úřadů a společností. I když se eFTI stane poté povinným, Killar věří, že i tak bude muset proběhnout dlouhá zaváděcí fáze. Může to klidně trvat až do roku 2040, než budou všichni hráči v dopravním průmyslu digitalizováni. „Doufám ale, že společnosti uvidí výhody předem a že pak budou chtít sami přejít na digitální technologie,“ řekla Killar. Myšlenka „ekonomiky v reálném čase“ spočívá v tom, že určité datové soubory je třeba přenést pouze jednou a že plnění mnoha ohlašovacích povinností pak může být automatizováno, protože potřebné informace jsou extrahovány z databází pomocí strojů. Ušetřilo by to spoustu peněz a spoustu času.

Marc Billiet ze Světové asociace odvětví silniční dopravy IRU na konferenci nastínil podmínky, za kterých má eFTI přinést výhody firmám. Systém musí být snadno přístupný a snadno použitelný přes „jedno okno“. "Neměli byste stisknout 20 tlačítek, abyste získali informace z elektronického nákladního listu eCMR, aby se staly informacemi v systému eFTI," řekl Billiet. Důležité je také úzké propojení se stávajícími B2B systémy a interoperabilita. Všechny systémy musí být schopny mezi sebou komunikovat. Firemní data a data zaměstnanců musí být zároveň vždy dobře chráněna před neoprávněným přístupem. Pokud tyto podmínky nebudou splněny, mohlo by eFTI zkomplikovat život i firmám. Pokud není přístup do databází možný během silničních kontrol kvůli technickým problémům, stojí to čas a peníze. Pokud by řidiči museli z bezpečnostních důvodů dál vozit stohy papírů, firmy by o účelu digitalizace pochybovaly. Konečně existuje také riziko, že kontroly budou členské státy provádět odlišně. "Řetěz je jen tak silný, jak silný je jeho nejslabší článek," řekl k tomu Billiet.



SSL Express 22-10-2024 MSC převezme společnost Wilson Sons v hodnotě 768 milionů dolarů

Švýcarský liniový gigant Mediterranean Shipping Co (MSC) uzavřel prostřednictvím své dceřiné společnosti Shipping Agencies Services (SAS) dohodu o získání většinového podílu v brazilském

provozovateli přístavů a námořní logistiky Wilson Sons. Společnost Ocean Wilsons Holdings kótovaná na londýnské burze v pondělním prohlášení uvedla, že prodává svůj 56,47% podíl ve Wilson Sons společnosti MSC Gianluigiho Aponteho za R4.352bn (\$768m).

V červnu loňského roku zahájila společnost Ocean Wilsons strategickou revizi své brazilské dceřiné společnosti poskytující námořní služby a v srpnu letošního roku odhalila jednání s miamským investorem do infrastruktury I Squared Capital o možném prodeji podniku, která byla následně začátkem tohoto měsíce "přerušena".

S výhradou určitých regulačních povolení se očekává, že dohoda se společností SAS bude dokončena v druhé polovině roku 2025, načež dceřiná společnost MSC přejde k získání zbývajících akcií společnosti Wilson Sons za stejných podmínek, jaké byly dohodnuty se společností Ocean Wilsons. Společnost Ocean Wilsons uvedla, že očekává, že z prodeje nakonec získá čistý hotovostní výnos ve výši nejméně 593 milionů USD a že část výnosů vrátí jako zvláštní dividendy a zbytek reinvestuje do svého diverzifikovaného portfolia činností. Zvěsti o prodeji společnosti Wilson Sons společnosti MSC kolují již více než rok, protože největší světová liniová společnost se snaží rozšířit svou působnost v Brazílii po akvizici regionálního provozovatele kontejnerové přepravy Log-In Logistica na konci roku 2021. Společnost Wilson Sons provozuje kontejnerový terminál Tecon Rio Grande v Rio Grande, Rio Grande do Sul, a kontejnerový terminál Tecon Salvador v Salvadoru, Bahia. Společnost, jejíž aktiva měla v červnu hodnotu přibližně 1,126 miliardy dolarů, rovněž provozuje jednu z největších flotil remorkérů v Latinské Americe.



SSL Express 22-10-2024 Čínská železnice dosáhla ve 3. čtvrtletí rekordní miliardy tun v železniční nákladní dopravě

Čínská snaha dostat na železniční tratě větší objem zboží se nadále vyplácí a China State Railway Group (CSRG) odbavila ve třetím čtvrtletí rekordní 1 miliardu tun. CSRG vykázala za tři měsíce do října meziroční nárůst celkového objemu železniční nákladní dopravy o 3,8 %, včetně přibližně 9,6 milionu teu kontejnerového nákladu, což je o 17,3 % více než ve stejném období roku 2023. Silný růst kontejnerové přepravy je důsledkem silného tlaku státu na přechod na jiný druh dopravy.

Huang Jiangnan, ředitel východní železniční stanice přístavu Qinzhou společnosti Coastal Railway Co, uvedl, že provozovatel obzvláště usilovně pracuje na tom, aby "usnadnil integrovaný a efektivní provoz intermodální námořní a železniční dopravy". "Mezitím jsme spolupracovali s celními orgány na neustálé optimalizaci provozních vazeb, čímž jsme zkrátili průměrnou dobu strávenou kontrolou jednoho kontejneru z 10 minut na sedm minut," dodal.

Čínští dopravci rovněž profitují z poptávky po kapacitě v Rusku a z Ruska poté, co byla tato země po invazi na Ukrajinu odříznuta od západních dopravců. Ani to není jediný nárůst objemu čínské železniční dopravy v důsledku agrese - poptávka po železniční kapacitě na rozvíjejících se službách Čína-Kavkaz-Evropa se zvýšila, protože západní přepravci hledají způsoby, jak posílat zboží mimo Rusko.

Údaje společnosti CSRG naznačily, že objem nákladní železniční dopravy mezi Čínou a Evropou pokračoval v růstové trajektorii roku 2023 a v nejnovějších údajích za šest měsíců do 30. června zaznamenal meziroční nárůst o 11 %, přičemž na trasách mezi Čínou a Evropou bylo v tomto období přepraveno přibližně 1,23 milionu teu ve více než 11 400 nákladních vlacích. A další měsíční údaje jen málo naznačují, že by tato pozitivní dynamika slábla.

SSL Express 22-10-2024 Temu a Shein = odpor roste

Ještě 22. května tohoto roku bylo pro čínskou společnost PDD Holdings (PDD) vše v pořádku. V den, kdy byly prezentovány čtvrtletní údaje za první tři měsíce roku 2024, předseda a spoluředitel mateřské společnosti Temu, Lei Chen, sebevědomě zopakoval stejné obecné zásady, které od něj analytici očekávali v předchozích čtvrtletích: „My se budeme i nadále zaměřovat se na zvyšování naší dlouhodobé vnitřní hodnoty,“ řekl Chen v komentáři k rozvoji podnikání.

Vrcholný manažer tehdy řídil společnost s tržní kapitalizací téměř 219 miliard amerických dolarů, což je hodnota srovnatelná s globálními prémiovými značkami Shell a McDonalds. Tempa růstu v prvním čtvrtletí byla opět neskutečná: tržby vzrostly o 131 procent ve srovnání se stejným čtvrtletím loňského roku na 12 miliard USD; provozní zisk EBIT vzrostl ve srovnání se stejným obdobím loňského roku o 275 procent. Jak jinak všechno vypadá o tři měsíce později. "Máme před sebou velké výzvy," řekl Chen 26. srpna, když prezentoval obchodní čísla za druhé čtvrtletí roku pro čínské vrcholové manažery neobvykle otevřeným způsobem. Finanční manažer Jun Liu řekl, že růst tržeb „bude nevyhnutelně pod tlakem“. Dodal: "Ziskovost bude pravděpodobně ovlivněna také."

