

SSL EXPRES

27.01.-31.01.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz



SSL express 27-01-2025 Největší Ro-Ro už na vodě

Čínská automobilová společnost BYD Auto představila BYD Shenzhen, největší přepravník vozidel typu roll-on/roll-off (RoRo) na světě, který je schopen přepravit až 9 200 automobilů. Toto nejmodernější plavidlo, pojmenované po rodném městě společnosti BYD, nedávno zakotvilo v přístavu Jang-čou ve východní Číně, což představuje klíčový okamžik ve schopnostech společnosti v oblasti námořní logistiky.

Specifikace a schopnosti plavidla: BYD Shenzhen měří 219 metrů na délku a 37,7 metrů na šířku, přičemž ponor činí 9 metrů. Může se pochlubit maximální rychlostí 18,5 uzlu (přibližně 34,3 km/h), což z něj dělá impozantního zástupce na moři. Loď RoRo umožňuje vjíždět a vyjíždět vozidlům pomocí vestavěných ramp, což zefektivňuje proces nakládky a vykládky bez nutnosti použití externích manipulačních zařízení.

Inovace v oblasti životního prostředí Loď BYD Shenzhen je vybavena dvoupalivovou technologií LNG, která umožňuje provoz na zkapalněný zemní plyn i na tradiční lodní paliva. Tato flexibilita nejen zvyšuje účinnost paliva, ale také snižuje emise, což je v souladu s celosvětovým úsilím o minimalizaci dopadu námořního provozu na životní prostředí. Kromě toho je loď vybavena zařízeními pro úsporu energie, která dále optimalizují provozní účinnost. Jedná se zejména o první loď vybavenou vlastními stacionárními akumulátory společnosti BYD, které jsou pravděpodobně určeny k napájení lodi během dokování nebo v nízkoemisních zónách, čímž se snižuje spotřeba paliva a emise během těchto kritických operací.



SSL Express 27-01-2025 Kontejnerové linky i přes klesající spotové sazby stále objednávají další lodě

Provozovatelé linek i investoři-majitelé lodí pokračují v rozšiřování svých již tak bohatých objednávek, a to i přes rychle klesající úroveň spotových přepravních sazeb. Hongkongský vnitrosijský dopravce SITC Container Lines dnes uplatnil opci na další dvě lodě o kapacitě 1 800 teu v čínské loděnici Huanghai Shipbuilding a přidal tak k šesti lodím nasmlouvaným v loňském roce, z nichž každá stála přibližně 29 milionů dolarů. Očekává se, že dříve objednané lodě budou dodány mezi rokem 2026 a srpnem 2027 a další lodě by měly být spuštěny na vodu koncem roku 2027. Společnost SITC má nyní v provozu 102 vlastních box lodí s celkovou kapacitou 166 949 teu a 14 pronajatých lodí s kapacitou 14 862 teu. Jedná se o 14. největšího provozovatele. Dodatečné lodě byly potvrzeny týden poté, co společnost SITC International oznámila odhadovaný čistý zisk v roce 2024 ve výši přibližně 1 miliardy USD, což je o 86 % více než v roce 2023.

Společnost MB Shipbrokers oznámila, že poptávka po feeder a menších box-type lodích zůstává obecně vysoká. Ve větším měřítku minulý týden francouzský dopravce CMA CGM objednal u HD Hyundai Heavy Industries 12 lodí s dvojitým pohonem na LNG o kapacitě 18 000 teu za 2,6 miliardy dolarů, čímž se jeho objednávkový seznam zvýšil na více než 1,3 milionu teu a potenciálně se zmenšil rozdíl mezi ním a společností Maersk Line v žebříčku linkových lodí.

A řecký lodní magnát George Economou, který si loni objednal čtyři lodě o kapacitě 7 900 teu u jihokorejské společnosti HJ Shipbuilding & Construction, nyní údajně jedná s čínskou loděnicí Zhoushan Changhong International Shipyard o deseti lodích o kapacitě 11 000 teu.

