

SSL EXPRES

23.09.-27.09.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 23-09-2024 Transporeon - Co bude dál?

Společnost Transporeon představila na inovační akci NEXT, která se koná ve dnech 18. a 19. září 2024 ve Vídni, dvě inovace platformy a další nedávné aktualizace produktů: Yard Arrival Monitor a Freight Audit SelfService. Využívají sílu propojených dat k řešení významných problémů se správou loděnic a fakturací přepravného, kterým čelí odesílatelé a dopravci.

"Zvyšování efektivity a snižování manuální práce a nákladů jsou v současnosti nejdůležitějšími otázkami pro odvětví dopravní logistiky," řekl Jonah McIntire, ředitel platformy ve společnosti Transporeon, která je součástí skupiny Trimble. "Naše nová platformová řešení využívají sílu propojených dat k odstranění úzkých hrdel, zvýšení viditelnosti, zefektivnění spolupráce, snížení administrativní režie a poskytování užitečných poznatků z dat v reálném čase." Stručně řečeno, každé řešení nabízí významné, měřitelné obchodní výhody."

Nedostatek informací v reálném čase o příjezdech, zpožděních a stavu nákladních vozidel vede k úzkým hrdlům, která narušují dodavatelský řetězec. Yard Arrival Monitor, který je součástí sady Real-Time Management Suite společnosti Transporeon, využívá aktuální ETA a propojená data k bezproblémové koordinaci příjezdu a odjezdu dopravy na seřadovacím nádraží. Pro dynamické plánování využívá řešení sílu dat v reálném čase s inteligentní automatizací k úpravě časových úseků pro řidiče, aby mohli efektivně spravovat zdroje, zpoždění a úzká místa. To přináší významné provozní, ekonomické a environmentální výhody pro správu doků a loděnic. Řešení se hladce integruje s řešením společnosti Transporeon pro správu časových úseků v průmyslových a komerčních areálech

V logistickém průmyslu je stále běžné zpracovávat a kontrolovat faktury pomocí tabulek a e-mailů. Freight Audit SelfService je nové, snadno použitelné řešení pro fakturaci a fakturaci přepravy. Jejich jednotné rozhraní umožňuje standardizaci procesů, zabraňuje přeplatkům a poskytuje přehled o časovém rozlišení, výkonnosti fakturace a dalších v reálném čase a zároveň snižuje manuální pracovní zátěž.

Pro dopravce je snazší dodržovat procesy stanovené odesílateli a zároveň si zachovat kontrolu nad procesem fakturace. Fakturovaná částka je dohodnuta před jejím vypracováním a dopravce rozhoduje, kdy bude za přepravu fakturovat – to vše v souladu s požadavky odesílatele. Kromě toho všechny zúčastněné strany obdrží okamžité aktualizace. To dává speditérům jistotu.

SSL Express 23-09-2024 Rejdaři oznamují příplatky za narušení provozu na USEC, protože se blíží stávka

Vzhledem k tomu, že se každým dnem blíží možnost stávky v přístavech na východním pobřeží USA a na pobřeží Mexického zálivu, začaly kontejnerové lodní linky obsluhující tento region oznamovat příplatky za přerušení.

Dne 1. září společnost MSC oznámila zákazníkům, že od 1. října (datum stanovené pro zahájení stávky) bude uplatňovat příplatek 1 000 USD za 20 stop a 1 500 USD za 40 stop na všechny zásilky z Evropy na východ USA a pobřeží Zálivu, stejně jako do přístavů v Karibiku, Mexiku a Kanadě.

Podle federálních námořních předpisů USA musí být nové zvýšení cen a příplatky oznámeny obchodu nejméně 30 dní před implementací.

Následovalo doporučení CMA CGM, že od 11. října budou pro dovozní zásilky ve výši 1 500 USD za TEU uplatňovány místní přístavní poplatky na východním pobřeží USA a na pobřeží Mexického zálivu ve výši 1 500 USD za TEU, zatímco vývozní zásilky budou podléhat místním přístavním poplatkům ve výši 800 USD za 20 stop a 1 000 USD za 40 stop ke stejnému datu. Francouzský dopravce také informoval zákazníky, že od 1. října uplatní "iniciativu obnovy" ve výši 500 USD za TEU na všechny transatlantické zásilky.

Společnost Hapag-Lloyd se minulý čtvrtek stala zatím posledním dopravcem, který oznámil příplatek za stávku v přístavech, a oznámila, že od 18. října bude uplatňovat příplatek za přerušení práce ve výši 1 000 USD za TEU na kontejnerové zásilky na východ USA a pobřeží Mexického zálivu.

Tyto nové příplatky slouží jako předběžné varování před tím, co se může stát se sazbami v případě stávky, řekl generální ředitel společnosti Vespucci Maritime Lars Jensen na nedávném webinaru Xeneta. Vysvětlil, že plný dopad blokády přístavů na východním pobřeží USA a pobřeží Mexického zálivu na širší dodavatelské řetězce kontejnerů, v závislosti na tom, jak dlouho by mohla trvat, nemusí být pocíťován několik týdnů. "U lodí, které dorazí k východnímu pobřeží USA v prvním říjnovém týdnu a uvíznou tam, bude trvat pět až sedm týdnů, než bude jejich nepřítomnost v Asii zjištěna, a pokud dojde k dlouhému výpadku, bude to mít velký dopad na Asii, protože začne čínský přednovoroční shon," řekl. Dodal, že zkušenost s pandemií dala dopravcům cenné lekce o tvorbě cen v takových situacích.

Pro americké vývozce mezitím nová analýza platformy pro viditelnost dodavatelského řetězce FourKites naznačuje, že automobilové a zemědělské vertikály v USA by byly nejzranitelnější vůči prodloužené stávce. "Vývozci z automobilového průmyslu a v zemědělství se mohou ocitnout v obzvláště složité situaci," řekl Mike DeAngelis, vedoucí mezinárodních řešení ve společnosti FourKites. "Mohli bychom být svědky výrazného poklesu amerického zemědělského exportu, což by mohlo vést ke zvýšení cen potravin v zemích, které jsou silně závislé na americké produkci. "V automobilovém průmyslu by to mohlo zhoršit přetrvávající problémy v dodavatelském řetězci, což by mohlo vést ke zpomalení výroby nebo dokonce k dočasnému uzavření závodů. Stávka by také mohla vést k nedostatku zásob, což by mohlo mít dopad na sváteční nákupní sezóny a výrobní cíle na konci roku," dodal.

SSL Express 23-09-2024 Dali odjíždí z USA kvůli opravám do Číny

Téměř šest měsíců poté, co se dostala na titulní stránky novin po celém světě kvůli stržení největšího mostu v Baltimoru, kontejnerová loď *Dalí* včera konečně opustila americké vody a míří do Ningbo v Číně k dalším rozsáhlým opravám. Loď byla doprovázena americkou pobřežní stráží a třemi remorkéry, když včera opustila Norfolk ve Virginii, aniž by vezla jakýkoli náklad. Očekává se, že její cesta do Číny bude trvat 46 dní.