V pozadí varování vedení byly klíčové údaje, které se na první pohled zdály být něčím jiným než znepokojivým, ale které experti společnosti dokázali interpretovat jako katastrofu střední velikosti: tržby vzrostly „jen“ o 86 procent ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku; růst EBIT se ve srovnání s předchozím čtvrtletím snížil v procentních bodech téměř na polovinu a ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku klesl na plus 146 procent. Krátce poté akcie PDD klesly o přibližně 30 procent. Za pouhých pár hodin klesla hodnota společnosti o 55 miliard dolarů. Výprodeje pokračovaly: společnost v současnosti od května ztratila zhruba 85 miliard dolarů.

Krach PDD vrhá pozornost na stále se zhoršující podmínky obklopující dříve de facto do značné míry neomezený růst dvou nových špičkových společností v rychle se rozvíjejícím odvětví elektronického obchodování: dceřiné společnosti PDD Temu, která působí v USA, ale je plně řízena z Číny a online prodejce módy Shein, založený v Číně v roce 2008 a nyní působící ze Singapuru, byly nejpozději od konce roku 2023 považovány za inovativní příslib tohoto odvětví. Nejsou to jen naprostá astronomická čísla o tržbách a růstu obou společností, která nutí odborníky v tomto oboru sedět a všimnout si toho; Především distribuční model direct-to-consumer (D2C), který zavedli oba hráči ve velkém měřítku, je považován za inovativní a z hlediska nákladů lepší než alternativní model založený na zprostředkovatelích a rozsáhlé skladové logistice. Ve svém jádru není D2C vynálezem Temu a Sheiny: ve skutečnosti pochází od výrobců značek, kteří se rozhodli obejít maloobchodníky a prodávat své produkty přímo zákazníkům. Od roku 2017 se značky jako Nike začaly soustředit na přímý prodej svých produktů a od roku 2019 tento přístup následoval i Walmart. V této zemi i společnosti jako Adidas od roku 2021 spoléhají na model, který slibuje především snížení nákladů a tedy větší marže. „Do roku 2025 budeme společností řízenou D2C s nejdůležitějším obchodem online,“ řekl tehdy generální ředitel společnosti Adidas Kasper Rorstedt. Tento model však zjevně nepřinesl to, v co výrobci značek doufali: Nike a Walmart i Adidas nyní od tohoto přístupu ustoupily a opět zvýšily prodej prostřednictvím velkoobchodníků a maloobchodníků. Úspěchem Temu je proto adaptovat D2C ve velkém měřítku a zdokonalit jej na straně provozovatelů platform tím, že nabídne výrobcům znovu možnost prodávat své produkty přímo spotřebitelům. Zda se s tímto prodejním přístupem, podobně jako u mnoha značkových výrobců, časem také rozloučí e-commerce společnosti, se teprve uvidí.

Mezitím úspěch Temu pohání zavedené hráče elektronického obchodu, jako je Amazon, dopředu: Podle zpráv z médií americký online prodejce plánuje představit novou slevovou nabídku D2C,

kteřou pozorovatelé trhu považují za zjevnou reakci na agresivní pokroky společnosti Temu. Amazon plánuje na své platformě a aplikaci zavést novou oblast, kde si zákazníci mohou koupit extrémně levné produkty, které on-line prodejce vykoupil od čínských výrobců a přepravil přímo do USA leteckou dopravou bez meziskladu. Na rozdíl od typického modelu Amazonu, který počítá s doručením zásilek zákazníkovi ve stejný den nebo nejpozději v den následující po objednávce, by pak zákazníci amerického online prodejce museli na doručení čekat devět až jedenáct dní; doba převodu, která přináší výrazně nižší logistické náklady srovnatelné s náklady Temu a Shein. Amazon komentoval zprávy slovy: „Neustále hledáme nové způsoby, jak spolupracovat s našimi distribučními partnery a našimi zákazníky s větším výběrem, nižšími cenami a jak se inspirovat pro větší pohodlí.“

Model se stále ujímá: About You také oznámil, že bude kopírovat prodejní přístup: „Letos budeme nabízet položky, které pocházejí přímo z továrny,“ řekl Tarek Müller, zakladatel a šéf hamburské módní platformy v létě tohoto roku. Na rozdíl od Temu a Shein se About You nebude vyrábět v Číně, ale v Evropě a Turecku.

Adaptace modelu D2C, který Temu pomocí umělé inteligence zdokonalil tak, aby odhaloval trendy pro ziskovou výrobu i malého množství a pro přepravu zásilek k zákazníkům využívající leteckou nákladní dopravu, je první znatelnou reakcí konkurence. Navíc lze identifikovat další protipohyb, který by mohl být pro Temu nebezpečný. Ta nejohroživější míří přímo na druhý základní kámen obchodního modelu vedle D2C: bezcelní hranice. Zejména na největším a nejvýznamnějším exportním trhu Temu, v USA, začíná vznikat velký politický odpor. To je zaměřeno především na obchodní praxi zejména asijských hráčů, kdy do USA letecky dovážejí obrovské množství zásilek s hodnotou zboží pod bezcelním limitem. Dosud nejpříjemnější útok na obchodní model zahájil republikánský kongresman Greg Murphy 15. dubna tohoto roku s názvem „Ukončit čínský zákon o zneužívání de minimis“.

SSL Express 23-10-2024 Trendy v letecké nákladní dopravě – analýza WorldACD za září 2024

Trend = Evropa a Severní a Jižní Amerika zaznamenávají v roce 2024 pokles prodeje letecké nákladní dopravy, zatímco Asie, Blízký východ a Afrika zaznamenávají silný růst.

Rozklad sazeb za leteckou nákladní dopravu a údajů o tonáži v letošním roce ukazuje, že podle analýzy společnosti WorldACD budou mít dopravci a jejich zákazníci v roce 2024 kontrastní zkušenosti s regionálními "prodeji". Do září však silný růst počitatelné hmotnosti posunul celkové prodeje leteckého nákladu z většiny regionů do kladných čísel. Nová analýza kombinující sazby za letecký náklad a údaje o tonáži v letošním roce poukazuje na kontrastní regionální zkušenosti v roce 2024 pro dopravce a jejich zákazníky, s celkovým poklesem "prodejů" v Evropě a Americe v kontrastu se silným růstem prodejů leteckého nákladu v roce 2024 na Středním východě, v jižní Asii a v Asii a Tichomoří. Podle analýzy společnosti WorldACD Market Data však do září silný nárůst chv posunul celkové tržby z leteckého nákladu ve většině regionů do kladných čísel. Týdenní a měsíční zprávy společnosti WorldACD pravidelně upozorňují na celosvětové a regionální změny a trendy v oblasti cen leteckého nákladu a zpoplatněné hmotnosti. Důležité je také zkoumat kombinovaný výsledek těchto změn hmotnosti a sazeb - "výnosy" z pohledu leteckých společností nebo "poplatky" z pohledu speditérů nebo zasilatelů. Vzhledem k tomu, že neexistuje lepší terminologie zahrnující obě strany vztahu mezi kupujícím a prodávajícím, bude WorldACD tento vztah nazývat "prodej leteckého nákladu". Všechny údaje v této zprávě jsou uvedeny v USD.

Na základě více než 2 milionů měsíčních transakcí zahrnutých v databázi WorldACD lze konstatovat, že zatímco ve všech šesti hlavních světových regionech letecké nákladní dopravy

došlo v prvních devíti měsících letošního roku k meziročnímu nárůstu chw, ve dvou regionech došlo v tomto období k meziročnímu poklesu celkového prodeje letecké nákladní dopravy: Evropa a Severní Amerika. Například navzdory nárůstu chw letů ze Severní Ameriky o +4 % vedl meziroční pokles průměrných sazeb z tohoto regionu k poklesu celkových tržeb za leteckou nákladní dopravu o 12 %, a to od začátku roku do září. A z Evropy jsou kombinované účinky ještě výraznější: navzdory +8% nárůstu počitatelné hmotnosti způsobil -22% pokles průměrných sazeb - 16% pokles prodeje leteckého nákladu. A Střední a Jižní Amerika (CSA) nezaznamenala žádnou změnu v celkovém prodeji leteckého nákladu, přičemž +6% nárůst tonáže byl vymazán -6% poklesem průměrných sazeb účtovaných za jejich přepravu.

