

SSL EXPRES

25.11.-29.11.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 25-11-2024 Plánování letecké nákladní dopravy předešlo chaotickému zvyšování sazeb ve 4. čtvrtletí

Zdá se, že plánování odesílatelů dopředu zajistilo leteckému nákladnímu trhu silné - ale stabilní - čtvrté čtvrtletí. Sazby se plíživě zvyšují, ale ne takovým tempem, jaké je ve čtvrtém čtvrtletí obvyklé, a na jiných tratích, než se očekávalo - přesto jsou výrazně vyšší než v loňském roce. WorldACD v pátek uvedla, že ve 46. týdnu do 17. listopadu došlo k "prudkému nárůstu" spotových sazeb z Evropy, zejména do Ameriky. Sazby z Evropy vzrostly oproti minulému týdnu o 10 % na 2,71 USD za kg, což je o 23 % více než loni. Asie a Tichomoří však zůstaly na stejné úrovni. WorldACD poznamenal, že k největším změnám v posledních několika týdnech došlo na transatlantických linkách směřujících na západ, částečně kvůli poklesu kapacity v důsledku postupného zavádění zimních letových řádů leteckých společností a částečně kvůli poptávce před Dnem díkůvzdání, kdy již byly faktory vytížení vysoké. Evropa do USA zaznamenala v 45. a 46. týdnu po sobě jdoucí nárůst sazeb, a to o 16 % a 17 % - tedy o 36 % za čtrnáct dní, zatímco za pět týdnů sazby vzrostly o 48 %. Z Evropy do Jižní Ameriky vzrostly sazby od 44. do 46. týdne o 36 % na 4,32 USD/kg. Největší nárůst zaznamenala Brazílie, a to o 57 % na 6,58 USD v důsledku přetížení letiště GRU a pětidenního embarga na náklad. Asie a Tichomoří však zůstává relativně klidná. Zatímco spotové sazby do Evropy z Číny, Hongkongu a Jižní Koreje vzrostly - o 11 %, 5 % a 4 %, sazby do USA klesly o 4 %.

SSL Express 25-11-2024 Očekávají se další blanksailings, protože snahy dopravců o zvýšení sazeb slábnou

Kontejnerové spotové sazby se již třetí týden po sobě v podstatě nezměnily, neboť se ukázalo, že zvýšení sazeb pro plavby mezi Asií a Evropou z 15. listopadu nemělo na ceny větší než okrajový dopad. Globální kompozitní sazba indexu WCI (World Container Index) společnosti Drewry klesla o 1 %, ačkoli její část Šanghaj-Rotterdam vzrostla o 1 % a skončila na úrovni 4 071 USD za 40 stop, zatímco trasa Šanghaj-Janov vzrostla oproti minulému týdnu o 3 % na 4 520 USD za 40 stop.

Ačkoli jsou tyto sazby meziročně vyšší o 255 % a 229 %, speditéři na těchto trasách poznamenali, že opakované pokusy dopravců v poslední době dále zvýšit spotové přepravní sazby se zdají být málo účinné, a jsou skeptičtí, že účinek nových úrovní sazeb FAK (freight all kinds) plánovaných na 1. prosince bude jiný. V posledních dvou měsících kalendářního roku se dopravci a jejich zákazníci tradičně domlouvají na podmínkách ročních smluv mezi Asií a Evropou na následující rok a jejich výše se často řídí vývojem spotových sazeb. V pátek společnost CMA CGM oznámila FAK ve výši 6 500 USD za 40 stop v přístavech Asie - západní Středomoří, což je stejná sazba, jakou na začátku tohoto týdne oznámila společnost MSC, zatímco společnost Hapag-Lloyd stanoví ke stejnému datu sazbu 6 100 USD do severní Evropy a 6 400 USD do západního Středomoří.

Vzhledem k tomu, že dosažení požadovaných úrovní sazeb dopravců by vyžadovalo 50% týdenní nárůst spotových sazeb Asie-Evropa, zdá se, že šance, že se tato zvýšení FAK plně prosadí, se blíží

nule. Mezitím se zdá, že kalendář pro smlouvy Asie-Evropa se posunul od nastavení leden-prosinec k uspořádání od 1. čtvrtletí do 1. čtvrtletí, přičemž mnoho odesílatelů se zdráhá podepsat cokoli před čínským novým rokem, který má začít 27. ledna. Minulý týden to potvrdil generální ředitel společnosti Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen, který během hovoru k výsledkům společnosti za třetí čtvrtletí analytikům řekl, že "na kontraktační sezónu na Dálném východě je ještě velmi brzy". "Ano, jednání v mnoha případech začala, ale většina těchto kontraktů bude uzavřena až v prvním čtvrtletí." A řekl, že z "těch prvních, které byly uzavřeny, tam rozhodně vidíme, že sazby rostou. Nejdou sice na úroveň spotů, ale rozhodně jsou vyšší ve srovnání s tím, co jsme měli předtím".

Při pokusech dopravců zvýšit ceny byla v krátkodobém opatření ohlášena řada blanksailings ke snížení kapacity – Drewry's Cancelled Sailings Tracker hlásí, že od příštího týdne do konce roku bylo zrušeno 70 odplutí, což představuje zhruba 10% plánovaných plaveb na celém světě.

Uvedla, že 50% z nich bude na transpacifickém obchodu směrem na východ, 27% na transatlantickém západním směrem a 23% na asijsko-evropském směrem na západ, a poradenská společnost varovala přepravce a speditéry, že další prázdné plavby by mohly být na cestě, zatímco spolehlivost časového plánu může také dále klesnout.

SSL Express 25-11-2024 Společnost MSC "nabídne feeder", aby dostala uvízlý kanadský náklad na místo určení

Společnost MSC se zřejmě rozhodla nenechávat zásilky určené do Montrealu v přístavu Halifax a údajně je bude přepravovat do přístavu v Quebecu, který byl zasažen jednou z řady stávek v celé Kanadě.

Společnost MSC oznámila zákazníkům, že si budou muset své zásilky vyzvednout v Halifaxu, více než 1 100 námořních mil od původního místa určení, a že by mohli čelit dodatečným poplatkům vyplývajícím z odklonu. Nyní se však podle speditérů zdá, že se pod tlakem zákazníků podařilo dopravce přesvědčit, aby své rozhodnutí přehodnotil: V den, kdy vláda donutila stávkující přístavní dělníky vrátit se do práce [12. listopadu], společnost MSC oznámila zákazníkům, že ukončuje přepravu nákladu v Halifaxu a že je povinností každého si jej vyzvednout. Všichni se rozzlobili a hromadně si stěžovali, načež společnost MSC obrátila. Zdroje naznačují, že dopravce byl možná upozorněn na to, že doložka, na kterou spoléhal, aby odůvodnil ponechání nákladu v Halifaxu, nemusí platit, čímž se vystavuje možným právním problémům. Jiní naznačovali výhrůžky rezervačních agentů, že dojde k odvetným stornům a lodě budou prázdné.

P.S. Pročpak tato doložka nefunguje také v Evropě

SSL Express 26-11-2024 Západní dopravci označují zákaz užívání ruského vzdušného prostoru a čínskou výhodu za "nespravedlivé"

Evropské a americké letecké společnosti vyzývají ke zrušení sankcí vůči ruskému vzdušnému prostoru, aby se uvolnily dostupné trhy a odstranila se "nekalá" konkurence ze strany čínských dopravců. Společnost Lufthansa Cargo (LC) uvedla, že evropští dopravci "soutěží za velmi nerovných podmínek" s Čínou, stejně jako s dopravci z Perského zálivu a Bosporu. "Všechny letecké společnosti z těchto zemí těží z nízkých nákladů na umístění, nízkých sociálních standardů a vysokých vládních investic do leteckého sektoru," uvedla. LC dodala, že na rozdíl od evropských a amerických leteckých společností využívají tito dopravci ruský vzdušný prostor již více než dva roky, přičemž kratší trasy jim poskytují nákladové, palivové a časové výhody. "Na druhou stranu se letecké společnosti EU stále více potýkají s politickými podmínkami, které oslabují jejich

mezinárodní konkurenceschopnost. Patří mezi ně stále se zvyšující daně a poplatky, vysoká regulační zátěž, dodatečné požadavky politiky v oblasti klimatu a nedostatečná infrastruktura," dodal německý dopravce.

