

SSL EXPRES

30.09.-04.10.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz



SSL Express 30-09-2024 Kybernetičtí dispečeri v akci (delší, ale zajímavé čtení o AI v logistice)

Dispečeri nápojové logistické společnosti TCT čelí velké výzvě. Jeden z největších klientů společnosti - světoznámý výrobce kofeinových limonád - již nebude od podzimu 2024 upřesňovat přesné pořadí dodávek svým speditérům. Pozadím je, že předchozí plány zájezdů musely být na žádost dopravních společností často vylepšovány, což vedlo ke spoustě práce navíc na obou stranách. Namísto předem naplánovaných cest budou poskytovatelé služeb v budoucnu dostávat pouze jednotlivé objednávky s souvisejícími omezeními doručení. V případě TCT zahrnuje první krok zhruba 200 zásilek, které je třeba rozdělit mezi stávající vozidla na šesti místech.

Dodatečné pracovní zatížení bylo možné zvládnout pouze tradičním způsobem přidáním dvou až tří kolegů do rozvrhu. Alternativou k tomu je automatizace plánování tras pomocí umělé inteligence – možnost, kterou vedení TCT zvolilo z důvodu nedostatku kvalifikovaných pracovníků a z cenových důvodů. Rozhodujícím faktorem pro tento krok bylo, že expediční software používaný v TCT již měl komponentu AI. K přizpůsobení těchto základních prvků novým úkolům však bylo třeba ještě vynaložit značné vývojové úsilí. U řešení AI je první věcí abstrahovat příslušnou situaci a všechny obecné podmínky a učinit je srozumitelnými pro IT systém – a to platí i pro logistiku. V případě TCT se systém musel vypořádat s „Traveling Salesman Problem“, kdy bylo nutné získat podrobné a kompletní údaje o objednávce.

Prvním krokem bylo vytvoření rozhraní pro přenos rozvrhu jízd vytvořených pomocí AI do ERP systému odesílatele. Nakonec je třeba data přenést do aplikace pro řidiče, kterou používají všichni smluvní speditéři. Během jízdy aplikace přenáší aktuální průběh zásilky, údaje o poloze a potvrzení o doručení. Po nastavení rozhraní musela být AI „nakrmena“ stávajícími omezeními doručení. Například je třeba počítat s tím, že menší kiosky v centru města lze obsloužit pouze s motorovým vozidlem bez přívěsu. To ale neznamená, že příslušné jízdy je nutné plánovat bez přívěsu. Nakonec lze přívěsy odpojit i během jízdy, pokud to situace vyžaduje. V tomto případě musí AI zajistit přepravu zboží pro daný kiosek v motorovém vozidle.

Další výzvou je manipulace s prázdnými a jinými vratkami obdrženy od příjemců. Na ložné ploše na první dodací adrese musí být stále dostatek místa - i když množství prázdných zásilek překračuje aktuální objem dodávky. Faktor vyprázdnění silně závisí na počasí. Po letním víkendu s grilovacími párty je prázdných lahví víc než v zimě. V každém případě musí AI při plánování trasy počítat s tím, že kamion není plný do posledního parkovacího místa. Umělá inteligence musí být také schopna seskupit menší zákazníky, kteří potřebují jednu nebo několik přepravků nápojů. Krabice jsou naskládány na společném úložném místě tak, aby tvořily smíšenou paletu, na kterou se řidič dostane kdykoliv během prohlídky.

Další zvláštností v nápojovém průmyslu je tzv. house drink. Jedná se o kvótu nápojů zdarma, na které mají zaměstnanci nárok, s čímž je nutné počítat i v logistice. TCT dodává odpovídající množství do regionálního skladu, kde si je vyzvednou zaměstnanci. Pro AI je ještě obtížnější zít v úvahu měkké faktory: Koneckonců, i přes veškerou snahu o maximalizaci využití každého vozidla by skutečně dostupné kapacity měly být využívány rovnoměrně. TCT upřednostňuje využití vlastní flotily i při mírně nižších kapacitních úrovních. Nákladní automobil ušetřený extrémně efektivním

plánováním trasy by ve střednědobém horizontu vedl k přetížení ostatních vozidel. Tato myšlenka musí být také „vysvětlena“ AI.

Příklad TCT ukazuje, že umělá inteligence v logistice vyžaduje velké vývojové úsilí i přes existenci základního řešení. Je to kamenitá cesta. Každý projekt je individuální a musí být přizpůsoben příslušným rámcovým podmínkám. Přístup k praktickému řešení pro použitelné a efektivní prohlídky vždy probíhá v mnoha opakujících se krocích. Každý programovací krok musí být otestován s reálnými daty zakázky a porovnán s výsledky dispečerů. Teprve když umělá inteligence přináší podobné nebo lepší výsledky než lidská inteligence, lze učinit další vývojový krok. Tento způsob práce vyžaduje velkou trpělivost, smysl pro detail a velkou koordinaci s dispečery, kteří by měli být novému řešení maximálně otevření.



SSL Express 30-09-2024 SBB Cargo kupuje nové hlavní lokomotivy

SBB Cargo chce do roku 2050 kompletně obnovit a standardizovat svůj vozový park. Nyní k tomu udělala první krok: Švýcaři zahájili nákup až 129 nových hlavních lokomotiv od výrobce lokomotiv Stadler Rail. Lokomotivy postupně nahradí dnes používané staré lokomotivy. Nové jednotky budou dodávány postupně mezi podzimem 2027 a 2035. V prvním kroku SBB Güterverkehr koupí 36 hlavních lokomotiv. Pro dalších 93 vozidel existuje opce.

