

SSL EXPRES

28.10.-01.11.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz



SSL Express 29-10-2024 Austrálie znovu zavádí zvýšená bezpečnostní opatření pro letecký náklad

V reakci na přetrvávající bezpečnostní hrozby vydalo australské ministerstvo vnitra (DoHA) nové zvláštní bezpečnostní pokyny (SSD) pro provozování letecké nákladní dopravy, o nichž informovala asociace International Freight and Cargo Brokers Association Australia (IFCBAA) v návaznosti na nedávné zasedání poradního fóra Air Cargo Security Industry Advisory Forum (ACSIAF) dne 18. října 2024.

Ministerstvo DoHA oznámilo, že má v úmyslu zrušit předchozí směrnici SSD vydanou 11. října 2024 z důvodu zvýšených globálních bezpečnostních hrozeb. Očekává se, že klíčové body nové zvláštní bezpečnostní směrnice budou následující: Všechny příchozí zásilky leteckého nákladu z 55 území (zejména z Evropy, Společenství nezávislých států SNS a Střední Asie) musí splňovat kritéria zavedeného obchodního vztahu (EBR), pokud jsou určeny do Austrálie v osobních letadlech (PAX). Zásilky s hmotností nad 500 gramů odesílané neznámými odesílateli nemohou být přepravovány osobními letadly a mohou být vyzdviženy pouze nákladními letadly (CAO), přičemž podléhají dodatečným bezpečnostním kontrolám a inspekcím. Seznam 55 území, na něž se vztahuje SSD, se nemění. Náklad pocházející z území, která nejsou uvedena v SSD, stejně jako veškerý vnitrostátní náklad v Austrálii, zůstane těmito novými předpisy nedotčen a bude se nadále řídit standardními požadavky na ochranu leteckého nákladu. Podrobnosti nového SSD budou včas oznámeny. Zpřísnění bezpečnostních opatření v oblasti leteckého nákladu následuje po řadě bezpečnostních incidentů, včetně nálezu zápalných zařízení v evropských balíkových sítích, které vyvolaly znepokojení světových orgánů. Tyto nedávné změny sjednocují australské předpisy s předpisy zavedenými v USA a Kanadě a odrážejí koordinované úsilí jednotlivých zemí o zvýšení bezpečnosti leteckého nákladu. Úřad pro bezpečnost dopravy (TSA) ve Spojených státech nedávno zavedl nová mimořádná opatření pro program předběžné kontroly leteckého nákladu (ACAS), který vyžaduje od odesílatelů a příjemců podrobnější informace. V Kanadě zavedla společnost Transport Canada rovněž opatření, která vyžadují, aby náklad z těchto regionů podávali nabídky pouze odesílatelé, kteří mají u speditérů nebo leteckých dopravců veden registr EBR.



SSL Express 29-10-2024 Loď MSC je první ve frontě na zpoždění, montrealští dokeři chystají nedělní stávkou

V největší kanadské kontejnerové bráně, v Montrealu, se chystá obnovení stávky poté, co Sdružení zaměstnavatelů v námořní dopravě (MEA) 24.10. obdrželo oznámení o stávce od odborů Montrealského přístavu, CUPE Local 375. V rámci 24hodinové akce dojde k úplnému zastavení práce na území přístavu, včetně terminálu Contrecoeur, a to od neděle 7:00 do 6:59 následujícího dne.

V prohlášení MEA se však předpovídá, že dopady nadcházející stávky budou v přístavu cítit mnohem déle: "Připomínáme, že stávka, kterou odbory vyhlásily 30. září, ochromila na tři dny

provoz v terminálech Viau a Maisonneuve (Termont), které představují 41 % činnosti přístavu Montreal, což mělo dlouhodobé následky.

"Stávka, která začala 10. října a která zcela zastavila přesčasy ve všech jejich formách, pokračuje a nadále působí škody." "Tato nátlaková taktika uplatňovaná odbory způsobila značné provozní problémy, které se přidávají k řadě překážek, jež vážně ovlivňují stabilitu a spolehlivost v přístavu Montreal, jakož i v québeckých a kanadských dodavatelských řetězcích," tvrdí.

Dodala, že objem kontejnerů v Montrealu od roku 2022 klesl přibližně o 24 %, přičemž z velké části ztratil na úkor přístavů na východním pobřeží USA - ačkoli tamní pokračující problémy v oblasti pracovních vztahů by mohly tento trend zvrátit. Podle databáze linkových lodí eeSea Montreal v letech 2021 a 2022 odbavil 1,7 milionu teu, což v následujícím roce kleslo na 1,5 milionu teu. V letošním roce zatím odbavil 1,1 mil. teu. Montreal ve svých terminálech hostí 12 kontejnerových linek a ze tří zaznamenaných plavidel, která jsou v současné době na cestě, se zdá, že první, které zastavení zřejmě zastihne, je MSC Anya s kapacitou 5 000 teu na lince Montreal Express1 provozované dopravcem ve spolupráci se společnostmi Cosco, OOCL a Hapag-Lloyd, která měla 25.10. dorazit do kontejnerového terminálu Viau a předpokládaný odjezd je 28. října.

Odbory a zaměstnavatelé tento měsíc odmítli vládní návrh na jmenování zvláštního zprostředkovatele a MEA v pátek uvedla, že "po 35 mediačních schůzkách v průběhu 15 měsíců je zřejmé, že strany jsou stále na začátku a ve slepé uličce". Příští týden se má sejít s kanadskou Federální mediační a smířčí službou.

SSL Express 29-10-2024 Propojení HHLA a Roland přinese zajímavé synergie

Akvizicí 51 procent společnosti Roland Spedition získala HHLA podíl ve známé společnosti, která byla úspěšná již mnoho desetiletí a která prostřednictvím intermodálních spojení spojuje severoevropské přístavy, zejména Hamburk, s rakouským a jadranským trhem. Roland tak tvoří cenný doplněk stávající evropské sítě HHLA. Zákazníci Rolanda naopak budou těžit z širšího portfolia služeb dosaženého díky spolupráci mezi společnostmi skupiny HHLA.