Americké ministerstvo spravedlnosti podalo tento týden občanskoprávní žalobu ve výši 103 milionů dolarů proti majiteli a správci kontejnerové lodi *Dalí* s tvrzením, že nedbalost a nezpůsobilé podmínky na moři vedly k dramatické nehodě v Baltimoru letos v březnu, která na několik měsíců zastavila provoz přístavu. Usvědčující 53stránková žaloba podaná u amerického okresního soudu pro okres Maryland proti Grace Ocean a Synergy Marine podrobně popisuje okamžiky vedoucí k nehodě z 26. března, při níž se most Francis Scott Key Bridge zřítíl se ztrátou šesti životů. Tvrzení podrobně popisuje, jak plavidlo ztratilo výkon, znovu získalo výkon a poté znovu ztratilo výkon, než narazilo do mostu. Očekává se, že právní případy obklopující letošní nejvýznamnější lodní nehodu potrvají mnoho let a budou stát stovky milionů dolarů. Právníci tři

rodin, které přišly o své blízké, když se před šesti měsíci zřítíl most Francis Scott Key Bridge v Baltimoru, také žalují majitele kontejnerové lodi *Dalí* za újmu na zdraví, což přispívá k řadě soudních sporů kolem plavidla.



SSL Express 23-09-2024 E-nákladní automobily: Výrobci pracují na problému infrastruktury

Přechod z dieselových na elektrická nákladní vozidla není pro dopravní společnosti triviální. Z tohoto důvodu evropští výrobci již v rané fázi zřídili specializovaná poradenská oddělení. Daimler Truck šel letos ještě o krok dále: Německý výrobce spojil všechny poradenské služby pod záštitou nezávislé dceřiné společnosti a dal zelenou během IAA. Nová dceřiná společnost Daimler, která byla přidružená k Daimler Financial Services, se nazývá "Truck Charge". Jejich služby sahají od návrhu vozových parků elektromobilů a vhodných struktur dep až po řešení problémů s infrastrukturou. V případě takzvaného "nabíjení v depu" tento přístup počítá s prodejem hardwarových a technických služeb a také s finančními řešeními pro nabíjecí infrastrukturu prostřednictvím společnosti Daimler Truck Financial Services. Kromě toho mohou partneři kvalifikovaní společností Daimler Truck na požádání převzít instalaci. Cílem je zajistit plynulý proces nabíjení a vysokou dostupnost vozidla. První pilotní projekty již byly spuštěny v Německu u různých maloobchodníků, v současné době probíhá zavádění a postupně se přidávají další evropské země.

Přístup společnosti MAN je poněkud odlišný: Skupina nákladních vozidel se sídlem v Mnichově spustila na veletrhu IAA Transportation svou nabíjecí službu pro uživatele elektrických nákladních vozidel pod názvem "Charge & Go". Cílem je, aby bylo používání vozidel co nejjednodušší. Důraz je kladen na službu Smart Route, pomocí které lze plánovat cesty pro e-nákladní vozidla tak, aby vozidla mohla kdykoli dojet k vhodnému nabíjecímu bodu. Zlatý hřeb: Smart Route zobrazuje vhodné nabíjecí body pro uživatele odstupňovaně podle jejich hospodárnosti. Nabíjecí stanice s obzvláště nízkými cenami za kilowatthodinu jsou označeny písmenem "A"; "B" a "C" označují místa se středně vysokými nebo vysokými cenami. Označování má motivovat dodavatele s vyššími cenami k úpravám směrem dolů. Další zvláštností je, že Charge & Go staví různé cenové modely na jednotný, srovnatelný základ. Kromě toho MAN podporuje vývoj novou spoluprací s energetickou společností E.ON Drive Infrastructure: Obě společnosti chtějí společně urychlit rozšíření nabíjecí infrastruktury pro užitková vozidla v Německu a Evropě. Dohromady má být zřízeno přibližně 170 míst s přibližně 400 nabíjecími místy pro veřejné nabíjení elektrických nákladních vozidel. Investuje se do nových nabíjecích stanic, které se budují podél stávající servisní sítě MAN: Užitková vozidla jiných výrobců budou moci na těchto místech nabíjet i veřejně. Jen v Německu je plánováno přibližně 125 poboček. Vznikne tak dosud největší celostátní síť veřejných nabíjecích stanic pro těžká užitková vozidla v Německu. E.ON a MAN budují další lokality v Rakousku, Velké Británii, Dánsku, Itálii, Polsku, České republice a Maďarsku. Na všech nabíjecích stanicích budou moci e-nákladní automobily nabíjet výkonem až 400 kilowattů. Tomu bude přizpůsobeno uspořádání míst: To zahrnuje mimo jiné průjezd nakládací rampou, aby nákladní vozidla nemusela manévrovat. Do konce roku 2025 se počítá s tím, že 80 míst bude vybaveno veřejně přístupnou nabíjecí infrastrukturou.

Provozovatel infrastruktury Milence udělil na IAA Transportation prozatímní status pro rozvoj své vlastní sítě. Společný podnik společností Daimler Truck, Traton Group a Volvo Group pokračuje v rozšiřování svých nabíjecích parků a již v příštím roce plánuje uvést do provozu celkem 70 strategicky umístěných nabíjecích parků s více než 570 vysoce výkonnými nabíjecími místy. Tím se v Evropě vytvoří síť veřejných nabíjecích stanic pro těžká nákladní vozidla, která bude pokrývat deset klíčových trhů: Belgie, Dánsko, Německo, Velkou Británii, Francii, Itálii, Nizozemsko, Polsko,

Španělsko a Švédsko. Tři z nabíjecích parků v Nizozemsku, Francii a Belgii jsou již v provozu a další dvě lokality budou otevřeny v Německu a Švédsku v říjnu 2024. Nabíjecí park v belgickém přístavu Antverpy-Bruggy je jedním z největších veřejných nabíjecích parků pro nákladní vozidla v Evropě s 20 nabíjecími místy v provozu. Rozvoj sítě veřejných nabíjecích stanic společnosti Milence elektrifikuje některé z nejvytíženějších evropských tras, jako jsou trasy Antverpy – Duisburg, Göteborg – Malmö, Paříž – Le Havre a Berlín – Mnichov.

P.S. VW zaznamenal historický propad v prodeji e-vozů. Proboha, kdy se ti Němci vzpamatují a vyberou si jiného boha než elektrický pohon? 400 kW s deseti stojany znamená 4 MW, a to už je energie pro celou vesnici..