Čtyřnápravová lokomotiva je novinkou, která přichází na trh vůbec poprvé. Některé objednané hlavní lokomotivy mají kromě elektrického pohonu také bateriový pohon (tzv. modul poslední míle), který umožňuje jízdu vozidla po kolejích bez trolejového vedení. Tyto lokomotivy mohou také převzít první a poslední kilometr od vyzvednutí až po dodání zboží zákazníkovi. Dodatečné použití posunovacích lokomotiv již není nutné. V prvním tranši bude 22 z 36 vozidel vybaveno modulem poslední míle.

Podle SBB jde o jednu z nejlehčích výkonných lokomotiv na trhu. Přesto je velmi výkonná: utáhne zhruba o třetinu více nákladu než dnes používaná čtyřnápravová lokomotiva Re420. Stroj je přitom velmi efektivní a vyžaduje méně energie než jiné lokomotivy s vyšším výkonem. Vozidlo má všechny potřebné technické požadavky pro zavedení digitálního automatického spřáhla, které je považováno za klíč k automatizaci a digitalizaci železniční nákladní dopravy.

Jak dále uvádí Stadler Rail, jedná se o lokomotivy tzv. Bo'Bo', které jsou dalším vývojem Eurolight, Eurodual a Euro9000, které byly určeny pro nákladní a osobní dopravu na evropských železnicích. Jejich konstrukce umožňuje použití dvou 500kilowattových dieselových motorů nebo dvou trakčních bateriových modulů s výkonem až 2 megawatty pro operace na poslední míli na neelektrifikovaných trasách. Možná je i kombinace obojího. Lokomotivy splňují technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) a jsou vybaveny balíčky pro různé země. Patří mezi ně konvenční automatické vlakové zabezpečovací systémy a ETCS pro zajištění hladkého přeshraničního provozu. Počáteční konfigurace pro Švýcarsko, Německo a Rakousko může být v budoucnu rozšířena do dalších zemí.

Lokomotivy pořizuje SBB v rámci dlouhodobé strategie obnovy veškerého vozového parku v nákladní dopravě SBB – včetně posunovacích lokomotiv a nákladních vagonů – do roku 2050. Cílem strategie je standardizace vozového parku. Dnes SBB Cargo vlastní 200 hlavních lokomotiv pěti různých typů. V budoucnu se bude používat pouze jeden typ. Místo dnešních 27 typů vozů budou v budoucnu v portfoliu tři standardní vozy a jeden typ posunovací lokomotivy. Standardizace i zrychlená a efektivnější údržba nových vozidel mají snížit provozní náklady vozového parku nákladní dopravy SBB o 60 procent.

SSL Express 30-09-2024 Sdružení námořní dopravy obhájí konzultace o globální dani z CO₂

Asociace německých majitelů lodí (VDR) podporuje nadcházející mezinárodní jednání o globálních cenách CO₂ za lodní dopravu. Světová flotila pochází z více než 150 zemí, uvedl generální manažer asociace Martin Kröger. „Aby byla zajištěna účinná ochrana klimatu, jsou zásadní také globální emisní cíle, aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže.

Výbor pro životní prostředí Mezinárodní námořní organizace (IMO) se schází v Londýně ode dneška do 4. října. IMO je specializovaná agentura Organizace spojených národů s více než 170 státy. Členové IMO se v červenci 2023 dohodli na dosažení klimatické neutrality v mezinárodní lodní dopravě do roku 2050 (*nebo spíš kolem roku 2050*). Podle IMO byl podíl tohoto odvětví na globálních emisích skleníkových plynů v roce 2018 téměř 2,9 procenta. Jak IMO na žádost oznámila, členové diskutují mimo jiné o stanovení cen CO₂ a požadavcích na snižování náročnosti na skleníkové plyny u paliv. Pravidla mají být začleněna do úmluvy Marpol o ochraně životního prostředí. Harmonogram vyžaduje, aby byla opatření přijata na jaře 2025 a signována ještě na podzim; v platnost mají vstoupit v roce 2027. To však závisí na tom, jak se budou diskuse vyvíjet v příštích několika týdnech a měsících, uvedla mluvčí IMO. VDR uvedl: „Jednání o stanovení cen CO₂ IMO budou pravděpodobně složitá a náročná, přesto je sdružení přesvědčeno, že bude nalezeno řešení.

EU již vydala pravidla pro lodní dopravu, aby průmysl splnil klimatické cíle. Lodní doprava v EU je součástí obchodování s emisemi od začátku letošního roku. Lodní společnosti musí kupovat certifikáty pro cesty a předávat je v budoucnu, aby vyrovnaly emise. Kromě toho nařízení FuelEU Maritime poskytuje pobídky pro majitele lodí, aby snížili intenzitu skleníkových plynů v palivech. Podle potvrzených informací také Turecko a Spojené království pracují na zavedení vlastních systémů stanovování cen CO₂ pro přepravu.

SSL Express 30-09-2024 Přístavní průmysl EU požaduje osvobození od daně pro pobřežní energii

Přístavy EU, které ročně navštíví alespoň 100 kontejnerových lodí, 40 velkých osobních lodí nebo 25 výletních lodí, musí těmto lodím od konce roku 2030 nabízet pobřežní elektrické připojení. To stanoví vyhláška o infrastruktuře alternativních paliv (AFIR). Pokud kontejnerové a osobní lodě s DWT nad 5 000 budou kotvit u nábřeží ve velkých přístavech EU déle než dvě hodiny, musí pokrýt veškerou svou spotřebu elektřiny břehovou energií. Tato povinnost se vztahuje na ostatní přístavy EU od roku 2035, „pokud mají tyto přístavy pobřežní energii“. Existují výjimky z požadavku na pobřežní energii, když lodě používají technologie s nulovými emisemi na palubě nebo v případě nouze.

Asociace námořních přístavů EU ESPO a evropské sdružení provozovatelů soukromých terminálů FEPORT by rády získaly podporu z plánované reformy směrnice EU o zdanění energie při tomto přechodu na energii šetrnější ke klimatu a životnímu prostředí. Asociace si ale stěžují, že to zatím není v dohledu. Za prvé, přijetí nové směrnice o energetické dani ministry financí EU se zdá stále v nedohlednu. Všechny ostatní důležité zákony z balíčku na ochranu klimatu „Fit for 55“ předloženého v červenci 2021 byly již dávno schváleny.