U Rolanda zůstává v podstatě vše při starém. Dva akcionáři a jednatelé Christian Gutjahr a Nikolaus Hirnschall také zůstanou jako spolupartneři a jednatelé. Skupina HHLA již léta soustavně prosazuje svou strategii jako partner evropského logistického průmyslu. Se svým podílem ve společnosti Roland Spedition nyní HHLA rozšiřuje svou širokou evropskou síť intermodálních spojení. Roland a HHLA dělají trojitý skok: větší udržitelnost, rychlejší růst na železnici a větší ekonomický úspěch. Služby Roland budou integrovány do portfolia služeb HHLA a tím i do evropské sítě HHLA. Roland již nabízí svým zákazníkům každodenní blokové vlakové spojení mezi Vídní, Ennsem a Štýrským Hradcem do a z německých přístavů a Středozemního moře. Existuje také mnoho bodů napojení na služby HHLA ve vnitrozemí a směrem k Jadranu.

SSL Express 29-10-2024 Nákladní doprava se do roku 2040 prudce zvýší (říkají Němci)

Silniční a železniční doprava se bude až do roku 2040 nadále zvyšovat, ale vodní cesty do té doby zaznamenají menší růst. Vyplývá to z nové dopravní prognózy, kterou ve čtvrtek představil spolkový ministr dopravy Volker Wissing (FDP) spolu s autorem studie Tobiasem Kluthem ze společnosti Intraplan. Ve srovnání s rokem 2019 se předpokládá nárůst dopravní výkonnosti zhruba o třetinu – z 689 na 905 miliard tunokilometrů neboli o 31,2 procenta.

Nová prognóza provozu nahrazuje současnou prognózu pro rok 2030. Podle federálního ministerstva dopravy (BMDV) zohledňuje nejnovější vývoj v oblasti mobility a logistiky, ale také měnící se podmínky, jako je populační růst, dopady energetické transformace a důsledky války na Ukrajině. Autoři studie zvolili jako základní rok 2019, poslední rok před začátkem koronavirové pandemie.

Výkony nákladní dopravy se podle dopravní prognózy zvýší o 34 procent po silnici a o 35 procent po železnici. V případě vodní cesty se ale sníží o 7 procent. Je to dáno především změnou struktury zboží. Vnitrozemskými vodními cestami se přepravuje stále méně sypkého zboží, jako je koks, uhlí a ropné produkty. „Kamiony zůstávají dominantní,“ řekl Wissing a zdůraznil, že proto musíme nadále investovat do silnic.

Podle nových čísel se posouvá i modální rozdělení podle prognózy dosáhne silniční nákladní doprava podílu 73,9 procenta. To odpovídá nárůstu o 1,5 procentního bodu. Železnice bude na 20,8 procenta (plus 0,6 procentního bodu) a vodní na 5,3 procenta (mínus 2,2 procentního bodu). Prognóza ukazuje výrazný růst u zboží, které je převážně přepravováno po silnici. Podle BMDV sem patří poštovní zásilky (plus 86 procent), sběrné zboží (plus 56 procent) a potraviny a nápoje (plus 30 procent).

Autoři studie také vypočítali, že sektor dopravy bude do roku 2040 vypouštět o 77 procent méně CO₂. Základním rokem je rok 1990. Kluth předpokládá, že kolem 78 procent těžkých nákladních vozidel bude jezdit na baterie a 7 procent na vodík. 66 procent lehkých užitkových vozidel je na baterie. Poznamenal, že v současnosti existuje jen málo alternativ k těžkým dieselovým nákladním automobilům. Nástup elektromobility v těžké dopravě je pomalý, ale později by se mohl ubírat rychleji, protože vozidla slouží v průměru pět let a pak se nakupují nová.

P.S. Úkoly 16. sjezdu Zelené strany splníme!

SSL Express 29-10-2024 Sazby za nákladní dopravu zůstanou v příštím roce na vysoké úrovni – odesílatelé si neoddechnou, předpovídá Drewry

Přibližně tři miliony tun nové tonáže, které dorazí v příštím roce, budou s největší pravděpodobností "více než kompenzovány" dalším narušením trhu, což podle Drewry nezajistí bojujícím přepravcům žádný oddech. Vzhledem k tomu, že vyhlídky na další stávky v přístavech na východním pobřeží USA zůstávají nejisté, námořní poradenská společnost vypracovala scénáře se stávkou v lednu a bez ní a zjistila, že v obou modelech by sazby za přepravu nadále rostly. Stávky v přístavech "budou mít značný inflační dopad na spotové sazby, a to nejen na spojený obchod v USA, ale také prostřednictvím nákazy na ostatní obchody," uvedl Philip Damas ze společnosti Drewry. "Pokud ke stávce v přístavech nedojde, některé spotové sazby klesnou, ale celkově se domníváme, že postačí jiné faktory, například zvýšené uhlíkové daně systému obchodování s emisemi, které se od ledna zvýší o 75 %." Dodal: "Je to tedy tak trochu návrat k pomalému zvyšování sazeb. Nyní bych měl zdůraznit, že globální sazby nákladní dopravy vzrostly mezi rokem 2019 před pandemií a letošním rokem v průměru o 87 %. I když se Suezský průplav znovu otevře, neočekáváme, že by se sazby kontejnerové dopravy vrátily na úroveň před pandemií." Pan Damas připustil, že znovuotevření Rudého moře by zvýšilo přepravní kapacitu asi o 25 %. Společnost Drewry však neočekává, že by k tomu došlo, spíše že narušení a trasování přes mys Dobré naděje bude pokračovat nejméně do roku 2026. "Prodloužili jsme časový plán obnovení plnohodnotných tranzitů Suezským průplavem do roku 2026," potvrdil pan Damas. "Dříve jsme předpokládali, že se to vyřeší do první poloviny roku 2025... jsme svědky eskalace napětí na Blízkém východě a nevidíme důvod k optimismu na této frontě."

Kromě zátěže způsobené Rudým mořem a možných stávek na východním pobřeží USA se očekává, že další komplikace způsobí změna konfigurace námořních aliancí v příštím roce,

přičemž pan Damas popsal MSC jako "jakousi kvazi alianci sítě jednoho dopravce". "Sledujte integritu jízdního řádu Gemini, která bude záviset na spotřebitelích," doporučil. "Již v minulosti jsme na základě našich zkušeností uvedli, že provoz kontejnerové překládky může rychle nabrat zpoždění a zvyšovat zmeškané spoje."