Když Rusko v roce 2022 napadlo Ukrajinu, mnoho západních zemí proti němu zavedlo sankce, včetně uzavření jeho vzdušného prostoru. Nizozemský dopravce KLM to sdělil (serveru The Loadstar): "To, že nelétáme nad Ruskem, zatímco jiné letecké společnosti mohou, přímo souvisí se současnou geopolitickou situací. Taková je realita, které čelíme." Lufthansa Cargo argumentovala: "Politici v Evropě na to musí reagovat a najít nová řešení odvětvové politiky pro budoucnost." Ostatně i prezident společnosti United Cargo Jan Krems minulý týden na okraj fóra TIACA Air Cargo Forum v Miami řekl, že situace je "velmi nespravedlivá. Ve Washingtonu máme celé oddělení, které o těchto věcech jedná; proč všichni čínští dopravci mohou do USA a létat nad Ruskem, ale my musíme všechno oblétnout? Nemohu už ani létat do Indie z USA, protože nemohu přeletět Rusko. Musíme to zrovnoprávnit." Pan Krems dodal: "Pro nás by farmaceutický trh od Indie po USA zažíval boom, kdybychom mohli přeletět Rusko." Poznamenal však, že situace se nyní stala "více a více rovnocennou, než tomu bylo na začátku".



SSL Express 26-11-2024 Studie ukazuje, že globalizace vzdoruje geopolitickému napětí (delší, ale vyplatí se přečíst)

Podle DHL Global Connectedness Tracker 2024 země, které nejsou ani blízkými spojenci USA ani Číny, zvláště zvyšují svůj podíl na globálním obchodu a spojují geopolitické rivaly.

DHL a New York University Stern School of Business vydaly 19. listopadu nový „DHL Global Connectedness Tracker“ – aktualizaci analýzy stavu globalizace. Jako rozšíření „DHL Global Connectedness Report“ má tracker ukázat, jak se obchod, kapitál, informace a toky lidí pohybují po celém světě. Global Connectedness Tracker měří mezinárodní versus národní aktivitu na stupnici od nula procent do 100 procent. Současná hodnota 25 procent podle autorů studie ukazuje, že globalizace se i přes geopolitické napětí a nejistoty nadále pohybuje na rekordních úrovních. Tato hodnota zároveň jasně ukazuje, že navzdory desetiletím globalizace svět zdaleka není plně propojen, říkají. Podle DHL lze trendy v globalizaci a světovém obchodu zkoumat podle regionu, jednotlivých zemí a geopolitické orientace pomocí nového Global Connectedness Tracker. Uživatelé mohou stahovat a sdílet diagramy a data.

Global Connectedness Tracker dochází k závěru, že pro země a společnosti po celém světě stále existuje nespočet příležitostí, jak rozšířit své trhy. Mezinárodní prostředí se mění, ale základní hnací síly a výhody mezinárodního networkingu zůstávají, uvádí zpráva. Autoři jsou přesvědčeni, že nejnovější údaje zdůrazňují, že globální obchod i nadále hraje klíčovou roli. V roce 2023 se mezinárodně obchodovalo s 21 procenty hodnoty veškerého zboží a služeb vyrobených na celém světě. Hodnota je těsně pod historickým maximem 22 procent, kterého bylo dosaženo poprvé v roce 2008 a znovu v roce 2022.

Vztahy mezi USA a Čínou se podle průzkumu dále oslabil. Přímý obchod mezi USA a Čínou klesl z 3,5 procenta celosvětového obchodu se zbožím v roce 2016 na 2,6 procenta v roce 2024 (leden až červenec). Tato čísla zároveň odrážejí, že přímý obchod mezi USA a Čínou tvoří jen malou část světového obchodu. Global Connectedness Tracker také zjistil, že státy, které nejsou ani blízkými spojenci USA ani Číny, představují rostoucí podíl na globálním obchodu a přebírají nové role jako „mosty“ mezi geopolitickými rivaly. Země, které nejsou blízkými spojenci ani jedné velmoci, zvýšily svůj podíl na obchodu ze 42 procent v roce 2016 na 47 procent v roce 2024. Spojené arabské emiráty, Indie, Vietnam, Brazílie a Mexiko zaznamenaly v tomto období zvláště velký nárůst obchodního podílu.

Vzhledem k možnému zvýšení cel na dovoz z USA a možným novým obchodním konfliktům po návratu Donalda Trumpa do Bílého domu analýza doporučuje opatrnost před názory, že by takový vývoj mohl zvrátit globalizaci. DHL Global Connectedness Tracker poukazuje na to, že globální obchod již zůstal odolný po Brexitu, v obchodním konfliktu mezi USA a Čínou, během pandemie Covid a během válek na Ukrajině a v pásmu Gazy. V turbulentních časech je podle autorů studie důležité podívat se za politickou křížovou palbu obklopující globalizaci, abychom mohli činit informovaná rozhodnutí. Ta by měla vycházet z toho, jak se mezinárodní toky skutečně vyvíjejí. Podle zprávy neexistuje žádná záruka, že globální toky zůstanou silné. Ukazuje se však, že společnosti a země často nacházejí kreativní způsoby, jak zachovat výhody globalizace. Dokud jsou trhy propojeny, může společnost, která jednostranně vystoupí z globalizace, ohrozit svou konkurenční pozici.

Global Connectedness Tracker dochází k závěru, že informační toky jsou nejvíce globalizované a – díky digitalizaci – vykázaly největší nárůst úrovně globalizace za poslední dvě desetiletí. Naproti tomu toky lidí, které zahrnují migraci a cestování, vykazují velmi nízkou míru globalizace.

I když je v posledních letech větší zájem vyrábět zboží blíže zákazníkům, analýza dochází k závěru: regionalizace nepředbíhá globalizaci. Ve skutečnosti se podle studie většina toků vyskytuje na stabilních nebo dlouhých vzdálenostech – což jde proti širokému trendu k regionalizaci. Za prvních sedm měsíců roku 2024 urazilo obchodované zboží dokonce vůbec nejdelší průměrnou vzdálenost (4 970 kilometrů). V souladu s tím klesl podíl obchodu se zbožím v hlavních světových regionech na nové minimum 51 procent.

SSL Express 25-11-2024 Členské státy EU jsou proti změnám zákona EUDR o ochraně lesů

V EU budou brzy platit přísnější pravidla na ochranu lesů. O nařízení EU o odlesňování (EUDR) se ale diskutuje. Nyní se proti změnám staví mnohé státy EU. Členské státy EU se jasnou většinou vyslovily proti změnám nového zákona EU na ochranu deštných pralesů. Podle informací agentury dpa si 25 z 27 států – včetně Německa – nepřeje žádné zásadní změny v nařízení EU o odlesňování (EUDR). Pro změny přitom již dříve hlasovala většina Evropského parlamentu. Jak oznámilo maďarské předsednictví v Radě EU, pro odložení zákona hlasovaly i země EU, které dříve souhlasily. Nebude tudíž platit od příštího roku, jak bylo původně plánováno – ale o rok později. Parlament chce také odklad. Podle zákona se produkty jako káva, dřevo, sója, kakao a palmový olej budou v budoucnu moci v EU prodávat pouze v případě, že po roce 2020 nebudou vymýceny žádné lesy. To má také výrazně omezit odlesňování deštného pralesa, například v jihoamerické oblasti Amazonie.

Projekt je nyní zpět v Evropském parlamentu: Pokud se stáhnou pozměňovací návrhy, zákon bude pravděpodobně odložen, jak bylo plánováno. Pokud nedojde včas k dohodě, zákon by mohl platit od roku 2025, jak bylo původně plánováno. To pravděpodobně způsobí velké problémy společnostem, které s odkladem počítaly. Odpovědná zpravodajka v Evropském parlamentu Christine Schneider (CDU) označila postoj německé vlády proti podstatným změnám za „nezodpovědný“. Pouhé odložení zákona nestačí. „Proto jsem odhodlána co nejrychleji zahájit třístranná jednání, abychom tyto změny přijali včas do konce roku,“ řekla.

Ekologické organizace kritizovaly zejména navrhovanou novelu, podle níž by měla být do zákona zařazena kategorie pro nerizikové země. Na produkty z těchto zemí by podle informací měla platit výrazně méně přísná pravidla. Ekologové to vidí jako hlavní mezeru, která umožňuje ekologicky škodlivé odlesňování. WWF Německo kritizovalo skutečnost, že podle požadované definice by i kontroverzní země jako Čína byly zařazeny do kategorie s nulovým rizikem. Tam je obtížné spolehlivě dohledat dodavatelský řetězec a tak spolehlivě odhalit porušení. WWF také uvedl, že

problémy s nelegálním obchodem se dřevem znají i z Rumunska a Vietnamu. Podle WWF by však všechny tři země spadaly do kategorie nulového rizika.