SSL Express 23-09-2024 Linkoví rejdari přitahují otěže, pokud jde o nebezpečné zboží

Kontejnerové linky chtějí v budoucnu spojit síly v boji proti nepravdivým deklaracím nebezpečného zboží, aby snížily riziko požárů a výbuchů na svých lodích. Za tímto účelem má být v následujících měsících zaveden jednotný software pro kontrolu rezervací. Iniciativu podporuje World Shipping Council (WSC), do které patří všechny významné liniové přepravní společnosti. Členové se již na jaře dohodli na softwarovém balíčku pro společný „Cargo Safety Program“ s americkým poskytovatelem služeb National Cargo Bureau (NCB). Nyní je čas začít s implementací, řekl Ken Rohlmann, vrchní ředitel pro bezpečnost nebezpečného zboží ve společnosti Hapag-Lloyd, v prezentaci na Světovém kongresu pojistitelů dopravy (IUMI) v Berlíně 17. září. „Technická pracovní skupina byla ustavena a nyní začínají přípravy,“ dodal ředitel pro přepravu nebezpečného zboží. Pro průmysl to znamená „velký krok ke zlepšení bezpečnosti“. Systém „Hazcheck Detect“ poskytovaný NCB je určen k průběžné kontrole rezervací u všech zúčastněných dopravců na údajné nesprávné informace o zboží a ke kontrole věrohodnosti informací o velikosti, hmotnosti a produktu.

Jen Hapag-Lloyd celosvětově zaznamená průměrně 800 podezřelých rezervací denně.

"Zaměstnáváme sedm lidí, abychom vyšetřovali takové případy," řekl Rohlmann. Expert uvedl v prohlášení u grilovacího dřevěného uhlí deklaraci „zahradní nábytek“ = během přepravy v jihovýchodní Asii je to typický příklad úmyslu obejít předpisy o nebezpečném zboží. Kromě těchto záměrně nepravdivých prohlášení je společný systém určen ke kontrole potvrzeného nebezpečného zboží na vady nebo mezery v dokumentaci. Harmonizace zkušebních postupů má za cíl uzavřít stávající mezery pro obcházení předpisů o nebezpečném zboží v kontejnerové dopravě. Při používání sdílených služeb si účastníci trhu často zarezervují rezervaci u aliančního partnera, který používá nejvolnější kontroly dokumentace. Pak se kontejnery najednou octnou na jiné lodi. Odesílatelům budou hrozit vysoké nároky na náhradu škody, pokud úmyslně nebo náhodně poruší požadavky na dokumentaci. Hapag-Lloyd důsledně přenáší náklady na odklonění lodí do jiných přístavů za účelem uložení rizikového nákladu odpovědným klientům.

Jak vysoká je míra porušení pravidel při nakládce nebezpečného zboží, lze pouze odhadovat. Odborníci předpokládají, že počet nenahlášených případů je vysoký. Při vyšetřování jménem několika společností lodní dopravy zjistil Národní úřad pro nákladní dopravu od 1. července porušení v 520 případech – včetně větších rezervací s několika kontejnery. Pokud nebezpečné zboží není rozpoznáno jako takové a během přepravy nejsou přijata příslušná bezpečnostní opatření, může to mít katastrofální následky.



SSL Express 24-09-2024 Nákladní auta by neměla opustit během rekonstrukce Brenner

Od 1. ledna bude most Lueg na tyrolské straně Brennerské dálnice průjezdný pouze jedním jízdním pruhem. Očekávané dopady na alpský region, místní obyvatele a silniční nákladní dopravu již vyvolávají protesty a požadavky. Tyrolský guvernér Anton Mattle (ÖVP) je znepokojen dopadem stavebních prací na obyvatele regionu. Podle zpráv rakouských médií vyzval Spolkové ministerstvo dopravy ve Vídni k vydání zákazu pro nákladní vozidla těžší než 7,5 tuny v období jednoproudého provozu. Opatření by se mělo dotknout křižovatky Matrii a je nezbytné k ochraně sousedních obcí před dopravním chaosem. Na oplátku požaduje dva jízdní pruhy pro silniční nákladní dopravu ve stavebním úseku bez tonážního omezení ve všech dnech s vysokými jízdními objemy. Mattle také požaduje, aby se během výstavby zvýšila kapacita Rolling Road (RoLa) z Wörglu. Provoz dalších vlaků by měl financovat dálniční operátor Asfinag, který je z pohledu hejtmana státu zodpovědný za dopady stavebních prací na kraj. V zájmu odlehčení trasy osobní dopravy by Mattle chtěl mít také pět dalších párů vlaků a autobusovou dopravu pro Wipptal včetně jeho bočních údolí; Asfinag by měl podle jeho představ pokrýt i roční náklady. Další, co chce guvernér státu požadovat, je investice do tří dalších dopravních informačních tabulí navržených jako nadzemní směrovky na Patsch a na křižovatce Matrii, a to nejen od Asfinagu, ale mezi provozovatelem dálnice nebo ministerstvem dopravy, plánovacím sdružením Wipptal, kudy vede dálnice A13, a stát Tyrolsko v rozdělení na třetiny.

Mezitím Všeobecný německý automobilový klub (ADAC) vyjádřil obavy z dopravní zácpy. Organizace motoristů na svém webu varuje od ledna mega před stavenišťem na Brenneru; doporučuje všem účastníkům silničního provozu z Německa směřujícím do Itálie velký obchvat přes Gotthard, Sankt Bernadino a tauernskou dálnici. Podle zprávy v „Neue Zürcher Zeitung“ (NZZ) proto švýcarský federální silniční úřad (Astra) očekává trvalé dopravní zácpy u Gotthardského silničního tunelu. „Švýcarsko nemůže vytvořit žádnou další kapacitu silnic a bude přísně dodržovat stávající opatření,“ cituje mluvčí NZZ Astra Thomas Rohrbach s odkazem na zákazy dávkování a jízdy pro nákladní dopravu v nejdelším silničním tunelu v Alpách o délce 16,9 kilometru.

André Kirchhofer, zástupce ředitele švýcarské asociace užitkových vozidel Astag, ve stejném článku vyjádřil k tomuto postoji kritiku: „Švýcarská relokační politika je částečně přemístěním na Brennerskou trasu – kamionová doprava tam doslova exploduje.“ Kirchhofer předpokládá, že dopravní zácpy a prodlužující se uzavírky na trase Brenner v Tyrolsku, mohou vést k přesunu části dopravy zpět do Švýcarska a z Gotthardského kontrolního bodu v Göschenenu by se mohl stát švýcarský Kiefersfelden.

Okresní správa Innsbruck-Land dočasně zabránila prvním masivním výpadkům a zakázala demonstraci komunity Gries am Brenner, která byla přihlášena na sobotu - z bezpečnostních důvodů a kvůli očekávaným dopadům na celý Brennerský koridor. Protestem na křižovatce Matrii chtělo město, které leží přímo pod mostem, zdůraznit svůj požadavek, aby byla dálnice v tomto úseku přeložena do tunelu a most byl zbořen.

Rakouský dálniční operátor Asfinag v červnu oznámil, že na přelomu roku bude A13 sjízdná pouze jedním pruhem; Podle spontánních vyhodnocení byly v srpnu provedeny úspěšné testy s dvoupruhovou koncepcí provozu včetně řazení do levého jízdního pruhu. Asfinag chce zveřejnit svůj dopravní koncept pro období výstavby od jara v září. Práce zpočátku počítají s výstavbou prvního mostního objektu do konce roku 2027; teprve poté bude trasa opět trvale průjezdná pro kamiony ve dvou jízdních pruzích. Druhá část mostu bude podle současných plánů dokončena až v roce 2030. Stavební náklady na obnovu zchátralého mostu se odhadují na minimálně 300 milionů eur.