Kromě toho návrhy Komise a kompromisy, o kterých v současnosti diskutují ministři financí, nejdou pro přístavní průmysl dostatečně daleko. Komise navrhla dát členským státům právo snížit minimální daňové sazby EU na elektřinu pro dodávky elektřiny z pevniny nebo daně úplně odstranit. Jde alespoň o vylepšení současného stavu, kdy o něco takového musí členské státy žádat Evropskou komisi. To pak může schvalovat slevy na dani maximálně na šest let.

ESPO a FEPORT však prosazují povinné a neomezené osvobození pobřežních dodávek elektřiny od energetických daní v celé EU. "To by vytvořilo spravedlivé podmínky hospodářské soutěže mezi členskými státy, vyslalo jasný signál námořním společnostem a učinilo by využívání pobřežní energie konkurenceschopnějším," tvrdí asociace. Osvobození od daně je zásadním krokem k „podpoře provozovatelů lodí, aby využívali pobřežní energii, jakmile bude k dispozici“.



SSL Express 30-09-2024 Do stávky na USEC zbývá pár hodin

Jak dnes ráno zveřejnil zpravodaj Daily Splash, zbývalo už jen 19 hodin do začátku jedné z nejtvrděších přístavních stávek tohoto století. Po mnoha měsících vyjednávání, která uvízla na mrtvém bodě, dnes o půlnoci asi 45 000 pracovníků v 36 přístavech na východě USA a v Mexickém zálivu pravděpodobně odloží nástroje, což povede k mimořádným frontám lodí na celém východním pobřeží Ameriky.

Odborový svaz International Longshoremen's Association v neděli uvedl, že stávka bude pokračovat, což je první protestní akce takového rozsahu od roku 1977. "Námořní svaz Spojených států ... odmítá řešit půlstoletí trvající mzdové podřízenosti," uvedl svaz v prohlášení. United States Maritime Alliance, známá jako USMX, zastupuje přístavní zaměstnavatele na východním pobřeží a pobřeží Mexického zálivu. Mluvčí Bílého domu Robyn Pattersonová v neděli pozdě večer uvedla, že během víkendu byli vysocí úředníci v kontaktu se zástupci USMX a "naléhali na ně, aby spravedlivě a rychle dospěli ke spravedlivé dohodě - takové, která by odrážela úspěch společnosti". Dodala, že stejný vzkaz předali úředníci také společnosti ILA. Již dříve v neděli prezident Joe Biden prohlásil, že nehodlá zasáhnout, aby zabránil stávce, pokud se dělníkům nepodaří uzavřít novou smlouvu. ILA usiluje o zvýšení mezd o více než 70 % a o to, aby se provozovatelé přístavů zavázali neautomatizovat svá zařízení.

Dánská poradenská společnost Sea-Intelligence uvádí, že dopravci již změnili své provozní plány a vynechali některé přístavy na východním pobřeží USA a na pobřeží Mexického zálivu, zatímco svůj náklad směřující do USA vykládají v jiných přístavech, včetně míst určených mimo USA. Několik amerických přístavů uvedlo, že dnes v 8 hodin ráno přijmou poslední příchozí vlaky a v poledne uzavřou brány pro příchozí kamiony. Odesílatelé, kteří doufali, že kanadské terminály převezmou část nákladu, byli šokováni zprávou o 72hodinové částečné stávce přístavních dělníků v Montrealu, největším přístavu na východním pobřeží Kanady, která by měla probíhat od dnešního rána a vyřadit přibližně 41 % kapacity kontejnerových terminálů v přístavu.

Kromě kontejnerů se v přístavech na pobřeží Mexického zálivu, zejména v Houstonu a New Orleans, odbavuje 60-70 % amerického vývozu ropy, rafinovaných ropných produktů a zemního plynu, jak uvádí americká platforma pro dodavatelské řetězce Project44. Přes tyto přístavy také prochází významná část petrochemického dodavatelského řetězce, včetně plastů a chemických surovin. Přibližně 60 % amerického vývozu obilí a sóji prochází přístavy na pobřeží Mexického zálivu, přičemž New Orleans je hlavním centrem zemědělského vývozu ze Středozápadu. Přístavy na pobřeží Mexického zálivu odbavují přibližně 25-30 % vývozu průmyslových strojů a těžkých zařízení z USA, z nichž většina směřuje do Latinské Ameriky a Evropy. Přibližně 30-35 % dovozu a vývozu automobilů z USA prochází přístavy na východním pobřeží, zejména vozidel a dílů z Evropy. Přístavy na východním pobřeží a na pobřeží Mexického zálivu odbavují dohromady asi 25-30 % dovozu oceli, cementu a dalších stavebních materiálů do USA, které pocházejí především z Evropy a Latinské Ameriky.

P.S. Dělníci jsou významní voliči, že pane Bidene!

P.S.2 Takže plyn zase nezlevní...



SSL Express 30-09-2024 USEC stávka v přístavech se začíná odrážet i v A/F sazbách

Americký odborový svaz přístavních dělníků ILA sice stávku v přístavech na východním pobřeží a na pobřeží Mexického zálivu potvrdil teprve dnes ráno, ale k narušení již dochází - odesílatelé se připravují na dodatečné náklady na leteckou nákladní dopravu. "Kontejnery budou na špatném místě a odesílatelé se s tím budou muset vypořádat," řekl Niall van de Wouw, ředitel letecké nákladní dopravy společnosti Xeneta. V každém případě bude ve věcech nepořádek, a když je nepořádek, přichází na řadu letecká přeprava. Společnost Shipco Transport uvedla, že zaznamenává další požadavky na leteckou přepravu.