Naproti tomu země Blízkého východu a jižní Asie (MESA, +62 %), Asie a Tichomoří (+23 %) a Afrika (+9 %) zaznamenaly v prvních devíti měsících výrazný meziroční nárůst celkového prodeje letecké nákladní dopravy. V případě nákladu s původem v MESA je to způsobeno silně rostoucím objemem přepravených tun (+19 %) a průměrnou cenou (+36 %), zatímco v případě Asie a Tichomoří byl +17% nárůst celkových prodejů nákladu téměř výhradně generován meziročním nárůstem přepravené užitečné hmotnosti o +17 %, přičemž průměrné sazby v tomto období celkově mírně vzrostly (+5 %). A v Africe se +9% nárůst chw spojil s malým (-1%) snížením průměrných sazeb, což vedlo k meziročnímu nárůstu prodeje leteckého nákladu o +9 %. Vezmeme-li v úvahu všechny regiony dohromady od ledna do září, zjistíme, že celosvětová hmotnost vzrostla o +12 %, sazby klesly o -2 % a prodej leteckého nákladu vzrostl o +10 %. V první polovině října se celosvětová hmotnost oproti druhé polovině září snížila o -3 % a sazby zůstaly stabilní. Průměrné sazby z asijsko-pacifického původu meziročně rostly již několik měsíců, od druhé poloviny dubna, a v září kombinovaný vliv vyšší tonáže (+10 %, meziročně) a vyšších cen (+21 %, meziročně) přinesl meziroční růst celkových tržeb z asijsko-pacifického regionu o +33 %. A v případě MESA meziroční nárůst tonáže o +15 % v kombinaci s meziročním zvýšením sazeb v průměru o +58 % v září vygeneroval meziroční nárůst celkových prodejů o +81 %. Náklad původem z Afriky v září rovněž zaznamenal nárůst hmotnosti (+12 %) i sazeb (+3 %), což vedlo k meziročnímu nárůstu celkových tržeb o přibližně +15 %. Mezitím pokračující meziroční pokles průměrných cen z Evropy (-5 %) vedl v září k dalšímu mírnému poklesu celkového prodeje leteckého nákladu (-2 %), a to i přes pokračující meziroční nárůst (+4 %) přepravní hmotnosti. Růst tonáže ze Severní Ameriky (+4 %) však v září kompenzoval meziroční pokles průměrných sazeb o -4 %, což vedlo ke stabilní úrovni celkového prodeje leteckého nákladu. Zatímco sazby za leteckou nákladní dopravu z mnoha různých zdrojů nadále rostou, stojí za zmínku, že došlo k posunu na trzích, které generují nejvyšší sazby. Například v září 2022 byly sazby z Japonska do Severní Ameriky nejvyšší v odvětví. O rok později, v září 2023, byly na vrcholu trhu sazby z Hongkongu do Severní Ameriky. V září letošního roku vidíme, že nejvyšší sazby mají letecké nákladní zásilky z Bangladéše do Severní Ameriky.

Jak již bylo uvedeno v předchozích měsíčních zprávách o trendech WorldACD, růst tonáže "všeobecného nákladu" v letošním roce překonává růst tonáže "speciálního nákladu", což pokračovalo i v září, kdy se objem všeobecného nákladu v období od ledna do září meziročně zvýšil v průměru o 13 %, zatímco u speciálního nákladu o 10 %. Tato změna oproti dlouhodobějšímu trendu je z velké části způsobena mimořádně silným růstem přeshraničního elektronického obchodu od loňského podzimu - který často letí jako generální náklad spíše než v rámci kategorie manipulace se speciálním nákladem. Růst speciálních nákladních produktů v letošním roce (+10 %) je i podle historických měřítek silný. Mezi kategoriemi speciálních nákladních produktů došlo k mimořádně silnému meziročnímu nárůstu celosvětových zásilek masa (+25 %) a zranitelného/vysoce technologického nákladu (+22 %). Přeprava ovoce a zeleniny vzrostla o +8 %, květin a nebezpečného zboží o +5 %, přeprava cenností o +4 %, ryb a mořských

plodů o +2 %, zatímco objemy zásilek pharma/temp (zásilky s řízenou teplotou - převážně farmaceutické) se nezměnily. Mezitím zásilky živých zvířat meziročně poklesly o -6 % a lidské ostatky o -7 %.

V celosvětovém měřítku činil podíl speciálních nákladních výrobků na celkovém trhu v období od začátku roku do září v průměru 35 %. Analýza podle regionu původu nákladu však odhaluje některé významné rozdíly jak v jejich podílech, tak i v tempech jejich růstu. Například generální náklad tvoří přibližně 70 % klíčového trhu původu v Asii a Tichomoří, ačkoli růst speciálního nákladu z Asie a Tichomoří (+21 %) je letos vyšší než u generálního nákladu (+16 %), ukazuje analýza společnosti WorldACD. Naproti tomu na trhu původu MESA, který byl v letošním roce obzvláště ovlivněn narušením kontejnerové dopravy, růst všeobecného nákladu (+27 %) v meziročním srovnání do září výrazně převýšil růst speciálního nákladu (+5 %).

Zatímco všeobecný náklad tvoří jasnou většinu zásilek z Asie a Tichomoří (70 %), Severní Ameriky (73 %), Evropy (71 %) a MESA (66 %), v případě Afriky a CSA je tomu naopak a převažují zásilky speciálního nákladu - zejména zboží podléhajícího rychlé zkáze: 78 % v případě Afriky a 74 % v případě CSA. Z obou těchto regionů je to však generální náklad, který letos zaznamenal nejsilnější meziroční nárůst zpoplatněné hmotnosti: V prvních devíti měsících letošního roku vzrostla celková hmotnost nákladu o +23 % v Africe a o +14 % v CSA ve srovnání s +6 % a +3 % v případě speciálního nákladu.



SSL Express 23-10-2024 Alsasko plánuje vlastní mýtné pro kamiony

Evropský regionální úřad Alsaska (CEA) na svém zasedání v Colmaru jednomyslně rozhodl, že od konce roku 2026 bude na zhruba 200 kilometrech bezplatných tras účtovat silniční poplatky pro kamiony. Rozhodnutí se týká dálnice A35 na levém břehu Rýna, která vede z Lauterburgu u Karlsruhe kolem Štrasburku přes Colmar a Mulhouse ke švýcarským hranicím u Basileje.

Zpoplatněny mají být také dvě venkovské silnice, které severně od Štrasburku spojují A35 a německou dálnici A5 z údolí Rýna u Achernu a Baden-Badenu, stejně jako A36 z dálničního trojúhelníku Neuenburg am Rhein do Mulhouse.

Opatření má snížit počet vozidel, která každý den přecházejí na francouzské dálnice poblíž hranic, aby se vyhnuli německému mýtnému. Od navýšení německé dálniční známky na konci loňského roku se počet kamionů přecházejících do Francie opět zvýšil, zaznělo ve Štrasburku: po dotčených dálničních úsecích se projelo kolem 12 000 těžkých užitkových vozidel. Na rozdíl od velkých částí francouzské dálniční sítě je A35 v Alsasku v současnosti bez poplatku, protože za ni odpovídá stát a neprovozuje ji žádná z dálničních společností.

Přesné podmínky pro „R-Pass“, jak se bude nové mýtné pro nákladní vozidla nazývat, však musí být ještě vypracovány. Aktuálně se mluví o poplatku v průměru 15 centů za kilometr. Tarif, který je výrazně nižší než německé mýtné, má omezit zatížení alsaských kamionů, které nelze od nového mýta osvobodit. Očekávaný příjem bude mimo jiné financovat rozšíření šestiproudé dálnice A35 mezi Colmar a Sélestat. Od začátku roku 2022 má místní úřad pravomoc vybírat si vlastní poplatek za průjezd kamionů.



SSL Express 23-10-2024 Maersk pokračuje v revizi prognózy směrem nahoru

Dánská lodní a logistická skupina Maersk dále revidovala svou prognózu zisku pro běžný rok směrem nahoru. Již v polovině roku se ukázalo, že sazby za kontejnerovou přepravu budou nadále růst kvůli zvýšené poptávce a pokračujícímu narušení lodní dopravy v Rudém moři.

