

SSL EXPRES

13.01.-17.01.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz



♀SSL Express 13-01-2025 Děsivý rekordní počet námořníků ponechaných hnit na moři

Případů, kdy jsou námořníci ponecháni bez pomoci na opuštěných plavidlech, výrazně přibýlo v roce 2020, nejprve díky pandemii kovidu a později v souvislosti s rostoucí velikostí temné flotily. Pro srovnání, počet případů v roce 2024 je téměř o 2 000 % vyšší než celkový roční počet zaznamenaný v předchozím desetiletí. Loňský celkový počet "znepokojivě a velmi nadměrně" překonává všechny předchozí roky, uvedla IMO ve společném podání s Mezinárodní organizací práce (ILO) právnímu výboru IMO. "Stoupající vlnu opouštění námořníků na lodi je třeba zastavit. Dobré skutky lodní dopravy jsou zastíněny tímto zneužíváním. Falešné vlajky, temné flotily a nepokoje vytvářejí živnou půdu pro zneužívání. To by mělo sloužit jako červená karta pro celé naše odvětví a potřebujeme revizi systému, abychom ochránili námořníky a pohnali zneuživatele k odpovědnosti," řekl Steven Jones, zakladatel Seafarers Happiness Index, v loňském roce v rozhovoru (pro Splash).

Pokyny pro řešení případů opuštění námořníků přijala společná třístranná pracovní skupina MOP a IMO na konci roku 2022, přesto neustálý nárůst případů opuštění posádky v uplynulých dvou letech ukazuje, jak je tento problém neřešitelný. Pokyny stanoví postupy, které mají státy přijmout pro případ, kdy majitel lodi neplní své povinnosti zajistit a uhradit náklady na repatriaci námořníků, nevyplacené mzdy a další smluvní nároky a zajištění základních potřeb, včetně lékařské péče. Za těchto okolností jsou pak námořníci považováni za opuštěné. Tyto postupy zahrnují vypracování vnitrostátních standardních operačních postupů (SOP) ve spolupráci s organizacemi námořníků a majitelů lodí, které výslovně definují odpovědnost a povinnosti příslušného orgánu a role, které mají hrát různé vnitrostátní zúčastněné strany. Mezi tyto zúčastněné strany patří příslušné vnitrostátní rady pro péči o námořníky, lodní agentury, organizace námořníků a vlastníků lodí, organizace pro péči o námořníky, služby pro nábor a umístování námořníků a další.



SSL Express 13-01-2025 Rakouská pošta vytvořila nový rekord

V roce 2024 přepravila Österreichische Post AG v tuzemsku i v zahraničí celkem 508 milionů balíků. V Rakousku loni pošta přepravila 224 milionů balíků, což znamená nárůst objemu o dvanáct procent - v roce 2023 to bylo 200 milionů balíků. V roce 2024 přepravila poštovní služba v průměru kolem 800 000 balíků v prosinci a tento počet vzrostl na více než milion balíků. Denního maxima bylo dosaženo na začátku prosince s více než 1,56 miliony balíčků. Rok 2024 přinesl poště nový balíkový rekord, a to nejen na tuzemském trhu. Celkem Österreichische Post AG přepravila doma i v zahraničí 508 milionů balíků, což odpovídá nárůstu objemu o sedm procent. Investice v jihovýchodní a východní Evropě, Turecku a Ázerbájdžánu dohromady přepravily kolem 284 milionů balíků.

Jako logistická skupina Österreichische Post AG oslovuje celkem 150 milionů příjemců v jedenácti zemích: Ázerbájdžán, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Chorvatsko, Černá Hora, Srbsko, Slovensko, Slovinsko, Maďarsko, Turecko a na domácím trhu v Rakousku.

P.S. Škoda že ÖP neoslovuje taky nás. ČP by mohla jít konečně do háje...

SSL Express 13-01-2025 Růst sazeb i tonáže v A/F zpomaluje

Celosvětová letecká nákladní doprava zakončila rok s nejnižším meziročním celoměsíčním růstem, přičemž celosvětová tonáž byla v prosinci přibližně o +6 % vyšší než v posledním měsíci roku 2023, i když již tehdy byla na poměrně vysoké úrovni. Průměrné sazby na celém trhu byly v prosinci meziročně vyšší přibližně o +7 %, což je polovina růstu vykázaného v září, podle nejnovějších údajů a analýzy WorldACD Market Data. To znamená, že růst tonáže za listopad (+8 %) i prosinec (+6 %) se zmírnil na jednociferné hodnoty, což možná naznačuje začátek nového mírnějšího růstového trendu. To není překvapením, protože 4. čtvrtletí bylo prvním čtvrtletím roku 2023, které vykazovalo silný růst, takže nyní srovnáváme s vyšší základnou. Celková celosvětová tonáž leteckého nákladu na začátku roku 2025 zaznamenala v 1. týdnu (od 30. prosince do 5. ledna) meziroční růst pouze o +2 %, i když srovnání s předchozím rokem je méně jednoznačné kvůli sezónnímu poklesu v tomto ročním období a také dopadu některých nepříznivých povětrnostních podmínek, zejména v USA. Průměrné globální spotové sazby byly na začátku roku o +22 % vyšší než před rokem, a to díky meziročnímu nárůstu o +23 % z asijsko-pacifického původu a +59% nárůstu ze zemí Středního východu a jižní Asie (MESA), protože se zdá, že relativní síla poptávky a cen z těchto dvou regionů v loňském roce bude pokračovat i v roce 2025. Vzhledem k tomu, že globální smluvní sazby meziročně vzrostly o skromnějších +6 %, v prvním týdnu byly celkové průměrné celosvětové sazby za leteckou nákladní dopravu ve výši 2,65 USD za kilogram na začátku roku o +13 % vyšší než touto dobou v loňském roce, a to na základě celotřížního průměru spotových sazeb a smluvních sazeb.

Celoměsíční údaje za prosinec naznačují, že celosvětová účtovatelná hmotnost mírně poklesla (-3 %) ve srovnání s maximálními úrovněmi zaznamenanými v listopadu, a to především v důsledku meziměsíčního poklesu o -6 % v Evropě a -2% poklesu v asijsko-pacifickém původu, čímž se celosvětové tonáž vrátila přibližně na úroveň mezi zářím a říjnem. Tonáž z asijsko-pacifického původu však byla v prosinci výrazně vyšší než v každém jiném měsíci roku 2024, s výjimkou listopadu – což odráží výrazný nárůst tonáže z asijsko-pacifického původu v posledních dvou měsících roku 2024. Čtvrtletní údaje totiž naznačují, že tonáž z Asie a Tichomoří byla ve čtvrtém čtvrtletí (4. čtvrtletí) roku 2024 stále o +6 % vyšší ve srovnání s 3. čtvrtletím a o +11 % vyšší než ve 4. čtvrtletí roku 2023. To však představuje zmírnění meziročního růstu celosvětové poptávky v posledním čtvrtletí roku 2024: celková celosvětová účtovatelná hmotnost se v prvních dvou čtvrtletích roku 2024 meziročně zvýšila o +12 % a meziročně klesla na +11 % ve 3. čtvrtletí a +8 % meziročně ve 4. čtvrtletí, a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí, na které se vztahují údaje WorldACD. Tyto meziroční globální přírůstky byly z velké části způsobeny růstem z asijsko-pacifického původu, který zaznamenal meziroční čtvrtletní nárůst o +20 % v 1. čtvrtletí, +19 % ve 2. čtvrtletí, +14 % ve 3. čtvrtletí a zmírnění na +11 % meziročně ve 4. čtvrtletí. Podobný vzorec lze pozorovat u tonáže z MESA origins, které v 1. čtvrtletí zaznamenaly meziroční růst o +27 % a ve 4. čtvrtletí se zmírnilo na +7% meziroční čtvrtletní nárůst tonáže. Tento pokles částečně odrážel náročnější srovnávací období v posledním čtvrtletí roku 2023, kdy přerušení kontejnerové dopravy přes Rudé moře již vedlo k určitému přesunu námořní nákladní dopravy z tohoto regionu na leteckou nákladní dopravu.