SSL express 30-10-2024 Lodě stále častěji jezdí na duální pohon

Téměř 57 procent všech kontejnerových lodí objednaných v roce 2024 může být provozováno na zkapalněný zemní plyn. Zdá se, že tento vývoj potvrzuje předpovědi ekologických organizací, které již v roce 2022 vyjádřily názor, že nařízení EU FuelEU Maritime nastavuje z hlediska ochrany klimatu nesprávné pobídky.

Společnosti zabývající se kontejnerovou dopravou se stále více spoléhají na pohonné systémy, které lze v rámci svých přepravních objednávek provozovat se zkapalněným zemním plynem. Vyplývá to ze studie společnosti Alphaliner. Od poloviny října 2024 si kontejneroví rejdaři objednali lodě na LNG s kapacitou slotů téměř 1,8 milionu TEU v aktuálním roce; dva a půl měsíce před koncem roku je to čtyřikrát více než za celý rok 2023, ve kterém objednávky LNG podle kapacity slotů masivně klesly v důsledku rostoucí obliby pohonných systémů se zeleným metanolem. Téměř 57 procent všech kontejnerových lodí objednaných v roce 2024 může být provozováno na zkapalněný zemní plyn. Pohonný systém, který je obecně považován za překlenovací technologii, tak v letošním roce zažívá překvapivě silný nárůst a vytlačuje zelený metanol jako nejdůležitější alternativní lodní palivo v knize objednávek.

Pohonné systémy se zeleným metanolem mezitím prudce klesají kvůli rostoucí skepsi ohledně tohoto paliva jako možného pohonného systému budoucnosti: Ve srovnání s rokem 2023 byly objednány metanolové lodě s celkovou kapacitou slotů 650 000 TEU; to je podíl knihy objednávek přibližně 21 procent. V předchozím roce byl tento podíl necelých 51 procent. Zdá se, že vývoj potvrzuje obavy ekologické organizace Transport & Environment (T&E) z roku 2022. V té době společnost T&E předpověděla, že nařízení EU o námořních alternativních námořních palivech FuelEU poskytne pobídky, díky nimž by se LNG stal v roce 2030 převládajícím lodním palivem, spíše než preferované pohonné systémy, jako je vodík nebo jiné pohonné systémy šetrné ke klimatu.



SSL Express 30-10-2024 Lufthansa se připojuje k eFuel Alliance

Deutsche Lufthansa AG je novým členem aliance eFuel, aby společně pracovali na rozšíření udržitelného leteckého paliva (SAF). SAF je v současné době k dispozici pouze v malých množstvích a za vysoké ceny a syntetický petrolej za použití elektřiny se vyrábí pouze ve zkušebních závodech. Udržitelná letecká paliva jsou technologickým klíčem k budoucí dekarbonizaci letecké dopravy, zdůrazňuje Kay Lindemann, vedoucí oddělení mezinárodních vztahů a vládních záležitostí společnosti Deutsche Lufthansa AG. „Zatím ale trh nezačal růst. Samotné kvóty nestačí. Německo a Evropa musí konkrétně podporovat dovoz a výrobu udržitelných paliv.“

S nařízením ReFuelEU Aviation Regulation je letectví jediným odvětvím, které bude do roku 2050 regulováno evropskými zákonodárci zvláštními kvótami pro přimíchávání obnovitelných paliv. Vzhledem k vysokým nákladům na SAF by tyto kvóty představovaly významnou konkurenční nevýhodu pro letecké společnosti z EU ve srovnání s jejich mimoevropskými konkurenty, zdůrazňuje Lindemann. „To naléhavě potřebuje nápravu v zájmu spravedlivé celosvětové hospodářské soutěže. Aby toho bylo dosaženo, musí být do financování drahého SAF zahrnuty všechny letecké společnosti v Evropě i mimo ni,“ navrhuje.

Na úrovni EU již existují finanční nástroje pro výrobce eFuel v podobě „Vodíkové banky“ a „Inovačního fondu“, které jsou doplněny omezeným počtem bezplatných certifikátů pro obchodování s emisemi pro letectví. Tento rámec však nestačí. „Chybí potřebné implementační mechanismy. Potřebujeme řešení, která spojují ochranu klimatu a konkurenceschopnost,“ dodává Ralf Diemer, výkonný ředitel eFuel Alliance. Aliance chce společně zhodnotit předchozí přístupy a předložit proveditelná řešení. Jako nový člen již Lufthansa vypracovala implementační návrhy. P.S. To zas bude u benzinky narváno

SSL Express 30-10-2024 Nová studie: Dopravní a logistické společnosti stále více pociťují dopady klimatických rizik

Extrémní počasí, poškozená infrastruktura, narušené dodavatelské řetězce: dopady změny klimatu stále více ovlivňují logistické společnosti. Federální logistická asociace (BVL) a auditorská firma KPMG nyní představily novou studii o tlaku jednat v tomto odvětví v rámci Supply Chain CX. Pro studii „Klimatická rizika a následné škody způsobené změnou klimatu 2024“ provedly společnosti KPMG a BVL průzkum u více než 90 osob s rozhodovací pravomocí z německého odvětví dopravy a logistiky. Studie zkoumala, jak průmysl ve svém systému řízení rizik zohledňuje klimatická rizika a důsledky změny klimatu a jaká opatření jsou přijímána ke snížení vlastního vlivu na změnu klimatu. Studie ukazuje, že kvůli své vysoké zranitelnosti vůči rizikům souvisejícím s klimatem, jako jsou povodně nebo bouře, průmysl potřebuje optimalizovat řízení rizik. Většina dotázaných společností nebere ve svém vlastním systému řízení rizik celostně v úvahu klimatická rizika a následné škody způsobené změnou klimatu: například pouze 37 procent plně zohledňuje zvýšené regulační dopady a požadavky ESG. Další témata související s řízením rizik jsou v systémech plně zohledněna ještě vzácněji.

75 procent dotázaných společností vnímá klimatická rizika na pozadí zvýšené regulace a přísnějších požadavků na aspekty ESG v Německu. Dopady klimatických změn a jejich rizika a důsledky na vlastní firmu a obchodní model jsou vnímány silněji než vliv vlastní firmy na klimatické změny. Více než dvě třetiny (69 procent) dotázaných společností definovaly konkrétní cíle snižování CO₂. Jedna z pěti společností (20 procent) si však žádné cíle nestanovila. Téměř každá druhá společnost (46 procent) s konkrétními cíli snižování emisí jich chce dosáhnout do roku 2030. Přibližně dvě třetiny společností uvedly, že v odvětví dopravy a logistiky je malá nebo žádná ochota platit více za dopravu neutrální z hlediska CO₂. Posouzení nutnosti akceptovat delší dodací lhůty nebo jiné ztráty služeb je ještě jasnější.