SSL Express 24-09-2024 Hektická aktivita s ohledem na riziko stávek v amerických přístavech

Uvolňování na trhu námořní dopravy pokračovalo i minulý týden, ale otázkou je, jak dlouho ještě? Vzhledem k eskalujícímu pracovnímu konfliktu v přístavech na východním pobřeží USA narůstají nepokoje na trhu. Stále více lodních společností a speditérů varuje své zákazníky před hrozícím narušením dodavatelského řetězce od 1. října, pokud v příštích šesti dnech nedojde k dohodě mezi odborovou organizací ILA a zaměstnavatelským sdružením USMX. Celkem by mohlo být zasaženo 36 přístavů podél východního pobřeží a pobřeží Mexického zálivu v USA.

Dopad by byl obzvláště masivní na trans-atlantický obchod mezi Evropou a Severní Amerikou s rozsáhlými dodávkami autodílů, hotových vozidel, strojů, ocelových výrobků a chemikálií. Varují před tím experti investiční banky Jefferies. S ročním objemem dovozu komponentů pro výrobu vozidel v USA ve výši 30 miliard amerických dolarů jen přes přístavy na východním pobřeží by to mělo významný dopad na všechny automobilové závody v Severní Americe, pokud by došlo k delší odstávce. Alternativní zdroje veřejných zakázek v regionu jsou velmi „omezené,“ říká Jefferies. Evropští výrobci automobilů spoléhají především na dodávky přes Charleston a Savannah, aby svou výrobu udrželi v chodu.

Mluvčí logistické skupiny CH Robinson vysvětlil, že přesun přepravy přes překladiště na západním pobřeží USA je stěží možný, protože tam jsou pouze dva přímé spoje pro kontejnery z Evropy. V chemickém a petrochemickém průmyslu je závislost na dovozu přes přístavy východního pobřeží tak velká, že Jefferies dokonce očekává, že v případě stávky dojde ke zpoždění zásadních investičních rozhodnutí. Četné suroviny, polotovary a meziprodukty, které se ve velkém dováží přes východní pobřeží a pobřeží Mexického zálivu, jsou důležité pro širokou škálu průmyslových odvětví – od chromu, manganu a mědi až po hnojiva, řezivo a ocelové trubky.

Podle zpráv amerických médií oznámilo několik přístavů tento týden prodlouženou otevírací dobu pro vyzvednutí zboží, aby dovozci mohli doplnit své sklady a připravit se na nouzovou situaci. Naopak vývozci se možná budou muset v příštích dnech přizpůsobit omezením doručování exportních kontejnerů do přístavů a dočasně skladovat zboží. Ředitelka přístavního úřadu New Yorku a New Jersey Beth Ronney televizní stanici CNBC řekla, že jednotlivé lodní společnosti omezí přijímání nákladu, aby se terminály nezanášely.

Společnosti v zahraničí, které již odeslaly zásilky do USA, se budou muset připravit na masivní dodatečné náklady, pokud vypukne stávka. Podle společnosti pro výzkum trhu Sea-Intelligence dosahují „příplatky za přerušení“ oznámené dopravci za přepravu do přístavů na východním pobřeží a pobřeží Mexického zálivu až 3000 dolarů/FEU. Pro srovnání: běžná přepravní sazba za rezervace ze severní Evropy na východní pobřeží USA je podle cenové informační služby Xeneta pouhých 2 339 USD/FEU. Trend již několik týdnů jasně směřuje vzhůru.

Na hlavních kontejnerových trasách mimo Dálný východ sazby minulý týden opět výrazně klesly. Šanghajský index SCFI klesl o 5,8 procenta. Indexové sazby zásilek ze Šanghaje do severní Evropy a středomořských přístavů dokonce klesly o 9 procent a 12 procent.

SSL Express 24-09-2024 Americký e-commerce: TikTok se chce stát Amazonem pro Gen Z

Obliba TikTok za poslední tři roky explodovala, a to i v USA. V domově Facebooku, Instagramu a Snapchatu odhadem 170 milionů lidí – polovina populace – užívá TikTok jako aplikaci pro krátké video. Společnost se sídlem v Kalifornii a Singapuru je vlastněna technologickou skupinou Bytedance prostřednictvím složité vlastnické struktury – se sídlem v Pekingu a registrovaná na

Kajmanských ostrovech. Aplikace, kterou nelze stáhnout v Číně, se také v USA stala kulturním trendem u téměř všech věkových skupin, zejména u spotřebitelů ve věku 18 až 29 let. TikTok chce stále více zpeněžit svou relevanci, zejména mezi mladými spotřebiteli, protože každý TikToker je potenciální obchodník a kupující. V září společnost zahájila další fázi své e-commerce strategie v USA. V obchodě TikTok, který je úzce integrován do aplikace, mohou společnosti a poskytovatelé obsahu (nazývaní „tvůrci“ v TikTok speak) nabízet své produkty – včetně živých videí. Uživatelé si je mohou koupit pomocí několika kliknutí v aplikaci, aniž by ji opustili. 500 000 prodejců nabízí své zboží v americké verzi TikTok Shop, říká mluvčí na dotaz. Po celém světě je údajně přes 15 milionů influencerů a maloobchodníků. Obchod byl spuštěn před USA v různých zemích jihovýchodní Asie a Velké Británie. V USA usiluje TikTok s obchodem o ambiciózní cíle. Pro aktuální rok společnost, která generuje své příjmy především z online reklamy, usiluje o hrubý objem zboží ve výši 17,5 miliardy dolarů, uvádí tisková agentura Bloomberg. TikTok říká, že číslo je nesprávné.

Aby se potenciálním prodejcům co nejvíce usnadnilo vstup na platformu, existuje možnost zpracování objednávky „Fulfilled by TikTok“. Dlouho se předpokládalo, že si firma založí vlastní logistiku. Manažeři si však museli povšimnout, že Shopify – po miliardových investicích – prodal v roce 2023 svou logistickou pobočku společnosti Flexport, zatímco Amazon s ohledem na explozi nákladů omezuje logistickou oblast. V každém případě se TikTok rozhodl nevytvářet svou vlastní logistiku a veškeré plnění v USA outsourcovat jiným poskytovatelům služeb, jako jsou FlowSpace, Newegg a Shipbob. Partnerská síť se stará o skladování a vychystávání a předává balíky soukromým přepravním platformám.

TikTok v současné době konkuruje především čínským poskytovatelům elektronického obchodu Shein a Temu, kteří rychle rostli prodejem levného oblečení, domácích potřeb a dalších levných položek. Na TikTok lze také hojně najít poskytovatele v kategoriích kosmetika/kosmetika a zdraví. Zda společnost dokáže ve velkém přesvědčit i poskytovatele v jiných kategoriích své platformy, se teprve uvidí.

Samotná síť logistických partnerů však nestačí. Sociální obchod je úsilí, kterého se jiným platformám sociálních médií – včetně Instagramu – v USA nepodařilo dosáhnout. Nakupování přímo v živém přenosu například v USA zatím nedosáhlo tak širokého přijetí jako v Číně, kde je tento typ nakupování oblíbený a lukrativní na WeChat, Taobao Live a sesterské aplikaci TikTok Douyin. Analytici jsou opatrní ve svých hodnoceních toho, jak rušivý může být TikTok s funkcí obchodu v USA pro giganty jako Amazon nebo Walmart, i když přímé nákupy na platformě pravděpodobně podpoří impulzivní nákupy.