Aktuální odhady jsou nyní k dispozici. Společnost nyní očekává upravenou EBITDA pro rok 2024 mezi 11 a 11,5 miliardami USD. Dříve se odhadovalo mezi 9 a 11 miliardami dolarů. Maersk zároveň očekává, že EBIT za rok 2024 se bude pohybovat mezi 5,2 a 5,7 miliardami dolarů. Předchozí odhady se pohybovaly mezi 3 a 5 miliardami dolarů. Skupina zveřejní své úplné průběžné výsledky za 3. čtvrtletí 31. října.

SSL Express 23-10-2024 Stellantis vyvíjí svou organizaci, včetně řízení dodavatelského řetězce

Koncern Stellantis oznamuje několik strategických změn ve svém manažerském týmu a rozsahu činností, na které dohlíží. Organizace dodavatelského řetězce automobilky, která byla dříve řízena oddělením nákupu, je nyní převedena na průmyslové oddělení pod vedením výrobního ředitele Arnauda Deboeufa.

K zajištění toho, že automobilový průmysl zažívá „období darwinovské transformace“, slovy svého generálního ředitele Carlose Tavarese, Stellantis oznámila, že v říjnu 2024 rozvine svou organizaci. Následující strategické změny, které jsou okamžitě účinné v rámci manažerských týmů, uvádí výrobce. Kromě pracovních změn (s odchody, příchody a povýšením) v různých pobočkách, značkách a obchodních subjektech francouzsko-italsko-americké automobilové skupiny mění rozsah také řízení dodavatelského řetězce. „Abychom dále stimulovali obchodní výkonnost, bude organizace dodavatelského řetězce převedena z nákupního oddělení do průmyslového oddělení vedeného Arnaudem Deboeufem, což Maxime Picatovi umožní věnovat ještě více pozornosti a odborných znalostí zlepšování výkonu, kterého má být dosaženo s našimi partnery u dodavatelů,“ vysvětluje Stellantis v tiskové zprávě.

Komunikační oddělení Stellantis (kontaktované Voxlogem) upřesňuje, že se prozatím mění pouze rozsah aktivit obou stran. „Maxime Picat [hlavní ředitel nákupu a dodavatelského řetězce od června 2022] byl dříve zodpovědný za nákup i dodavatelský řetězec. Nyní bude moci soustředit veškeré své úsilí na nákup a klíčové vztahy s našimi dodavateli na globální úrovni,“ říká nám. Arnaud Deboeuf zastává funkci hlavního výrobního ředitele Stellantis od ledna 2021. „Bude dohlížet na rozsah dodavatelského řetězce v souvislosti s výrobou,“ dodává oddělení komunikace automobilky s tím, že pracovní pozice Arnauda Deboeufa a Maxime Picata zůstávají prozatím beze změny.

Nakonec skupina potvrzuje, že zahájila „formální proces identifikace nástupce Carlose Tavarese, který na konci svého mandátu generálního ředitele na začátku roku 2026 odejde do důchodu“.

SSL Express 23-10-2024 Řešení pro kontejnery padající z kontejnerových lodí kolem mysu Dobré naděje (?)

Podle UNCTAD klesl počet plavidel proplouvajících Suezským průplavem o 42 % ve srovnání s vrcholem v roce 2023, zatímco hrubá prostornost plavidel připlouvajících k mysu Dobré naděje se v březnu 2024 zvýšila o 85 % (7denní klouzavý průměr) ve srovnání s první polovinou prosince 2023), přičemž příjezdy kontejnerových lodí podle hrubé prostornosti vzrostly o pozoruhodných 328 %, jak je uvedeno zde.. Kromě toho, že tyto lodě musí cestovat na delší vzdálenosti, což přidává asi 12 dní navíc na cestě z Číny do Evropy, vede toto přesměrování také k vyšším provozním nákladům. Kromě toho však tyto lodě čelí hrozbě, která pro ně může být nová. Musí se setkat tváří v tvář se smrtícím proudem Agulhas kolem mysu Dobré naděje, což má za následek okázale nebezpečné a rozbouřené moře, něco, co některé z těchto lodí a posádek možná dosud nezažily.

Od zahájení přesměrování v prosinci 2023 došlo ke 4 závažným případům, kdy se kontejnerové lodě ocitly v těchto smrtících proudech a ztratily se kontejnery přes palubu.

- Červenec 2024 – CMA CGM Benjamin Franklin (18 000 TEU) – 44 kontejnerů přes palubu a 30 kontejnerů poškozených na palubě
- Srpen 2024 – CMA CGM Belem (13 000 TEU) – 99 kontejnerů přes palubu
- Září 2024 – MSC Antonia (7 000 TEU) – 46 kontejnerů přes palubu
- Říjen 2024 – MSC Taranto (14 000 TEU) – 5 prázdných kontejnerů

Podle SAMSA (Jihoafrický úřad pro námořní a bezpečnost) došlo v posledních měsících k několika incidentům zahrnujícím ztrátu kontejnerů na moři, přičemž přibližně 200 kontejnerů spadlo přes palubu a více než 350 kontejnerů bylo poškozeno na palubách různých lodí – Benjamin Franklin, CMA CGM Belem, Maersk Stepnica, Rio Grande Express, MSC Antonia a nedávno MSC Taranto. Nejen kontejnerové lodě, ale i další lodě byly ovlivněny těmito těžkými podmínkami na oceánu, včetně m.v. Ultra Galaxy, která utrpěla přesun nákladu, začala klesat, najela na mělčinu u západního pobřeží Jižní Afriky a nakonec byla roztrhána na kusy. Probíhají záchranné práce na odstranění trosk. K nehodě došlo na začátku července, kdy se na jižní polokouli naplno rozhostilo zimní počasí spolu s rozbouřeným větrem a rozbouřeným mořem.

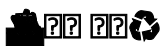
Co je to proud Agulhas a proč je nebezpečný? Po staletí považovali námořníci vody u jižního cípu Afriky za zrádné, přičemž portugalská průzkumníci původně nazývali Mys Dobré naděje jako Mys bouří. Nejjižnějším cípem Afriky je mys Agulhas, který je v místě, kde se sbíhají dva oceány, Indický oceán a Atlantský oceán. Proud z teplého Indického oceánu a studeného Atlantského oceánu dávají vzniknout rozbouřeným a nepředvídatelným vodám. Podle NASA: "*Teplá voda přichází z východu rychle se pohybujícím proudem Agulhas, který teče podél východního pobřeží Afriky. Mezitím chladnější a pomalejší Benguelský proud teče na sever podél jihozápadního pobřeží Afriky. To znamená, že plavba kolem špičky Jižní Afriky vyžaduje, aby námořníci pluli proti oceánským proudům na obou stranách kontinentu. Ztroskotání lodí jsou poměrně běžná v rozbouřených vodách Agulhas Bank, kde kolidující proudy pravidelně roztáčí divoké vlny, víry a meandry.*"