Mnoho společností nastavuje vysoké standardy pro vlastní řízení klimatu. 41 procent uvedlo, že jejich společnost aktivně řídí příležitosti a rizika související s klimatem a považuje řízení klimatických rizik za konkurenční výhodu. 18 procent se také považuje za průkopníky v oblasti klimatických rizik.

Specifická opatření k řešení klimatických rizik jsou nejčastěji realizována v oblasti strategického krizového a krizového řízení, dále pak pojistné ochrany a operativních mimořádných a krizových opatření. 23 procent společností však nemá žádné plány na operativní nouzové a krizové řízení. 40 procent dotázaných společností nezohledňuje aspekty klimatických rizik a následných škod způsobených změnou klimatu v procesu nákupu a nabídky nebo o tom neposkytuje žádné informace.

I když je potřeba vyšší optimalizace řízení rizik, společnosti v běžném provozu nezhájejí. Většina iniciovala opatření ke snížení následných škod, jako jsou havarijní a krizové plány, pojištění nebo úpravy infrastruktury. 52 procent investuje do více zaměstnanců za účelem implementace regulačních požadavků a přijatých dekarbonizačních strategií. Téměř každá čtvrtá společnost (24 procent) je připravena utratit deset procent svých ročních tržeb na investice do zelené

transformace. Dalšími hlavními investičními cíli jsou stávající nemovitosti (69 procent), modernizace vozového parku (67 procent) a digitalizace (64 procent). Ředitel BVL Christoph Meyer: Je dobrým znamením, že klimatická rizika již hrají roli v investicích do udržitelnosti. P.S. Tak jak to je, budou logistici řídit klimatická rizika nebo to nechají na náhodě? Nemám po přečtení článku jednoznačný pocit...



SSL Express 30-10-2024 Grain de Sail odhaluje svou třetí nákladní plachetnici, největší kontejnerovou loď poháněnou větrem

Grain de Sail, významný hráč v bezuhlíkové námořní logistice, oznamuje projekt výstavby třetího plavidla pro svou flotilu nákladních plachetnic. Bude to Grain de Sail III, 110 metrů dlouhá kontejnerová loď, která má být uvedena do provozu v roce 2027.

Plachetnice s kapacitou kolem 200 dvacetistopých kontejnerů s maximální nosností téměř 3000 tun. Pražírna a čokoládovna, která se stala provozovatelem flotily nákladních plachetnic, Grain de Sail, dosahuje milníku. Poté, co v lednu 2024 slavnostně spustila na vodu svou druhou nákladní plachetnici, *Grain de Sail II*, představuje svůj třetí projekt: 110metrovou kontejnerovou loď schopnou naložit přibližně 200 dvacetistopých kontejnerů nebo 2800 tun pro přeplutí Atlantiku za cca 13 dní.

Tato nová nákladní plachetnice, která je zcela poháněna větrem, s výjimkou přístavních manévrů a nasměrování, by měla „snížit uhlíkovou stopu o více než 90 % s emisemi mezi 1 a 2 gramy CO₂ na tunu přepravené na ujetý kilometr, tedy 10 až 20krát méně, než současná flotila,“ vysvětluje společnost. Za tímto účelem Grain de Sail spolupracoval s architektonickou firmou L2Onaval, designérem *Grain de Sail II*. Od nynějška hodlá společnost prostřednictvím *Grain de Sail III* poskytovat konkrétní řešení pro uspokojení potřeb a omezení pohonu plachet, jako je zvyšování objemů, snižování nákladů, rozšiřování flotily plachetnic – nákladních lodí a také zvyšování nosnosti na palubě lodí. „Grain de Sail je průkopníkem. S *Grain de Sail III* jasně ukazujeme naše ambice a potvrzujeme naše vedoucí postavení v segmentu námořní dopravy s jinak vysokým obsahem uhlíku. Abychom demokratizovali plachetní dopravu, musíme změnit měřítko a to je to, co se chystáme udělat s čistě kontejnerovou plachetnicí,“ říká Olivier Barreau, spoluzakladatel a prezident společnosti Grain de Sail.

P.S. Jen by mne zajímalo, co budou dělat, až přestane foukat. To bude po demokratizaci



SSL Express 31-10-2024 Celní odbavení je hlavní překážkou v mexických přístavech, protože provoz roste

Rostoucí provoz zatížil kapacitu mexických námořních přepravních uzlů a prodloužil čekací doby pro dovozce, přičemž celní odbavení je jednou z hlavních překážek. Mexická logistická infrastruktura se potýká s růstem mezinárodních toků nákladu. Průmysloví manažeři a zájmové skupiny volají po širokých opatřeních k usnadnění dopravy, především pro investice do infrastruktury, od přístavů po silnice a železnice.

Není divu, že hlavní brány pro námořní dopravu se ukazují jako hlavní překážky. Podle oficiálních statistik přístavu vzrostla celková překládka kontejnerů v prvních osmi měsících roku o 14,8 % oproti stejnému období roku 2023. Ve společnosti Lazaro Cardenas vzrostla propustnost kontejnerů v období od ledna do září o 28,7 %. Nárůst provozu posunul průměrnou dobu setrvání v dovozních terminálech na 11 dní, což je výrazně nad rámec sedmidenní doby odkladu, než začnou platit poplatky za skladování. Doba vyzvednutí kontejnerů nákladními automobily se v září u čtyř největších bran ve skutečnosti zlepšila, a to v průměru na 4 hodiny a 44 minut. Největší část času zabrala celní správa (2 hodiny a 19 minut), zatímco odbavení trvalo hodinu a tři minuty a řidiči kamionů strávili čekáním v průměru jednu hodinu a 22 minut. V přístavu Lazaro Cardenas

trvalo řidičům kamionů minulý měsíc vyzvednutí kontejneru v průměru šest hodin. Téměř polovinu času, 2,9 hodiny, zabraly celní formality.