Podle předběžné analýzy WorldACD však po většinu roku došlo k výraznému čtvrtletnímu meziročnímu nárůstu tonáže ze všech hlavních světových regionů původu leteckého nákladu, což dohromady vygenerovalo celosvětový celoroční nárůst tonáže leteckého nákladu v roce 2024 o téměř +11 % (+10,8 %). Na straně cen byly spotové sazby a průměrné sazby z Asie a Tichomoří a MESA po většinu roku 2024 vysoké, ačkoli spotové ceny z těchto trhů se v posledních týdnech

roku mírně zmírnilo – a za celý prosinec, na meziměsíční bázi. Jedním z trhů, který v posledních dvou měsících roku 2024 zaznamenal výrazný nárůst spotových sazeb, je transatlantický trh směřující na západ, kde byl obvyklý sezónní pokles kapacity nákladního prostoru pro cestující od konce října zhoršen přesunem kapacity nákladních letadel na asijsko-pacifické trhy, což zvýšilo faktory vytížení. Analýza společnosti WorldACD ukazuje, že spotové sazby z Evropy do Severní Ameriky v prosinci meziročně vzrostly o téměř +50 % a v 50. týdnu dosáhly maxima 3,88 USD za kilogram, než v posledním týdnu roku 2024 klesly zpět na 2,95 USD za kilogram – ačkoli tato cena byla meziročně stále vyšší o +44 %.



SSL Express 14-01-2025 Řízení kapacit na kolejích: Svazy varují před zhoršením stavu

Evropský parlament a členské státy EU v současné době jednájí o konečném znění nařízení, jehož cílem je zlepšit přeshraniční řízení přidělování vlakových tras. Evropská podnikatelská sdružení naléhají na zákonodárce, aby vytvořili pravidla pro lepší podmínky v železniční nákladní dopravě. Mnoho speditérů, provozovatelů nákladní železniční dopravy, speditérů a provozovatelů přístavů se zřejmě obává, že se Evropský parlament a státy EU dohodnou na předpisech v probíhajících jednáních o nařízení pro řízení železničních kapacit, které dokonce nedosáhnou současného stavu. V otevřeném dopise zákonodárcům EU vyzývá 12 evropských asociací k přijetí nařízení, které zlepší obchodní příležitosti v železniční nákladní dopravě a kombinované dopravě.

"Pokud má železniční nákladní doprava hrát větší roli při propojování evropských průmyslových společností, musíme přejít na systém řízení kapacit, který je založen na tom, jak je zboží přepravováno," uvedl Dirk Stahl, prezident Evropské asociace železniční nákladní dopravy (ERFA), jedné ze signatářských asociací. Více než polovina všech nákladních vlaků provozovaných v EU a až 90 procent všech vlaků v kombinované dopravě překračuje alespoň jednu vnitřní hranici EU, uvádí se v dopise. Nesourodost národních předpisů a národních priorit při přidělování vlakových tras brzdila podnikání provozovatelů nákladní železniční dopravy. Cílem návrhu nařízení Evropské komise je přejít od manuálního, vnitrostátního a rigidního systému řízení kapacit k digitálnímu, mezinárodnímu a flexibilnímu systému, vysvětlila ERFA. Asociace se obávají, že tento cíl by mohl být nesplněn s konečným zněním zákona, který má mimo jiné nahradit stávající požadavky na evropské železniční nákladní koridory. Kritika z odvětví zazněla již v červnu, kdy ministři dopravy EU definovali svůj postoj k legislativnímu projektu. Oslabily tak řadu návrhů Komise, například o lhůtách pro přípravu krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých jízdnicích řádů nebo o sankcích pro provozovatele železniční infrastruktury, kteří přece jen nejsou schopni zajistit slíbené trasy vlaků.

V dopise 12 asociací požaduje mimo jiné silné ekonomické pobídky pro železniční společnosti i provozovatele infrastruktury, aby dodržovali jízdnicí řády nákladních vlaků. V případě změny trasy je třeba mít na paměti dopady na celou trasu, zejména u přeshraničních spojů. Rámec EU pro řízení kapacity musí vést k závaznému přidělování tras vlaků a odchylky musí být schváleny regulačními orgány. Jako poslední pomoc při rozhodování ve sporech asociace požadují zavedení socioekonomických a environmentálních kritérií pro přidělování vlakových tras. Cílem je zajistit, aby nákladní nebo osobní vlaky mohly jezdit po trase, která by měla největší přínos pro společnost. Metoda pro stanovení této dávky platná v celé EU má být stanovena v příloze nařízení, uvádí se v dopise.

Kromě ERFA dopis podepsaly mezinárodní asociace pro kombinovanou dopravu UIRR, evropská asociace speditérů CLECAT, Asociace soukromých provozovatelů přístavů a provozovatelů terminálů (FEPORT), Mezinárodní unie držitelů vozů (UIP) a několik asociací z odvětví lodní dopravy.



SSL express 14-01-2025 Nedostatek povolání řidič nákladního automobilu komplikuje nadprůměrný podíl baby boomers

Řidiči nákladních vozidel jsou již dnes zoufale vyhledávaní. Situace by se mohla dále zhoršit, protože mnoho zaměstnanců v tomto úzkém povolání patří ke generaci baby boomu a v příštích několika letech dosáhnou důchodového věku. V roce 2023 bylo 39 procent profesionálních řidičů v nákladní dopravě starších 55 let, uvedl v pondělí Spolkový statistický úřad (Destatis) na základě výsledků mikrosčítání. To znamená, že podíl zaměstnanců v této věkové skupině byl nadprůměrný: ve všech profesích činil 25 procent.

Podíl silných populačních ročníků je nadprůměrný i v dalších úzkých profesích, jako jsou pracovníci údržby silnic a tunelů (33 %), kteří jsou mimo jiné zodpovědní za bezpečnost silničního provozu, zimní údržbu silnic a údržbu silnic.



SSL Express 14-01-2025 Sobotní zákaz jízdy v Brenneru "pro bezpečnost silničního provozu"

Rakouské ministerstvo dopravy odůvodňuje sobotní zákaz jízdy pro kamionovou dopravu z Německa do Itálie ochranou bezpečnosti silničního provozu. Německé protějšky nevnímají toto omezení jako překážku volného pohybu zboží.

V sobotu 11.1. poprvé platil nový zákaz jízdy pro alpský tranzit na Brennerské trase. Po 7. hodině ranní již nákladní automobily nad 7,5 tuny nesmějí vjíždět po dálnicích A12, A13 a A14 ve směru na Itálii; v opačném směru platí nařízení pouze od Brennerského průsmyku po dálniční uzel Nöiblach. Opatření bylo uloženo rakouským ministerstvem dopravy (BMK) v souvislosti s novými stavebními pracemi na zchátralém mostě Lueg. Pro vozidla na cestě z Německa do Itálie to znamená, že po zákazu jízdy v noci bude k dispozici pouze maximálně deset minut času na vjezd do Rakouska v Kiefersfeldenu. V opačném případě nemůže být rakousko-italská hranice dosažena včas do 7 hodin ráno. "Aby bylo možné odlehčit mostu, je také nutný zákaz vjezdu nákladních automobilů 11. ledna v 7 hodin ráno," vysvětlilo ministerstvo (DVZ). Podle znalecké zprávy je uzavření trasy z Itálie důležité zejména pro odlehčení mostu. "Nákladní automobily, které jsou na dotčených dálnicích do 7 hodin ráno, musí opustit dálnici nebo počkat na odpočívadle," pokračuje. Zákaz je nezbytný, aby se zabránilo dopravním zácpám a rizikům pro bezpečnost silničního provozu v důsledku změněné trasy provozu. "Je to proto, aby byla zajištěna bezpečnost a plynulost dopravy," zdůrazňuje BMK.