Dopad bude obzvláště výrazný, protože kapacita letecké nákladní dopravy je omezená - widebody osobní letadla mají nákladní kapacitu odpovídající jednomu 40stopému kontejneru nebo menší. Minulý týden odborníci varovali, že nastane obrovská nerovnováha mezi poptávkou a kapacitou a letecké společnosti toho využijí. Téměř okamžitě se objeví nedostatek kapacit a sazby vyletí nahoru. Nejlépe placený náklad bude létat. To, co dnes stojí 2 dolary za kilogram, může koncem příštího týdne stát 6 dolarů nebo více. Letecké společnosti budou upřednostňovat expresní nebo garantované produkty za prémiové sazby, takže podniky budou bojovat o místo. V době, kdy v Číně začíná svátek Zlatý týden, WorldACD minulý týden uvedla, že celosvětový objem leteckého nákladu v 38. týdnu (16.-22. září) klesl asi o 3 % kvůli asijským svátkům. Pozorovatelé však očekávají, že tonáž letecké nákladní dopravy brzy vzroste.



SSL Express 01-10-2024 Odbory chtějí zabránit prodeji Schenkeru

Ve středu by měla dozorčí rada Deutsche Bahn hlasovat o prodeji dceřiné logistické společnosti DB Schenker – souhlas výboru je ale vratký. Odborový svaz železnic a dopravy EVG se chce proti prodeji postavit, jak se dozvěděla německá tisková agentura. O projektu EVG informovaly také „Frankfurter Allgemeine Zeitung“. Pokud se EVG podaří přesvědčit ostatní členy výboru o svém postoji, prodej by mohl být ještě zastaven. Zda EVG svou pozdní ofenzivou dokáže zabránit prodeji Schenkeru, se teprve uvidí. Polovina 20členné dozorčí rady skupiny pochází ze strany zaměstnanců. Kromě EVG má zastoupení také Německý svaz strojířů. Není jasné, zda ten bude také hlasovat proti prodeji Schenkeru. Na straně zaměstnavatelů jsou v dozorčí radě DB dva státní tajemníci a tři členové Bundestagu. V případě rovnosti hlasů by předseda dozorčí rady Werner Gatzler mohl využít svého dvojího hlasovacího práva k prosazení rozhodnutí proti zástupcům zaměstnanců.

Nedávno se o koupi Schenkeru zajímal také private equity investor CVC Capital Partners. Zástupci zaměstnanců ve společnosti Schenker by dali přednost prodeji společnosti CVC. Obávají se, že prodej společnosti DSV povede k výraznému snížení počtu pracovních míst. DB Schenker má být prodán dánskému konkurentovi DSV za 14,3 miliardy eur. Tím se churavějící DB Group chce oddělit od jedné z mála dobře fungujících obchodních oblastí uvnitř firmy. Výtěžek z prodeje bude zcela použit na snížení hory dluhů, která v první polovině roku činila přibližně 33 miliard eur. Jen v prvním pololetí letošního roku dosáhl Schenker provozního zisku (EBIT) ve výši 520 milionů eur. Především díky Schenkeru byla železnice po koronavirové krizi opět alespoň dočasně v černých číslech. Logistický gigant dosáhl v roce 2023 zisku 1,8 miliardy eur a alespoň provozně vyvedl železnici ze ztrátové zóny.



SSL Express 01-10-2024 Eurokai zvyšuje propustnost, tržby a zisky

Skupina Eurokai se sídlem v Hamburku, akcionář provozovatelů kontejnerových terminálů Eurogate a Contship Italia, zvýšila v prvních šesti měsících tohoto roku své tržby a zisky. Tržby

mezi lednem a červnem dosáhly 120,4 milionu eur, což představuje nárůst o 9,4 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. EBIT vzrostl o 5,2 procenta na téměř 24 milionů eur. Konsolidovaný pololetní zisk činí 34,4 milionu eur. Nárůst o 11,8 procenta ve srovnání s prvním pololetím roku 2023.

Důvodem pozitivního vývoje jsou vyšší objemy na terminálech skupiny a zvýšené poplatky za skladování v důsledku krize v Rudém moři. Na terminálech Eurogate v Německu bylo v první polovině roku odbaveno téměř 3,5 milionu TEU, což je o dobrých 8 procent více než ve stejném období loňského roku. Největší nárůst o 13,2 procenta představovaly tři terminály v Bremerhavenu. Ve Wilhelmshavenu bylo odbaveno 298 139 TEU, což představuje nárůst o 1,6 procenta. V Hamburku se objemy mírně snížily o 0,3 procenta na 945 447 jednotek. V důsledku výrazně zvýšených skladovacích poplatků ve srovnání se srovnatelným obdobím se však pololetní finanční výsledek hamburského terminálu znatelně zlepšil.

Kontejnerové terminály skupiny Contship Italia zaznamenaly v první polovině roku 2024 nárůst propustnosti o 6,9 procenta na 822 233 TEU. Pozitivně se vyvíjely objemy v La Spezia (plus 11,8 procenta) a Salerno (plus 2,3 procenta), zatímco objemy v Ravenně (minus 8,4 procenta) klesly. Dva terminály v marockém Tangeru odbavily za prvních šest měsíců letošního roku dobrých 1,4 milionu TEU, což je nárůst o 18 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku.

Vzhledem k pozitivnímu vývoji propustnosti v průběhu dosavadního roku očekává skupina Eurokai za celý finanční rok 2024 výrazně lepší konsolidovaný výsledek.