Na nedávném kongresu Intermodální dopravy Mexické asociace intermodální dopravy vyzval Francisco Orozco, obchodní ředitel společnosti Hutchison Ports Mexico, ke společnému úsilí asociací logistického průmyslu a celních orgánů při hledání řešení, včetně vyhodnocení možného rozšíření celních operací na 24 hodin denně. Dodal, že je potřeba digitalizovat procesy. Šance na celní služby 24/7 však vypadají mizivě. Agentura obviňuje nedostatek personálu z neschopnosti zrychlit svoji práci, takže je nepravděpodobné, že najde pracovní sílu pro nepřetržitý provoz. Na druhou stranu, zkrácení doby zpracování kontejnerů v Lazaro Cardenas bylo částečně výsledkem modernizace zdrojů místní celní agentury. Přesto je třeba udělat více. John Willy, prezident Latinskoamerické federace celních makléřů, řekl, že úřady by se měly snažit zlepšit opatření zaměřená na usnadnění toku zboží a nezaměřovat se pouze na národní bezpečnost. Dodal, že průmysl by měl spojit své síly a vyvinout řešení, která mohou upoutat pozornost úřadů.
P.S. Ayuda non difficile - extra dinero privato

SSL Express 31-10-2024 Peníze (prý) nejsou všechno

Zasedání rozpočtového výboru ve Spolkovém sněmu, které se konalo minulý týden, bylo netrpělivě očekáváno. Na pořadu jednání byl totiž rozpočet na dopravu na rok 2025 a ne jeden dopravní politik doufal, že by se dalo vytěžit ještě pár milionů například z dotace na cenu přístupu k infrastruktuře. Ale bohužel. V dokumentech koaličních partnerů nebyly ceny kolejí ani zmíněny a nebylo tudíž o nich rozhodnuto. Jinak jsou změny spíše neokázalé. O něco více pro program přístavních technologií IHATEC, o něco více pro cyklistiku, o něco méně pro federální vodní cesty od roku 2026.

Setkání rozpočtářů bylo druhým plánovým pohledem po rozpočtovém týdnu ve Spolkovém sněmu na začátku září. Další jednání o dalších penězích na infrastrukturu probíhají v zázemí, v kancelářích poslanců, na chodbách, ale ne ve formalizovaných výborech. Další velká rozhodnutí budou následovat v polovině listopadu, kdy rozpočtový výbor projedná celý federální rozpočet na rok 2025. Do té doby lze změny stále očekávat a doufat. Protože jedna věc je jistá: není dost peněz na všechny úkoly, které před infrastrukturou stojí.

Oborové sdružení BDI identifikovalo v létě miliardovou mezeru, stejně jako Institut německého hospodářství v Kolíně nad Rýnem. Uvádí potřebu 600 miliard eur v příštích deseti letech, z toho dobrých 200 miliard eur na komunální infrastrukturu a necelých 100 miliard eur na nadregionální infrastrukturu. Ale peníze samy o sobě nejsou všechno. Plánování a schvalování stavebních projektů stále trvá příliš dlouho, i když nyní existují čtyři zákony, které to mají změnit. Velké infrastrukturní projekty, jako je severní přístup k Brenneru, železnice v údolí Rýna, trať Betuwe na nizozemských hranicích nebo napojení na tunel Fehmarnbelt, nepostupují, přestože s evropskými sousedy existují mezinárodní smlouvy. Slyšení ve Spolkovém sněmu o železničním napojení na Brennerský tunel opět ukázalo, že ani po letech se zúčastněné strany neshodují na tom, jak by měla trasa probíhat. Stavba měla začít už dávno a Rakušané chtějí tunel dokončit do roku 2032. Váhání však přináší obrovské plýtvání penězi. Když byla na projekt konečně udělena stavební práva, ceny již opět vzrostly. Součástí zrychlení realizace infrastrukturních projektů je však i spolehlivost ve financování. Teprve pak má volání po dalších penězích smysl. Dopravní průmysl již dlouho volá po finančním fondu pro všechny druhy dopravy. Spolkový ministr dopravy Volker Wissing (FDP) tuto myšlenku znovu projednal na začátku roku. Konference ministrů dopravy se nedávno k této myšlence připojila. Některé parlamentní skupiny také považují fond za vhodný. To by umožnilo efektivněji financovat infrastrukturu. Na federální, státní, obchodní a sociální úrovni nyní panuje shoda v tom, že je třeba udělat více pro silnice, železnice a vodní cesty. Semaforová

vláda by udělala velkou službu nejen dopravnímu sektoru, ale celé zemi, pokud by ve zbývajících měsících volebního období iniciovala reformu systému financování. Rychlost plánování a realizace a nepřetržitý peněžní tok jsou pro to zásadní.

P.S. Ještě že u nás nemáme semafore!



SSL Express 31-10-2024 Soukromá soutěž není problém – američtí řidiči kamionů se musí strukturálně změnit

Ve své nedávné diagnóze stavu amerického přepravního průmyslu hlavní ekonom American Trucking Associations (ATA) Bob Costello upozornil na faktor, který se v diskusi o neutěšené situaci provozovatelů nákladních automobilů zmiňuje jen zřídka: ztrátu provozu pro soukromé vozové parky. "Jedním z důvodů, proč se nákladní doprava tolik nezotavila, je to, že soukromé flotily převzaly část podílu, což se mimochodem už velmi dlouho nestalo," řekl tento měsíc na konferenci a výstavě ATA Management. Aby zvýšili využití sítě, někteří přepravci se dvoří ostatním, aby jim poskytli svůj provoz. Pravděpodobně nejagresivnější byl Walmart, který spustil několik iniciativ s cílem přilákat zásilky od jiných prodejců. Maloobchodní gigant, který v roce 2020 zavedl svou službu fulfillmentu, stále více otevírá svou logistickou infrastrukturu online obchodníkům. V srpnu společnost Walmart oznámila, že vyzývá firmy zabývající se elektronickým obchodováním, aby využily její infrastrukturu námořní dopravy k přepravě zboží z Číny do USA. Walmart Cross Border je služba typu port-to-door, kdy jsou zásilky přiváděny do distribuční sítě Walmartu v USA v přístavu.