SSL Express 26-11-2024 Liniová doprava je na nejlepší cestě k nejziskovějšímu roku mimo éru covidu

Liniová doprava je na nejlepší cestě ke svému nejziskovějšímu roku mimo éru covidu. Podle údajů, které shromáždila společnost Blue Alpha Capital pod vedením Johna McCowna, dosáhla kontejnerová doprava ve třetím čtvrtletí celkového čistého zisku 26,8 miliardy dolarů, což představuje 164% nárůst oproti zisku 10,2 miliardy dolarů vykázanému ve druhém čtvrtletí. V porovnání s loňským třetím čtvrtletím představoval čistý zisk v tomto čtvrtletí nárůst o 24 miliard dolarů, tj. 856 % oproti zisku 2,8 miliardy dolarů v předloňském čtvrtletí. Vezmeme-li třetí čtvrtletí v úvahu, je vydělaných 26,8 miliardy dolarů více než dvojnásobek toho, co odvětví kontejnerové dopravy vydělalo v jakémkoli předchozím celém roce mimo éru pandemie. Ohromně vysoké zisky zaznamenané v roce 2024 pramenily z krize lodní dopravy v Rudém moři a také z robustních objemů zaznamenaných na všech obchodních trasách.

Analytici společnosti Linerlytica uvedli, že EBIT marže devíti největších veřejně obchodovaných liniových společností vzrostly z 16 % v předchozím čtvrtletí na 33 %. Vznikl však zřetelný rozdíl mezi nejlepšími a nejhoršími výsledky, přičemž společnosti Hapag-Lloyd a Maersk za svými kolegy výrazně zaostávají. Oba partnerští dopravci v rámci nové spolupráce Gemini dosáhli ve třetím čtvrtletí průměrné marže EBIT ve výši 23 %, což je méně než polovina marže společnosti Evergreen ve výši 50,5 %. "Signály ukazují, že 3Q24 je vrcholem, ale v blízké budoucnosti se objeví spousta katalyzátorů," uvedla společnost Blue Alpha Capital ve včera vydané zprávě, což je názor, který sdílejí i analytici společnosti Sea-Intelligence, kteří uvedli ve své poslední týdenní zprávě: "Zatímco různé spotové indexy sestoupily ze svých nedávných maxim, Blue Alpha Capital očekává silné čtvrté čtvrtletí pro zisky liniových společností, což se potvrzuje v přístavech po celém světě. Například objem nákladu ve dvou největších amerických přístavech - Los Angeles a Long Beach - dosáhl v říjnu nových rekordů". "Tyto silné a trvalé objemy budou pravděpodobně pokračovat i v nadcházejících měsících s ohledem na silné spotřebitelské výdaje, brzký lunární nový rok, obavy dovozců z nevyřešených pracovních problémů na východním pobřeží a možnost nových cel v příštím roce, která by mohla zvýšit náklady na přepravu," komentoval výkonný ředitel losangeleského přístavu Gene Seroka.

"Současný trh je poháněn nejen poptávkou, ale také řadou mikroneefektivit, které udržují nákladní i charterové trhy na vysoké úrovni," poznamenal v nedávné zprávě makléř Braemar. Dnes zveřejněný kontejnerový kompozitní index společnosti Drewry klesl o 28 dolarů na 3 412,89 USD za feu, což je 67 % pod předchozím pandemickým vrcholem 10 377 USD v září 2021, ale o 140 % více než průměrných 1 420 USD v roce 2019 před pandemií.

SSL Express 26-11-2024 Kuehne+Nagel uvádí na trh logistické řešení určené pro datová centra

Společnost Kuehne+Nagel, která si je vědoma pokračujícího rozvoje odvětví cloudové infrastruktury, dne 19. listopadu 2024 oznámila, že spouští specializovanou a specializovanou logistickou nabídku. "Silný růst tohoto sektoru se dále zrychlil s expanzí umělé inteligence (AI)", kontextualizuje mezinárodní dopravní a logistickou skupinu. Gartner předpovídá, že výdaje na veřejné cloudové služby vzrostou v roce 2024 o 20,4 % a v roce 2025 o 22,1 % kvůli růstu AI.

Nabídka poskytovatele zahrnuje přístup k jeho globální letecké logistické síti s nepřetržitým sběrem a doručovacími službami, včetně řešení silniční přepravy na poslední míli v bílé rukavici (s řidičem a závozníkem pro manipulaci s největšími nebo nejkřehčími IT prostředky). Za tímto účelem zajišťuje, že má certifikované týmy vyškolené k dodávání „citlivých a nadrozměrných serverů do datových center s konzistentní kvalitou a zabezpečením“.

Pokud jde o doručování typu end-to-end, jeho nové řešení zahrnuje viditelnost základních informací o přepravě v reálném čase. Schopnosti GPS umožňují jejich sledování a ovládání s podrobným hlášením údajů pro ověření teploty, světelné expozice a sledu ochrany na různých kontaktních bodech. „Zákazníci cloudové infrastruktury požadují spolehlivá, bezpečná a škálovatelná řešení, která splňují jejich specifické průmyslové potřeby a zabudují odolnost jejich dodavatelských řetězců. Představení tohoto specializovaného řešení podtrhuje náš závazek podporovat globální expanzi zákazníků v tomto rostoucím sektoru,“ říká Yngve Ruud, člen představenstva Kuehne+Nagel International AG a vedoucí Air Logistics.



SSL Express 27-11-2024 Sazby přepravného v silniční nákladní dopravě mírně klesají

Slabý spotový trh, stabilní smluvní sazby: Britská analytická služba Transport Intelligence, francouzský nákladní trh Uply a dopravní sdružení IRU nadále registrují pouze nízkou poptávku po silniční dopravě. Cenový index spotových sazeb se od července do září oproti předchozímu čtvrtletí snížil o 4,4 indexového bodu, meziročně dokonce o 6,1 indexového bodu. Analýza pevných smluv na druhé straně ukazuje smíšený obrázek, přičemž index se ve srovnání s předchozím čtvrtletím nezměnil; ve srovnání se stejným obdobím loňského roku však smluvní sazby také klesly nejméně o 2,1 indexového bodu.

Především prudký nárůst provozních nákladů drží sazby za přepravu nad úrovní roku 2021, uzavírají analytici. Zatímco cena nafty v současnosti klesá a čtvrtletní průměr v Německu byl 1,54 eura za litr (HVO100: 1,63 za litr), mzdové náklady v posledních dvou letech výrazně vzrostly. Ceny za pojištění vozidel, údržbu a opravy i pneumatiky vzrostly podle odborníků oproti stejnému období roku 2021 o 20 na téměř 22 indexových bodů; u brzdových destiček, které splňují nové požadavky Euro 7, se budou ceny náhradních dílů také nadále zvyšovat, předpovídají. Kromě těchto faktorů zpráva identifikuje další oblasti, které v následujících měsících a letech prodraží provoz těžkých užitkových vozidel: Do konce roku musí být analogové a digitální tachografy nahrazeny inteligentním tachografem druhé generace; čekací doba na první generaci inteligentního tachografu pak vyprší 19. srpna 2025. Zatímco v Německu, Nizozemsku a severovýchodních zemích probíhá přestavba zařízení hladce, ve zbytku Evropy dochází k velkým zpožděním, a proto je velmi pravděpodobné, že značná část vozidel, jejichž termín vyprší na konci roku, poruší platné zákony. Ani v srpnu pravděpodobně nebude přestavěno kolem 10 procent nákladních vozů. Experti varují, že přepravní kapacita v Evropě nebude dostatečná, pokud firmy vyřadí své kamiony z provozu až do jejich přestavby.

Analytici také poukazují na rostoucí náklady na mýtné v Dánsku, Nizozemsku a Švédsku v důsledku implementace směrnice o euroviněti. V květnu bylo Evropskou komisí požádáno o splnění požadavků směrnice dalších 16 zemí: Belgie, Bulharsko, Řecko, Irsko, Itálie, Chorvatsko, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Malta, Polsko, Portugalsko, Slovinsko, Slovensko a Španělsko a Kypr. To znamená, že poplatky za používání silnic musí být v těchto zemích dále zvýšeny. Skok v nákladech lze očekávat také s rozšířením evropského systému obchodování s emisemi ETS2 od ledna 2027. Cena nafty se pak pravděpodobně zvýší o 40 až 60 centů za litr, u variant na zemní plyn CNG a LNG bude nárůst slabší kvůli nižším emisím CO₂; u HVO100 lze očekávat pouze mírné účinky.