Tento názor sdílí i německé Spolkové ministerstvo dopravy (BMDV). Brennerská trať má obrovský význam pro evropské odvětví silniční dopravy, a proto je její oprava s ohledem na budoucnost v zájmu všech. "V případě velkých ohlášených stavebních prací často dochází k dopravním překážkám," říká soucitně německý úřad. "Spolkové ministerstvo pro digitální záležitosti a dopravu se s ohledem na skutkové okolnosti nedomnívá, že výše uvedená omezení týkající se staveniště jsou nepřijatelným omezením volného pohybu zboží. Neplánují se proto žádné další kroky," zdůrazňuje BMDV v odpovědi na dotaz DVZ. Ministerstvo bude i nadále sledovat vývoj situace na staveništi v Luegbrücke a přijme vhodná opatření v případě prokázaných nezákonných nevýhod přeshraniční dopravy ve srovnání s rakouskou vnitrostátní dopravou.



SSL Express 14-01-2025 Nebezpečný nesprávný odhad potenciálu vodní cesty

Nedostatek vody, méně přeprav uhlí a slabý chemický průmysl zatěžují vnitrozemskou lodní dopravu. Prognóza dopravy na rok 2040 potvrzuje trend: za 15 let se její přepravní kapacita snížila

o 7 procent. Klouzavá střednědobá prognóza Spolkového úřadu pro logistiku a mobilitu na léto 2024 zní podobně: výkon v roce 2026 bude o pětinu nižší než před koronavirem. Ještě před dvěma lety výzkumníci ve své střednědobé prognóze na rok 2026 předpokládali nárůst přepravní kapacity o 15 procent. Zřejmě přecenili vývoj. Odtud pramení předpoklad, že odvětví nějak zvládne tvrdé strukturální změny ve zboží? Nejpозději v tuto chvíli by politici měli lépe naslouchat. Sdružení si již léta stěžují na příliš malou pozornost věnovanou vnitrozemské lodní dopravě. Je důležitým stavebním kamenem pro ochranu klimatu. Proto musí spolková vláda a Spolkový sněm poskytnout více peněz na infrastrukturu vodních cest a podporovat modernizaci vozového parku.

SSL Express 14-01-2025 Lufthansa chce dovést obchod s Itálií k dokonalosti

Německá letecká skupina chce na jihu růst prostřednictvím další akvizice. Včera měl být potvrzen vstup do italské státní letecké společnosti Ita. Lufthansa chce tímto učinit důležitý první krok k převzetí italské státní letecké společnosti Ita. Za kapitálový vklad ve výši 325 milionů eur získá skupina MDax nejprve menšinový podíl ve výši 41 procent v dříve státem vlastněné letecké společnosti. Od května 2023 je s vládou v Římě smluvně dohodnuto také kompletní převzetí nástupce společnosti Alitalia s přibližně 100 letadly a 5 000 zaměstnanci. Lufthansa tak může převzít 90 procent společnosti Italia Trasporto Aereo (Ita) ve dvou dalších krocích, pokud budou obchodní údaje správné. Dohoda byla zpožděna kvůli rozsáhlým přezkumům hospodářské soutěže ze strany Evropské unie, které umožnily, aby dohoda prošla pouze za určitých podmínek. Pokud se vstup podaří, bylo na pondělí naplánováno první zasedání dozorčí rady Ita v nové vlastnické struktuře. Tam pak měl být určen nový pětičlenný manažerský tým společnosti. Hlavní stratég Lufthansy Jörg Eberhart, který již více než sedm let řídil severoitalskou regionální dceřinou společností Air Dolomiti z Verony, je považován za favorita na nejvyšší post

SSL Express 14-01-2025 Země vlajky podporují rovnou daň z emisí

Přelomový návrh na rovnou daň z emisí z lodní dopravy nabral významnou dynamiku s oznámením Libérie a Panamy, předních světových lodních registrů. Podle zprávy ve Financial Times se tyto země připojují k dalším 43 zemím, včetně důležitých zemí EU, které tuto iniciativu podporují. Jedná se o výsledek písemného návrhu Mezinárodní námořní organizaci (IMO). To znamená, že země představující 66 procent světové lodní flotily jsou nyní pro tento poplatek. Toto sblížení signalizuje potenciální změnu v průmyslu, který je silně závislý na fosilních palivech a je pod rostoucím tlakem na snižování svých emisí. Návrh stanoví roční rovnou daň z emisí CO₂ z lodí, která se vypočítává na základě celého životního cyklu. Po rovné dani z emisí již dlouho volá EU a tichomořské ostrovní státy, které jsou změnou klimatu obzvláště postiženy, i když neshody panují i v tom, jak budou vybrané peníze využity. I když jsou podrobnosti stále otevřené, existují značné rozdíly v navrhovaných úrovních odvodů. Podle Financial Times je Libérie pro částku pouze 18,75 amerických dolarů za tunu, zatímco Marshallovy ostrovy jsou pro mnohem vyšší částku 150 dolarů za tunu. Tristan Smith, odborník na energetiku a lodní dopravu z University College London, řekl Financial Times: "Bez daně ve výši 100 až 150 dolarů nebude žádná energetická transformace." Navrhuje to spojit s finanční odměnou pro lodě s nulovými emisemi.

Iniciativa se dosud setkává s odporem klíčových hráčů, jako je Čína, Brazílie a USA, kteří preferují alternativní ekonomická opatření, jako jsou systémy obchodování s emisemi. To by majitelům lodí s vysokými emisemi umožnilo nakupovat kredity od majitelů lodí s nízkými emisemi.

P.S. Už chápu Trumpův záslusk na Panamu. Nejdřív průplavné a pak emisní poplatky panamské vlajky



SSL Express 14-01-2025 Pro ministry EU je celní reforma stejně obtížná jako Rubikova kostka

Legislativní návrh komplexní reformy celního systému EU je k dispozici od května 2023. Pro členské státy je i nadále obtížné nalézt společný postoj. Je pod časovým tlakem kvůli neustále rostoucímu počtu zásilek objednaných online, které musí celníci řešit. Komisař EU pro cla a obchod Maroš Šefčovič hovořil o "balíkové tsunami". Objem balíků zasílaných do EU ze třetích zemí přes internet letos vzroste na více než 4 miliardy balíků, uvedl Šefčovič na nedávném zasedání Rady ministrů financí EU. To je o 1 miliardu přepravených balíků více než v předchozím roce a o 2 miliardy více než před dvěma lety. Celní orgány potřebují lepší nástroje a možnosti analýzy pro kontrolu všech těchto balíčků, jinak by nebyly schopny kontrolovat situaci.

Rada ministrů financí však zažívá potíže s rozsáhlou celní reformou, která má mimo jiné zlepšit analýzu rizik prostřednictvím větší digitalizace. Od poloviny roku 2023 má na stole složitý spis, který obsahuje mnoho procedurálních detailů. Na 73 zasedáních v první polovině roku se celní experti Rady ministrů zabývali legislativním návrhem, uvedl maďarský ministr financí Mihály Varga. To znamená, že celní pracovní skupina se scházela přibližně dvakrát častěji než obvykle. Zatím bylo dosaženo shody, že členské státy by se měly soustředit zejména na tři témata: zřízení celního orgánu EU, společnou platformu pro celní údaje a problémy elektronického obchodu. Maďarům však nestačilo, aby se dohodli na společném postoji, i když se uchýlili k neobvyklým prostředkům. S ohledem na známou "Rubikovu kostku", kterou integrovali do svého prezidentského loga, aby symbolizovala maďarskou "strategickou schopnost řešit problémy" i složitost evropských záležitostí, pozvali k panelové diskusi maďarského vynálezce "Rubikovy kostky" Ernő Rubika. Celní reforma má mnoho podobností se složitostí jeho kostky, řekl Varga. Nicméně musel nakonec tuto záležitost předat polskému předsednictví Rady.