SSL Express 24-09-2024 FBI nastoupila v Baltimoru na palubu další kontejnerové lodi spravované společností Synergy

Federální úřad pro vyšetřování a další agentury se v sobotu ráno v baltimorském přístavu nalodily na další boxship spravovanou společností Synergy Marine, a to několik dní poté, co americké vody opustila loď Dali, která způsobila nejznámější letošní nehodu. K agentům FBI se na palubě lodi Maersk Salto plující pod singapurskou vlajkou připojili úředníci z oddělení pro vyšetřování trestných činů americké agentury pro ochranu životního prostředí a z oddělení pro vyšetřování pobřežní stráže, což bylo popsáno jako "soudem povolená činnost v oblasti prosazování práva".

Téměř půl roku poté, co se dostala na titulní stránky novin po celém světě kvůli stržení největšího mostu v Baltimoru, kontejnerová loď Dali, rovněž spravovaná společností Synergy, ve čtvrtek konečně opustila americké vody a míří do čínského Ningbo k dalším rozsáhlým opravám. Americké ministerstvo spravedlnosti minulý týden podalo na majitele a správce kontejnerové lodi

Dali občanskoprávní žalobu ve výši 103 milionů dolarů, podle níž nedbalost a podmínky nevhodné k plavbě vedly k dramatické nehodě v Baltimoru z letošního března, která na několik měsíců zastavila provoz přístavu.

SSL Express 25-09-2024 Transporeon obohacuje svou platformu pro řízení dopravy využíváním připojených dat

Na své výroční evropské konferenci Transporeon Summit 2024 ve Vídni v Rakousku oznámila společnost Transporeon (společnost Trimble) uvedení dvou nových řešení využívajících sílu propojených dat: Monitor příjezdu do dvora a samoobslužný audit nákladní dopravy. Propojení dopravců a odesílatelů prostřednictvím umělé inteligence." Rob Painter, generální ředitel americké průmyslové technologické společnosti Trimble, tak představuje posláni autonomního nákupu. Během posledních dvou let došlo k explozi jeho aplikací v ekosystému Transporeon prostřednictvím specializovaných řešení. „Díky Autonomous Procurement můžeme dosáhnout 90 % bezkontaktních spotových nákupů tím, že přeměníme manuální kroky na automatizované procesy,“ vysvětluje u příležitosti Transporeon Summit 2024, evropské konference pořádané vydavatelem (vlastněným Trimble) 18. září. ve Vídni, Rakousko. "Naše data umožňují našim zákazníkům automatizovat jejich sítě operátorů, zmírnovat podvody... A vidíme, že pomocí autonomního zadávání zakázek je možné realizovat až o 20 % více zatížení na jednoho plánovače. »

Minulý rok Transporeon zejména oznámil [spuštění Autonomous kotace](#), řešení umožňující rychlé a přesné generování kotací, které zapadá do tohoto dynamického trhu autonomního zadávání zakázek v reálném čase. Cloudová platforma pro řízení dopravy, poháněná nesmírným množstvím dat shromážděných prostřednictvím své rostoucí sítě uživatelů (1 400 průmyslových přepravců a více než 150 000 dopravců a poskytovatelů logistických služeb), právě uvedla na trh dvě nové inovace, které doplňují její četné technologické stavební bloky. Nedílnou součástí sady řešení pro správu dvorů v reálném čase společnosti Transporeon, které se týkají správy logistických dvorů v reálném čase, monitor příjezdu do dvora využívá očekávané časy příjezdu (ETA) a digitální data ke koordinaci příjezdu a odjezdu nákladní dopravy z míst. „ Funkce dynamického přepřelánování využívá sílu dat v reálném čase a automatizaci k přizpůsobení časových úseků řidičů k efektivnějšímu řízení zdrojů, zpoždění a úzkých míst,“ vysvětluje Transporeon. To přináší významné provozní, ekonomické a ekologické výhody pro dvorní a skladové hospodářství. Tento nástroj se integruje se stávajícím řešením správy časových úseků společnosti Transporeon pro průmyslové a maloobchodní provozy.

Nový nástroj pro fakturaci a úhradu přepravních nákladů Self Service Freight audit nahrazuje různé tabulky a emaily spojené se zpracováním a ověřováním faktur. “Snadno se používá, jeho jednotné rozhraní pomáhá standardizovat procesy, eliminovat přeplatky a získávat informace v reálném čase o stavu časového rozlišení a fakturace (a další), a zároveň omezovat manuální správu dokumentů", popisuje detaily Transporeon. Pro přepravce je snazší sledovat procesy předepsané odesílatelem a zároveň si zachovat kontrolu nad procesem účtování. Řešení poskytuje okamžité aktualizace různým zúčastněným stranám a umožňuje dohodnout se na částce faktury před jejím zveřejněním; dopravce se může rozhodnout, kdy bude fakturovat své služby, přičemž bude integrovat a respektovat požadavky odesílatelů.

SSL Express 25-09-2024 Plánovaný růst tržeb o 50 procent u DHL do roku 2030

„Strategie 2030 – Urychlení udržitelného růstu“ je motto skupiny DHL v nadcházejících letech. To zahrnuje další dekarbonizaci, ale především cíl zvýšit tržby do roku 2030 o 50 procent oproti roku 2023.

Za tímto účelem by se pozornost v pěti obchodních oblastech – Express, Global Forwarding/Freight, Supply Chain, eCommerce a Post & Parcel Germany – měla zaměřit především na ziskové klíčové podniky a specifické iniciativy jsou plánovány také v rychle rostoucích regionech a regionech. průmyslových odvětvích a také v kontextu megatrendu plánovaného E-Commerce. „Strategie 2030 zdůrazňuje naše růstové ambice uvolnit plný potenciál skupiny DHL. Budeme pokračovat v rozšiřování naší vedoucí pozice v globální logistice se silným zaměřením na kvalitu, růst a také agilní strukturu a efektivní využití kapitálu,“ říká generální ředitel Tobias Meyer.