SSL Express 01-10-2024 Maersk a Hapag-Lloyd ztrácejí ziskovost – analýza DVZ

Kontejnerové přepravní společnosti Hapag-Lloyd a Maersk utrpěly v první polovině aktuálního roku výrazně větší ztrátu EBIT na 20stopý přepravený standardní kontejner než ostatní přepravci. Vyplývá to z výpočtu analytické společnosti Alphaliner. Společnost Hapag-Lloyd zaznamenala za prvních šest měsíců výrazný pokles o více než 70 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Ztráta v Maersku je ještě drastičtější: ve srovnání s první polovinou roku 2023 dosáhla druhá největší světová společnost zabývající se přepravou kontejnerů z hlediska kapacity slotů téměř o 91 procent nižších provozních zisků na TEU. Hapag-Lloyd tak dosáhl 139 USD/TEU; Maersk měl v první polovině roku EBIT pouhých 26 USD na přepravenou TEU. Ve vzájemném srovnání vygenerovali Dánové o 81 procent nižší provozní zisk na TEU než jejich budoucí partner v alianci Hapag-Lloyd.

V porovnání s konkurencí oba evropští dopravci výrazně ztrácejí: Zatímco Hapag-Lloyd byl v první polovině roku 2023 na prvním místě s EBIT/TEU 471 USD s velkým náskokem před svými konkurenty, dopravce je aktuálně až na šestém místě. Maersk je ve srovnání s ostatními dopravci na posledním místě; loni se Dánové umístili na čtvrtém místě s hodnotou 282 dolarů/TEU. Nejvýkonnějším hráčem v první polovině roku 2024 byl jihokorejský dopravce HMM s EBIT 390 \$/TEU. Předloni byla lodní společnost na sedmém místě. ZIM udělal ještě větší skok nahoru. Izraelská lodní společnost dosáhla 364 USD/TEU; to znamená, že dopravce je aktuálně na druhém místě. V první polovině roku 2023 dosáhla společnost ztráty 99 USD za každou přepravenou TEU. Podle Alphalineru se Hapag-Lloyd v žebříčku ziskovosti propadl z prvního místa na šesté, protože dopravce nebyl schopen se podílet na vývoji sazeb ve stejné míře jako ostatní dopravci. Zatímco Hapag-Lloyd dříve těžil ze své přítomnosti na vysokorychlostní transatlantické trase a zejména na trase Latinské Ameriky, na které nasazuje přibližně čtvrtinu své flotily, v první polovině roku 2023 se dynamika sazeb přesunula na transpacifickou trasu. V první polovině roku 2024. tam byl Hapag-Lloyd zastoupen méně. Navíc průměrná přepravní sazba klesla v první polovině roku o 21 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku.

Ve společnosti Maersk mělo negativní dopad rozhodnutí uvést na trh 70 procent kapacity slotů na základě dlouhodobých smluv, což znamenalo, že společnost se nemohla podílet na boomu spotových sazeb. Tímto přístupem je Maersk sice loajálnější ke svým zákazníkům a vzdává se generování rychlých zisků na spotových trzích, ale na druhou stranu nechává peníze na stole. Podle Drewry's World Container Index (WCI) se úrovně sazeb na spotových trzích hlavních východo-západních tras od začátku ledna do konce června zdvojnásobily na více než 5 300 USD/FEU.

Podle společnosti Xenta XSI Global dlouhodobé kontrakty ve stejném období stagnovaly na nízké úrovni a nenásledovaly býčí trh. A tak Maersk dosáhl v první polovině roku průměrné sazby za přepravu 2 435 USD/FEU, což odpovídá poklesu o 8 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Zda je Maerskův přístup skutečně perspektivní z dlouhodobého hlediska, se teprve uvidí. Zdá se, že pohled do historie vývoje smluvních sazeb to neodhalí. Kromě období extrémního nedostatku kapacit, jako například během fáze pandemie, která vedla k extrémně vysokým smluvním sazbám v kontejnerové dopravě mezi koncem roku 2020 a polovinou roku 2023, dlouhodobé sazby v tomto odvětví, které má tendenci se vyznačovat nadměrnou kapacitou, jsou již léta trvale na nízké úrovni.

SSL express 02-10-2024 Obchodní lodní dopravu ohrožují stále více války a krize

V současné době probíhají války, krize a napětí v Baltském moři, východním Středomoří, Černém moři a Tchajwanském průlivu. Od listopadu 2019 do března 2024 provedli povstalci Houthi téměř 70 útoků v Rudém moři. Ale navzdory obraně americké vojenské přítomnosti od konce roku 2023 počet útoků stále roste. „Neexistuje žádné vojenské řešení, jak ochránit obchodní lodě před těmito útoky Houthi,“ řekla Sarah Kirchberger během své přednášky na Modré noci Asociace německých majitelů lodí (VDR) v Berlíně. Je vědeckou ředitelkou Institutu pro bezpečnostní politiku na univerzitě v Kolíně nad Rýnem a vysvětluje současné hrozby pro námořní obchodní flotily.

Kromě útoků v Rudém moři existují další hrozby pro obchodní lodní dopravu a kritickou infrastrukturu, řekla Kirchbergerová. 7. a 8. října 2023 loď plující pod vlajkou Hongkongu poničila plynovod „Baltic Connector“ mezi Estonskem a Finskem – doprovázena loděmi pod ruskou vlajkou. „Takové incidenty v Baltském moři jsou nové,“ řekla Kirchbergerová a dodala ke kontextu bezpečnostní politiky: „NATO klasifikovalo útoky na kritickou infrastrukturu členských států jako potenciálně natolik závažné, aby vyvolaly akci aliance.“

Podle vyšetřování amerického Kongresu další nebezpečí hrozí také z bezpečnostních mezer v amerických přístavních jeřábech, které pocházejí od čínských výrobců. Některé z nich jsou vybaveny modemy, aby mohly provádět vzdálenou údržbu, uvádí zpráva Kongresu USA. „Může to být brána pro špionáž a sabotáž,“ řekla Kirchbergerová. Autoři americké studie se obávají, že by bylo možné paralyzovat jeřáby a tím i vojenskou logistiku, pokud by USA chtěly zasáhnout do konfliktu mezi Čínou a Tchaj-wanem. Je znepokojivé, že čínští výrobci nemusí vládě poskytnout přístup ke zdrojovému kódu veškerého použitého softwaru. Možné alternativní shrnutí tvrzení: Problémem podle Kirchbergerové zůstává zranitelnost obchodních lodí, ale i lodí vůbec vůči kybernetickým útokům.