Při pohledu na jednotlivé vztahy je pozoruhodný vývoj zejména mezi Polskem a Německem. Na lince z Varšavy do Duisburgu byla spotová cena 1,54 eur za kilometr v období od července do září pouze o 4,9 procenta nad smluvními sazbami v předchozím čtvrtletí; oproti třetímu čtvrtletí roku 2023 se sazby na spotovém trhu zvýšily o 1,3 procenta – a byly tak 5,9 procenta pod průměrem za měsíce duben až červen. S cenou za kilometr 1,47 eura klesly sazby za pevné smlouvy o půl procenta pod hodnotu předchozího čtvrtletí, ale zůstaly 3,3 procenta nad úroveň předchozího roku. V opačném směru z Duisburgu do Varšavy byla cena na spotovém trhu 1,33 eura za kilometr (-0,3 procenta ve srovnání s 2. čtvrtletím 2024, +10 procent ve srovnání s 3. čtvrtletím 2023), přičemž průměrná sazba u pevných smluv dosáhla 1,16 eura za kilometr (+0,5 procenta do 2. čtvrtletí 2024, +3,3 procenta do 3. čtvrtletí 2023). Ve své analýze experti připisují cenový rozdíl relativní síle polské ekonomiky, která ve třetím čtvrtletí dosáhla nejvyššího tempa růstu v Evropě, a to 4,0 procenta, přičemž objem obchodů se ve srovnání s předchozím čtvrtletím zvýšil o 3,3 procenta. Výrobní sektor v Německu se zároveň podle Destatis od července do září zmenšil o 0,2 procenta, což odpovídá poklesu o 5,0 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Tento pokles je způsoben o 7,0 procenta nižší produkcí investičních statků a dokonce o 7,3 procenta poklesem produkce spotřebního zboží. Tato slabá produkce má dopad i na sousední zemi: ve třetím čtvrtletí objem zpracovatelského průmyslu v Polsku klesal 28. měsíc v řadě. Analytici ve svém výhledu upozorňují, že podle aktuálního průzkumu McKinsey se spotřebitelská nálada v Evropě mírně zlepšila a evropský statistický úřad Eurostat také očekává na začátku roku 2025 zrychlení firemních investic do jejich provozního vybavení. Zároveň však očekávají, že poptávka po dopravě bude i nadále slabá, což nepovede k dalšímu poklesu cen jen proto, že náklady pravděpodobně zůstanou ve stejném období stabilní a vysoké.



SSL express 27-11-2024 Zpráva Federální síťové agentury: Výkonnost železniční dopravy v roce 2023 klesla

Přepravní výkon DB Cargo v roce 2023 ve srovnání s konkurencí opět klesl. Vyplyvá to z nového průzkumu železničního trhu 2024 Federální síťové agentury (BNetzA), (uvádí DVZ). Když státní podnik ještě v roce 2022 držel podíl 45 procent, v roce 2023 už to bylo jen 44 procent. Konkurenti se zvýšili o jeden procentní bod na 56 procent.

Negativně se celkově vyvíjel i dopravní výkon. Loni všechny nákladní železnice dohromady dodaly jen 134 miliard tunokilometrů ve srovnání s rokem 2022 se 150 miliardami tunokilometrů. To odpovídá poklesu zhruba o 11 procent. Výkon je tedy pod úrovní roku 2019. Negativní vývoj BNetzA připisuje „ekonomicky souvisejícímu poklesu poptávky, rostoucí hustotě a délce stavebních prací, stávkám v Německu a sousedních zemích, omezením souvisejícím s počasím, následkům nehod a rostoucí tlak na náklady“. To se týká všech nákladních železnic v Německu. „Pouze jednotlivým dopravcům se podařilo zvýšit přepravní výkon přemístěním dopravy nebo přesunem v rámci mezinárodních skupinových skupin,“ uvádí pozorování trhu. To platí pro DB Cargo, ale pouze na základě revidovaných údajů o dopravním výkonu. Původní hodnoty by vedly k vyšším tržním podílům pro železniční nákladní dopravní společnosti skupiny DB. Podle BNetzA byly totiž přepravní výkony DB Cargo kalkulovány na základě tarifních kilometrů do roku 2022 včetně. Od roku 2024 se pro výpočet přepravních výkonů používají skutečně dodané tunokilometry na základě ujetých kilometrů ve vlacích včetně objízdných tras. Informace o tržních podílech DB Cargo a jejich konkurentů byly od roku 2016 opraveny. Vývoj prodeje poskytuje jiný obrázek. S mírným poklesem na 5,5 miliardy eur v roce 2020 tržby z nákladní železniční dopravy od té doby neustále rostou a podle analýzy trhu loni dosáhly 6,8 miliardy eur. Zpráva dále uvádí, že kombinovaná doprava (KD) se na celkových výkonech železniční nákladní dopravy podílí zhruba 40 procenty. Podle BNetzA je podíl nefederálně vlastněných KV společností

téměř 70 procent. Jako samostatná společnost je DB Cargo zdaleka největším hráčem na trhu KD. Celkem asi 45 železničních společností (RU) v rámci průzkumu oznámilo Spolkové agentuře pro síť, že působí na trhu KD. Z nefederálně vlastněných konkurentů zaujímal odhadovaný počet veřejných služeb asi 80 procent trhu. Jedná se o boxXpress, Crossrail/BLS, Metrans, SBB Cargo International a TX-Logistik. „Vývoj na trhu je však nestálý a vždy závisí na vnějších vlivech, jako jsou stávky nebo problémy s přístupem v jednotlivých velkých přístavech,“ uvádí zpráva. Zde je také uveden každý rok vývoj rozdělení dopravy v nákladní dopravě. Podíl železniční dopravy byl loni 19,9 procenta, stejně jako v roce 2018. Silniční nákladní doprava však za posledních šest sledovaných let neustále rostla ze 70,9 procenta na 71,5 procenta. Ve stejném období ztratila podíl na trhu vodní cesta. V roce 2018 to bylo 6,7 procenta, v roce 2023 už jen 6,1 procenta. Podle pozorování trhu je železnice daleko před ostatními dvěma druhy dopravy, pokud jde o vývoj poptávky po službách nákladní dopravy. Od roku 2005 do roku 2023 vzrostla železniční doprava o více než 40 procent a silniční doprava téměř o 20 procent. Výkon vodní cesty však klesl o dobrých 35 procent.

Spolková síťová agentura zveřejňuje průzkumy železničního trhu jednou ročně. Za tímto účelem provádí průzkumy všech účastníků trhu, včetně více než 350 aktivních železničních společností, z nichž 237 poskytuje služby nákladní železniční dopravy.

SSL Express 27-11-2024 Energetického přechodu lze dosáhnout rychleji s vnitrozemskou lodní dopravou

Ať už jde o horní nebo dolní Labe, vnitrozemská plavidla jsou důležitým a ekologickým dopravním prostředkem v modálním rozdělení dopravy. Odesílatelé stále více spoléhají na plavidla vnitrozemské vodní dopravy, zejména při přepravě volně loženého zboží a velkých projektových nákladů. Své ekologické výhody má dokonce i při přepravě kontejnerů. Stále častěji ale nelze využít dopravní prostředky, protože Labe nemá dostatek vody. Na akci „Vnitrozemská lodní doprava – zachránce klimatu? Formování příležitosti a řešení“ od Brunsbüttel Ports, saských vnitrozemských přístavů Horní Labe a Hafen Hamburg Marketing se zaměřil na přepravu po vnitrozemských vodních cestách na Labi jako spojovací prvek mezi třemi přístavními lokalitami. V důsledku toho účastníci akce minulého pondělí vyzvali politické aktéry, aby věnovali větší pozornost vnitrozemské lodní dopravě a koncipovali labskou dopravní cestu tak, aby bylo možné její ekonomické využití po celou dobu. „Nedávný pád mostu v Drážďanech jasně ukazuje, jak nedbalá je politická reakce. Muselo by se jednat mnohem rychleji, aby byla labská lodní trasa opět volně sjízdná,“ zdůraznil Heiko Loroff, ředitel saských vnitrozemských přístavů na Horním Labi. Federální politici uznali, že Labe je důležité pro německou ekonomiku. „Námořní a vnitrozemská lodní doprava má pro Německo jako průmyslové místo nesmírný význam. Přispívají k tomu i přístavy na Labi. Nový čpavkový terminál v Brunsbüttelu a další projekty na nakládání s čpavkem a CO₂ jsou důležitými zárukami pro energetickou transformaci,“ řekl Dieter Janeček, koordinátor spolkové vlády pro námořní hospodářství a cestovní ruch. „Aby mohla vnitrozemská lodní doprava plně využít svůj potenciál, potřebuje nejen vhodnou infrastrukturu s dobře rozvinutými vodními cestami a moderní přístavní zařízení, ale také širší přijetí mezi dopravci. Ochota uznat a podporovat vnitrozemskou lodní dopravu jako alternativu šetrnou ke klimatu, například s formami pohonu šetrnými ke klimatu, je zásadní pro její úspěch. K dosažení této změny jsou nezbytné atraktivní politické pobídky a vhodné rámcové podmínky,“ řekl Frank Schnabel, výkonný ředitel společnosti Brunsbüttel Ports.