To představuje návrat do kontejnerového průmyslu pro jeho společnost TMS Dry, která prodala svou poslední kontejnerovou loď v roce 2020 a údajně se dohodla na pronájmu plavidel o kapacitě 7 900 teu společnosti Zim po dodání v letech 2026 a 2027. Alphaliner odhaduje, že cena novostaveb o kapacitě 11 000 teu se pohybuje kolem 120 milionů dolarů za loď s konvenčním pohonem a 138 milionů dolarů, pokud se jedná o loď s duálním pohonem na LNG.



SSL Express 27-01-2025 Spotové sazby dále klesají, a pokud se dopravci vrátí do Suez, bude ještě hůř

Tento týden se zrychlila spirála poklesu spotových cen kontejnerové přepravy, protože v Číně o víkendu začínají oslavy nového lunárního roku a přichází rok hada. Světový kontejnerový index (WCI) společnosti Drewry tento týden zaznamenal na transpacifickém spotu v úseku Šanghaj-Los Angeles týdenní ztrátu 8 % a skončil na 4 dolarech.813 dolarů za 40 stop, zatímco trasa Šanghaj-New York ztratila 7 % a skončila na 6 377 dolarech za 40 stop. Podobně transpacifický index XSI společnosti Xeneta klesl o 3 % na 5 162 dolarů za 40 stop. Největší škody na ziscích dopravců však byly zaznamenány na trasách Asie-Evropa, kde se zřejmě potvrdila varování o začínající válce o sazby z počátku tohoto měsíce.

Trasa WCI Šanghaj-Rotterdam se oproti minulému týdnu propadla o 19 % na 3 434 USD za 40 stop, což je meziročně o 31 % méně, zatímco trasa Šanghaj-Janov klesla oproti minulému týdnu o 10 % na 4 562 USD za 40 stop.

Jedna nevyžádaná nabídka od čínského dopravce, (zdroj The Loadstar), uvádí 2 300 USD za 40 stop ze Šanghaje do britských přístavů, což naznačuje, že na spodní hranici spotového trhu lze nalézt sazby o přibližně 1 000 USD za 40 stop nižší, než je úroveň indexu. V pátek zveřejněný Shanghai International Freight Index (SCFI) se rovněž snížil, ale vykázal mnohem mírnější pokles, když na trase Šanghaj-Severní Evropa ztratil 6 %. SCFI však zaznamenává kotace sazeb na nadcházející týden a aktivita v příštích čtrnácti dnech bude velmi utlumená. Naopak největší vliv na tvorbu sazeb v příštích týdnech bude mít pravděpodobně příměří mezi Hamásem a Izraelem a následné prohlášení Hútiů o zastavení útoků na lodní dopravu - zejména pokud to bude znamenat, že se dopravci vrátí k tranzitu přes Suez, což by mohlo vyvolat vážnou krizi s nadměrnou kapacitou. A jak vysvětlil hlavní analytik společnosti Freightos Judah Levine, mezi analytiky převládá názor, že návrat k Suezu pravděpodobně povede k dočasnému nárůstu přetížení přístavů v Evropě: Období přizpůsobení se kratší trase pro dopravu z Asie do Evropy a Středomoří, stejně jako pro některé objemy do Severní Ameriky, může trvat několik týdnů nebo i déle.



SSL Express 28-01-2025 Stane se CMA CGM první linkou, která obnoví tranzit přes Suez?

Francouzský dopravce CMA CGM popřel, že by se chystal obnovit pravidelné tranzity Suezským průplavem poté, co minulý týden Hútiové oznámili zastavení útoků na lodní dopravu v Rudém moři.

Důkazy o tom, že CMA CGM bude prvním provozovatelem linkové dopravy, který obnoví

pravidelné tranzity Rudým mořem, ale posílily poté, co se objevily údaje z AIS, které potvrdily, že jedna z jejích lodí v současné době směřuje do Suezského průplavu. Loď CMA CGM Columba o výtoku 11 400 teu, nasazená na linku Evropa-Blízký východ/Indie EPIC, o minulém víkendu opustila španělské centrum Algeciras na cestě k severnímu vstupu do průplavu. Podle údajů AIS měla dorazit večer 22. ledna a tranzit směrem na jih by měl být naplánován na následující den. Mluví společnosti CMA CGM však sdělil serveru The Loadstar: "CMA CGM COLUMBA propluje Suezským průplavem, aby v rámci jediné ad hoc zastávky zavítala do přístavu Jeddah. Plavidla na lince EPIC však nebudou systematicky proplouvat Suezským průplavem."