Kromě aktivit v obchodní oblasti mají dále urychlit růst skupiny následující celoskupinové iniciativy:

- Life Sciences & Healthcare: Podle DHL se očekává, že trh s biofarmaceutickými, buněčnými a genovými terapiemi i klinickými studiemi poroste v letech 2023 až 2030 v průměru o více než deset procent ročně (Compound Annual Growth Rate; CAGR), tedy výrazně vyšší než globální růst HDP.
- Nové energie: Přechod na obnovitelné energie a transformace automobilového sektoru vyžadují speciální logistická řešení, jako je manipulace s lopatkami větrných turbín nebo systémy pro skladování baterií. Očekávaný růst trhu o více než 15 procent ročně CAGR mezi lety 2023 a 2030 nabízí skupině DHL významný růstový potenciál.
- Geografické zaměření na rostoucí regiony: DHL Group se chce soustředit na rychle rostoucí regiony. Skupina přitom využila příležitostí vyplývajících z hlubokých změn v růstu obchodních toků – ale také příležitostí, které nabízí diverzifikované globální dodavatelské řetězce a požadavky rychle rostoucích společností po celém světě.
- E-Commerce: Cílem společnosti je rozšířit svou přítomnost na trhu e-commerce spojením silných stránek svých divizí pro integrované nabídky, jako je kombinované plnění a dodávky na poslední míli. Očekává se, že celosvětový trh e-commerce poroste do roku 2030 o sedm procent ročně (CAGR).
- Digitální prodej: Skupina DHL očekává, že se digitální prodejní kanály stanou standardem, aby přilákaly a udržely zákazníky. Skupina proto chce svůj digitální prodejní program dále rozšiřovat, aby vytvořila vylepšené online transakce pro zákazníky napříč skupinou.

Organizačně chce poskytovatel služeb zavést téma „zelená logistika první volby“ jako čtvrtou cílovou dimenzi vedle stávajících cílů zaměstnavatele, poskytovatele a investice první volby. V rámci Strategie 2030 dochází také ke změnám právní struktury. Aby se snížila složitost, právní struktura skupiny má být v budoucnu zjednodušena tím, že Post & Parcel Germany a eCommerce budou fungovat jako nezávislé společnosti – srovnatelné s ostatními společnostmi. Název Deutsche Post AG by se proto měl nadále používat pro odpovídající činnosti. Struktura řízení s pěti dimenzemi zůstává stejná jako dříve.



SSL Express 25-09-2024 Dodavatelský řetězec společnosti Amazon nabízí kompletní řešení pro americké prodejce

Před rokem Amazon oznámil svůj záměr zavést kompletní řešení pro prodejce na trhu, které by umožnilo logisticky zpracovávat produkty od výrobce až ke koncovému zákazníkovi. Od té doby společnost pracuje na realizaci této myšlenky.

Dharmesh Mehta, viceprezident odpovědný za prodejní partnerské služby po celém světě, nyní oznámil spuštění služby Supply Chain by Amazon. Toto řešení bude podle společnosti k dispozici

všem americkým prodejcům pro vnitrostátní vyzvedávání od října a pro globální vyzvedávání do konce roku. Prodejci jednoduše poskytnou údaje o produktech a místech vyzvednutí a Amazon se postará o zbytek - včetně vyzvednutí dopravcem, konsolidace zásob, strategického doplňování a umístění v centrech plnění v blízkosti zákazníků, jakož i průběžné optimalizace na základě poptávky, zásob a nákladů, uvádí společnost. "Je to tak jednoduché, jako stisknout tlačítko," říká Mehta. Prodejci budou těžit z menšího kapitálového závazku, vyšších prodejů a mnohem menšího úsilí. Amazon hovoří o průměrně o 20 % vyšším obrátu u prodejců, kteří se rozhodnou pro kompletní řešení.

Projekt zahrnuje celý dodavatelský řetězec napříč všemi prodejními kanály. Firmy jej mohou využít ke kombinaci služeb, jako je Amazon Global Logistics (AGL), Partnered Carrier Program (PCP), Amazon Warehousing and Distribution (AWD) nebo Fulfilment by Amazon (FBA). Top manažer Mehta poznamenává, že "stovky tisíc prodejců již využívají alespoň jednu z těchto služeb dodavatelského řetězce Amazon". V první polovině roku 2024 se navíc využití několika služeb dodavatelského řetězce ztrojnásobilo. Podle společnosti Amazon bylo v srpnu po celém světě přesunuto více než 20 000 kontejnerů a nabízí se domácí logistické služby v 19 zemích. Jen v USA obchodní partneři v uplynulých dvanácti měsících odeslali 2 miliardy kusů produktů prostřednictvím sítě plnění společnosti Amazon.



SSL Express 25-09-2024 Varování FMC před nespravedlivými poplatky za D&D během stávky

Americká Federální námořní komise (FMC) varovala dopravce a provozovatele terminálů před vyděláváním na nespravedlivých poplatcích za demurrage a detention (D&D) v souvislosti se stávkou v přístavech na východním pobřeží a na pobřeží Mexického zálivu. Včera FMC zveřejnila připomínku, že "všechny zákony a předpisy spravované FMC zůstanou v platnosti" během případného uzavření terminálů v souvislosti se stávkou Mezinárodní asociace přístavních dělníků (ILA), které hrozí od 1. října. Generální ředitel společnosti Vespucci Maritime Lars Jensen uvedl: "FMC uvedla, že poplatky D&D "musí být přiměřené, jasně definované a sloužit konkrétnímu měřitelnému účelu" a že by měly sloužit jako pobídka k podpoře pohybu nákladu.

Společnost Maersk navrhla zákazníkům, aby před 1. říjnem přesunuli zařízení z postižených přístavů, aby se vyhnuli poplatkům za D&D, a doporučila zákazníkům a dopravcům, aby v případě přerušení prací "zadržovali prázdné kontejnery". Dánský dopravce upozornil, že existuje jen omezené množství možností, které se netýkají pobřežních lokalit a které mohou přijímat vrácení prázdných kontejnerů, a že "nebude hradit ani proplácet žádné poplatky za podvozky nebo jiné poplatky třetích stran související s přerušením prací".

Japonský dopravce ONE upozornil, že v případě poplatků za demurrage v pobřežních lokalitách se bude řídit politikou terminálů, a v případě detention "zastaví čas, pokud dojde k přerušení prací v přístavu". V případě vnitrozemských lokalit bude ONE účtovat zadržení "podle standardního postupu, dokud železniční dopravce přijímá vývozní náklady", ale nebude účtovat detention za kontejnery, u nichž železniční dopravci přestanou přijímat vývozní náklady.

Úřad FMC dodal, že bude "pečlivě zkoumat všechny poplatky za D&D vyměřené během uzavírání terminálů" a že jeho "Úřad pro prosazování, vyšetřování a dodržování předpisů bude vyšetřovat všechna hlášení o nezákonném jednání a stíhat porušovatele v plném rozsahu zákona".

Během pandemie prodloužené dodací lhůty a uzavření přístavů znamenaly, že odesílatelé a jejich přepravní firmy nemohli fyzicky vrátit nebo vyzvednout kontejnery, a mnozí z nich čelili "nespravedlivým" poplatkům za D&D od dopravců a speditérů - některé z nich byly úspěšně napadeny u FMC. To vedlo v květnu tohoto roku k tomu, že FMC revidoval pravidla zákona o

reformě námořní dopravy (OSRA) pro účtování poplatků za D&D a umožnil odesílatelům napadnout poplatky, které považují za nespravedlivé.