Členské státy se do značné míry shodují na tom, že v oblasti cel a elektronického obchodu je třeba něco rychle udělat. Například v Radě ministrů existuje "jasná preference" zrušení limitu zboží v hodnotě 150 eur za balík, mimo jehož rámec se nemusí platit žádné clo, uvádí maďarské předsednictví Rady Evropské unie ve své zprávě o pokroku v celní reformě. Odstranění prahové hodnoty, které někteří považují za částečně zodpovědné za nárůst objemu balíků, protože maloobchodníci v rámci elektronického obchodu rozprostřeli zboží na několik zásilek, aby ušetřili clo, je zahrnuto do návrhu reformy Komise. Maďaři zároveň zdůrazňují, že většina členských států a Komise se domnívají, že elektronický obchod by měl zůstat "nedílnou součástí" reformního balíčku. Návrhy na oddělení této emise za účelem rychlejšího zrušení limitu hodnoty zboží ve výši 150 eur se zdají být marné, i když Dánsko a Rakousko opět vyjádřily podporu tomuto návrhu v Radě ministrů financí. Komise plánuje na začátku února předložit sdělení s návrhy, jak se vypořádat s výzvami, které představují velké platformy elektronického obchodování, jako jsou Temu a Shein. Šefčovič nenaznačil, co by mohl říci k tématu limitu hodnoty zboží.

Spolkový ministr financí Jörg Kukies (SPD) zdůraznil, že v Německu probíhá velká diskuse o konkurenci mezi mimoevropskými giganty v oblasti elektronického obchodování a středně velkými maloobchodními společnostmi z Německa. "Soutěž musí být spravedlivá," zdůraznil Kukies. Celní správa však zjistila mnoho vad na dovážených výrobcích. Je důležité, "pro naši pozici v globálním obchodním systému a pro ochranu našich finančních zájmů", aby proti tomu mohly

celní a příslušné orgány podniknout kroky. Dánská ministryně hospodářství Stephanie Lose zase uvedla, že může trvat roky, než se prvky, jako je plánovaná platforma pro celní údaje, projeví účinností. EU však musí velmi rychle pokročit v kontrole balíkových zásilek, aby "něco změnila" ve prospěch společností v EU. Těm hrozí, že budou vytlačeny z trhu, pokud se na vnitřní trh dostane masové zboží, které nesplňuje normy EU pro výrobky.



SSL Express 15-01-2025 Globální tržby prudce rostou, ale na asijsko-evropském spojení OOCL ztrácí dech

Společnost OOCL se sídlem v Hongkongu v pondělí vydala provozní aktualizaci za čtvrté čtvrtletí roku 2024, která odvětví poskytuje první pohled na to, jak si dopravci vedli za poslední tři měsíce. Celkový počet manipulací ve čtvrtém čtvrtletí činil 1 985 990 TEU, což představuje meziroční nárůst o 6,1 % oproti 1 872 439 TEU přepraveným ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023. Celoroční nárůst za rok 2024 dosáhl 7 595 476 TEU, což představuje nárůst o 3,5 % oproti roku 2023 a naznačuje, že společnost OOCL mohla v loňském roce ztratit část podílu na trhu, protože se očekává, že růst objemu v celém odvětví se bude pohybovat v rozmezí 5-6 %. Její kapacita v posledním čtvrtletí vzrostla o 4,2 % a uvedla, že její faktor vytížení za toto období byl o 1,5 % vyšší než ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023.

Objevily se však značné rozdíly mezi čtyřmi regiony, které OOCL obsluhuje – transpacifickým, asijsko-evropským, vnitroasijským/australským a transatlantickým – což ukázalo, že se jednalo především o obchody mezi Asií a Evropou, kde ztratila zakázky ve prospěch konkurence. Přepravy na asijsko-evropské úrovni ve čtvrtém čtvrtletí meziročně klesly o 6,5 % na 363 125 TEU, zatímco celoroční objemy na tomto obchodu klesly o 10,9 % na 1,42 mil. TEU ve srovnání s celým rokem 2023. Mezitím transpacifické přepravy vzrostly o 14,5 % ve čtvrtém čtvrtletí a o 9,9 % za celý rok, což bylo do značné míry v souladu s trhem; zatímco vnitroasijský obchod zůstal jejím největším obchodem, když vzrostl o 6,3 % ve čtvrtém čtvrtletí a o 7,3 % za celý rok, a dosáhl 3,6 milionu TEU, což je více než transpacifický objem a objem mezi Asií a Evropou dohromady.

A její štěstí na transatlantické trati bylo turbulentní, což možná odráželo předzásobení v posledních třech měsících – objemy za čtvrté čtvrtletí vzrostly o 11,3 %, zatímco celoroční objemy oproti roku 2023 klesly o 0,6 %.

Nicméně zisky nepřekvapivě vystřelily nahoru. Společnost OOCL zveřejnila neauditované tržby za čtvrté čtvrtletí ve výši něco málo přes 2,5 miliardy USD, což představuje meziroční nárůst o 55 % oproti 4. čtvrtletí 23, zatímco celoroční růst tržeb představoval o něco skromnější 31% nárůst ve výši 9,8 miliardy USD – což naznačuje, že rok 2024 bude pro deepsea dopravce pravděpodobně dalším rekordním rokem. Navzdory dvoucifernému poklesu objemu v Asii a Evropě zaznamenal dopravce, který zůstává z 90 % vlastněn společností Cosco, celoroční nárůst tržeb o 44 % na 2,3 miliardy USD, zatímco transpacifické tržby vzrostly o 53,5 % na 3,9 miliardy USD a roční tržby v rámci Asie vzrostly o 17 % na 3 miliardy USD.

Transatlantické tržby se tomuto trendu vzeprly – zatímco ve čtvrtém čtvrtletí vzrostly o 23 % ve srovnání se 4. čtvrtletím 23, za celý rok klesly o 26,7 % na 616 milionů USD.



!! SSL Express 15-01-2025 CSRD, příležitost pro manažery dodavatelských řetězců

Dlužno hned na začátku připustit, že implementace CSRD "Směrnici o udržitelnosti firem" je těžkopádná a velmi náročná na zdroje. Právě proto si někteří, včetně premiéra Barniera, začali klást otázku, zda by se jeho zavedení nemělo odložit. Tlak z Německa, které odmítá promítnout směrnici do svých zákonů, je velmi silný a účinný. Výbor (EK) to vzal na vědomí a Ursula von der

Leyenová se zavázala, že ve svém druhém funkčním období upřednostní konkurenceschopnost. Výbor plánuje v roce 2025 definovat a hlasovat o tzv. "omnibusové" legislativě, která má zjednodušit a zjednodušit implementaci Taxonomie, CSRD, ale i CS3D. Lépe později než nikdy... Co je to CSRD?

CSRD je pokračováním Zelené dohody pro Evropu, jejímž cílem je učinit z Evropy do roku 2050 první neutrální kontinent. K tomu je nutné umět identifikovat společnosti, do kterých budou investice směřovat, a tedy je mezi sebou porovnávat. V důsledku toho bylo nutno stanovit standardy, které stejně jako ve financích umožňují porovnávat environmentální výkonnost a skutečně identifikovat společnosti, které jsou nejudržitelnější nebo na nejlepší trajektorii z hlediska udržitelnosti.

U CSRD je nový reporting "Sustainability" (tak se jmenuje report, který nahradí DPEF "Declaration of Extra-Financial Performance") – je založen na čtyřech hlavních principech:

- První: standardizované, a tedy srovnatelné informace založené na ESRS ("European Sustainability Reporting Standards") a také účetnictví podle svých standardů (např. IFRS) CSRD je organizována kolem 12 standardů udržitelnosti: dva, které jsou obecné (popisy a požadavky), jeden standard správy [ESRS G1], pět environmentálních standardů [ESRS E1 až E5] a čtyři sociální a společenské standardy [ESRS S1 až S4]. Skupina EFRAG, která vydává směrnici o sdílení příspěvků, pracuje na zjednodušených normách pro společnosti se střední tržní kapitalizací / malé a střední podniky, na které se směrnice o CSRD také bude vztahovat. V tomto duchu zjednodušení skupina EFRAG právě předložila své dobrovolné normy pro nepředemětné malé a střední podniky, aniž by obsahovala dvojí významnost. Tato práce se provádí ve spolupráci s největšími společnostmi, aby se zabránilo tomu, že hlavní dodavatelé budou všichni žádat své subdodavatele o různé prvky v celém řetězci, jak je tomu v současnosti!

V blízké budoucnosti by skupina EFRAG měla rovněž pracovat na průřezových normách, například pro dopravu. Do její práce se zapojí France Supply Chain a ELA (European Logistic Association), která bude spoluzaložena s německou BVL.