CMA CGM pozorně sleduje probíhající vývoj v regionu a doufá v návrat stability a bezpečnosti pro všechny. Pokud jde o Rudé moře, hlavní prioritou skupiny zůstává bezpečnost jejích námořníků, jejích plavidel a nákladu jejích zákazníků. Analytici společnosti Linerlytica poznamenali, že plavidlo minulý měsíc proplulo Suezem na své hlavní plavbě směrem na západ.

Od začátku krize v Rudém moři byly lodě na lince EPIC, kterou provozují společně společnosti Cosco a OOCL a na níž se podílí také společnost ONE jako nájemce slotů, odkloněny kolem mysu Dobré naděje, přičemž delší vzdálenost si vyžádala její rozšíření na 13 lodí.



SSL Express 28-01-2025 Nebezpečí ze všech stran: Největší rizika pro firmy

Od listopadového volebního vítězství Donalda Trumpa se rizikový faktor obchodní politiky náhle znovu stal důležitějším. Vyplývá to například z globálního čtvrtletního průzkumu manažerského poradenství McKinsey. Podíl respondentů, kteří uváděli změny v obchodní politice nebo obchodních vztazích jako klíčové riziko pro globální ekonomiku, se mezi zářím a prosincem více než zdvojnásobil. Dva dny před začátkem průzkumu Trump oznámil, že po svém nástupu do úřadu zavede nová cla na dovoz z Kanady, Číny a Mexika.

Jen o něco málo starší je celosvětový firemní průzkum pojišťovny Allianz Commercial o největších podnikatelských rizicích. V roce 2025 bude kybernetická kriminalita počtvrté v řadě na prvním místě. Kybernetické útoky jsou nejvyšším rizikem ve 20 zemích, včetně Německa, Francie, Velké Británie a USA. Na druhém místě jsou přerušení podnikání – celosvětově i v Německu. Obvykle jsou výsledkem konfliktů, katastrof nebo kybernetických útoků. Podle Allianz nyní dochází k narušení dodavatelského řetězce s globálními dopady každých 1,4 roku.

Po dalším roce extrémních povětrnostních událostí po celém světě jsou přírodní katastrofy zpět na třetím místě, ale geopolitické konflikty a protekcionismus také zůstávají na radarech společností, což se odráží v top 10 žebříčku faktorů právních změn (4. místo) a politických rizik (9.). Klimatické změny zaznamenaly největší skok v barometru ze 7 na 5 a dosáhly nejvyššího umístění od začátku studie.

Průzkum pro Zprávu o globálních rizicích Světového ekonomického fóra identifikuje státem vedený ozbrojený konflikt jako nejnaléhavější bezprostřední globální riziko pro rok 2025, přičemž téměř čtvrtina respondentů jej považuje za hlavní problém. Dezinformace a dezinformace zůstávají hlavním krátkodobým rizikem již druhý rok po sobě. Mezi další dvouletá rizika patří extrémní výkyvy počasí, sociální polarizace a kybernetické hrozby. Z dlouhodobého hlediska dominují environmentální rizika. Výhled na deset let zastiňují také technologická rizika související s dezinformacemi a dezinformacemi a také negativní důsledky technologií AI.

✈️ 🇫🇷 🇫🇷!?! SSL Express 28-01-2025 Airbus ruší svou nákladní leteckou společnost Beluga

Certifikát leteckého provozovatele získal Airbus teprve před rokem. Výrobce letadel již začal prodávat své velké nákladní lodě, které se dříve používaly pouze v dopravě mezi jeho továrnami. Evropský výrobce letadel Airbus nečekaně ukončuje provoz své nákladní letecké společnosti Airbus Beluga Transport (AIBT), která byla před rokem provozována pouze s vlastním osvědčením leteckého provozovatele (AOC). Airbus založil dopravce, aby využil mezery na trhu vytvořené západními sankcemi proti Rusku.

Od roku 2022, kdy byl ruským nákladním aerolinkám zakázán vstup do Evropy, chybí kapacita pro nadrozměrný náklad. V té době začal Airbus komerčně prodávat své nákladní lodě Beluga; dříve Airbus používal letouny pouze pro svůj vlastní provoz. Tyto nákladní A300-600 ST byly později nahrazeny modernějšími letouny Beluga XL.