Kromě technických požadavků jsou nutná i intenzivní infrastrukturní opatření. „Základním předpokladem pro větší přepravu a větší přepravní prostor je větší spolehlivost splavnosti Labe odstraněním známých úzkých hrdel, zejména na zbývajícím úseku Labe,“ uvedl Axel Mattern, člen

představenstva Hamburg Hafen Marketing. „Nesmí být ignorovány ani zájmy České republiky. Nedávno ratifikovaná německo-česká dohoda o splavnosti na Labi k tomu dává důležitý impuls a ukazuje jasný zájem České republiky na zvýšení využívání labské vnitrozemské vodní cesty.“

SSL Express 27-11-2024 V Litvě se zřítilo nákladní letadlo letící z Lipska

Nákladní letadlo, které startovalo z Lipska pro poskytovatele poštovních služeb DHL, se dnes brzy ráno zřítilo poblíž letiště v litevském hlavním městě Vilniusu. Nejméně jeden člověk zahynul, citovala agentura BNS mluvčí záchranné služby. Na místě je řada pohotovostních služeb. Podle předběžných informací ZZS byla ZZS o nehodě informována v 5:28 místního času. Podle prvotních informací byli v letadle čtyři lidé. Jeden člověk zemřel a tři další byli se zraněními převezeni do nemocnice. Šéf litevských záchranných služeb Renatas Pozela uvedl, že nákladní letadlo se zřítilo několik kilometrů od letiště, dostalo se několik set metrů do smyku a jeho trosky zasáhly obytnou budovu. Dům má dvě podlaží a čtyři byty. Žily tam tři rodiny. Všech dvanáct obyvatel je v bezpečí. Vyšetřuje se, zda příčina havárie nesouvisela s „technickými problémy“, řekl v litevském rozhlasu šéf Národního centra pro řešení krizí. Na něco přesnějšího je však ještě brzy. Šéf litevské dceřiné společnosti DHL Litevskému rozhlasu potvrdil, že letadlo patřilo jednomu z dodavatelů společnosti. Příčina neštěstí je v současné době nejasná.

Pátrání po příčině pádu nákladního letadla, které startovalo z Lipska, podle šéfa litevské policie ještě nějakou dobu potrvá. Ohledání místa činu, shromažďování důkazů a analýza informací a předmětů mohlo zabrat celý týden. "Tyto odpovědi nepřijdou tak rychle," řekl Arunas Paulauskas na tiskové konferenci dnes ráno. Letadlo se pokusilo přistát a nedosáhlo ranveje, řekl Paulauskas. Nehoda byla „s největší pravděpodobností způsobena technickou nebo lidskou chybou“. Na dotaz, zda mohlo jít o teroristický útok, přitom uvedl, že takový scénář nelze vyloučit. „Toto je jedna z verzí havárie, kterou je třeba vyšetřit a ověřit. Je před námi ještě hodně práce.“

Koncem srpna vyšlo najevo, že německé bezpečnostní úřady varovaly před „nekonvenčními zápalnými zařízeními“, které byly zasílány neznámými osobami prostřednictvím poskytovatelů nákladních služeb. Spolkový úřad pro ochranu ústavy (BfV) a Spolkový úřad kriminální policie (BKA) tehdy zaslaly firmám z odvětví letectví a logistiky odpovídající varování. Varovná zpráva byla v bezpečnostních kruzích spojena mimo jiné s incidentem v logistickém centru DHL Lipsko, které funguje jako globální centrum společnosti. Balíček zaslaný v červenci z Pobaltí obsahující zápalné zařízení začal hořet. Slovo Rusko se ve varovné zprávě od BfV a BKA neobjevilo. Přesto v bezpečnostních kruzích není vyloučena souvislost s přibývajícími případy ruských sabotáží v Německu.

SSL Express 27-11-2024 Nové kontejnerové jeřáby v přístavu Hamburk

Kontejnerový terminál Burchardkai společnosti Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) pořizuje dva nové kontejnerové portálové jeřáby. Dva jeřáby pro kotviště 1 a 2 ve Waltershofer Hafen jsou každý 80 metrů vysoký a mají 80 metrů dlouhá ramena, která pokrývají celkem 26 řad kontejnerů, uvedla HHLA. Nové kontejnerové portálové jeřáby v největším německém přístavním terminálu by mohly manipulovat s loděmi s kapacitou až 24 000 standardních kontejnerů (TEU).

Oceláři dorazili do Hamburku a nyní se připravují na montáž, uvedla HHLA. Instalace mostů je plánována do konce listopadu. Definitivní zprovoznění je plánováno na začátek příštího roku. Do roku 2026 mají přibýt další tři mosty této velikosti, aby bylo možné pružněji reagovat na takzvané ultra velké kontejnerové lodě.

Po rozšíření bude 18 z 26 mostů určeno pro nakládání a vykládání velkých kontejnerů. Kromě toho budou od roku 2026 automatizovaná vozidla (AVG) zodpovědná za přepravu kontejnerů mezi okrajem nábřeží a blokovým skladem.



SSL Express 27-11-2024 Doba přepravy kontejnerů se všude prudce prodloužila

Podle aktuální studie americké softwarové společnosti E2open, která mimo jiné provozuje platformu pro rezervaci kontejnerů Intra, se průměrná doba přepravy od rezervace přepravy po vyzvednutí kontejneru v přijímajícím přístavu zvýšila o 17 procent napříč všemi oblastmi přepravy, od třetího čtvrtletí roku 2023 o deset až na 68 dnů. U svého indexu Ocean Shipping Index společnost říká, že se může spolehnout na data pro 70 milionů kontejnerových zásilek po celém světě ročně.

Jak se očekávalo, nárůst přepravního času byl největší v dopravě směřující na západ mezi Asií a Evropou kvůli přesměrování lodí kolem Mysu Dobré naděje. V minulém čtvrtletí potřebovali dopravci v průměru 80 dní od rezervace k vyložení v přístavu vykládky, což bylo o 18 dní déle než ve stejném období loňského roku, kdy byl bezpečný průchod přes Báb al-Mandab ještě možný. Podle E2open byla část námořního tranzitu prodloužena o 13 dnů plus pět dní navíc na potvrzení rezervace, přípravu přepravy, vývozní odbavení a překládku v nakládacím přístavu. V obchodu mezi Asií a Severní Amerikou, který je rovněž ovlivněn odklonem kolem jižního cípu Afriky pro trasy směřující na západ, se průměrná doba tranzitu prodloužila o sedm až na 65 dnů. Překvapivě silný nárůst přepravních dob zaznamenaly také obchodní cesty, které Rudým mořem nikdy neprocházely ani před bezpečnostní krizí. Podle E2open trvaly zásilky z Jižní Ameriky do Severní Ameriky o 12 dní déle než v předchozím roce – celkem 63 dnů. Na trase z Jižní Ameriky do Evropy došlo k prodloužení o pět dnů na 54 dní a na transatlantickém obchodu z Evropy do Severní Ameriky o tři dny na průměrných 53 dnů.

E2open uvádí jako důvody obecného vzestupného trendu přetížené přístavy, chybějící kontejnery, stávky podobné těm na východním pobřeží USA na začátku září a také bouře a extrémní počasí.

P.S. A já přidávám: kam by spěchali? Takto nejlépe se vytváří pocit nedostatku...



SSL Express 28-11-2024 Nová verze e-SCM od Belharra se zaměřuje na TMS, sledovatelnost a analýzu dat

Belharra vydává 13. verzi svého dodavatelského portálu e-SCM věnovaného hráčům módy a luxusu. Nové nástroje zjednodušují řízení dopravy, zlepšují výkon, pomáhají podnikům s udržitelností a dokonce zobecňují spolupráci.

e-SCM, platforma publikovaná společností Belharra, představuje verzi 13 svého dodavatelského portálu, speciálně vyvinutého pro optimalizaci agility a výkonnosti dodavatelských řetězců v textilním, módním a luxusním sektoru. Díky zobrazení interoperabilní struktury prostřednictvím API nabízí řešení nové funkce. Za prvé, aspekt TMS byl posílen, aby umožnil standardizaci balicích listů, automatizaci dokumentárních balíků a také lepší viditelnost pro dodavatele. Dopravcům je k dispozici speciální aplikace, která zjednodušuje správu schůzek ve skladu, a tím optimalizuje plánování příjmu a harmonogramy dodávek.