- Druhý princip: auditovatelný reporting, jako ve financích.
- Třetí zásada: zpráva je plně digitalizována (jednotný evropský elektronický formát, viz finanční výkaznictví).
- Čtvrtý princip: díky kterému je přístup originální, veškeré podávání zpráv je založeno na principu "dvojí významnosti (materiality)".

Co je dvojitá materialita? = Společnost musí analyzovat, odhadnout a následně změřit dopad svého hodnotového řetězce na životní prostředí (ve smyslu standardů) a finanční dopad životního prostředí na společnost a její hodnotový řetězec.

V praxi je nutné měřit a chápat to, co se nazývá dopadová materialita, tj. rozsah, v jakém společnost ovlivňuje životní prostředí – ve smyslu environmentálních (5), sociálních (4) a správních (1) standardů – měřením dopadů, rizik a příležitostí, aby bylo možné říci, zda je významný (nebo "podstatný") a naopak, V opačném směru finanční materialita identifikuje, do jaké míry environmentální, sociální změny atd. mají finanční dopad na společnost tím, že analyzují rizika a příležitosti z finančního hlediska.

Pokud skutečně existují významná rizika nebo významné příležitosti, znamená to, že je významná, a pokud je významná, musí být deklarována. A naopak, není-li hmotné, je zbytečné to prohlašovat. Jinými slovy, 1 134 datových bodů, o kterých je nám řečeno, představuje pole "možnosti", ale ne všechny budou muset být deklarovány a zdokumentovány. To bude výsledkem analýzy dvojí významnosti hodnotového řetězce.

Na koho se CSRD vztahuje? Za první rok v roce 2025 a na základě údajů z roku 2024 společnosti s více než 500 zaměstnanci a 500 miliony eur obratu a/nebo 25 milionů eur v rozvaze celkem. V následujícím roce pak firmy s více než 250 zaměstnanci.

CSRD: jak na to? = Pro zjednodušení existují 4 hlavní kroky:

- První krok: popište svou strategii, obchodní model a hodnotový řetězec. Je to krok, který může být velmi časově náročný, zvláště pokud máte na planetě desítky tisíc dodavatelů. Zde musíte rozlišit, kteří jsou vaši "riziková" dodavatelé (například kvůli jejich procesu) a které jsou "rizikové" země, a to vždy z pohledu standardů ESRS. S ohledem na to, že regulátor není blázen, bude prvních několik let uplatňována "přiměřená" tolerance. Kromě toho nám mohou hodně pomoci nástroje pro dohled nad dodavatelským řetězcem a systémy umělé inteligence.
- Druhý krok: Analýza významnosti. Zde je toto cvičení velmi zajímavé a velmi relevantní pro manažery dodavatelských řetězců. V sázce je dopad hodnotového řetězce a na něj (významnost dopadu a finanční významnost) a odolnost řetězce vůči změnám dopadů na něj... Každý identifikovaný kus hardwaru je umístěn v hodnotovém řetězci s přidruženým standardem (a jeho podtypy).
- Třetí krok, rozdílová analýza: jakmile identifikujete, co je podstatné, musíte to vykázat, zadat hodnoty a porovnat. S vědomím, že ne všechny datové body jsou šifrovány, je zde spousta komentářů.
- Čtvrtý krok: sepsat plán transformace, tj. zmírnit dopad společnosti na změnu klimatu a plán adaptace společnosti na změnu klimatu.

Zpráva o udržitelnosti bude integrována do zprávy o činnosti společnosti: finanční zpráva neříká, zda jsou výsledky dobré nebo špatné nebo zda je společnost udržitelná, ale vykazuje výsledky podle zvoleného standardu. To samé bude platit i pro report o udržitelnosti, který neřekne, zda je firma "udržitelná"... ale během první zprávy vytvoří situační zprávu a samozřejmě analýzy meziročního rozdílu a mezipodniková srovnání stejného sektoru. Ta poskytne kompletní přehled o činnosti společnosti jak z finančního, tak z "udržitelného" hlediska a identifikuje, jak financovat potřebné změny, například aby se minimalizovaly dopady změny klimatu na krátkodobou, střednědobou nebo dlouhodobou činnost společnosti.

P.S. Konec hlášení, milánkové



SSL Express 15-01-2025 Ocean Alliance zveřejnila jízdní řády na rok 2025

Ocean Alliance představila svou aktualizovanou přepravní síť pro rok 2025. Skupina – složená z COSCO, OOCL, Evergreen a CMA CGM – poskytla zákazníkům podrobnosti o trasách přes Suez i mimo Suez, protože probíhající krize v Rudém moři znamená, že většina kontejnerových lodí se vyhýbá útokům Houthisů na Středním východě. Oceánská aliance je jediným uskupením, které letos zůstalo ve stejném složení.

Aliance se od února stane přední aliancí, přičemž partnery budou společnosti Ocean Network Express (ONE), HMM a Yang Ming Marine Transportation, a zčásti bude spolupracovat společnost Mediterranean Shipping Co (MSC), která pomůže zaplnit mezery na obchodních trasách mezi Asií a Evropou. Od konce ledna se MSC zbavuje dohody o sdílení plavidel 2M s Maerskem, aby do značné míry fungovala samostatně, a německý Hapag-Lloyd následně opouští THE Alianci a připojuje se k dánskému dopravci v rámci toho, co se bude nazývat Gemini Cooperation. Ocean Alliance mezitím souhlasila s pokračováním dohody o sdílení plavidel do konce března 2032.

"V neustále se měnícím tržním prostředí tato iniciativa nepochybně odráží důvěru společnosti Ocean Alliance v poskytování stabilních a spolehlivých služeb zákazníkům v dlouhodobém horizontu," uvedla společnost OOCL ve zprávě.



SSL Express 16-01-2025 Celní reforma: Obchodníkům z EU mohou pomoci i malá zlepšení

Někteří maloobchodníci v EU si stěžují na nekalou soutěž ze strany konkurentů v oblasti elektronického obchodu ze třetích zemí. Země EU by měly využít svých legislativních možností a evropským firmám alespoň trochu pomoci.

Od maďarského předsednictví v Radě EU, které se ujme funkce do přelomu roku, je mezi členskými státy patrná tendence zrušit nařízení, podle kterého jsou dovozní zásilky v hodnotě do 150 eur osvobozeny od cla. Aby se takové rozhodnutí urychlilo, měla by Rada ministrů oddělit tuto otázku od složitějšího legislativního návrhu celní reformy EU a zabývat se jí samostatně. Pak by mohla rychle zmizet alespoň jedna výhoda, kterou asijské e-commerce platformy jako Temu a Shein využívají v konkurenci s maloobchodníky z EU. Kromě toho by již neexistovala finanční motivace k rozdělení dodávek do více balíčků, což by celním inspektorům poněkud ulevilo. Problém, kdy výrobci ze třetích zemí mohou získat cenové a konkurenční výhody podkopáváním norem EU pro výrobky, však vypuštěním limitu hodnoty zboží nevyřešíme. Aby byli obchodníci v EU chráněni před nekalou soutěží, je třeba najít jiné způsoby, jak efektivněji kontrolovat množství zásilek balíčků.



SSL Express 16-01-2025 Dceřiná společnost Lidlu Tailwind Intermodal rozšiřuje nabídku

Operátor Tailwind rozšiřuje své služby mezi jadranským přístavem Koper a Cargoterminal Graz. Od 15. prosince nyní dceřiná společnost Lidl rozšíří spojení na pravidelných deseti až dvanácti týdenních okružních jízd. V současné době jezdí kyvadlová doprava pětkrát až desetkrát týdně podle plánu.