Plány výrobce letadel ale zřejmě nevyšly. Podle zprávy francouzského listu Les Echos, který jako první informoval o zániku AIBT, aerolinka nedokázala přilákat dostatek externích zákazníků, aby fungovala ekonomicky. Samotný Airbus zatím žádné důvody uzavření nevedl.

SSL Express 28-01-2025 Američti celníci utahují šrouby v Temu & Co

Zatímco celý svět čeká, zda a jak rychle Donald Trump zavede nová cla na čínské společnosti, americké úřady již zjistily fakta ohledně pravidel pro dovoz zboží nízké hodnoty. Americké celní úřady 17.1. oznámily zpřísnění odpovídajících pravidel de minimis, kterých využívají zejména velcí čínští internetoví prodejci jako Temu a Shein. Konkrétně bude osvobození od cla ve výši 800 USD v budoucnu využívat výrazně méně zboží než dosud. Patří sem především to, které podléhá specifickým obchodním a národním bezpečnostním opatřením. Posun je odůvodněn mimo jiné ochranou amerických firem a pracovníků před nekalými obchodními praktikami. Je zde také výslovný odkaz na „platformy elektronického obchodu založené v Číně“.

Dalším aspektem je proto zabránit nerušenému vstupu „nelegálních syntetických drog, jako je fentanyl“, do USA. Nová pravidla mají navíc umožnit celním úřadům USA řádně kontrolovat všechny zásilky elektronického obchodu. Podle prohlášení celní správy USA se jejich počet od roku 2015 v důsledku předchozí praxe de minimis zvýšil přibližně sedminásobně. Loni to bylo 1,36 miliardy odpovídajících zásilek.

Nová pravidla, stejně jako nařízení zveřejněné 13. ledna pro větší transparentnost v dodavatelských řetězcích, se vrací ke „komplexnějšímu plánu na ochranu amerických spotřebitelů, pracovníků a společností“, který schválila předchozí administrativa pod vedením Joe Bidena v polovině září. Bylo by ale překvapivé, kdyby to nebylo také v duchu nového 47. prezidenta USA. A konečně, sám Donald Trump nedávno zdůvodnil svou silnější obchodněpolitickou izolaci od Kanady a Mexika mimo jiné tím, že chtěl omezit dovoz fentanylu. Nové celní předpisy USA však ještě nevstoupily v platnost. V dalším kroku má nyní „veřejnost“ 60 dní na to, aby se k plánům vyjádřila.

SSL Express 29-01-2025 Lay-upy a šrotovné plyntankerů rostou, protože ceny LNG dosáhly rekordního minima

Spotové sazby pro dopravce LNG jsou nyní na historických minimech, i když někteří analytici se domnívají, že lodní sektor je blízko dna. S odvoláním na "ohromující převis nabídky" jednotek soutěžících o omezené pracovní příležitosti společnost Clarksons Research ve své poslední týdenní zprávě, zveřejněné v pátek, poznamenala, že spotové sazby klesly na nová rekordní minima. Na rozdíl od mnoha jiných segmentů lodní dopravy je podíl přepravců LNG obchodujících na trhu velmi malý, ale přesto zoufalé obchodní podmínky narušují i dlouhodobější charterové obchody.

Průměrná odhadovaná spotová sazba pro loď o objemu 174 000 m3 klesla od minulého pátku o 31 % na 14 000 USD denně, zatímco ekvivalentní sazba pro jednotku s parní turbínou o objemu 145 000 m3 nyní činí pouhých 2 500 USD denně, což je mezitýdenní pokles o 29 %. Dlouhodobá slabost, zejména u starších jednotek s parními turbínami, vede k demolici dalších historických plynových tankerů, zatímco mnoho majitelů uvažuje o odstavení jako o rekordním objemu nově postavených jednotek připravených opustit asijské suché doky.