SSL Express 26-09-2024 Problémy na letišti v Dhace

Na letišti v Dháce v úterý uvízlo přibližně 250 tun stále dražšího leteckého nákladu poté, co selhaly všechny čtyři skenery pro detekci výbušnin (EDS) a lety musely odletět bez exportního nákladu. Dva ze skenerů EDS v Dháce jsou téměř trvale mimo provoz. O úterní půlnoci byl vedle snahy o opravu čtvrtého opraven i další, i když poruchu údajně způsobil pouze "nadměrný tlak". Nasir Ahmed Khan, viceprezident Bangladéšské asociace speditérů, řekl (deníku The Loadstar): "Postiženo bylo hlavně zboží směřující do Evropy a Spojeného království, protože musí používat EDS. Pokud jsou mimo provoz, jsou tyto zásilky kontrolovány psy na detekci výbušnin, ale pomaleji. Náklad určený pro USA a Kanadu je kontrolován nerentgenovými přístroji. Mnoho letadel odletělo bez plánovaného nákladu, nejméně 250 tun nemohlo být letecky přepraveno." Bangladéš v posledních týdnech přitahuje stále více nákladních letů. Poptávka ze strany cestujících do Bangladéše je nižší, takže mnoho letů PAX dočasně pozastavilo provoz a mnoho dopravců snížilo frekvenci svých letů. To bude mít dopad na další dva až tři měsíce. Mezitím dopravci ze Středního východu přidali mnoho dodatečné kapacity nákladních letadel, aby zmírnili nápor. Výroba se zpozdila a s Vánoceci za rohem se náklad přesouvá do letecké přepravy. Objemy stále existují a sazby rostou. Sazby do EU z Bangladéše pohybují mezi 6,50 a 7 dolary za kilogram a do USA činí asi 8,50 až 9 dolarů v závislosti na dopravci a trase. Průměrná doba pro potvrzení rezervace a nakládku je minimálně necelý týden.

SSL EXpress 26-09-2024 Stávka v USEC je již na dohled

Americký svaz pobřežních dělníků ILA hrozí 1. října uzavřením kontejnerových přístavů na východním pobřeží USA a pobřeží Mexického zálivu, aby prosadil své požadavky. Důsledky pro globální námořní dodavatelský řetězec budou obrovské. První účinky se již projevují. „Maersk Columbus“ by to už nezvládl. Kontejnerová loď připlouvající ze španělského přístavu Algeciras dorazí do přístavu New York/New Jersey 1. října v 8 hodin ráno, aby byla naložena a vyložena v terminálu Port Elizabeth. Ale v tomto okamžiku může být největší terminál východního pobřeží USA Maersk již osm hodin odstaven. Od poslední stávky v roce 1977 se nic takového nestalo. Nyní ale hrozí další průmyslový spor na východním pobřeží USA a pobřeží Mexického zálivu, protože platná kolektivní smlouva vyprší 30. září a zdá se, že k dohodě mezi odbory a zaměstnavateli nedojde. Pro přístavní dělníky a jejich odbor, International Longshoremen's Association (ILA), by odmítnutí nákladní lodi Maersk mělo také symbolický význam, protože dánský dopravce je pro dělníky červenou vlajkou. "Většina našich problémů pochází z terminálů APM a Maersk Line," stěžovala si ILA 10. června a dodala, že Maersk je vinen za to, že odbory přerušily kolektivní vyjednávání se zástupci zaměstnavatelů z Námořní aliance Spojených států (USMX). . Před přerušением jednání vyjednaly ILA a USMX novou takzvanou rámcovou smlouvu, která upravuje základní pracovní podmínky až pro zhruba 45 000 pracovníků v přístavech na východě USA a na pobřeží Mexického zálivu. Taková smlouva se uzavírá na šest let. Nyní je více než tři měsíce rádiové ticho a čas na dohodu se krátí.

SSL Express 26-09-2024 CHI vstupuje do handlingu na letišti v Mnichově

Frankfurtská CHI Cargo Group (CHI) vstupuje do handlingu na mnichovském nákladním letišti: dceřiná společnost CHI CHI Aviation Handling (CHI Aviation) získá v lednu příštího roku 74,9 procent akcií v Cargogate Munich Airport. Manipulační společnost založená v roce 1974 je 100% dceřinou společností Flughafen München GmbH (FMG). Tím zůstane zachováno zbývajících 25,1 procenta akcií a tedy alespoň jistá kontrola nad dalším rozvojem firmy. FMG si tak ponechává tzv. blokační menšinu a mohla by blokovat rozhodnutí, která vyžadují kvalifikovanou většinu 75 procent a více. Jedná se o změny společenské smlouvy, usnesení o zrušení GmbH a fúzi nebo restrukturalizaci společnosti.

Skupina CHI nabízí jak spediční a letecké odbavení, tak i další související logistické služby na nákladních letištích ve Frankfurtu nad Mohanem, Norimberku, Hamburku a Amsterdamu. Společný podnik zůstane pod svým současným názvem až do odvolání. Jak řekl generální ředitel CHI Kai Domscheit DVZ, společnost nadále roste. V červnu se DVZ dozvěděl, že CHI vede průzkumná jednání s Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG) o možném vstupu do nákladní dceřiné společnosti MFAG Portground. Zájem je podle Domscheita stále; v úvahu by však připadaly i jiné lokality.

SSLO Express 27-09-2024 Německý ministr zemědělství se bojí dopadů předpisu ESG

Ministr zemědělství (SRN) Cem Özdemir vzhledem k obávanému byrokratickému zmatku znovu vyzval k odložení plánovaného nařízení EU na ochranu lesů, jak uvádí tisková agentura dpa. Takzvané nařízení EU o odlesňování ve své současné podobě vytváří příliš mnoho byrokratického úsilí, řekl v Bruselu politik zelených. Důkazy o tom jsou jasné a je „absurdní“, že Komise tento důležitý problém možná ignoruje. Navzdory pravidelné kritice Komise dosud neprovedla žádná zlepšení. Zavedení nařízení musí být odloženo o šest měsíců, aby bylo možné nalézt praktická řešení.

Podle nařízení se produkty jako káva, dřevo, sója, kakao a palmový olej mohou v EU prodávat pouze v případě, že po roce 2020 nebudou vykáceny žádné lesy. To má také výrazně omezit odlesňování deštných pralesů, například v jihoamerické oblasti Amazonie. Konkrétně budou muset společnosti v budoucnu předkládat prohlášení o náležité péči, že po 31. prosinci 2020 nebyl kvůli jejich produktu vykácen nebo poškozen žádný les. Kdo nedodrží předpisy, musí počítat s vysokými tresty.

Ministr Zelených také řekl, že Německo musí být klasifikováno jako země s nízkým rizikem odlesňování. „Usilovně pracujeme na tom, abychom zajistili, že jsou splněny všechny podmínky pro hladké provádění zákona,“ uvedl mluvčí Evropské komise.

P.S. Tak teď by ještě mohl ministr Habeck navrhnout zrušení celého Green Dealu, a celá německá vláda bude teatrum absurdum

SSL Express 27-09-2024 Evropský hub Cainiao (AliBaba) před rozšířením

Belgické distribuční centrum společnosti Cainiao se nachází vedle letiště Liège a je součástí skladu o rozloze 30 000 m², který je určen pro e-commerce a nákladní dopravu. Největší evropský areál, který vlastní logistická dceřiná společnost skupiny Alibaba, by se mohl ještě značně rozšířit, a to až na potenciálních 100 000 m².