Společnost Tailwind spustila jízdy mezi Koperem a Grazem teprve v září letošního roku pod názvem "Panther Shuttle Service". Podle společnosti Tailwind je náklad přepravován do hornorakouského Ennsu a polských měst Zduńska, Wola a Poznaň prostřednictvím vysokofrekvenčních spojení. V krátkodobém horizontu se plánuje další spojení do Horního Rakouska. "Od změny jízdního řádu v polovině prosince nabídneme našim zákazníkům až dva odjezdy denně z Koperu," řekl generální ředitel společnosti Tailwind Intermodal Christian Steindl. Společnost Tailwind Intermodal také rozšířila svůj prodejní tým o dva kolegy se zkušenostmi v oblasti přepravy a spedice: S Andreasem Gräferem a Sabine Faix se společnost během několika měsíců rozrostla na deset zaměstnanců. V příštím roce je plánováno další navýšení počtu zaměstnanců.

Podle Steindla odjíždí Panther Shuttle z Koperu každý den večer a ráno dorazí do Štýrského Hradce. Naopak ráno odjíždí ze Štýrského Hradce a večer do Koperu dorazí. "Doba přepravy je běžně osm až deset hodin, v současné době do konce roku 2026 je to kvůli stavebním pracím kolem 20 hodin," řekl Steindl (DVZ). Stavební práce s kompletní rekonstrukcí trati budou dokončeny na konci roku 2026. "Všechny vlaky mohou být také rezervovány třetími stranami. Pro zákazníky z řad třetích stran jsou k dispozici dostatečné kapacity, zejména v oblasti exportu," říká Steindl. Společnost Tailwind Intermodal zajišťuje přepravu do Ennsu a Polska se dvěma kooperačními partnery a je také k dispozici všem zákazníkům.

Společnost Tailwind chce svou nabídku dále rozšiřovat: "Se stabilním železničním systémem byl nyní položen základ, na kterém budeme dále rozšiřovat vnitrozemskou dopravu a frekvenci pro naše zákazníky," řekl Steindl. Společnost Tailwind Intermodal uvádí, že na svých vlakových spojeních přepravuje dovážené produkty do Evropy s vysokou hodnotou a krátkými dodacími

lhůtami. Jako vývoz do Asie se jedná o suroviny pro průmysl, jako jsou díly pro strojírenství, ale i dřevo, vlákna a papír.

Tailwind Intermodal je dceřinou společností Nadace Lidl a sesterskou společností přepravní společnosti Tailwind Shipping Lines. Společnost sídlí v Kalsdorfu u Štýrského Hradce v Rakousku. Společnost sama sebe popisuje jako "neutrálního poskytovatele logistických služeb", který je zodpovědný především za vnitrozemskou dopravu z námořního přístavu Koper. Rejdařská společnost přepravuje nepotravinářské zboží z Asie do Evropy a zastavuje ve středomořských přístavech Barcelona a Koper.

SSL Express 16-01-2025 Polsko určilo lokalitu pro nové velké letiště

Polsko se konečně rozhodlo pro umístění plánovaného nového centrálního letiště. Vedoucí správy Mazovského vojvodství učinil v tomto smyslu rozhodnutí, oznámila provozní společnost. Jedná se o rozhodující krok pro výstavbu nejmodernějšího letiště v Evropě, uvedl ministr infrastruktury Dariusz Klimczak.

Hlavní letiště má být postaveno v Baranowě mezi hlavním městem Varšavou a čtvrtým největším polským městem Lodží. Jak v červnu oznámil premiér Donald Tusk, letiště má být uvedeno do provozu v roce 2032 a bude určeno až pro 34 milionů cestujících ročně. Pro srovnání, letiště BER v Berlíně zaznamenalo od ledna do listopadu 2024 přibližně 23,5 milionu cestujících, zatímco ve Frankfurtu to bylo necelých 57 milionů.

Náklady na nové velké polské letiště a rozšíření infrastruktury se odhadují na 30 miliard eur. Plánuje se také rozšíření polské letecké společnosti LOT.

SSL express 16-01-2025 Zavedení nových požadavků na prohlášení o bezpečnosti a zabezpečení pro dovoz zboží z EU do Spojeného království

Od 31. ledna 2025 musí být na veškeré zboží dovážené z Evropské unie (EU) do Spojeného království (UK) uvedeno prohlášení o bezpečnosti a zabezpečení (známé také jako "vstupní souhrnné celní prohlášení" nebo "ENS").

Klíčové požadavky:

- 20 povinných polí: Musí být vyplněna pro všechna hlášení.
- 8 podmíněných polí: Jsou vyžadována pouze za určitých okolností.
- 9 volitelných polí: Mohou být vyplněna podle vašeho uvážení nebo ponechána prázdná

Pokud již podáváte prohlášení o bezpečnosti a zabezpečení pro dovoz ze zemí mimo EU (nebo je již dobrovolně předkládáte pro dovoz do EU), nemusíte měnit své stávající systémy nebo postupy, pokud si to nepřejete. Od 31. ledna 2025 však mohou zúčastněné strany využívat redukovaný soubor dat, pokud vyplní pouze povinná a všechna relevantní podmíněná pole.

Co můžete udělat nyní?

- Podniky, které jsou připraveny začít předkládat prohlášení o bezpečnosti a zabezpečení před 31. lednem, se vyzývají, aby tak učinily.
- Poradte se se svými partnery v dodavatelském řetězci, kdo bude odpovědný za vyplňování celních prohlášení pro dovoz z EU do Spojeného království od 31. ledna 2025 a jaký je pro to nejvhodnější způsob.
- Pokud potřebujete další radu, možná budete chtít mluvit se svým obchodním zástupcem.

Další pokyny

Další informace naleznete v následujících zdrojích poskytnutých britským daňovým úřadem HMRC (HMRC) a sdílených s FIATA:

- [Snímky připravenosti na bezpečnost a zabezpečení](#): Přehled prohlášení S&S.
- [Dovozní prohlášení o bezpečnosti a zabezpečení \(S&S\) - FAQ](#): Odpovědi na časté dotazy.
- [Jak podávat prohlášení S&S](#): Praktické pokyny k podání.



SSL Express 20-01-2025 Je interoperabilita elektronických konosamentů pro kontejnerovou přepravu konečně tady?

Digitální transformace globálního obchodu dosáhla kritického bodu, kdy jsou elektronické náložné listy (eBL) k dispozici jak pro kontejnerovou, tak pro hromadnou přepravu. Hromadná přeprava v této oblasti významně pokročila a kampaň BIMCO 25x25 již dosáhla svého cíle v roce 2024, kdy velké těžební společnosti jako BHP, Rio Tinto, Vale a Anglo-American přesunuly 25,1 % svého ročního objemu obchodu s železnou rudou do Číny pomocí eBL.

Zavedení eBL pro kontejnerovou přepravu však zůstává frustrujícím způsobem omezené. Hlavní překážkou je prý "interoperabilita", což je schopnost bezproblémového přenosu eBL vydaného na jedné platformě na jinou při zachování jeho právních a provozních vlastností.

Spoluedoucí oddělení ICE Digital Trade (dříve essDocs) Marina Comninos-ová v příspěvku na LinkedIn oznámila, že společně s IQAX, který využívá GSBN, dosáhla ICE Digital Trade významného úspěchu, když Mezinárodní skupina P&I klubů schválila přístupovou dohodu ICE 2024.1.

Interoperabilita není jen technická nutnost, ale i obchodní faktor. Konosament slouží jako doklad o vlastnictví, převzetí zboží a doklad o přepravní smlouvě. V jeho digitální podobě je sázka ještě vyšší. Absence interoperability byla považována za omezující faktor přenositelnosti a důvěryhodnosti eBL, což dosud odrazovalo zúčastněné strany od úplného přechodu od papírových systémů. Jak zdůrazňuje Marina Comninos, "aby eBL dosáhly svého plného potenciálu, musí odrážet univerzálnost a spolehlivost papírových BL. Dosažení tohoto cíle vyžaduje spolupráci napříč technologickými, právními a provozními oblastmi."

4 pilíře interoperability eBL

1. Technická integrita: Zajištění toho, aby v každém okamžiku existoval pouze jeden originální eBL, je nejdůležitější. Tím se zabrání duplikaci a zaručí se, že oprávněný držitel si ponechá výhradní kontrolu. Asociace pro digitální kontejnerovou přepravu (Digital Container Shipping Association, DCSA) se zasloužila o vytvoření standardů pro řešení tohoto problému. Tyto pokyny poskytují rámec pro zavádění bezpečných, spolehlivých a interoperabilních řešení eBL a zajišťují, aby digitální systémy splňovaly přísné požadavky globálního obchodu.