"Obecné fundamenty jsou slabé," poznamenali analytici makléřské společnosti Braemar v nedávné zprávě. Při pohledu na tento týden Braemar uvedl, že bude sledovat pokračující chladné období v USA, stejně jako záměry majitelů, pokud jde o umístění jejich lodí nebo ne. Někteří analytici se však domnívají, že trh je blízko dna. Ve svém projevu minulý týden na londýnském setkání Marine Money Dr. Adam Kent, který stojí v čele britské poradenské společnosti Maritime Strategies International, tvrdil, že LNG ze všech segmentů lodní dopravy je nejlépe připraven na vzestup.

P.S. Ale plyn zlevnit, to ne...

SSL Express 30-01-2025 BGL obviňuje Mercedes-Benz z nespravedlivého cenového požadavku

Podle Spolkového svazu pro silniční nákladní dopravu, logistiku a likvidaci odpadu (BGL) požaduje divize osobních automobilů společnosti Mercedes-Benz AG, aby její poskytovatelé přepravních služeb od 1. února snížili náklady na všechny přepravní smlouvy o 10 procent z celkové sazby za přepravu. Společnosti by měly předložit odpovídající nabídky do minulého čtvrtka, pokračuje BGL. Asociace tento požadavek odmítá ostrými slovy: "Selhání automobilového průmyslu nesmí být křížově financováno na zádech dopravního průmyslu," uvádí se v prohlášení; akce automobilky postrádá jakoukoli legitimitu. Před rokem chtěl automobilový průmysl od politiků zdvojnásobení mýtného pro nákladní automobily a také ho dostal, což vedlo ke zvýšení provozních nákladů každého jednotlivého nákladního vozidla přibližně o 20 000 eur ročně. "A dnes se od našich středně velkých společností očekává, že vytáhnou uhlíky z ohně za neúspěšnou politiku automobilového průmyslu a nabídnou zničující sazby za přepravu," rozplývá se mluvčí představenstva BGL Dirk Engelhardt.

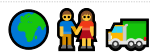
Při takto nízkých cenách není možné pokrýt náklady na nákladní automobily. Německé dopravní společnosti proto pravděpodobně přijdou o své zakázky ve prospěch východoevropských nízkonákladových poskytovatelů, kteří často zaměstnávají své řidiče za hladové mzdy hluboko pod minimální mzdou, předpovídá BGL. "Je jen otázkou času, kdy zařijeme Gräfenhausen 2.0 a zároveň ztrátu domácích středně velkých dopravních podniků," stěžuje si Engelhardt a pokračuje: "Tato forma dumpingové konkurence je nehodná německé prémiové značky, jako je Mercedes-Benz."

Výrobce vozidel nebylo možné na základě obvinění sdružení na žádost DVZ zastihnout do redakční uzávěrky. V předchozím podobném případě společnost uvedla, že z konkurenčních důvodů nemůže podrobně komentovat dodavatelské smlouvy a úpravy cen.

SSL Express 30-01-2025 Nové nabídky v KD přes Brennerský průsmyk

Kombiverkehr nabízí další vlakové spojení přes Brennerský průsmyk. Firma z Kolína nad Rýnem dále rozšiřuje své přepravní kapacity mezi Německem a Itálií. Od tohoto měsíce mohou speditéři a logistické společnosti opět přepravovat své návěsy, výměnné nástavby a kontejnery mezi přístavem Lübeck a Veronou v severní Itálii přímým vlakovým spojením. K dispozici bude terminál Baltic Rail Gate ve Skandinávií v Lübecku a terminál Europa ve Veroně.