Vědkyně však nedokázala říci, jak reagovat na konflikty a útoky. „Neexistují žádná opravdu dobrá řešení, kromě posílení naší vlastní odolnosti,“ řekla. To zahrnuje lepší pochopení toho, co se děje, a pochopení protivníků. „Člověk by si neměl myslet, že hybridní válka je alternativou k fyzické válce,“ varoval vědec. Momentálně to tak vypadá, ale v nejhorsím případě jde jen o předběžnou

fázi přípravy hřiště. Bude nutný koordinovanější přístup států, které se zavázaly k bezpečnosti námořních cest – protože rušiví aktéři se také učí jeden od druhého.



SSL Express 02-10-2024 Námořní přeprava flash: Transatlantické sazby na vzestupu

Očekávaná dohoda mezi odborem a handlingovými společnostmi na východním pobřeží USA se nenaplnila. Krátce po úterní půlnoci (místního času) zastavili dělníci v mnoha přístavech na východním pobřeží USA práci.

Podle odborníků hrozí největší ekonomice ztráty až 5 miliard dolarů. Jisté také je, že sazby za přepravu v tomto případě výrazně vzrostou. Společnosti liniové dopravy oznámily přírážky za přerušení až 3 000 USD/FEU za zásilky na východní pobřeží US a pobřeží Mexického zálivu v případě stávků. Je také vysoká pravděpodobnost, že dominový efekt pocítí i další obchody, protože zpětný tok prázdných kontejnerů do exportních regionů, jako je Dálný východ a severní Evropa, je také přerušeno. Společnost pro výzkum trhu Sea-Intelligence varuje, že na trasách do a z Latinské Ameriky by mohly v krátkodobém horizontu nastat problémy.

První dopravci, včetně Ocean Network Express (ONE), již oznámili, že odkloní lodě do mexických nebo kolumbijských přístavů, aby vyložili náklad určený pro stávkující americké přístavy. To je „velké riziko“ pro překladiště ve Střední Americe, protože by rychle dosáhla svých kapacitních limitů, pokud by je ostatní dopravci následovali. To podle Sea-Intelligence ohrožuje narušení a zpoždění lodních systémů, které jsou zaměřeny pouze na Latinskou Ameriku a nikoli na USA. Vývozci v USA se od minulého týdne potýkají s omezením dodávek chladících kontejnerů a kontejnerů na nebezpečné zboží do přístavů ohrožených stávkami.

Mezitím sazby za přepravu v transatlantickém obchodu z Evropy na východní pobřeží Severní Ameriky nadále rostly ještě předtím, než vstoupily v platnost případné přírážky za přerušení. Oficiální indexy vykazují zatím pouze mírné nárůsty kolem 1 procenta ve srovnání s předchozím týdnem. Průměrná sazba z cenové informační služby Xeneta se vyšplhala na 2 354 USD/FEU a Drewry's World Container Index pro oblast přepravy vzrostl na 2 067 USD/FEU. Dopravní kruhy však říkají, že úroveň sazeb již směřuje k 3 000 až 3 500 USD/FEU. Pokud by se k tomu přidaly stávkové přírážky, sazby by se během několika týdnů ztrojnásobily.

Překvapivě zatím nedošlo k žádnému pozitivnímu vlivu na sazby za přepravu z Dálného východu. Šanghajský index SCFI minulý týden klesl o téměř 10 procent na 2 135 bodů a nyní je dobrých 40 procent pod vrcholem v červenci. Indexové sazby zásilek ze Šanghaje na východní a západní pobřeží USA klesly o 13 procent, respektive o 9 procent. To ukazuje, že účastníci trhu zpočátku považují pokles poptávky po nákladním prostoru během týdne státních svátků (Golden Week) v Číně za vážnější než blížící se stávku a z ní vyplývající omezení kapacity.

Pokles cen se zrychlil také v dopravě z Dálného východu do Evropy. Sazba SCFI za rezervace ze Šanghaje do evropského severního pohoří klesla o 13 procent na 2 250 USD/TEU. Podle zasvěcenců trhu se spotová přeprava na 40stopý kontejner (FEU) pohybuje pod 3 000 USD. V opačném směru z Evropy do Číny se tlak také zvýšil, podle tržních zpráv jsou rezervace na nejnižší úrovni pod 400 USD/FEU včetně manipulačního poplatku na terminálu.

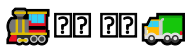


SSL Express 02-10-2024 Oheň na letišti v Lipsku může být cílenou sabotáží

Na konci července vzplála ve firmě DHL na letišti v Lipsku zásilka. Požár se rozšířil na další zásilky. Podle zpráv médií měl být kontejner se zápalným zařízením naložen do nákladního letadla, ale čekající letadlo se naštěstí zdrželo. Po požáru kontejneru ve společnosti DHL v Lipsku jsou dva podezřelí ve vazbě. Vyšetřování případu sabotáže převzalo Spolkové státní zastupitelství. Podle

zprávy médií je možné, že pouze zpoždění nákladního letu zabránilo vážnějším následkům. Podle listu "Tagesspiegel" se připravená zásilka vznítla krátce před naložením do čekajícího letadla. Společnost DHL Express potvrdila, že zápalné zařízení způsobilo na letištní ploše velký požár kontejneru. V návaznosti na tuto událost vede vyšetřování Spolkové státní zastupitelství. Spolkové ministerstvo vnitra před požárem potvrdilo listu "Tagesspiegel", že existuje "zvýšený počet tipů" na možné sabotážní činy.