Navzdory pochybnostem o předání nákladu a dat velkým konkurentům tyto nabídky rezonují u přepravců a soukromé flotily rostou. Podle loňského průzkumu Národní rady pro soukromá nákladní vozidla (NPTC) vzrostl počet odchozích zásilek odbavených soukromými vozovými parky na 75 %, což je nejvyšší hodnota v historii průzkumu. Na základě čísel Federálního úřadu pro bezpečnost motorových dopravních vozidel NPTC v loňském roce 940 280 registrovaných soukromých vozových parků, ve srovnání s 1,08 milionu nájemních dopravců, z nichž asi 90 % provozuje flotily 20 nákladních vozidel nebo méně. Provoz samotného Walmartu jej pravděpodobně řadí mezi pět nejlepších amerických dopravních firem, řekl Satish Jindel, zakladatel a prezident společností ShipMatrix a SJ Consulting Group.

Výzvy spojené s pandemií přesvědčily mnoho majitelů nákladu o potřebě zajistit přístup ke kapacitě za dostupnou cenu. Kromě nárůstu soukromých flotil to vedlo ke vzniku programů spolupráce pro odesílatele při sdružování provozu. Maloobchodní prodejce módních značek Gap spustil službu plnění s názvem GPS Platform Services, která nabízí dalším maloobchodníkům služby, které zahrnují doručení do druhého dne a do dvou dnů, krátkodobé skladování, cross-docking a reverzní logistiku. Plakátovým dítětem kolaborativního přístupu byl podnik Quiet Logistics módní maloobchodní firmy American Eagle Outfitters, který v roce 2021 koupil několik 3PL (AirTerra a Quiet Logistics) a vybudoval platformu pro spolupráci pro sebe a další přepravce, aby mohli pro svou kombinovanou dopravu využívat přibližně 40 řidičů kamionů. Program přilákal asi 60 účastníků, od malých maloobchodníků až po značky jako Peloton, Steve Madden a Li & Fung. Podepsala také smlouvy se společnostmi Pitney-Bowes a DHL eCommerce Solutions na služby s přidanou hodnotou. Navzdory pozornosti, kterou si projekt získal, se však projektu nepodařilo vygenerovat dostatečný provoz z e-commerce, což přimělo společnost American Eagle v loňském roce k "restrukturalizaci podniku", protože utrpěla zásah ve výši 98,3 milionu dolarů v poplatcích za snížení hodnoty a restrukturalizaci.

Bude tedy slábnout i přitažlivost soukromých vozových parků? Costello se domnívá, že přepravci budou méně nadšení. Řekl: "Myslím si, že v delším časovém horizontu, čím více budou tyto soukromé flotily růst, budou mít některé problémy, které [...] pronajímané společnosti mají." Pan

Jindel souhlasí. "Tyto věci nejsou statické. Změní se," předpověděl. Celkově však mají soukromé vozové parky smysl pro velké společnosti; dodal, že pro menší odesílatele je lepší využívat poskytovatele třetích stran. Nepovažuje současnou přitažlivost soukromých vozových parků ani stav ekonomiky za hlavní příčinu potíží odvětví nákladní dopravy. Poskytovatelé nákladní dopravy by měli zjistit, jak se mohou odlišit, pokud jde o služby a provozní strukturu, říká. "Nákladní automobily stagnují. Nedošlo k žádné změně. Někteří používají technologii, ale to je kosmetické. Potřebují změnit strukturu, ceny a služby." Poukázal na cenový model, který je založen na vzdálenosti bez ohledu na čas strávený jejím překonáním, což nezohledňuje narušení způsobené počasím a dopravními podmínkami. "Nepřišli na to, jak to zabudovat do ceny," řekl. "Stanovování cen provozu průmyslových nákladních vozidel je nefunkční koncept."

→ 📺 ? SSL express 32-10-2024 Rozmach e-commerce je pro leteckou nákladní dopravu riskantní sázkou (delší, ale zajímavé)

Rok 2024 se chýlí ke konci a pro leteckou nákladní dopravu skončí lépe, než většina účastníků trhu na začátku roku očekávala. Na první pohled je totiž důvod k radosti: Pokud se budeme řídit prognózou zastřešující asociace leteckých společností IATA, budou objemy letecké přepravy, měřené v tunokilometrech, do konce roku 2024 mírně nad úroveň před koronavirem. Při bližším pohledu však není důvod k euforii, protože při pohledu na tato léta je nárůst objemu minimální: růst v období mezi lety 2005 a 2021 činil pouhých 2,5 procenta ročně. Pro srovnání, kontejnerová přeprava, měřená v tonáži, se ve stejném období zvyšovala o 4,6 procenta ročně. Především pohled na situaci v oblasti zisků v oboru je chmurný. Podle údajů IATA pokrýl zisk (EBIT) odvětví před zdaněním pouze kapitálové náklady v roce 2023, zatímco dopravci ve všech ostatních letech v průměru prodělali.

Vzhledem ke slabé situaci v oblasti zisků chybí zdroje na investice do převratných inovací. Ale místo toho, aby zúčastnění hledali spásu ve strategické spolupráci, obvykle bojují sami. Míra, do jaké v tomto odvětví chybí strategická spolupráce, je nejvíce patrná v rámci IATA. Předchůdce CargoIQ byl zahájen téměř před 30 lety a stále nebyl plně implementován. Vzhledem k tomu, že členské společnosti získávaly své zisky především z průjezdu a přeprava v nejlepším případě přispívala na pokrytí nákladů, bylo to příliš dlouho zanedbáváno.