Vlaky jezdí vždy ve čtvrtek a neděli ve směru sever-jih a v úterý a pátek ve směru jih-sever. Kombiverkehr nabízí další spojení v rámci tzv. služby brány přes Hamburk ve třech dopravních dnech. Z Verony pak jezdí spoje dál na jih Itálie. Z přístavu Lübeck jsou nabízeny další cesty do a ze Švédska a Norska. Přeprava odpadů a nebezpečných věcí všech tříd kromě 1 a 7 je možná. "Naše rozšíření kapacity přichází ve správný čas pro dopravní společnosti, které čelí velkým výzvám v dopravě v Brenneru kvůli renovaci mostu Lueg," řekl Arbi Tonians, vedoucí prodeje pro jižní Evropu ve společnosti Kombiverkehr. Od 1. ledna 2025 bude silniční provoz na 1,8 kilometru dlouhém mostě Lueg z bezpečnostních důvodů často jezdit pouze v jednom jízdním pruhu. V březnu bude zahájena generální rekonstrukce více než 50 let staré stavby u Gries am Brenner, která je naplánována do konce roku 2030. Naše železniční služby přes Brennerský průsmyk mohou být pro spediční společnosti úlevou. V samotném provozu s Veronou nabízíme denní odjezdy, z některých terminálových míst dokonce několik odjezdů vlaků denně. Cílovými terminály v Německu jsou kromě Lübecku Mnichov, Kolín nad Rýnem, Ludwigshafen, Hannover, Hamburk, Lipsko, Norimberk a Rostock". Další nabídky v alpském tranzitu přes Brennerský průsmyk v současné době Kombiverkehr nepřipravuje. "V tuto chvíli se neplánují žádná další spojení přes Brenner," řekl Tonians DVZ. Jedním z důvodů je také vysoká intenzita na trase. "Brenner se stává stále větším úzkým hrdlem. Mnoho tras je obsazeno a jejich dostupnost je také výrazně omezena kvůli odklonu, například z Tauernské trasy a stavebním pracem," vysvětluje Tonians. Kombiverkehr však nedává k dispozici konkrétní údaje o dostupných železničních trasách jako celku.



SSL Express 30-01-2025 Investiční plán EU pro udržitelnou dopravu má být zahájen do října

Ve třetím čtvrtletí roku 2025 má Evropská komise v úmyslu předložit návrh Paktu o investicích do udržitelné dopravy. Vyplývá to z návrhu "Kompasu" pro konkurenceschopnost, který měl být veřejnosti představen včera. Kompas poskytuje přehled o politických iniciativách Komise zaměřených na zlepšení globální konkurenceschopnosti hospodářství EU. V dopravě by mohla existovat investiční podpora, například s cílem zmírnit vysoké ceny, které se v současné době musí platit za udržitelná vozidla, letadla nebo lodě, jakož i za udržitelná paliva. Podle návrhu Komise zvažuje také iniciativy na tlumení finančních rizik, která zpomalují výrobu udržitelných pohonů a paliv. Na podporu evropského automobilového průmyslu byl oznámen samostatný akční plán – zatím bez data. Vypracuje jej komisař EU pro dopravu Apostolos Tzitzikostas. Dne 30. ledna Komise rovněž zahájí "strategický dialog" s automobilovým průmyslem. První schůzi bude předsedat předsedkyně Komise Ursula von der Leyenová.

Aby se zvýšila poptávka po "zelených" výrobcích "made in Europe" – a to i v dopravě – chce Komise vytvořit vedoucí trhy. Podle kompasu se kromě finančních pobídek spoléhá také na označování dopadů na životní prostředí nebo upřednostňování udržitelných nabídek ve veřejných zakázkách. Vnitrostátní programy financování členských států mají být usnadněny revizí právních předpisů EU o státní podpoře. Komise má v úmyslu předložit návrhy v tomto směru ve druhém čtvrtletí roku 2025. Pokyny pro schvalování fúzí a akvizic mají být reformovány v roce 2026. Kromě toho Komise navrhuje, aby se koordinace vnitrostátních iniciativ na zvýšení konkurenceschopnosti v některých klíčových odvětvích stala součástí dialogu o hospodářské politice v Radě ministrů EU. Cílem je tímto způsobem identifikovat a zahájit nové projekty společného evropského zájmu. "Cílem tohoto kompasu je Evropa, ve které jsou vynalézány, vyráběny a uváděny na trh technologie zítřka a udržitelné výrobky, zatímco zůstáváme na cestě k uhlíkové neutralitě," uvádí se v návrhu. V některých oblastech budeme muset urychlit a zlepšit naši současnou politiku, v jiných je zapotřebí nový přístup, abychom se přizpůsobili nové realitě."

Mnohé z iniciativ zmíněných v Kompasu se pravděpodobně odrazí také ve strategickém dokumentu "Dohoda pro čistý průmysl", který má být předložen 26. února.