Mezitím byli v Polsku a Litvě zatčeni dva muži, kteří jsou zřejmě podezřelí z tohoto trestného činu. Podle "ARD-Hauptstadtstudio" a "SWR" bezpečnostní orgány nevyklučují, že za sabotáží stojí Rusko. Podle vyšetřovacích kruhů by provedení prostřednictvím naverbovaných agentů na nejnižší úrovni odpovídalo akcím ruských tajných služeb.



SSL Express 02-10-2024 Budoucnost logistiky je multimodální (Němci už zase objevili Ameriku)

Podle Spolkové agentury pro životní prostředí se silniční nákladní doprava v Německu mezi lety 1991 a 2019 více než zdvojnásobila. Tento vývoj znamenal, že vývojáři projektů dlouho kladli velký důraz na blízkost dálnic pro logistické nemovitosti. Nyní je však zřejmý významný vývoj: přetížené silnice a zvyšující se požadavky ESG (environmentální, sociální, správa), včetně požadavků uživatelů, činí jednostranné zaměření na silniční nákladní dopravu stále nepraktičtější. Účinná napojení na železniční, vnitrozemskou vodní a leteckou nákladní síť jsou proto stále důležitějšími alternativami.

Multimodální přeprava zboží může nejen zabránit úzkým místům, ale také snížit dopad na životní prostředí a lépe dosáhnout cílů udržitelnosti. Tento holistický přístup umožňuje optimálně kombinovat výhody jednotlivých druhů dopravy a pružně reagovat na měnící se požadavky trhu. Uživatelé, kteří mohou využít těchto možností, se obvykle vyznačují vysokou mírou loajality k poloze. Vývojářům projektů se proto doporučuje, aby se při plánování nových logistických nemovitostí více zaměřili na multimodalitu, aby zůstali dlouhodobě konkurenceschopní. Železniční spojení je v současnosti pro mnoho logistických podniků druhotné, ale jeho význam pravděpodobně v příštích letech výrazně poroste. Jedním z nejdůležitějších možných opatření udržitelnosti je přesunutí silniční dopravy na železnici. Železniční doprava je nejen ekologičtější alternativou, ale může také výrazně snížit přetížení silnic.

Pohled do ostatních evropských regionů ukazuje, že železniční nákladní doprava je tam podstatně důležitější. Ve Skandinávii a Pobaltí je již velká část nákladní dopravy realizována po železnici. Podle Spolkového statistického úřadu je lídrem Litva s 62,5 procenty nákladní dopravy po železnici. V Německu je to v současnosti pouze 19,0 procenta – většina přeprav v této zemi stále probíhá po silnici. To by se ale mohlo v budoucnu změnit: rozšiřování železniční sítě postupuje. Podle dopravní aliance Pro-Rail Alliance bylo v roce 2022 poprvé investováno více prostředků do železniční sítě než do silniční sítě. Tento vývoj signalizuje rostoucí význam železniční infrastruktury v Německu. V souladu s tím jsou železniční vlečky pro investory také stále důležitější: modernizací a používáním železničních vleček mohou investoři nejen přispět k udržitelnosti, ale také těžit ze zvýšené účinnosti a úspor nákladů.

Význam vodních cest závisí do značné míry na příslušném regionu. Logistické bašty jako Hamburk, Brémy a Porúří s napojením na přístavy Rotterdam a Antverpy jsou silně závislé na lodní dopravě. Napojení na vodní cesty však není důležité pouze pro metropolitní regiony. Klíčovou výhodou – i zde – je udržitelnost. Některá odvětví, jako je hromadná logistika nebo nábytkářský průmysl, enormně těží ze schopnosti přepravit velké množství zboží po vodě do distribučního centra a poté je dále distribuovat po zemi. Náklady na dopravu jsou přitom většinou nižší než po silnici.

Pronajímatelé logistických nemovitostí s přístavním připojením mohou také obecně dosáhnout vyššího nájemného. Napojení na vodní cestu nabízí nejen další udržitelnost, ale také ekonomické výhody. Zvyšuje atraktivitu a flexibilitu logistických nemovitostí, což se v konečném důsledku odráží v konkurenceschopnosti a dlouhodobé návratnosti. Pokud je nemovitost v dobré lokalitě a má rozmanité využití, je atraktivní i pro uživatele, kteří vodní cestu nevyužívají. Dodavatelské řetězce jsou stále udržitelnější a požadavky uživatelů jsou stále specifičtější. Logistický průmysl proto nebude moci ignorovat problém multimodality – pokud flexibilita a udržitelnost zůstanou ústředními kritérii úspěchu. Flexibilní logistická nemovitost, která je vhodná pro nájemce z celé řady odvětví a nabízí rozmanité dopravní cesty po zemi, vodě i ve vzduchu, slibuje majiteli ekonomickou stabilitu a tím i budoucí jistotu. To platí zejména pro nové stavební projekty: Vzhledem k nedostatku stavebních pozemků a restriktivnímu vymezení území by logističtí developoři a investoři neměli dělat žádné kompromisy, pokud jde o dopravní spojení. Dobře promyšlené multimodální spojení je více než jen konkurenční výhodou, je také příspěvkem k dosažení cílů udržitelnosti a klíčem k odolnějším dodavatelským řetězcům. I když silniční doprava není okamžitě nahrazena železniční nebo vnitrozemskou vodní dopravou, stále má smysl využívat všechny možnosti co nejlépe. P.S. Abychom se z té resilience a dalších velkých slov jednou nezbláznili...

SSL Express 03-10-2024 Panamská registrační agentura jedná tvrdě v souvislosti se sankcemi OFAC

Panamský námořní úřad (PMA) slíbil, že zruší registraci všech plavidel, u nichž zjistí, že se podílejí na nezákonných činnostech nebo že změny vlajky, aby se vyhnuly sankcím. Toto vysvětlení přichází v reakci na nedávné zařazení sedmi plavidel plujících pod panamskou vlajkou na seznam amerického Úřadu pro kontrolu zahraničních aktiv (OFAC). Sekce monitorování a kontroly u druhé největší světové vlajky byla převedena na oddělení ochrany a zároveň byl právě zveřejněn proces předběžné kontroly panamské vlajky, což je oběžník, který stanoví předpoklady pro získání vlajky a umožňuje provést hloubkovou kontrolu lodi, vlastníka a jejího provozovatele.