2. Právní rovnocennost: Významnou překážkou pro přijetí eBL byla potřeba právního uznání rovnocenného s papírovými BL. Bez toho zúčastněné strany riskují nedodržení obchodních zákonů nebo odmítnutí ze strany soudů. Jurisdikce, jako je Velká Británie se svým zákonem o elektronických obchodních dokumentech z roku 2023 a Singapur prostřednictvím zákona o elektronických transakcích (novela) z roku 2021, jsou průkopníky v oblasti právních předpisů, které toto umožňují. Tyto zákony poskytují základ pro zajištění právní platnosti, vymahatelnosti a široké přeshraniční akceptace eBL a jak správně poznamenává Marina Comninos, "právní řešení, které zajistí, že eBL je právním ekvivalentem papírového BL".

3. Rámec odpovědnosti: Absence jasného režimu odpovědnosti je pro mnoho zúčastněných stran sporným bodem. Pokud dojde ke ztrátám - ať už v důsledku chyb, podvodů nebo technických závad - je zásadní stanovit odpovědnost. Účinný rozsah odpovědnosti zajišťuje, že poskytovatelé řešení jsou odpovědní za své jednání a jsou schopni odškodnit postižené strany. Tato transparentnost buduje důvěru mezi uživateli a podporuje přijetí e-dokumentu.

4. Schválení P&I Clubem: Pojištění zůstává základem řízení rizik v lodní dopravě. Pro dopravce je schválení interoperabilních eBL Mezinárodní skupinou P&I klubů (IG) převratnou změnou. Takové schválení zajišťuje, že dopravci vydávající interoperabilní eBL jsou pojištěni proti případným závazkům. Schválení přístupové dohody ICE 2024.1 ze strany IG, která umožňuje přenos eBL CargoDocs napříč platformami, představuje významný milník na cestě k interoperabilitě. I když je schválení dohody o přístupu k ICE významným krokem vpřed, její úspěch závisí na praktické implementaci. Zúčastněné strany musí spolupracovat na řešení skutečných problémů, včetně:

1. Integrace napříč platformami = Poskytovatelé řešení musí zajistit bezproblémovou integraci svých systémů s ostatními, což umožní hladký přenos eBL bez narušení.
2. Vzdělávání zúčastněných stran = Široké přijetí vyžaduje vzdělávání zúčastněných stran - od dopravců a speditérů po odesílatele a příjemce - o výhodách a funkcích interoperabilních eBL.
3. Globální právní harmonizace = Zatímco země jako Spojené království a Singapur zavedly právní předpisy, které to umožňují, pro široké přijetí eBL je nezbytná globální harmonizace. Prosazování podobných zákonů v jiných jurisdikcích musí pokračovat.
4. Standardizace = V návaznosti na práci DCSA se musí rozvíjet standardizace, aby se zajistila konzistentnost při vytváření, přenosu a správě eBL.

SSL Express 17-01-2025 Útoky na lodě v Rudém moři mohou pokračovat i přes příměří v Gaze

Přestože útoky na lodní dopravu tento měsíc utichly, Hútióvé naznačují, že by se mohly obnovit, a to navzdory příměří v Gaze, které bylo na neděli vyhlášeno mezi Izraelem a Hamásem. K vyslanci prezidenta Bidena pro Blízký východ Brettu McGurkovi se připojil vybraný prezident Steve Witkoff - partnerství, které Bílý dům označil za "velmi konstruktivní, velmi plodné" - pouhé čtyři dny před dohodou o příměří - ačkoli ji izraelská vláda ještě musí formálně podepsat.

Mezitím se objevily spekulace, že Rudé moře a Suezský průplav by mohly být opět k dispozici jako životaschopná možnost pro lodní dopravu, vzhledem k příslibu Hútiů ukončit zde válečné akce, pokud válka v Gaze skončí. Nejistot je však mnoho. Odborníci varují před tím, abychom Hútiům nevěřili na slovo, a poukazují na to, že díky zjevné účinnosti jejich útoků v Rudém moři získala tato skupina značný vliv na světový obchod, kterého se nemusí snadno vzdát.

Mnoho lidí se zaměřilo na příspěvky mluvčího Hútiů Mohammeda Abdula Saláma, který včera uvedl: "Vzhledem k tomu, že tato bitva skončila vyhlášením příměří v Gaze, palestinská věc byla a zůstane první věcí, za kterou musí národ převzít odpovědnost, protože sionistická nepřátelská entita je pro všechny nebezpečná a její pokračující okupace Palestiny představuje hrozbu pro bezpečnost a stabilitu regionu."

Lars Jensen, generální ředitel společnosti Vespucci Maritime, na síti LinkedIn napsal: "...v nejlepším případě by mohlo dojít k návratu k suezským trasám v druhé polovině února - a možná ještě předtím k několika ad-hoc tranzitům." V příspěvku zřejmě revidoval svou předchozí předpověď, že trasy přes Rudé moře zůstanou nefunkční přinejmenším do srpna. Předpokládal však, že Rudé moře bude klidné a Michael Yarwood, ředitel prevence ztrát TT Clubu, řekl serveru The Loadstar, že lodní společnosti by z rychlého obnovení tranzitů přes Rudé moře měly jen malý prospěch.

P.S. Jednoho by napadlo, zda neexistuje nějaké propojení mezi líniovými rejdaři a vzbouřenci....



SSL Express 17-01-2025 Společnost Hapag-Lloyd je s blížícím se zahájením provozu Gemini optimistická ohledně rezervací a spolehlivosti

Společnost Hapag-Lloyd se těší na rok 2025 a zavedení spolupráce Gemini s Maerskem a je přesvědčena, že dosáhne svého cíle 90 % spolehlivosti. V rozhovoru s Mikem Kingem (The Loadstar Podcast) řekl Henrik Schilling, ředitel globálního obchodního rozvoje HLCL: "Po analýze našich krátkodobých rezervací i objemů závazků jsem ohledně letošního roku optimistický." Mluvil navzdory rostoucím obavám, že nové prezidentství Donalda Trumpa v USA by mohlo vést k chaosu v globálních dodavatelských řetězcích. Pan Schilling však naznačil, že situace se může ukázat jako méně skálopevná, než někteří naznačovali.

"Myslím, že návrat pana Trumpa povede k výkyvům na trhu, ale pokud se podíváme na údaje z doby jeho první vlády, nezaznamenali jsme pokles objemů globálního obchodu, ve skutečnosti nadále rostly," řekl. Zdá se, že takový pozitivní přístup drží německého dopravce na místě jen několik týdnů před 1. únorem, kdy bude zahájena spolupráce Gemini s Maerskem, přičemž obě kontejnerové linky mají nasadit přibližně 340 plavidel k pokrytí sedmi obchodů s 57 službami. Rezervace byly zahájeny na začátku prosince a pan Schilling uvedl: "Náš závazek ke spolehlivosti je to, co nás odlišuje od ostatních, a naším cílem je, aby spolehlivost jízdního řádu každé služby Gemini byla po zavedení spolupráce nejlepší v oboru, a to 90 %. Nízká spolehlivost v odvětví není jen velkým problémem pro naše zákazníky, ale je také problémem pro naši nákladovou základnu." Na otázku, jak partnerská síť hub-and-spoke dosáhne 40% skoku ve spolehlivosti, odpověděl, že plán se soustředí na to, že identifikovaná "zranitelná místa" sítě jsou v menších bodech, přičemž narušení se kaskádovitě mění od menších k větším incidentům. Podle jeho slov se Gemini opírá o síť uzlů, které partneři společně kontrolují a spravují. Tuto síť bude doplňovat rozsáhlá a specializovaná síť kyvadlové dopravy provozovaná partnery a podporovaná sítí spojů, přičemž jednotlivé služby budou synchronizovány, aby se zkrátily doby zdržení, které vedou k velkým poruchám.