Ve stejný den měla Komise v úmyslu předložit první návrh na snížení byrokracie (souhrnné nařízení). Bude obsahovat "dalekosáhlá zjednodušení" v oblasti podávání zpráv o finanční udržitelnosti, náležitá péče v ekonomických činnostech a taxonomie. Komise chce zajistit, aby společnosti poskytovaly pouze údaje, které investoři potřebují. Požadavky na podávání zpráv by měly být omezeny na "nejškodlivější" činnosti, neměly by odrazovat od investic do menších společností a měly by být přiměřené aktivitám společností. Návrh bude zaměřen zejména na "zabránění přenosu oznamovacích povinností na menší společnosti v dodavatelském řetězci, což zákonodárci nikdy nezamýšleli".

Komise v únoru oznámí návrh na vytvoření nové kategorie společností, které mohou využívat podobné regulační úlevy jako malé a střední podniky (MSP), i když jsou o něco větší. V EU zahrnuje definice malých a středních podniků společnosti do 250 zaměstnanců a ročním obratem 50 milionů eur. Podle Komise má do nové podnikové třídy patřit přibližně 31 000 společností. Komise chce vysvětlit, jak by inovativní společnosti a začínající podniky z EU mohly ve druhém čtvrtletí roku 2025 ve strategii financování vznikat a snadněji růst. Jedním z prvků má být vytvoření zvláštního regulačního rámce EU pro takové společnosti. Ta má obsahovat ustanovení týkající se pracovního práva, daní, insolvence a má sloužit jako "28. právní rámec" spolu s národní regulací 27 členských států. To by podle Komise mohlo usnadnit působení rostoucích společností na vnitřním trhu EU, aniž by se musely zabývat 27 různými právními systémy. V Kompas pro konkurenceschopnost na rok 2026 je oznámen návrh "28. právního rámce".

Kompas uvádí další iniciativy, kterými EU reaguje na výzvu ve zprávě Maria Draghiho o konkurenceschopnosti, aby se odstranila mezera v oblasti inovací a produktivity oproti globálním konkurentům, jako je Čína nebo USA. Pro letošní rok jsou například oznámeny návrhy na zlepšení podmínek financování, pokrok ve vývoji umělé inteligence, biotechnologií, kvantových technologií a technologií v oblasti věd o živé přírodě, zlevnění energie a vytvoření evropské platformy pro společný nákup kritických surovin. Další strategický dokument oznámený na druhé čtvrtletí má ukázat, jak by EU mohla ještě lépe využít příležitostí, které nabízí jednotný trh.

P.S., Tak teď už jen aby Evropa udržela tu myšlenku

SSL express 31-01-2025 Vnitrozemské Švýcarsko se díky Aponteho MSC dostává do první desítky zemí vlastních lodě

Jedna rodina vynesla vnitrozemský evropský stát mezi největší vlastníky lodí na světě. Společnost Mediterranean Shipping Co (MSC) Gianluigiho Aponteho se sídlem v Ženevě prodělala v roce 2020 historickou expanzi flotily, když shromáždila více než 400 ojetých boxship lodí a objednala více než 3 miliony teu nově postavených lodí, čímž se MSC dostala na první místo v globální lize linkových lodí a Apontovi - původem z Itálie - se stali s odstupem nejbohatší rodinou ve Švýcarsku. Internetový cenový portál VesselsValue zveřejnil svůj každoroční žebříček deseti největších vlastníků lodí podle celkové hodnoty majetku, přičemž Švýcarsko se posunulo na devátou příčku především díky kontejnerové a výletní flotile MSC.

Nyní 84letý Aponte pochází z Neapole a společnost MSC založil v roce 1970. Jeho rodina patří v žebříčku miliardářů časopisu Forbes do první padesátky.

Další významné změny v každoročním žebříčku hodnoty národní flotily od společnosti VesselsValue jsou na vrcholu žebříčku. Zatímco Čína si udržuje první místo z hlediska počtu plavidel, převzala také vedení v žebříčku nejhodnotnější flotily a předstihla Japonsko, zatímco Řecko zůstává na třetím místě. Z hlediska hrubé prostornosti, nikoli hodnoty, vypadá žebříček top 10 zcela jinak. Údaje společnosti Clarksons Research o světových flotilách - které nezahrnují

výletní lodě - ukazují, jak Čína v uplynulém roce zvýšila svůj náskok na čele před Japonskem a Řeckem.