Panama rovněž podepsala dohodu RISC (Registry Information Sharing Compact), která má zabránit tomu, aby se loď přesunula z jednoho registru do druhého za účelem páčání nezákonné činnosti nebo vyhýbání se uloženým sankcím. Generální ředitelství obchodního námořnictva PMA vyhodnocuje další opatření, která by umožnila rychlé odstranění plavidel s prokázanou vazbou na činnosti, které jsou v rozporu s národními zájmy, mezinárodními nástroji nebo lodním průmyslem obecně.

SSL Express 04-10-2024 A je po stávce

Dle nejnovějších zpráv se během včerejší noci dohodli ILA a zástupci zaměstnavatelů v přístavech na USEC a v Mexickém zálivu na postupném navýšení platů o 62% v průběhu 6 let, a stávka dnes skončí. Zajímavé bude sledovat vývoj námořních sazeb, které v minulém týdnu vlivem hysterie začaly prudce stoupat.

SSL Express 04-10-2024 Letecké společnosti se snaží vyhnout vzdušnému prostoru Blízkého východu kvůli raketovému nebezpečí

Izraelský, jordánský a irácký vzdušný prostor jsou dočasně uzavřeny po úterním největším iránském raketovém útoku na Izrael, přičemž se očekává přerušování i letecké nákladní dopravy. Izraelští představitelé oznámili, že Írán v noci na úterý odpálil na zemi asi 200 balistických raket, po dnech útoků na cíle Hizballáhu v Bejrútu v Libanonu. Velké množství raket

bylo zachyceno izraelskou a americkou obranou a izraelští představitelé uvedli, že si nejsou vědomi žádných obětí.

Lufthansa Cargo sdělila svým zákazníkům, že se izraelskému vzdušnému prostoru vyhnou bez ohledu na úpravu krátkodobého letového řádu, který bude trvat do 31. října. Lety do Tel Avivu a Bejrútu budou pozastaveny do 31. října, respektive 30. listopadu. Lufthansa Airlines se již rozhodla pozastavit lety do Teheránu až do konce letního letového řádu 26. října, ale nákladní divize sdělila *The Loadstar*, že "všechny ostatní letecké společnosti v rámci skupiny, které obvykle létají do Teheránu, to budou od 14. října pravidelně vyhodnocovat".

Podle FlightRadar Lufthansa v úterý vrátila nejméně tři lety směřující do Indie a Dubaje do Frankfurtu, čímž prodloužila dobu letu až o osm hodin. Několik leteckých společností bylo nuceno odklonit lety nebo provést nouzová přistání, včetně Swiss, Emirates, British Airways, Royal Jordanian Airlines a El Al. Swiss WorldCargo aktualizovalo svou 14denní síť a oznámilo, že nebude provozovat denní let LX252 ze Švýcarska do Tel Avivu ani denní let LX253 z Tel Avivu.

Euronews uvedly, že celkem 81 letů bylo v úterý odkloněno 16 leteckými společnostmi, mnoho z nich z Evropy do Asie. Existují také zprávy, že přibližně 85 % odletů z mezinárodního letiště v Dubaji bylo zpožděno, protože dopravci se snažili vyhnout Blízkému východu. Ve středu Izrael, Jordánsko a Irák znovu otevřely svůj vzdušný prostor, i když letecký provoz v těchto regionech zůstává omezený. Írán prodloužil uzavření svého vzdušného prostoru v očekávání potenciální izraelské odvety. Izraelský premiér Benjamin Netanjahu dokonce prohlásil: "Írán udělal velkou chybu – a zaplatí za to."



SSL Express 04-10-2024 Dozorčí rada Deutsche Bahn schválila nabídku DSV na koupi DB Schenker

Dozorčí rada Deutsche Bahn na mimořádném zasedání schválila prodej společnosti DB Schenker společnosti DSV. Ve čtvrtek vydaném prohlášení železniční společnost dodala, že transakci schválila také německá spolková vláda, která by měla být dokončena někdy v příštím roce po získání všech regulačních schválení.

Po započtení "očekávaného úrokového výnosu do uzavření" by celková hodnota prodeje mohla dosáhnout až 14,8 miliardy eur (16,37 miliardy dolarů).

"Prodej DB Schenker je pro DB důležitým milníkem v jejím úsilí plně se soustředit na restrukturalizaci železniční infrastruktury v Německu a poskytování klimaticky šetrné osobní a nákladní dopravy v Německu a Evropě," vysvětlil Werner Gatzer, předseda dozorčí rady DB.

"Stanovili jsme si jasné cíle strukturálně modernizovat Deutsche Bahn v oblasti infrastruktury, provozu a ziskovosti a zaměřit se na hlavní oblast podnikání. Výtěžek z prodeje výrazně sníží dluh DB a významně tak přispěje k finanční stabilitě skupiny DB. DB Schenker zároveň získá v DSV silného strategického vlastníka," dodal Dr. Richard Lutz, generální ředitel Deutsche Bahn.

V návaznosti na stížnosti konkurenčního uchazeče CVC Capital Partners týkající se transparentnosti prodejního procesu DB ke svému prohlášení dodala: "V prosinci 2023 DB zahájila otevřený, transparentní a nediskriminační proces prodeje DB Schenker v souladu s právem EU. Výsledkem je, že společnost DSV zvítězila s ekonomicky nejvýhodnější nabídkou pro Deutsche Bahn." CVC s tím nesouhlasila – ale nyní má jen málo možností, jak se omezit.