SSL Express 17-01-2025 12. Mezinárodní železniční a intermodální kongres – inovace, výzvy, rozvoj Wisła, 12.–14. března 2025, hotel Crystal

Již brzy, během XIV. ročníku Mezinárodního železničního a intermodálního kongresu, se sejdou zástupci dopravního sektoru, aby diskutovali o budoucnosti železnice, inovacích a výzvách intermodality. Tato výjimečná událost, která si každoročně získává stále větší prestiž, přivítá odborníky, manažery a zákazníky z Polska, České republiky a Slovenska. Letošní program slibuje být mimořádně zajímavý a pestrý, s důrazem na rozhodující oblasti rozvoje a inovací. Během kongresu bude věnována pozornost inovativním technologiím v oblasti výstavby, údržby a provozu zařízení pro řízení železniční dopravy. Tento segment se dynamicky rozvíjí a přináší řešení, která zvyšují bezpečnost a efektivitu dopravy. Dalším významným tématem budou problémy a výzvy železniční nákladní dopravy, která je klíčovou součástí dodavatelských řetězců, ale musí čelit rostoucí konkurenci a měnícím se požadavkům trhu. V programu jsou zahrnuty také panely zaměřené na novou geografii intermodálních dodavatelských řetězců v Evropě a Polsku. Diskutovat se bude o změnách v toku zboží, nových dopravních koridorech a výzvách, kterým logističtí operátoři čelí v rychle se měnícím geopolitickém a ekonomickém prostředí. Součástí programu budou také praktické informace o dostupných možnostech financování železniční a intermodální dopravy, které mohou usnadnit realizaci strategických investic.

Letošní kongres nenabízí jen bohatý odborný program, ale také atraktivní doprovodný program, který poskytne skvělou příležitost k navazování nových obchodních vztahů a posílení integrace

dopravní komunity v uvolněnější atmosféře. Podrobný program akce, seznam přednášejících, partnerů a podrobnosti o registraci naleznete na webové stránce kongresu: systemykolejowe.pl/cs.



SSL Express 17-01-2025 Amazon objednává 200 elektrických nákladních vozů Mercedes-Benz Trucks

Amazon objednává více než 200 elektrických nákladních vozidel Mercedes-Benz Trucks v Evropě. Americká skupina pro e-commerce jej označila za „ historickou “ a je součástí jejího závazku dosáhnout do roku 2040 čistých nulových emisí uhlíku, čímž představuje důležitý krok v dekarbonizaci její dopravní sítě na evropském kontinentu. Tato vozidla by měla být k dispozici od konce roku. Budou nasazeny na trasách s vysokým kilometrovým nájezdem, které tvoří střední síť Amazonu ve Velké Británii a Německu, a budou přepravovat přívěsy do a z distribučních center Amazonu, třídících center a doručovacích stanic. Po plném zprovoznění přepraví každý rok více než 350 milionů balíků.

Amazon se rozhodl pro dálkový model těžkého nákladního vozidla „eActros 600“ od Mercedes-Benz Trucks. Ten má kapacitu baterie více než 600 kilowatthodin a dojezd 500 kilometrů bez dobíjení. Německý výrobce nedávno zahájil výrobu eActros 600 ve své továrně v německém Wörthu. Skupina zároveň plánuje na klíčová místa instalovat elektrické nabíjecí stanice o výkonu 360 kW, schopné nabít baterii 40tunových nákladních vozidel z 20 na 80 % za něco málo přes hodinu, a bude spolupracovat s dalšími organizacemi na podpoře instalace externích nabíjecích bodů umožňujících delší cesty.

P.S. Držme e-Amazonu palce



SSL express 17-01-2025 Přístav Koper zaznamenal v roce 2024 nové rekordy

Přístav Koper se ohlíží za úspěšným rokem 2024. Celková propustnost vzrostla na 23 milionů tun zboží, což představuje nárůst o 3 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Zvláště působivý byl vývoj na kontejnerovém terminálu, kde bylo dosaženo nového absolutního rekordu s 1,13 miliony odbavených kontejnerových jednotek (TEU), což je výsledek, který překonal původní odhady objemu. Zvýšená propustnost je také způsobena novými obchody v souvislosti s výstavbou a vybavením nových výrobních zařízení na vnitrozemských trzích. V listopadu byl také dosažen rekord v průchodnosti tekutých nákladů a také sektor sypkého zboží zakončil rok lépe, než se očekávalo.

Podle předběžných informací dosáhl přístav Koper v roce 2024 čistého obrátu 326 milionů eur, což je nárůst o 6 procent ve srovnání s rokem 2023. Tento růst je způsoben především vyššími příjmy ze zvýšené obsluhy lodí a také doplňkovými službami, jako je plnění a vyprazdňování kontejnerů. K tržbám významně přispěla i optimalizovaná skladová logistika, která zkrátila dobu zdržení kontejnerů a dalšího zboží.

V segmentu běžného nákladu došlo k růstu, zejména u ocelových výrobků a dřeva, zatímco terminál pro cestující zaznamenal nový rekord se 125 327 hosty. Propustnost aut ale klesla o 3 procenta, za což mohou především zpoždění v první polovině roku. Díky novým obchodním vztahům a destinacím, včetně nákladních vozidel, strojů a dalších vozidel, se objemy ve druhé polovině roku částečně obnovily.

Celkem bylo v roce 2024 v přístavu Koper odbaveno 1 798 lodí, vypraveno 20 469 vlaků a napočítáno 453 993 kamionů.



SSL Express 17-01-2025 Cosco Air Cargo? A plány COSCO na expanzi v Evropě (vybráno z rozhovoru DVZ se šéfem Cosco pro Evropu Mingfeng Wang)

Vedení společnosti má velmi jasné představy o tom, jak chce v Evropě rozvíjet mimo čisté námořní dopravu. Polsko bude hrát ústřední roli. Tento region je vnímán jako budoucí uzel, jehož prostřednictvím se bude po železnici stále více otevírat středoevropské a západoevropské zázemí. S největší polskou železniční nákladní společností PKP Cargo začalo COSCO těsněji spolupracovat před více než dvěma lety a od té doby udělali velký pokrok. PKP drží podíl v polské národní společnosti rejdaře. To samo o sobě ukazuje, že jejich cílem je v budoucnu pokročit v dalších aktivitách v zázemí. Strategie rozvoje v podstatě stojí na dvou pilířích. Za prvé: spolupráce s PKP v Polsku. Kromě přepravy kontejnerů po železnici sem patří i případná spolupráce při provozu terminálů a skladů. Už také zvažují, a to je druhý pilíř, o dalších možnostech spolupráce za polskými hranicemi, protože PKP je v současné době aktivní pouze v Polsku. Lze si představit rozšíření spolupráce do dalších evropských zemí. Aby toho bylo možno dosáhnout, zvažuje se spolupráce s dalšími evropskými železničními nákladními společnostmi kromě PKP.

Jak důležitý je přístav Hamburk pro Cosco? Má vysoké postavení. Do Hamburku rejdař jezdí již více než 40 let a lokalita pro něj hraje důležitou roli jako vstupní brána do střední a střední Evropy. Navíc pozemní kapacita a železniční spojení v Hamburku jsou opravdu vynikající. Výkon Hamburku při manipulaci s kontejnery hodnotí vedení rejdaře tak, že v porovnání s ostatními evropskými přístavy je produktivita přístavu Hamburk v pořádku. V porovnání s asijskými přístavy je však produktivita v přístavu Hamburk nižší. Spolupráce s HHLA je výborná. HHLA je velmi profesionální a rozumí obchodu. Jak se věci vyvinou v budoucnu se vstupem MSC, se teprve uvidí. Určitě by rejdař uvítal, kdyby se město Hamburk, HHLA a MSC více snažilo rozšířit přístav a jeho infrastrukturu.

Letecká nákladní doprava je samozřejmě také zajímavým trhem. Je málo známo, že Cosco se svou dceřinou společností Cosco Shipping Airfreight působí jako druh letecké nákladní přepravy na trhu leteckého nákladu, i když v nepříliš velkém měřítku. Větší expanze ale není v tuto chvíli na pořadu pro nejbližší dobu.