S rostoucími globálními objemy a velikostí lodí jsou ztráty kontejnerů opět častější, zejména proto, že přesměrování přes mys Dobré naděje dosahuje znepokojivých rozměrů ze strany ekologů, pojišťoven a zúčastněných stran v oboru. Ve své nejnovější komplexní studii o dopadu počasí na kontejnery na palubách lodí, kolapsů stohů vydané v únoru 2024, Gard, jedna z největších námořních pojišťoven na světě, upozorňuje na rostoucí rizika spojená s globálním kontejnerovým obchodem, zejména za nepříznivých povětrnostních podmínek. Studie zkoumala kolapsy a ztráty kontejnerových stohů v letech 2016 až 2021 a kombinovala údaje o pojistných událostech společnosti Gard s meteorologickými poznatky. Zjištění zdůrazňují, že nepříznivé počasí, jako je výška vln přesahující 7 metrů (ekvivalent větru o síle vichřice), významně přispívá k těmto incidentům, i když takové podmínky nejsou časté. Zjistilo se, že plavidla na rozbouřeném moři pouze v 5 % času představovala přibližně 50 % případů ztrát kontejnerů, přičemž riziko je dále umocněno velikostí moderních kontejnerových plavidel. Studie také zjistila, že ultra velké kontejnerové lodě (ULCV), schopné přepravit více než 15 000 TEU, zažívají 9% míru kolapsu stohů ve srovnání s 1 % u menších plavidel. To naznačuje, že větší plavidla, která vezou kontejnery naskládané až do výšky deseti pater, jsou náchylnější k kaskádovým selháním během silných bouří. Navíc bylo často pozorováno, že těmto incidentům předcházelo dlouhodobé vystavení vysokým vlnám po dobu několika dní. Gard také poukázal na roli nedostatečné údržby zařízení pro zabezpečení kontejnerů, jako jsou zkorodované upevňovací prvky, které se mohou v nepříznivém počasí a dlouhodobém používání zhoršit. Chybně deklarovaný náklad, který destabilizuje rovnováhu plavidla, je dalším přispívajícím faktorem. A konečně, studie navrhuje,

aby přepravní společnosti rozšířily klíčové ukazatele výkonnosti tak, aby zahrnovaly bezpečné trasování za počasí, a upřednostnily tak bezpečnost spolu s provozní efektivitou.

Existuje řešení...?? Gardova studie a zjištění o velikosti proplouvajících lodí se zdají být podpořeny skutečností, že všechny tyto ztráty byly způsobeny loděmi, které se plavily kolem Jižní Afriky, přičemž 3 ze 4 zúčastněných lodí měly větší kapacitu než 13 000 TEU. Nebyly hlášeny žádné ztráty na žádné z lodí, které připlouvají do jihoafrických přístavů v rámci služeb SA/EU Sever/Jih. Tyto lodě mají obecně menší kapacitu mezi 5000-8000 TEU. A k těmto ztrátám došlo v obou směrech: z východu na západ a ze západu na východ. To vedlo k zamyšlení nad důvody, proč lodě proplouvající Jižní Afrikou neproplouvají stejnými vodami, kterými procházejí lodě "naplouvající" vody SA, protože se to zdá bezpečnější a mohlo by to být potenciálním řešením a proaktivním přístupem, jak zabránit pádu dalších kontejnerů z lodí. Ve snaze zjistit, zda tento přístup má nějaké právní důsledky nebo požadavky, byl požádán o názor Andrew Pike – vedoucího sektoru přístavů, železnic a logistiky ve společnosti Bowmans: Podle Andrewa: "Z hlediska Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu (UNCLOS) mají všechny lodě právo na pokojný průjezd teritoriálními vodami pobřežních států. To znamená, že za předpokladu, že průjezd lodí "nepoškozují mír, dobrý pořádek nebo bezpečnost pobřežního státu", může pokračovat. Při výkonu svého práva na proplutí však loď musí postupovat nepřetržitě, rychle a nesmí mít žádný jiný motiv nebo účel než proplout dotýcnými teritoriálními vodami. Loď má proto vždy možnost proplout klidnějšími vodami pobřežního státu a vyhnout se případným rozbouřeným vodám mimo příslušné teritoriální vody. Oblíbená trasa ze severu na jih pro lodě proplouvající okolo Mosambiku a Jižní Afriky využívá proud Agulhas, nejsilnější povrchový proud na světě, kvůli potenciální úspoře paliva a dalším výhodám rychlosti. Plavba v proudu Agulhas však často přináší svou cenu, protože vysoký výskyt toulavých vln je spojen s protilehlými větry a bouřemi." Andrew se o této skutečnosti zmínil také ve své knize "Against All Odds – The Epic story of the Oceanos Rescue" jako součást vysvětlení, proč je na východním pobřeží tak divoké počasí a obrovské vlny.

V této fázi, i když se zdá, že možnost přesměrování lodí přes mys Dobré naděje má větší šanci vyhnout se rozbouřenějšímu moři, pokud pojedou po stejné trase jako lodě plující do Jižní Afriky, není zatím zřejmé, zda tato možnost byla prozkoumána různými lodními linkami zapojenými do přesměrování. K řešení tohoto rostoucího problému navrhla Mezinárodní námořní organizace (IMO) povinné hlášení ztracených kontejnerů, které vstoupí v platnost v roce 2026. Tato iniciativa si klade za cíl zvýšit transparentnost a povzbudit společnosti ke zlepšení bezpečnostních opatření. Kromě toho pojišťovny a lídři v oboru pracují na iniciativách, jako je projekt Top Tier, aby prozkoumali základní příčiny kolapsů komínů a implementovali řešení. Vzhledem k výše uvedeným poznatkům Gard doporučuje přezkoumat zásady směřování počasí, zlepšit údržbu zabezpečovacího vybavení a začlenit digitální nástroje pro lepší hodnocení rizik souvisejících s počasím. Nové požadavky IMO na hlášení ztrát kontejnerů představují krok vpřed, ale zbývá ještě mnoho práce na vývoji účinných řešení pro ukládání a zabezpečení nákladu.



SSL Express 24-10-2024 CMA CGM uzavřela dohodu o dodávkách biometanu

Francouzský rejdář CMA CGM Group se spojil se společností SUEZ, která se specializuje na nakládání s odpady, aby navázali dlouhodobé průmyslové partnerství v oblasti biometanu prostřednictvím využití odpadu. Společnost SUEZ bude do roku 2030 dodávat společnosti CMA CGM až 100 000 tun biometanu ročně. Obě společnosti vynaloží 100 milionů eur na výstavbu zařízení na výrobu biometanu.

Rodolphe Saadé, předseda představenstva a generální ředitel CMA CGM Group, uvedl: "Strategické partnerství mezi CMA CGM a společností SUEZ, jedním z předních francouzských hráčů v energetické transformaci, představuje významný krok vpřed. Umožní nám podpořit

odvětví biometanu určené pro lodní průmysl a zároveň urychlit dekarbonizaci skupiny CMA CGM a zaručit naši trajektorii uhlíkové neutrality do roku 2050. Tento projekt také posiluje naši energetickou nezávislost, která je klíčovým přínosem pro suverenitu Francie a Evropy."

V posledních třech měsících se LNG podle údajů společnosti DNV vrátil jako alternativní palivo číslo jedna pro nové stavební smlouvy, přičemž metanol klesl, přičemž CMA CGM byla jedním z jeho prvních šampionů. "LNG je od léta jednoznačně hlavní zprávou a ve třetím čtvrtletí představoval přibližně 60 % všech nových objednávek na alternativní paliva, a to především díky silnému nárůstu v segmentu kontejnerů," komentoval Jason Stefanatos, ředitel globální dekarbonizace společnosti DNV Maritime. Peter Keller, předseda lobbistické skupiny SEA-LNG, řekl: "Je potěšující, že LNG konečně získává přízeň mezi tolika majiteli lodí. LNG je jedinou praktickou a realistickou cestou alternativního paliva, která je dnes k dispozici – dokonce i pro ty majitele lodí, kteří mohou také zvažovat jiné takové cesty." Keller uvedl, že zkapalněný biometan a nakonec e-metan na bázi vodíku by mohly být dalšími možnostmi pro majitele, kteří se dívají na LNG jako palivo.

Maersk tento měsíc objednal své první dvoupalivové lodě na LNG, což je typ pohonu, od kterého se dříve distancoval. "Zatímco zelený metanol se v krátkodobém horizontu pravděpodobně stane nejkonkurenceschopnější a nejkálovatelnější cestou k dekarbonizaci, společnost Maersk také předpokládá vícepalivovou budoucnost pro odvětví, která zahrnuje zkapalněný biometan," uvedla společnost ve zprávě na začátku tohoto roku.

P.S. 100.000 tun biometanu, to je hezké číslo. Že by nakonec dali každé kravičce do zadečku balonek?