Tváří v tvář rostoucím požadavkům na udržitelnost zavádí e-SCM „Digital Product Passport“, komplexní nástroj sledovatelnosti určený k centralizaci klíčových informací v každé fázi dodavatelského řetězce. V souladu s předpisy AGEC zlepšuje transparentnost a umožňuje společně plnit očekávání svých zákazníků z hlediska environmentální a sociální odpovědnosti. Tato nejnovější verze také obsahuje nový analytický modul „analytické a webové výkaznictví“, který nabízí možnosti business intelligence s interaktivními sestavami a dynamickými řídicími panely. Cílem této funkce je poskytnout jasnou prezentaci dat a usnadnit rozhodování.

Nakonec bylo přijato intuitivnější rozhraní pro usnadnění navigace v řídicích panelech a byl přidán živý chat, který nabízí okamžitý prostor pro spolupráci.



SSL Express 28-11-2024 Rekordně nízké spotové ceny LNG carriers klesly pod 7 000 dolarů za den

Podle průzkumu společnosti Gersemi Asset Management vedené Joakimem Hannisdahlem klesly spotové sazby za přepravu LNG a sazby za časový pronájem na historická minima. Elektrické lodě na dvojitě palivo a lodě s parní turbínou jsou na úrovni provozních nákladů nebo pod ní, upozornil minulý týden Hannisdahl. Průměrná spotová sazba pro moderní dvoupalivovou jednotku o objemu 174 000 m³ klesla minulý týden o 30 % na 20 250 USD za den, což je podle společnosti Clarksons Research zdaleka nejslabší úroveň v historii, zatímco ekvivalentní sazba pro loď s parní turbínou o objemu 145 000 m³ klesla minulý týden o 40 % na pouhých 6 750 USD za den. Spotový trh s LNG je však ve srovnání s většinou ostatních odvětví lodní dopravy velmi malý - tvoří přibližně 5 % flotily.

Podle nové zprávy investiční banky Jefferies jsou sazby za přepravu LNG od září pod "extrémním tlakem". Spotové ocenění dvoupalivového plavidla kleslo za poslední dva měsíce ze 70 000 USD za den na 20 000 USD za den. V důsledku neutěšených podmínek na trhu začali někteří majitelé zvažovat možnosti sešrotování. Minulý týden (Splash) informoval o rozhodnutí společnosti SK Shipping poslat čtyři lodě na přepravu plynu s parní turbínou k demolici.



SSL Express 28-11-2024 Většina velkých německých společností postrádá cíle dekarbonizace, které si sama stanovila

Aktuální „Dekarbonizační studie 2024“ od KPMG odhaluje rozpor mezi touhou a realitou v německém průmyslu. Ekonomika výrazně zaostává, zejména pokud jde o snižování emisí v rozsahu 3, které rovněž zahrnují dopravu proti proudu a po proudu. Na cestě k čisté nule si většina společností v nejvýznamnějších německých akciových indexech stanovila transparentní a ambiciózní cíle: 66 procent společností se zavázalo k dlouhodobým cílům s ohledem na jejich takzvané emise rozsahu 1 a rozsahu 2. První zahrnují přímé emise společností, druhé berou v úvahu nepřímé emise CO₂, které vznikají při nákupu energie. Téměř každá společnost (90 procent) uvádí emise v těchto dvou kategoriích.

Ambice a transparentnost v oblasti emisí Scope 3 jsou méně výrazné. Pouze asi třetina (33 procent) společností si stanovila jasné cíle pro snížení emisí skleníkových plynů, které se vyskytují nepřímo v hodnotových řetězcích organizací na začátku a na konci řetězce. Ukazuje to „Dekarbonizační studie 2024“, pro kterou KPMG v Německu analyzovala zprávy o udržitelnosti 160 největších společností kotovaných v Německu z DAX, MDAX a SDAX s ohledem na stav jejich dekarbonizace. Získané poznatky byly doplněny o hodnocení 30 předních rozhodovacích pracovníků z různých velkých společností v průmyslovém sektoru, se kterými poradenská společnost vedla pro studii expertní rozhovory. „Dekarbonizace německého průmyslu neselže z vůle. Společnosti si již dlouho uvědomují, že musí jednat hned, aby byly dlouhodobě úspěšné. Pro mnoho společností je však stále obtížné uvést cíle, které si stanovily, do praxe. Klimatické změny zůstávají velkou výzvou,“ vysvětluje Benedikt Herles, ředitel a vedoucí EMA ESG Insights & Innovation ve společnosti KPMG v Německu.

Více než polovina společností (57 procent) zaostává za svými cíli, které si sami stanovili pro emise v rozsahu 1 a rozsahu 2. Studie odhaluje větší rozdíly v odvětvovém srovnání: Zatímco finanční společnosti jsou stále nejbližší svým cílům Rozsah 1 a Rozsah 2 (66,7 procenta), pouze 16,7

procenta společností v chemickém a materiálovém průmyslu směřuje k cílům, které si sami komunikují jako cestu k dosažení cíle.

Podle studie jsou emise Scope 1 a Scope 2 největších německých společností zodpovědné za 0,5 procenta globálních emisí skleníkových plynů. S ohledem na průmyslový sektor, který je pro Německo kritický, výsledky průzkumu expertních rozhovorů ukazují, že většina společností si zatím netroufá předpovědět, kdy by mohly být klimaticky neutrální nebo bez emisí: 63 procent z 30 společností dotázaní nestanovili konkrétní rok - i když potenciál v dlouhodobém horizontu v dekarbonizaci rozhodně je.

P.S. Když už konečně někdo přizná, že honba za emisemi přestřelila...

SSL Express 28-11-2024 Indičtí přepravci se připravují na stávky v přístavech kvůli "nesplněným slibům"

Indičtí přepravci se obávají velkého narušení dodavatelského řetězce poté, co přístavní dělníci vyhlásili stávky v klíčových přístavech a tvrdí, že vláda neplní své závazky. Konsorcium odborových skupin oznámilo přístavním úřadům, že zaměstnanci budou od 17. prosince na protest proti nedostatečným opatřením k řešení dlouhodobých problémů organizovat časově neomezené přerušování práce ve všech přístavech. Jde především o revizi mezd a důchodových dávek. Zdroje z odborů si stěžovaly, že řídicí orgán Asociace indických přístavů (IPA) byl "apatický", pokud jde o doporučení v souladu s konkrétními sliby učiněnými během jednání o odvrácení stávky plánované na srpen. "Je nezbytné, aby IPA postoupila dohodu všem přístavním orgánům k realizaci podle dosavadní praxe," uvedlo odborové konsorcium.

Vedoucí představitelé odborů rovněž uvedli, že zaměstnanci uspořádají 5. prosince v přístavních místech shromáždění, aby upozornili na své stížnosti v rámci příprav na protestní akci. Jádrem patové situace zůstává systém odměn vázaných na produktivitu (PLR), který musí federální vláda schválit se zpětnou platností od roku 2021. Vzhledem k tomu, že nebyly zavedeny žádné pokyny pro PLR, mezitím vzniklí důchodci z přístavů o tyto výhody přišli, tvrdí odbory. "Zaměstnanci a důchodci jsou neklidní a [jsou] nuceni jít do protestních akcí proti nepřijetí zákonného vypořádání," uvedly odborové skupiny. Podle zdrojů IPA potřebovalo ministerstvo lodní dopravy vydat nařízení schvalující revizi mezd přístavních dělníků, což se "zpozdílo", řekl jeden z úředníků (listu The Loadstar). Podle pozorovatelů z odvětví by mohl být hlavním důvodem, který odsouvá rozhodnutí na vládní úrovni, zdroj finančních prostředků na pokrytí dodatečných režijních nákladů státních přístavů, a to vzhledem k rostoucím problémům s podílem na trhu ze strany soukromého přístavního sektoru.

SSL Express 28-11-2024 Zaměstnanci společnosti Amazon ve 20 zemích se chystají na stávky v rámci "černého pátku/kybernetického pondělí"

Stávky v pobočkách Amazonu na šesti kontinentech způsobí během víkendu Black Friday-Cyber Monday chaos. Zaměstnanci Amazonu ve více než 20 zemích, včetně velkých měst v Brazílii, Kanadě, Německu, Indii, Japonsku, Turecku, Velké Británii a USA, požadují zvýšení mezd, zlepšení pracovních podmínek a práva na vstup do odborů. Christy Hoffmanová, generální tajemnice UNI Global Union, uvedla: "Stávky a protesty, které probíhají po celém světě, ukazují, že touha pracovníků po spravedlnosti se nedá zastavit." Christy Hoffmanová vyzvala zakladatele Amazonu Jeffa Bezose, aby "vynaložil nevýslovné miliony na to, aby zabránil pracovníkům v organizování. Jednotně požadujeme, aby Amazon jednal se svými zaměstnanci spravedlivě, dodržoval základní práva a přestal podkopávat systémy, které nás mají všechny chránit."