Velké naděje jsou vkládány do elektronického obchodování, ale je zřejmé, že toto odvětví postrádá společný recept na udržitelný růst v obou smyslech slova. Americký výrobce letadel Boeing to naopak vidí jinak: Ve své optimistické prognóze očekává společnost se sídlem v Seattlu průměrný roční růst o 4,1 procenta do roku 2041. Výrobce letadel identifikoval internetový obchod z Asie jako klíčový hnací motor. Pro mnoho lidí v oboru, leteckých společnostech, letišťích a výrobcích letadel je mezinárodní e-commerce velkou nadějí. Podle Evropské komise dorazily do Evropy v roce 2023 již více než 2 miliardy balíků ze třetích zemí. Dva nejznámější čínští maloobchodníci jsou Shein a Temu, kteří zatím tvoří většinu obchodu. Podle Boeingu se očekává, že jen oni sami přepraví až 10 000 tun leteckého nákladu – denně. To by odpovídalo kapacitě více než stovky B777F. Čísla mohou být zpochybněna; že přepravovaný objem je značný, ale ne. Pro letecké společnosti je to nová situace. Doposud 90 procent a více prodejů kapacit realizovali letečtí speditéři, kteří byli skutečnými hlavními zákazníky. Tito dva internetoví giganti na druhou stranu nepotřebují agenty k zajištění vzdušného prostoru, mluví přímo s dopravci nebo makléři. Poradenská společnost McKinsey očekává, že podíl e-commerce na celosvětové letecké nákladní dopravě bude v roce 2027 činit 25 až 30 procent. V roce 2017 se tento podíl stále pohyboval kolem 10 procent; V současné době je toto číslo pravděpodobně 20 procent. Pokud člověk věří předpovědím, osud letecké nákladní dopravy závisí do značné míry na globálním internetovém obchodu. Závislost je však vzájemná, protože tato forma e-commerce je silně závislá na letecké

přepřevě, aby se zboží dostalo ke koncovému zákazníkovi v krátkém časovém období. Proto stojí za to podívat se blíže na vzájemnou závislost. Obchodní modely společností Temu a Shein jsou v některých ohledech vysoce inovativní, ale také křehké: Produktová řada je primárně zaměřena na tzv. Gen-Z, tedy mladé lidi narozené v letech 1995 až 2010. Cílová skupina je oslovována prostřednictvím vyhledávačů, sociálních médií, jako je Instagram, TikTok a YouTube, a stále častěji prostřednictvím vlastní aplikace. Čínský průmysl, který byl zasažen stagnující domácí poptávkou, má nové odbytové trhy, aby udržel své nadbytečné kapacity zaneprázdněné. Podle odhadů jen společnost Temu investovala v roce 2024 do marketingu přibližně 3 miliardy amerických dolarů. U malých her, velmi nízkých cen a mnoha slev jsou kupující, většinou do 25 let, povzbuzováni ke spontánním nákupům. V červenci byla Shein.com nejnavštěvovanějším webem v módním segmentu s více než 200 miliony návštěv – daleko před Nike a Zarou. Nízké ceny jsou možné, protože výrobci jsou vybíráni po brutálním aukčním procesu, poskytovatel s nejnižší cenou dostane šanci. Producenti jsou zaměnitelní a intenzivně si konkurují. Odhaduje se, že polovina všech textilních společností v Guangdongu vyrábí pro Shein.

Pro společnost jako celek platí, když se plýtvá zdroji a rostou hory odpadu. Kvalita produktů, zejména Temu, není příliš udržitelná. Mnoho produktů lze použít pouze několikrát, než skončí v koši. Škodlivé látky byly zjištěny ve velkém množství textilií, například obsah olova v dětské bundě v Kanadě překročil 20násobek limitu, v kabelce pětikrát. Elektrické výrobky při několika příležitostech nesplňovaly západní bezpečnostní normy. Obvyklá logika vyžaduje, aby bylo zboží přepravováno letecky zejména tehdy, když je buď obzvláště naléhavě potřeba, jako jsou náhradní díly, nebo pokud je zboží obzvláště cenné. Zásilky společností Temu a Shein však mají nízkou průměrnou hodnotu zboží. Poměrné náklady na leteckou přepravu košile s cenou nižší než 1 euro jsou kompenzovány úsporami díky zastaralému skladování a jemné distribuci v Evropě nebo Severní Americe. To, že se přeprava z Asie letadlem vyplácí, je dále dána dvěma věcmi: Pronájem celých letadel a malá povaha zásilek optimálně vyplňuje nákladový prostor. Čínský maloobchodník ví, co a kdy odesílá, a může naplnit palety nebo letecké nákladní kontejnery mnohem lépe než speditér nebo dopravce, který často vidí zboží poprvé u brány. Na druhou stranu letecké palivo bylo vždy osvobozeno od daně, takže škody na životním prostředí způsobené létáním nejsou kompenzovány finančně. V závislosti na zdroji se emise CO₂ na tunokilometr odhadují na 3 gramy u lodi o kapacitě 18 000 TEU a 435 gramů u B747, který je v nákladní dopravě stále oblíbený. S nadsázkou by se dalo říct: Důchodkyně platí daň z CO₂ za vytápění svého bytu v zimě, ale její vnučka neplatí motivační daň, pokud si nechá přivést tričko z Číny a po jediném použití ho vyhodí. Čistě nuly lze tímto způsobem dosáhnout jen stěží.

Další nákladovou výhodou je, že zásilky de minimis v hodnotě do 150 eur jsou v současné době osvobozeny od cla; v Německu se platí pouze dovozní DPH ve výši 19 procent. Německé spolkové ministerstvo financí se snaží tuto mezeru v Evropské unii do roku 2028 zaplnit, aby ochránilo místní obchod. Jiné země jsou již dále napřed: například Jihoafrická republika zrušila pravidla de minimis pro dovoz textilu – navzdory značnému odporu mnoha zákazníků a doručovatelů – a uvalila clo ve výši 25 procent na všechny odpovídající zásilky. Turecko následovalo v srpnu, kdy prezident Erdogan dekretem snížil limit de minimis ze 150 na 30 eur. Obzvláště důležitým trhem pro Shein a Temu jsou USA. Zde byly limity pro osvobození zvýšeny pouze z 200 na 800 dolarů v roce 2016. Mezitím se liberální postoj změnil: V červnu úřady stáhly účast několika zprostředkovatelů, včetně společnosti Seko Logistics, v programu osvobození od cla pro zásilky de minimis na 90 dní. Další problémy hrozí, pokud USA budou více využívat zákon o prevenci nucené práce Ujgurů (UFLPA) z roku 2021. Ta zakazuje dovoz produktů z autonomní oblasti Sin-ťiang, pokud dovozce nemůže vyvrátit předpoklad, že byly vyrobeny za účasti nuceně nasazených. V minulosti izotopové analýzy dovážených textilií naznačovaly, že bavlna ze Sin-ťiangy byla

zpracována – což není překvapivé, když si uvědomíte, že asi 80 procent čínské bavlny je ujugurského původu. Pro USA hrají kromě ochrany lidských práv roli také hmatatelné ekonomické aspekty: země je čtvrtým největším producentem bavlny na světě; toto odvětví má důležitou lobby. Lze si představit, že americké celní orgány budou v budoucnu podrobněji kontrolovat dovážené zboží, zejména pokud se vztahy s Čínou dále zhorší.