SSL Express 24-10-2024 DPD a GLS spojují síly (zdroj DVZ 23.10)

Poskytovatelé balíkových služeb DPD a GLS chtějí v budoucnu provozovat balíkové stanice společně. Jedná se o součást strategického partnerství, které společnosti oznámily v úterý. Do konce roku 2025 chtějí obě společnosti uvést do provozu přibližně 1 000 balíkových terminálů a investují do této oblasti rovným dílem. Společnosti nechtějí mluvit o přesných nákladech. Pouze tolik: Do konce roku 2027 očekávají investice v řádu dvouciferných milionů. Stanice budou navrženy tak, aby byly otevřené poskytovatelům a nabízeny k použití všem službám CEP, uvádí se ve zprávě.

"Věříme, že packstation s otevřeným poskytovatelem mají v Německu budoucnost," říká Karsten Schwarz, generální ředitel DPD Germany. Důvodem pro optimum je změněné uživatelské chování zákazníků od pandemie a silná poptávka po flexibilních modelech dodávek, zejména mezi mladší cílovou skupinou. Pro srovnání, lídr na trhu DHL uvádí, že v Německu provozuje přibližně 13 500 balíkových stanic pro své vlastní účely. Dceřiná společnost DHL Onestopbox plánuje v příštím roce přibližně 2 000 uživatelsky otevřených stanic. Myflexbox, průkopník mezi skříňkami s bílou značkou, má v Německu dobrých 350 poboček.

Součástí partnerství je také spolupráce s provozovateli výdejních míst. "Za tímto účelem rušíme předchozí výhradní práva s provozovateli obchodů a umožňujeme jim zahrnout druhého partnera," vysvětluje Achim Dünnwald, šéf GLS Germany. Do konce roku 2027 má out-of-home síť DPD a GLS zahrnovat přibližně 20 000 stanic pro vyzvednutí a předání. Dnes mají společnosti k dispozici přibližně 16 000 míst Pudo (vyzvednutí na místě). "Tato spolupráce jde ruku v ruce s ambicí zásadně urychlit transformaci podnikání společnosti 2C dvou silných partnerů," říká Dünnwald. Zásobování balíkových obchodů a stanic, jakož i příjem zpětných zásilek bude i nadále prováděno příslušnými službami a jejich sítěmi. Doručování až domů také zůstane ve vlastním hodnotovém řetězci společnosti, potvrzují oba manažeři.

SSL EXpress 24-10-2024 Letecká nákladní doprava přesouvá kapacitu tam, kde jsou peníze, protože začíná prázdninová sezóna

Letecké společnosti přesouvají kapacity do Asie a Tichomoří a Severní Ameriky, protože narušení kvůli svátkům Zlatého týdne v Číně ustupuje a začíná vánoční shon. Podle americké Národní maloobchodní federace (NRF) se očekává, že spotřebitelské výdaje na svátky vzrostou o 2,5 % až 3,5 % oproti loňskému roku, zatímco elektronický obchod by měl vzrůst o 8 % až 9 % až na 297,9 miliardy USD. "Ekonomika zůstává v zásadě zdravá a nadále si udržuje svou dynamiku směrem k posledním měsícům roku," řekl prezident a generální ředitel NRF Matthew Shay. "Zimní prázdniny jsou pro americké rodiny důležitou tradicí a jejich schopnost utrácet bude i nadále podporována silným trhem práce a růstem mezd." NRF k tomu poznamenala, že mezi Dnem díkůvzdání a Vánoce bude o pět dní méně než loni a že nedávné hurikány by také mohly mít ekonomický dopad. Hlavní ekonom NRF Jack Kleinhenz však dodal: "Zůstáváme optimističtí, pokud jde o tempo ekonomické aktivity a růst předpokládaný ve druhé polovině roku." Finance domácností jsou v dobrém stavu a jsou impulsem pro silné výdaje směřující do prázdninové sezóny. Letecké společnosti určitě vkládají své kapacity tam, kde jsou peníze. Minulý týden vzrostla kapacita z Asie a Tichomoří do Severní Ameriky o 6 % oproti předchozímu týdnu, jak vyplývá z kapacitní databáze společnosti Rotate. Do Evropy se kapacita zvýšila o 4 %.

Největší nárůst byl zaznamenán ze Šanghaje do Severní Ameriky, kde kapacita mezitýdně vzrostla o 17,5 %, a z Hongkongu do Severní Ameriky vzrostla kapacita o 11,7 %.

Lavinia Lau, ředitelka pro zákazníky a obchod společnosti Cathay Pacific, v úterý uvedla:

"Očekáváme, že poptávka bude během tradiční hlavní sezóny silná, a to díky elektronickému obchodování, hi-tech a elektronickému zboží z pevninské Číny, jihovýchodní Asie a Indie, stejně jako po zboží podléhajícím rychlé zkáze z jihozápadního Pacifiku a Ameriky." Společnost Cathay zaznamenala v září meziroční nárůst objemu o 11 % a meziroční nárůst o 10 %. "Zaznamenali jsme nárůst našich zásilek Cathay Fresh z jihozápadního Pacifiku, jihovýchodní Asie a Severní Ameriky do Hongkongu a na čínskou pevninu, což bylo způsobeno zvýšenou poptávkou během svátků v polovině podzimu," vysvětlila paní Lau. "Došlo také k nárůstu zásilek prostřednictvím našeho řešení Cathay Priority kvůli rostoucí poptávce po časově citlivých zásilkách do Ameriky a Evropy. Z oblasti Greater Bay Area byly dodávky z elektronického obchodu i nadále klíčovým hnacím motorem naší exportní tonáže."

Dodatečná kapacita však nevytvořila žádný tlak na sazby. Index TAC dnes uvedl, že mezitýdenní sazby z Hongkongu vzrostly o 1,6 %, zatímco ze Šanghaje vzrostly jen o 3,6 %.

NRF mezitím minulý týden varovala, že jakákoli nová cla ze strany USA zasáhnou spotřebitelské výdaje. Poznamenal, že Petersonův institut pro mezinárodní ekonomiku a další zjistily, že stávající dovozní cla stojí odhadem 1 500 až 3 000 dolarů na americkou domácnost, ale za druhé Trumpovy administrativy by se toto číslo zvýšilo v průměru na více než 4 000 dolarů. Pan Shay dodal: "Cla platí dovozce a ne země produkce, a ta se přenáší na spotřebitele. Je to daň, kterou platí spotřebitel. Cla mohou být užitečným dočasným nástrojem během obchodních jednání, pokud jsou používána strategicky a střídavě, aby se získaly výhody v obchodních vztazích, ale nic víc."

SSL EXpress 24-10-2024 I nadále trvá boom charterových aktivit liniových rejdařů

Jak novostavby lodí, tak charterové aktivity jsou stále v plném proudu. Nic nenasvědčuje tomu, že by došlo k sezónnímu uklidnění, jak je ve skutečnosti pro čtvrté čtvrtletí obvyklé. Minulý týden došlo k další "rally" na charterovém trhu, jak jednomyslně hlásí lodní makléři v Hamburku, Kodani

a Singapuru. Na seznamech makléřů se objevuje přibližně 20 nákladních lodí pro nové smlouvy nebo prodloužení stávajícího zaměstnání - od feeder lodí o kapacitě 800 TEU až po Panamax o kapacitě 4 000 TEU.

Insideři se domnívají, že skutečné číslo by mohlo být dvakrát vyšší. Nárůst poptávky zajistil, že sazby za pronájem opět vzrostly po dlouhém pohybu do strany. Index londýnského obchodníka s loděmi Howe Robinson vyskočil o 3 procenta, ConTex zveřejněný v Hamburku vzrostl o 1,7 procenta. Navzdory výraznému poklesu přepravních sazeb od července platí rejdařské společnosti za nové charterové lodě stále stejně nebo dokonce o něco více než před několika měsíci. Průměrné podmínky nových charterů jsou ještě delší než dříve a linky se nevyhýbají souvisejícím nákladovým rizikům.