UNI se sídlem ve Švýcarsku, která sdružuje 80 odborových svazů a skupin pro práva zaměstnanců, koordinuje stávky pod heslem "Make Amazon Pay Day", které se koná již pátým rokem a které paní Hoffmanová nazývá "globálním aktem odporu proti zneužívání moci ze strany Amazonu". Akce budou zahrnovat protesty před britskou centrálou Amazonu v Londýně a aktivisté doručí britskému kancléři petici s více než 110 000 podpisy, která požaduje ukončení daňových úlev pro velké korporace: "Amazon zde ve Spojeném království představuje vše, co je v naší ekonomice nefunkční. Nejistá práce, nízké mzdy a často nebezpečné pracovní podmínky. GMB nedopustí, aby tyto podmínky utvářely svět práce v příštím desetiletí." V Dillí se protesty zaměří na tvrzení o špatném zacházení s pracovníky společnosti Amazon během vlny veder v červenci loňského roku. Oděvní dělníci vyjdou do ulic v Bangladéši, zatímco UNI uvedla, že ve Francii se budou konat protesty ve "více" městech. Přestože se tento systém udržel v chodu po dobu pěti let, je těžké přesně určit, jaký dopad bude mít "Make Amazon Pay Day" na prodeje, ale společnost se jistě stala plakátovým dítětem post-pandemického hněvu na zvyšování cen. Kromě toho Forbes na začátku tohoto roku uvedl, že Amazon zaznamenal pokles, když ne v prodejkách, tak v zákaznické základně, s údajným poklesem denních aktivních uživatelů o 3,7 %, což se rovná přibližně 2,7 milionu v období od září 2022 do ledna 2024.

V Kanadě a Německu však načasování této nejnovější akce přichází uprostřed obtížného období pro jejich sektory doručování malých balíčků, kdy kanadská pošta již druhý týden stávkuje a přišla o údajných 10 milionů možných doručení balíčků. 15. listopadu odešlo od národního poštovního operátora přibližně 55 000 zaměstnanců, a to především v reakci na nárůst počtu gigových pracovníků a soukromých doručovacích společností, který údajně ohrozil dlouhodobou budoucnost kanadské pošty.

SSL Express 29-11-2024 Správa Panamského průplavu sází na náhradní variantu

Stoupající hladina vody obnovila průjezd Panamským průplavem, ale správa průplavu také zkoumá, jak by pozemní most mohl přes průplav přepravit ještě více nákladu. Lodní doprava však není tomuto scénáři příliš nakloněna. Správce AKT Ricaurte Vasquez Morales nedávno představil vizi zvýšení kapacity průplavu o 5 milionů kontejnerů ročně do roku 2045 z poměrně skromných 8 milionů dnes. Pozemní spojení by se podle něj zaměřilo na provozovatele lodí ULCV, které jsou příliš velké na to, aby mohly průplavem projíždět. Jednalo by se také o "uvolňovací ventil", který by pomohl zvládnout případné opakování sucha, které vážně omezilo tranzit v posledních měsících roku 2023 a trvalo až do letošního jara. V lednu byl povolen průjezd pouze 22 lodími denně a ACP uvedla, že tento počet bude možná muset být snížen na 18. Obvykle průplavem proplová 36-38 lodí denně.

Úřad usiluje o získání finančních prostředků ve výši 1,2 až 1,4 miliardy dolarů na rozvoj myšlenky pozemního mostu. Společnost Maersk však byla jediným dopravcem, který se v období od ledna do května tohoto konceptu trvale chopil. Linka vyřadila přístav Cartagena ze své linky OC1 a vykládala kontejnery v Balboa, odkud je přepravovala po železnici do Manzanilla, aby stihla plavbu do Filadelfie a Charlestonu. Ostatní dopravci byli skeptičtí. Pozemní most sice nabízel rychlejší tranzit z jihovýchodní Asie a Oceánie do přístavů na východním pobřeží USA než trasa kolem mysu Dobré naděje, ale zvýšil náklady přibližně o 2 000 USD. Jeden z vedoucích pracovníků v oboru, který pracoval jak u dopravců, tak u provozovatelů terminálů, k tomu řekl "Nemůžete překonat ekonomiku provozu lodí, zejména pokud máte vykládku a výdaj, a tady byste měli další vykládku a další výdaj. Ekonomika vás zabije."

!? SSL Express 29-11-2024 Nálada na trhu nákladní dopravy je špatná

Ekonomické zprávy jsou v těchto dnech převážně pochmurné. Nejnovější zpráva o trhu od Evropské asociace mezinárodních speditérů (Elvis) není výjimkou. Zatímco poptávka zůstává utlumená, náklady nadále rostou. Výsledkem jsou pokračující ztráty v kamionové dopravě a snížení počtu vlastních vozových parků až o 10 %. I přes mírné zlepšení ekonomických ukazatelů se naděje odvětví upínají především k maloobchodu. Maloobchodní tržby se v poslední době zvýšily, zejména v oblasti internetového prodeje. Nepřízpůsobení cen dopravy by však mohlo vést k platební neschopnosti a dalšímu snížení kapacity. Podle společnosti Elvis jsou náklady v současné době v průměru o 10,3 centů na kilometr vyšší než tržní ceny, což zpochybňuje obchodní model mnoha společností. Mezitím se projevuje tlak na přepravní kapacity v oblasti vánočního obchodu. Podle burzy nákladní dopravy Timocom mnoho německých společností snížilo počet svých vozových parků, zatímco východoevropští poskytovatelé jsou na svých domácích trzích stále aktivnější.

SSL Express 29-11-2024 Jižní přístavy – především Koper – na vzestupu

V souvislosti se strukturálními problémy na síti německý drah se nabízí otázka, do jaké míry mohou jižní přístavy v současné době nabídnout další kapacity ve vnitrozemské dopravě: jižní přístavy jako alternativa?

Zvláštní vývoj lze pozorovat u tamních terminálů: MSC koupila Terst, Maersk koupila Rijeku a v obou přístavech lze doufat, že tyto dodatečné investice povedou ke krátkodobému vzestupu. Ale ve srovnání s tím neustále roste pouze Koper. Slovinský přístav se v recesním roce 2023 ve srovnání s Terstem a Rijekou také rozrostl. Koper v roce 2023 odbavil 1 066 092 TEU, což je nárůst o pět procent ve srovnání s rokem 2022. Naopak italské přístavy Terst s -1,7 procenta a Benátky s -9,5 procenta velmi silně stagnovaly. Hlubinný přístav Rijeka také dosáhl nárůstu o tři procenta, ale je pouze na 386 000 TEU. Chorvatský přístav ještě potřebuje vyřešit problém nefunkční překládky na železnici ze silnice, zatímco v Koperu 700 metrů dlouhé koleje zasahují do překladiště v námořním přístavu, což usnadňuje rychlý příjezd a odjezd po železnici. Rozšíření kontejnerového terminálu o dva jeřáby post-Panamax, dokončené v roce 2022, zvýšilo roční manipulační kapacitu na 1,3 milionu TEU. Plánuje se další investice, která by zvýšila kapacitu na 1,75 milionu TEU; a také výstavba dvou dalších 700 m tratí. Koper také neustále pracuje na zlepšování železničních spojení ve vnitrozemské dopravě: od května 2021 probíhají práce na 27 km dlouhé nové dvoukolejné trati Divača – Koper. 75 procent trasy vede v tunelech a má nízké stoupání, což umožňuje vyšší hrubé zatížení vlaků. Nová trasa může zkrátit jízdní dobu nákladních vlaků z dnešních průměrných 110 minut na zhruba 30 minut. Místo dnešních 90 vlaků bude v budoucnu možné odbavit přes 200 nákladních vlaků. Trasa by měla být dokončena v příštím roce a uvedena do provozu v roce 2026. Současně se také rozšiřuje železniční infrastruktura od Jadranu směrem k Marburgu a v Rakousku se plánuje také přestavba druhé koleje mezi státní hranicí u Hügelu a Štýrského Hradce. To má zvýšit modální rozdělení železnice v Koperu ze 44 procent na více než 50 procent.

Vznik nové aliance mezi Hapag-Lloyd a Maersk (Gemini), jakož i zachování stávajících služeb, jako je Phoenix (2M), byly výslovně vítány. Kromě přímé dopravy lze také v krátké době využít přivaděče z Koperu do Pirea, Malty nebo Damietty, takže náhlé selhání lodi může být absorbováno, aniž by to ovlivnilo celkový dopravní řetězec. To znamená, že výhoda severních přístavů s větším počtem přímých spojení do Asie již není tak výrazná.