Stručně řečeno, optimistický výhled musí být překvapivý pro ty, kteří od počátku předpokládají, že stabilní růst přeshraničního elektronického obchodování je navždy daný. Spíše však jde o riskantní sázku těch, kdo iniciují dlouhodobé investiční projekty v očekávání trvalého boomu. Čínští maloobchodníci mohou čelit jednotlivým aspektům, jako je pochybná kvalita, nedostatečná udržitelnost a vytváření dovozních omezení, ale v součtu to může také vést ke změně stávajícího obchodního modelu. Společnost Shein si již pronajala první sklad v polské Vratislavi o rozloze 40 000 metrů čtverečních; Temu provozuje několik skladů v Severní Americe. Je možné, že se společnosti přiblíží zavedenému modelu Amazon a Zalando se skladováním, které je blíže prodejním trhům. Letecká přeprava by byla tehdy stále potřebná, ale v mnohem menší míře než dnes. Rostoucí skepsi lze pozorovat i na finančních trzích. Akcie mateřské společnosti Temus Pindoudou ztratily 25 procent své hodnoty po varování před ziskem na konci června a poté v polovině září klesly o dalších 36 procent.

Co však zůstane pro leteckou nákladní dopravu, pokud e-commerce, která je hnacím motorem růstu, nesplní očekávání? Co když se náklady na leteckou přepravu v průběhu času zvýší v důsledku povinného míchání udržitelných leteckých paliv (SAF) a více produktů přejde na jiné druhy dopravy? Co když se inovace v konstrukci letadel, ve které IATA doufá, nezrealizují? Pokud se z rovnice vyloučí mezikontinentální internetový obchod, trh letecké nákladní dopravy se zmenšuje již dnes. Mezitím neexistují žádné známky skutečných produktových inovací, které by mohly ospravedlnit očekávání obratu trendu. Na zmenšujícím se trhu není z dlouhodobého hlediska příliš udržitelné spoléhat se především na zvláštní příjmy v důsledku válek, pandemií nebo přírodních událostí. Odvětví letecké nákladní dopravy je ohroženo rostoucí ztrátou důležitosti ve srovnání s jinými druhy dopravy. To je docela realistický scénář, na který se všechny zúčastněné strany vyplatí se připravit, stejně jako na jakékoli nové cesty růstu. Zde jsou asociace, a IATA zvláště, vyzývány k tomu, aby spojily požadavky různých zájmových skupin, místo aby je stavěly proti sobě. člen Komise.



SSL Express 01-11-2024 ÖBB RCG má nové spojení mezi Rijekou a Bělehradem

Skupina ÖBB Rail Cargo Group (RCG) rozšiřuje svou síť o novou linku mezi Srbskem a Chorvatskem. Nové přímé spojení v přepravní síti RCG vede mezi kontejnerovým terminálem Nelt u srbského hlavního města Bělehradu a dalšími důležitými průmyslovými centry a kontejnerovým terminálem Adriatic Gate (AGCT) v Rijece – největším přístavu v Chorvatsku, přes který se odbavuje přibližně 70 procent nákladní dopravy do a ze Srbska. Díky přímému napojení na srbskou železniční síť chce společnost RCG svým zákazníkům ještě více zefektivnit železniční nákladní dopravu a zkrátit dobu přepravy. Spojení Bělehrad–Rijeka je provozováno společností RCG ve vlastní trakci a je provozováno s jednou až dvěma cestami tam a zpět týdně a dobou přepravy až 24 hodin.

S kapacitou 76 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) na vlak přepravuje 20-, 40- a 45stopé kontejnery pro intermodální toky zboží. Kromě výrazného snížení emisí CO₂ ve srovnání s čistě silniční přepravou nabízí RCG svým zákazníkům také další služby, jako je organizace přepravy před a dále a pravidelně

Skupina RCG v posledních letech posílila svou pozici na západním Balkáně různými aktivitami. Po založení přepravní společnosti v Bělehradě v roce 2023 následovalo v roce 2024 založení železniční spediční společnosti společně se společností Transfera d.o.o., spediční společností na západním Balkáně. Díky tomu již byla realizována různá rozšíření sítě, jako je spojení Krusevac–Budapešť–Duisburg.



SSL Express 01-11-2024 Vnitrozemské přístavy se vyplácejí

Systém vodních cest, a zejména vnitrozemské přístavy, musí udělat více pro to, aby byl lépe vnímán politiky a veřejností. Mají k tomu všechny důvody, řekl ministr dopravy a životního prostředí Severního Porýní-Vestfálska Oliver Krischer v úterý večer na výročním zasedání Spolkové asociace veřejných vnitrozemských přístavů (BÖB) v Neussu.

Jako příklad uvedl politik ze Zelených přínos přístavů k vytváření intermodálních řetězců nebo k zaměstnanosti v obcích, ve kterých se nacházejí. Na tomto pozadí by bylo fatální dále omezovat ekonomický rozvoj vnitrozemských přístavů dalším zmenšováním prostoru ve prospěch urbanistických stavebních plánů, varoval Krischer. "Přístavy se vyplácejí," řekl s odkazem na význam lokalit na vodě pro energetickou transformaci, kterou zatím nelze odhadnout.

Značný potenciál pro rozvoj je zde také z hlediska oběhového hospodářství. Krischer však připustil, že rozhodovací procesy by se musely zefektivnit jak z hlediska využití území, tak z hlediska schvalování příslušných elektráren. Regulační rámec určuje spolková vláda a EU.

Ministr byl velmi spokojen s desetibodovým programem pro vnitrozemskou plavbu, který byl přijat na nedávné konferenci ministrů dopravy spolkových zemí. Nikdy předtím neexistoval tak jasný závazek k tomuto druhu dopravy. Ministr však také uvedl, že těsný finanční korzet federální vlády ztěžuje adekvátní financování údržby a rozšiřování infrastruktury. Ocenil iniciativu ministra dopravy Volkera Wissinga (FDP) na vytvoření infrastrukturního fondu. "Rozpočtové financování si to nemůže dovořit, infrastruktura potřebuje zdroje, které jsou neustále napájeny z dopravy."