Typická pro současný trh je dohoda, kterou údajně právě uzavřela společnost Hapag-Lloyd = Podle makléřů obdrží loď "Maliakos" (přibližně 4 400 TEU), postavenou v roce 2012, za 38 000 amerických dolarů denně za tříletou službu pro pátou největší liniovou přepravní společnost. Loď o kapacitě 7 000 TEU údajně dokonce obdržela závazek zaměstnání na pět let za 41 000 dolarů/den u jiného dopravce. Smlouva na to byla údajně uzavřena 14 měsíců předem, což znamená, že loď zahájí charter až v listopadu 2025. Stále je však zcela ve hvězdách, jaká bude situace na trhu za rok. Pokud se mezitím bezpečnostní situace v Rudém moři zlepší a přepravní vzdálenosti se opět zkrátí, je třeba se obávat, že mnoho charterových lodí se náhle stane nadbytečnými.

Stejně tak překvapivá je vysoká míra předplatného na nové stavební projekty. Hnací silou jsou také liniové přepravní společnosti, méně trampoví dopravci, které své lodě nekupují, ale pouze si je pronajímají. Zdá se, že rok 2024 bude pravděpodobně třetím nejsilnějším rokem pro zakázky na novostavby v kontejnerové dopravě. Britský lodní makléř Clarksons letos zatím napočítal 264 nových projektů s celkovou kapacitou 3,1 milionu TEU. Pouze v letech 2021 (4,5 milionu TEU) a 2007 (3,3 milionu TEU) bylo zadáno více objednávek. Velikost stávající knihy objednávek již odpovídá 26 procentům stávajícího lodního parku. Pokud se za jeden až dva roky ukáže, že dopravci svůj trh zcela "nadhodnotili", měli by být alespoň schopni nést finanční důsledky snadněji než v posledních krizových letech 2016/2017. Po rozmachu let covidu jsou pokladny linek naplněny lépe než kdy jindy. Ve třetím čtvrtletí, které právě skončilo, toto odvětví pravděpodobně opět vydělalo miliardy.

P.S. Je to poker. Ale rejdaři mají vždycky jednu kartu v rukávu...

SSL Express 24-10-2024 eFTI se stává (zatím) platformou bez uživatelů (zdroj DVZ)

Evropská silniční nákladní doprava se digitalizuje příliš pomalu. To je dojem, který vás napadne, když se podíváme na pokrok elektronického informačního systému nákladní dopravy (eFTI). Platforma pro výměnu dat totiž zdaleka není u konce a firmy ji prozatím nemusí využívat. Konsorcium vývojářů uvádí, že eFTI nejprve vytvoří kostru digitální výměny dat pro dopravní průmysl. Teprve později se maso může dostat na kosti. Ani v takovém případě však společnosti nesmějí poskytovat obchodní informace digitálně prostřednictvím platformy všem. Systém je určen výhradně pro výměnu dat s úřady.

Dopravní odvětví tak ve srovnání s ostatními odvětvími ekonomiky beznadějně zaostává. Nemůže snížit byrokratické náklady na svá složitá pravidla a provádění balíčku mobility EU stále zůstává zbožným přáním. Do konce desetiletí nesmí eFTI nabízet žádnou přidanou hodnotu. Není divu, že se nikdo nechce zúčastnit, pokud platforma zvyšuje riziko, že bude přistižen při porušování pravidel výhradně pro svých několik dobrovolných uživatelů.

SSL Express 25-10-2024 Ochrana klimatu v nákladní dopravě vyžaduje všechna možná řešení

Přibližně tři čtvrtiny zboží přepravovaného v rámci Evropy se nyní uskutečňují po silnici a tento trend je rostoucí. I přes masivní investice do železnic a vnitrozemských vodních cest bude mít silniční doprava i v budoucnu prvořadý význam. Aby bylo možné dosáhnout cílů snížení emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy v roce 2030 a dále, je naléhavě nutné přijmout opatření k vývoji a zavedení nových možností pohonů a paliv.

Výrobci a dodavatelé užitkových vozidel v současnosti spoléhají na tři možnosti: bateriový elektrický pohon, použití CO₂-neutrálního vodíku ve spojení s palivovým článkem nebo vodíkovým motorem a použití obnovitelných kapalných paliv. V závislosti na rozmanitosti případů použití může být v budoucnu nezbytný také technologický mix. Pro těžká nákladní vozidla na dlouhých cestách například existují jiné požadavky než na dodávky v městském provozu nebo speciální vozidla v záchranných službách. V současnosti není jasné, jak se budou vyvíjet tržní podíly různých technologií pohonů. Aby bylo možné rychle dosáhnout co největšího snížení emisí skleníkových plynů u vozových parků nákladních vozidel se stávající infrastrukturou, musí být dnes využívány jakékoli již škálovatelné možnosti defosilizace, jako jsou kapalná a plynná biopaliva – také proto, že rozšíření dobíjecí infrastruktury bude ještě nějakou dobu trvat. .

Nezbytným předpokladem pro změnu pohonu je především vytvoření efektivní infrastruktury pro nabíjení a doplňování paliva pro elektřinu a vodík. CO₂-neutrální paliva nebo paliva s nízkým obsahem skleníkových plynů, jako je HVO100, bio-LNG a bio-CNG, jakož i e-paliva umožňují výrazné snížení CO₂ na základě stávající technologie motoru a využití stávající infrastruktury pro doplňování paliva. Vzhledem k různorodým oblastem použití pro užitková vozidla a výzvám v těžké nákladní dopravě se očekává, že má smysl podporovat každou z uvedených možností srovnatelným způsobem. Technologická rozhodnutí pro jednotlivé typy pohonů by měla být ponechána na vývoji trhu.

V tomto smyslu jsme odhodláni zajistit, aby bylo možné vybudovat a provozovat novou infrastrukturu pro těžkou dopravu budoucnosti. K tomu je důležité perspektivní rozšiřování elektrické a vodíkové sítě, jednotný a spravedlivý přístup k síťovým připojením, rozvoj nových oblastí a rychlé schvalovací postupy. Při plánování jsou řešení založená na potřebách a snadno implementovatelná lepší než rigidní požadavky. Například, lze také vzít v úvahu zastávky nákladních vozidel. Je také nutné uznat alternativní paliva jako rovnocennou možnost ochrany klimatu a zohlednit je v příslušných předpisech. Zde je třeba jednat, zejména na úrovni EU. S udržitelnými palivy se dosud zacházelo jako s fosilními palivy v regulaci vozového parku EU, mýtném pro nákladní vozidla a především ve zdanění energie. To se musí změnit.

Energie je víc než jen elektřina. Kromě přechodu elektřiny nyní potřebujeme také přechod molekulární. CO₂-neutrální vodík a odvozené produkty, jako jsou e-paliva nebo pokročilá biopaliva, nesoutěží s rozumnou elektrifikací. Spíše nahrazují fosilní paliva a suroviny a jsou naprosto nezbytné pro dosažení klimatických cílů a bezpečných dodávek energie.

SSL express 25-10-2024 DSV silně roste v námořní a letecké nákladní dopravě

Třetí čtvrtletí bylo pro logistickou skupinu DSV milníkem. S dohodou o převzetí společnosti Schenker byl učiněn krok k tomu, aby se stali přední světovou dopravní a logistickou společností, vysvětlil generální ředitel Jens Lund, když byly ve středu prezentovány průběžné výsledky. „Po oznámení akvizice jsme úspěšně získali 5 miliard EUR základního kapitálu od široké škály dlouhodobých investorů. Těšíme se, že přivítáme naše kolegy ze společnosti Schenker a budeme

společně pracovat na vybudování prvotřídní dopravní a logistické společnosti s jedinečnou globální sítí a nabídkou služeb pro naše zákazníky.“

Finanční výsledky za třetí čtvrtletí roku 2024 nadále vykazují pozitivní růst zisků, uvádí Lund. „Náš hrubý zisk a EBIT před mimořádnými položkami se meziročně zvýšily poprvé od třetího čtvrtletí roku 2022, a to díky pozitivnímu růstu objemu ve všech obchodních oblastech a vyššímu hrubému zisku.“ Ve třetím čtvrtletí dosáhla společnost DSV obratu ve výši 5,9 miliardy eur. To je nárůst o 25,7 procenta. Hrubý zisk se vyšplhal z 1,46 miliardy na 1,47 miliardy eur. DSV také zaznamenala nárůst EBIT před mimořádnými položkami z 588 milionů na 592 milionů eur.