!?! SSL Express 29-11-2024 Klady a zápory DAK (delší, ale velmi zajímavé čtení)

The Digital Automatic Clutch (DAK): Její uvedení na trh v Evropě bylo po léta tlačeno vpřed. Původně se říkalo, že bude digitalizovat a tím revolucionizovat železniční nákladní dopravu. Mezitím se množí skeptické hlasy. (DVZ) požádal o posouzení znalce.

Pět tezí:

1. Digitální automatická spojka (DAK) je existenčním předpokladem digitalizace v železniční nákladní dopravě. Bez DAK to nepůjde.

Jan Elfenhorst **Ne!** DAC může být zpočátku důležitým prvkem pro industrializaci a tím i digitalizaci v železniční nákladní dopravě, ale není jediným předpokladem a rozhodně ne spasitelem toho, že jej někteří lidé chtějí takto prodávat. Skutečnost, že politici jsou stále tak nadšení z DAK, je pravděpodobně proto, že myšlenka, která za ním stojí, je tak dobrá a snadno pochopitelná. Jiné, obtížněji pochopitelné inovace, jako je Evropský vlakový zabezpečovací systém (ETCS), hrají v současnosti v budoucnosti železniční nákladní dopravy mnohem důležitější roli. Zatímco DAC jako „kompletní balíček“ může automatizovat jednotlivé procesy, menší řešení, která stojí výrazně méně, mohou také přinést skokové zvýšení efektivity. Nelze přitom opomenout význam dalších digitálních technologií. Bez celkové koncepce, která zahrnuje a především upřednostňuje další inovace, zůstává potenciál digitalizace nevyužit. Ale ještě jednou: Prosím, neházejte digitalizaci do jednoho pytle se standardizací, harmonizací a industrializací.

Ralf Jahncke **Ne!** Digitalizace v železniční nákladní dopravě často zahrnuje aplikace nesouvisející s bezpečností, které lze vybudovat na rádiové bázi. Pěkné by bylo napájení senzorů a informačních jednotek přes DAC, ale lze zajistit i decentralizovaně pomocí bateriové technologie (v případě potřeby doplněné o FV). Takto fungující sledovací systémy jsou na vagonech instalovány již mnoho let. DAK není nezbytně nutný pro komerční digitalizaci (senzory, IT-technické propojení nákladu a vagónů, elektronický seznam vozů/nákladní listy atd.).

2. DAK poskytuje výhody především pro přepravu jednotlivých vozů, zatímco kombinovaná doprava (CT) a ucelené vlaky jsou zvýhodněny jen málo nebo vůbec.

JE **Ano!** Je pravda, že DAC by mohl přinést značné výhody pro dopravu s jedním vagonem, protože toto odvětví se do značné míry spoléhá na efektivní procesy posunu. U užitkových vozidel a blokových vlaků, které jsou méně náročné na spojování, je však přínos spíše omezený, protože jejich procesy jsou již vysoce optimalizovány. Silné holistické zaměření na DAC by proto mohlo vést k nadhodnocení v oblastech, kde jsou přínosy omezené.

RJ **Ne!** Omezení výhod DAK na rychlejší spřahovací procesy, které prospívají především spřahovacímu provozu jednotlivých vozů, v tuto chvíli nestačí. Z významných výhod DAK profituje především KD a bloková vlaková doprava. Možnost testování celistvosti vlaku v nákladní dopravě a tím vytvoření základny pro řízení vlaků pomocí ETCS úrovně 3 (ETCS = European Train Control System) lze nejrealističtěji implementovat pomocí DAK. Vysoké bezpečnostní požadavky na nepřetržité testování integrity, které musí být vždy zajištěny, lze pravděpodobně lépe zajistit hardwarem nainstalovaným ve voze než rádiovými zařízeními, protože rušení způsobené podmínkami prostředí lze tímto způsobem minimalizovat. S možností automatického testování brzd DAK urychluje administrativní procesy, zejména u KD a blokových vlaků, které často jezdí v pevných kyvadlových jednotkách. Pro tuto cílovou skupinu jsou zvláště důležité výhody jízdní dynamiky. Vyšší tažné síly umožňují těžší vlaky, vyhýbají se použití tlačných lokomotiv a umožňují širší využití potenciálu moderních elektrických lokomotiv, zejména v alpském tranzitu. V konečném důsledku umožňuje DAK použití elektropneumatické brzdy, která umožňuje různou jízdní dynamiku, protože je optimalizována odezva brzd. To usnadňuje implementaci vyšších rychlostí (možnost dvojitého $S = 120$ kilometrů za hodinu) v nákladní dopravě.

3. Pokud se DAK neprosadí, výhody plánovaného evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) v železniční nákladní dopravě vyprchají.

JE **Ne!** DAK není nezbytným předpokladem pro to, aby ETCS rozvinul svůj plný potenciál. ETCS umožňuje řídit vlaky podle vyšších standardů bezpečnosti a účinnosti a je nezbytným předpokladem pro harmonizovanou vlakovou dopravu v celé Evropě. I bez komplexního zavedení DAC může ETCS zlepšit železniční kapacitu.

RJ **Ano!** Bez palubního řešení pro testování integrity vlaku nebude úroveň 3 v ETCS pravděpodobně možná. To znamená, že cenný potenciál ve využití kapacity není využíván a musí být kompenzován zdoluhavým a nákladným rozšiřováním infrastruktury.

4. DAK dává smysl, ale je příliš drahý. Bez masivní vládní podpory není třeba o zavedení DAK ani uvažovat.

JE **Ano!** V současné době nevidíme žádný obchodní případ vhodný pro seberefinancování zavedení DAK. Bez odpovídajícího veřejného financování by proto zavedení DAC nebylo pro mnoho nákladních železnic a jejich zákazníky ekonomicky životaschopné nebo by bylo méně konkurenceschopné v porovnání s multimodálním způsobem dopravy. Současně je průmysl konfrontován s dalšími náklady: přestavbou lokomotiv na ETCS nebo dodatečnými provozními náklady v důsledku generální renovace. Velké množství optimalizačních projektů v železničním sektoru je pozhánáním i prokletím: vítané a dobré, ale na druhou stranu velmi složité.

RJ **Možná!** Ano, hrozí, že DAK bude příliš drahý. Totiž, když ztratíte ze zřetele podstatné, elementární funkce (spřáhla, celistvost vlaku, ovládání brzdy) a posedlí technikou se snažíte do spřáhla nacpat další a další aplikace. Původně navržený zdroj 110V DC je nyní nahrazen zdrojem 400V AC, protože 110V DC není pro některé aplikace dostatečné. DAK by se neměl stát „hřištěm“ pro inženýry, ale spíše prostředkem k dosažení cíle. Pak lze náklady udržet v mezích.

5. Protože je DAK drahý a jeho zavedení trvá věčnost, mělo by být používání DAK dobrovolné a mělo by být ponecháno na uživatelích.

JE **Možná!** Dobrovolné zavedení DAC by mohlo destabilizovat trh a představovat krok zpět v harmonizaci a standardizaci, protože různé systémy propojení v Evropě činí systém neúčinným. Přesto je důležité, aby se společnosti mohly samy rozhodnout, kdy a v jakém rozsahu do DAC investují – zejména s ohledem na očekávané vysoké investiční náklady. Celkově vzato potřebujete hlavní plán pro všechny optimalizační projekty a konkrétní podrobný plán pro realizaci každého z nich. Podporujeme smysluplné inovace pro sektor – ale koordinované, prioritizované a synchronizované – jinak zahltíme sektor a zejména mnoho menších hráčů příliš mnoha tématy současně.

RJ **Ne!** DAK nepotřebuje jednotlivé vlaky, ale železniční systém, aby se stal efektivnější jako celek. Pokud se všichni nezúčastní, například ETCS Level 3 nebude nikdy smysluplně implementován. U traťového vybavení hrozí dvojí konstrukce, a to jak u vlaků, které jezdí s DAK, tak u vlaků, které jím nejsou. Dále budou například nadále existovat stacionární systémy pro testování integrity vlaků, které budou udržovány spolu se zařízením ETCS. Při návrhu jízdního řádu je navíc nutné počítat s vlaky se zvýšenou a sníženou brzdou schopností, což zbytečně zvyšuje složitost konstrukce jízdního řádu a náklady na kapacitu. V nejhorsím případě musí být stávající jízdní řády v krátké době upraveny, protože ve vlaku jsou výjimečně vozy bez DAC.

P.S. Pan Elfenhorst je členem představenstva "Die Güterbahnen" a VŘ Rail&Strategy EP Logistics International

Pan Jahncke je bývalým ředitelem Kombiverkehr a nyní vede poradenskou společnost Transcare. Takže Cui Bono?