Grâce-Hollogne u Liège. Budova o rozloze 32 000 m² (30 000 m² skladů a 2 000 m² kanceláří) vyniká svou polohou a moderní fasádou. Impozantní areál patří společnosti Cainiao, což v čínštině znamená "nový hráč". Logistická odnož skupiny Alibaba zřídila své největší distribuční centrum elektronického obchodu v Evropě, a to hned vedle valonských ranvejí, které zároveň slouží jako

obchodní uzel pro dovoz a vývoz zboží mezi Čínou a starým kontinentem. Po vyklizení recepcce vznikl rozlehlý sklad se dvěma oddělenými částmi. Partnerská firma WFS (Worldwide Flight Services) provozuje první linku o rozloze 12 000 m² pro vykládku letadel. Na druhé provozované ploše o rozloze 18 000 m² je umístěn náklad elektronického obchodu, který je již připraven k odjezdu, s typy palet upravenými pro nakládku na nákladní automobily.

Obě části budovy, oddělené neprostupným plotem, spolu komunikují prostřednictvím systému zabezpečených digitálních zámků. Zboží vystupující z nákladních letadel prostřednictvím přepravních vozíků prochází přepážkovým tunelem (nebo přechodovou komorou) pod celní kontrolou s kamerami, aby se dostalo do perimetru "elektronického obchodu" spravovaného společností Cainiao. Toto přímé spojení mezi centrem a přistávacími drahami je skutečnou výhodou- jakmile letadlo přistane, jeho náklad obvykle dorazí do skladu do dvou hodin. To není případ některých jiných skladů druhé linie, které musí objednávat nákladní automobily, což znamená delší dodací lhůty.

Regionální třídící centrum Cainiao se nachází v těsné blízkosti parkovacích ploch pro letadla a denně odbaví v průměru 100 přepravních jednotek (ULD). Tato čísla mohou během rušných období vzrůst. Jako například 11.11., neboli "dvojitou jedenáctou", kdy se v Číně slaví Den nezadaných. Tato událost, které se chopil Jack Ma, zakladatel společnosti Alibaba, se od roku 2012 proměnila v celostátní den oslavující spotřebu, zejména online prodej. Každý 11. listopad a několik dní před tímto tradičním velkým dnem prodeje může evropské distribuční centrum společnosti Cainiao pojmout 200 nebo dokonce 300 ULD, z nichž každá je schopna přepravit 2 až 3 tuny zboží.

Pro usnadnění každodenního života 100 až 130 pracovníků, kteří pracují ve třech 8hodinových směnách v centru, které je v provozu 24 hodin denně, 7 dní v týdnu a 365 dní v roce, a také pro zlepšení kontroly a sledovatelnosti zboží navrhla společnost Cainiao řadu vlastních technologií. Kromě vývoje přenosného multifunkčního skeneru (velikosti dálkového ovladače) připojeného k letištnímu informačnímu systému čínská logistická společnost nainstalovala řadu terminálů schopných automaticky číst čipy RFID na zásilkách. Ty zajišťují vysokou spolehlivost a kvalitu dat a také vynikající sledování krabic. Těmito technologiemi jsou vybaveny každé dveře doku, takže lze sledovat, kdy je zásilka nakládána na kamion k odjezdu.

Belgická platforma Cainiao, která slouží jako mezinárodní brána pro leteckou nákladní dopravu v sekci "cargo" provozované specializovaným poskytovatelem služeb WFS a jako nervové centrum pro přepravu objednávek elektronického obchodu z Číny po celé Evropě, by mohla brzy zdesetinásobit svou kapacitu. První sklad byl otevřen v listopadu 2021 a postupnou výstavbou tří nových budov by se hypoteticky mohla celková plocha areálu vlastněného logistickou dceřinou společností zvýšit až na 100 000 m². Společnost Cainiao již obdržela povolení k výstavbě dvou, čímž by celková plocha skladů dosáhla přibližně 72 000 m². Tyto plány na rozšíření, díky nimž by se Cainiao nakonec stalo jedním z největších letištních logistických center v Evropě, vedení společnosti v současné době studuje.

SSL Express 27-09-2024 Právník ESD považuje námitky proti rozhodnutí kartelu v letecké nákladní dopravě za neopodstatněné

Soudní spor o pokuty, které má platit asi 20 leteckých společností za stanovení cen v mezinárodní letecké nákladní dopravě, trvá již zhruba 14 let. Některé aerolinky se znovu odvolaly k Evropskému soudnímu dvoru. Její generální prokurátor nyní předložil svou žádost o verdikt. Kromě SAS Cargo Group má 15 leteckých společností a společností s nimi spojených jen malou naději, že se v rozhodnutí Evropského soudního dvora (ESD) kvůli jejich zapojení do velkého leteckého nákladního kartelu něco změní. Athanasios Rantos, generální advokát

Evropského soudního dvora (ESD), ve čtvrtek doporučil, aby soud zamítl téměř všechna odvolání podaná leteckými společnostmi proti rozhodnutí ESD z roku 2022. Rantos by pouze rád vrátil zpět Tribunálu případ SAS Cargo Group. Ten by měla opět řešit otázku, jak vysoká by měla být pokuta, kterou musí SAS zaplatit za účast v kartelu. ESD se často řídí prosbami svých generálních advokátů. Datum vynesení rozsudku zatím nebylo oznámeno.

Soudní spor se táhne už léta. Poprvé v listopadu 2010 uložila Evropská komise pokuty v celkové výši přibližně 790 milionů eur přibližně 20 leteckým společnostem a jejich dceřiným společnostem, které se mezi prosincem 1999 a únorem 2006 dohodly na cenách letecké přepravy. Sankce byly některým leteckým společnostem sníženy po několika soudních sporech, naposledy u soudu EU v roce 2022.

Proti tomuto rozhodnutí však šly také Deutsche Lufthansa, Air Canada, Air France, Air France-Cargo, LATAM Airlines Group, Lan Cargo, British Airways, Singapore Airlines, Singapore Airlines Cargo, Japan Airlines, Cathay Pacific Airways, KLM, Martinair Holland, Cargolux. Airlines a SAS Cargo Group v revizi. Podali žaloby, které se mimo jiné týkaly otázky, zda Evropská komise nepřekročila svou pravomoc provádět antimonopolní vyšetřování tras vedoucích ze třetích zemí do EU. Rantos doporučuje, aby ESD většinu argumentů odmítl. Domnívá se však, že soud zašel příliš daleko, když v soudním řízení změnil základ pro výpočet pokuty SAS Cargo Group. Soudci své tehdejší jednání vysvětlili tím, že Evropská komise „neúmyslně“ nevezala při stanovení trestu v úvahu kabotážní lety ve Skandinávii. V důsledku této opravy základu pro výpočet bylo snížení pokuty pro společnost SAS menší.

Pokud by se ESD řídil námitkou svého generálního advokáta, pak by soudní spory o kartel v letecké nákladní dopravě pravděpodobně definitivně skončily – s výjimkou případu SAS. Žádné další řízení neprobíhá, uvedl mluvčí ESD.