S ohledem na rozvoj jednotlivých divízi leteckých a námořních, silničních a logistických služeb společnost DSV oznámila, že pozitivní vývoj v sektoru letecké a námořní přepravy pokračoval růstem objemu a dalším nárůstem podílu na trhu ve třetím čtvrtletí roku 2024, což vedlo k nárůstu hrubého zisku o 5,2 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. V námořní přepravě se hrubý zisk za stejné období zvýšil o 11,8 procenta, což odráží vyšší objemy a lepší průměrný hrubý zisk, zatímco hrubý zisk v letecké přepravě klesl o 1,5 procenta. Zde byl průměrný hrubý zisk výnos nižší, ale byl částečně kompenzován vyššími objemy.

Sektor silniční nákladní dopravy zaznamenal stabilní výsledky na trhu charakterizovaném celkově slabší poptávkou a nízkými sazbami, zejména ke konci čtvrtletí. Vysoký růst tržeb v důsledku zvýšených objemů vedl k relativně stabilnímu hrubému zisku a EBIT před započtením mimořádných položek za vykazované období, i když se zvýšily nákladové tlaky. V této divizi DSV se i nadále zaměřujeme na opatření ke snížení nákladů a zlepšení produktivity s cílem čelit současné situaci na trhu. To zahrnuje i zvýšení cen oznámené na začátku října.

V oblasti smluvní logistiky vzrostl ve třetím čtvrtletí hrubý zisk o 9,3 procenta a EBIT před zvláštními položkami o 9,8 procenta. Pozitivní vývoj byl podpořen akvizicí nových zákazníků a růstem zakázkových pozic. Menší zisky byly i z prodeje nemovitostí.



SSL Express 25-10-2024 Vnitrozemská lodní doprava: Nový potenciál nákladní dopravy díky změně klimatu (ext DVZ)

Odvětví vnitrozemské lodní dopravy se prognózami nikdy nenechalo odradit. Spolkové ministerstvo dopravy chtělo v roce 2011 snížit kvalitu vodní cesty Spréva-Oder z Berlína do Eisenhüttenstadtu na rekreační vodní cestu, protože v roce 2025 se tam mělo přepravit méně než 100 000 tun. Toho se však provozovatelé vnitrozemských vodních cest nedrželi a přes beznadějně poddimenzované zdymadlo na půli cesty přepravili 300 000 až 500 000 tun ročně.

Na tomto pozadí je odvětví vnitrozemské lodní dopravy také skeptické k údajně „objektivní“ klouzavé dlouhodobé prognóze do roku 2051 zveřejněné Spolkovým ministerstvem dopravy na začátku roku 2023. Je pravda, že volně ložené zboží, jako je uhlí, topný olej a benzín, které po mnoho let tvořilo ekonomickou páteř vnitrozemské vodní dopravy, již nemusí být přepravováno v klimaticky neutrálním Německu. Zdá se však více než odvážné dospět k závěru, že tento způsob dopravy již nebude hrát roli.

Co je dnes uhlí a ropné produkty, bude v budoucnu vodík a deriváty vodíku (např. čpavek) a také další nefosilní kapalná a plynná paliva. Západní přístavy Amsterdam, Rotterdam a Antverpy-Zeebrugge se již připravují na rostoucí dovoz tohoto zboží. Vnitrozemské přístavy také v budoucnu budou více než kdy jindy hrát roli energetických uzlů. Vzhledem k pomalému tempu rozmachu železnice v Německu bude pouze vnitrozemská lodní doprava – jako jediný způsob dopravy s dostatečnou volnou přepravní kapacitou – schopna převzít významnou část vnitrozemské logistiky. Navíc je plně vhodný pro nebezpečné zboží. Například přeprava čpavku není novým územím, ale je již součástí každodenního života.

Klimatická neutralita také znamená, že se nenávratně likviduje mnohem méně odpadu. Od plastových granulí po kovový šrot, od skleněného odpadu po tekuté odpadní materiály: toto všechno není nutně potřeba, a proto je ideální pro vnitrozemskou vodní dopravu. Nemusí dorazit „just in time“, ale mohou být také dočasně uskladněny, aby vysoká nebo nízká hladina vody nevedla okamžitě ke ztrátám ve výrobě.

Málo se ví, že v roce 2023 byla vnitrozemská lodní doprava, pokud jde o přepravu druhotných surovin a odpadů, na úrovni železniční nákladní dopravy (viz schéma). BDB sází na to, že s rostoucím nedostatkem řidičů kamionů a rostoucími kapacitními úzkými místy na německé železniční síti si stále více dopravců a speditérů uvědomí, že vnitrozemská vodní doprava je pomalou, ale nákladově efektivní a extrémně spolehlivou alternativou pro přepravu druhotné suroviny. Jaký jiný druh pozemní dopravy může tvrdit, že jeho infrastruktura je plně k dispozici 95 procent času? Mnoho dopravců z oboru a dokonce i spedičních společností těžkého zboží si často neuvědomuje, že velkokapacitní a těžké nákladní přepravy (GST) po vodě jsou možné kdykoli bez povolení. Není tedy potřeba několik set kilometrů dlouhých objížděk jen proto, abychom se vyhnuli zchátralým silničním mostům. Možné body silničního napojení na vodní cestu jsou od aktualizace softwaru 1. října 2024 uloženy v mapě sítě v „Řízení postupů pro velkou a těžkou dopravu“ (Vemags). Zájemci o velkokapacitní nebo těžkotonážní přepravu nyní mohou jediným kliknutím zjistit, zda je na příslušném molu již k dispozici vhodný vysokozdvizný jeřáb.

Koncepce „mikrokoridorů“ má poskytnout dodatečnou úlevu pro nefunkční dopravu zahrnující plavidla vnitrozemské vodní dopravy. Jedná se o předdefinované a již otestované trasy mezi přistávacími body a nejbližší federální dálnicí. Koncept je v současné době testován v pilotním testu v Severním Porýní-Vestfálsku při výstavbě větrného parku v Sauerlandu, ale již nyní vyvolává velký zájem v jiných spolkových zemích. Stavební úřady by byly jistě rády, kdyby jejich mosty a vozovky byly méně zatěžovány.

Nezbytným předpokladem pro to, aby vnitrozemská vodní doprava mohla využívat svůj potenciál, je infrastruktura vodních cest založená na potřebách. Zde BDB strká prst do rány se vši jasností: Zaměstnanci Správy vodních cest a lodní dopravy (WSV) s obdivuhodným nasazením zajišťují, že průměrně zastaralá zařízení, jako jsou zdymadla a jezy, jsou k dispozici 95 procent času. Ale již v roce 2015 odhadlo spolkové ministerstvo dopravy roční potřebu investic do obnovy federálních vodních cest na 900 milionů eur ročně. Dnes je to pravděpodobně více než 1,2 miliardy eur. Této hodnoty nebylo dosaženo ani v jednom roce. Nešťastné smíchání prostředků na náhradní investice a novou výstavbu a rozšíření ve federálním rozpočtu dělá zbytek, aby zamaskoval podfinancování stávající infrastruktury.

Samozřejmě existují také naléhavé projekty rozšíření: v první řadě optimalizace plavební dráhy na Středním Rýnu, nejlépe hodnocený projekt v celém federálním plánu dopravní infrastruktury (BVWP 2030). Z pohledu BDB aktuální rok dokončení - 2033 - vlastně nepřipadá v úvahu pro projekt velmi zvládnutelného rozsahu (cenová hladina v roce 2014: 60 milionů eur). Další naléhavé projekty na odstranění úzkých míst – například optimalizace lodního kanálu na dolním Mohanu do Aschaffenburgu, která byla rovněž hodnocena velmi dobře – ještě ani nebyly zahájeny.

Mnohé nasvědčuje tomu, že plavidla vnitrozemské plavby budou v budoucnu opět hrát důležitější roli v logistice. Předpokladem však je, aby svou roli sehráli i ostatní aktéři, konkrétně ministerstva dopravy, financí a životního prostředí a také německý Bundestag jako zákonodárce pro rozpočet.