SSL Express 31-01-2025 Hrozí logistický chaos? Asociace ukazují řešení

Vůdce CDU Friedrich Merz chce komplexní hraniční kontroly. Logistika zase vyžaduje opatření, která zajistí, aby přeprava zboží v Evropě fungovala. Jak se k tomuto problému staví BGL a DSLV (německé spediční svazy) ?

Po smrtících útocích v Magdeburgu a Aschaffenburgu chce CDU/CSU „důsledně omezovat nelegální migraci“. „Mým nejdůležitějším návrhem je konečně provádět hraniční kontroly trvale a umožnit odmítnutí,“ vysvětluje šéf CDU Friedrich Merz. To je projekt, který by mohl mít dalekosáhlé důsledky pro odvětví logistiky. V reakci na žádost eurotransport.de na Spolkovou asociaci logistiky a likvidace (odpadů) (BGL) zaznělo: V politice i ve společnosti sílí přesvědčení, že nelegální migraci do Německa je třeba důsledněji kontrolovat.

BGL se zásadně nevyslovuje proti stálým hraničním kontrolám. „Nesmí však narušit zásobovací funkci mezinárodní silniční nákladní dopravy pro obyvatelstvo a ekonomiku, kterou lze podle našeho názoru zajistit pouze současným zřízením tzv. zelených pruhů pro kamiony na hraničních přechodech,“ vysvětluje představenstvo BGL. mluví prof. Dr. Dirk Engelhardt. Zelené pruhy jsou speciální pruhy pouze pro nákladní dopravu, na kterých mohou kamiony překročit příslušnou hranici s malým nebo žádným zpožděním a které se osvědčily již v dobách covidu. BGL je přesvědčena, že až přijdou zelené pruhy, trvalé hraniční kontroly budou také zvládnutelným problémem. Co to ale znamená, když volný pohyb zboží nemůže běžet jako obvykle, to vidíme už mnoho let, kdy tyrolská zemská vláda neustále trestá desítky tisíc řidičů kamionů vytvářením umělých dopravních zácp s jejich tzv. dopravními omezeními, které nejsou v souladu s právními předpisy EU. Blokové odbavení je mučivé. Pro řidiče kamionů by pak bylo ještě obtížnější dodržovat zákonem požadované doby řízení, přestávek a odpočinku a dodavatelské řetězce by se staly stále nepředvídatelnější. Bez zelených pruhů by komplexní a trvalé hraniční kontroly znamenaly značné dodatečné náklady a úsilí pro dotčené dopravní společnosti.

„Toto téma je v současné době v předvolební kampani velmi politicky vyhocené. Neexistují žádné konkrétní implementační návrhy, jak by hraniční kontroly mohly být technicky prováděny, takže můžeme jen spekulovat o scénářích,“ vysvětluje pro eurotransport.de Frank Huster, generální ředitel DSLV Federal Association of Freight Forwarding and Logistics. Vnitřní bezpečnost je samozřejmě zastřešujícím ochranným cílem, který nelze zastínit ekonomickými zájmy. „Nicméně je třeba zdůraznit, že přerušení dodavatelského řetězce související s kontrolou by mělo masivní negativní dopady nejen na logistiku, ale především na výrobní a obchodní procesy,“ říká Huster. Podle současného chápání DSLV je politické úsilí v současnosti zaměřeno pouze na kontroly totožnosti, nikoli však na kontroly volného pohybu zboží zaručeného právem EU, který je a musí zůstat pro evropskou ekonomiku zásadní. Politika zelených nákladních pruhů adresovaná členskými státy Evropskou komisí již umožnila nákladní dopravě v průběhu pandemie koronaviru převážně bezplatné cestování na vnitřních hranicích v EU. Spolková policie tento osvědčený princip velmi účelně aplikovala i na německých hranicích během mistrovství Evropy ve fotbale v létě 2024. „To by mělo být zaváděno i v budoucnu, s ohledem na všechny organizační možnosti úřadů,“ vysvětluje Huster.



SSL Express 31-01-2025 Nová studie na podporu a financování zavedení DAK

V části železničního průmyslu stále trvají velké naděje na digitální automatickou spojku (DAK). Ve středu představená studie s názvem „Studie o národních možnostech finanční podpory DAK“ hovoří o „největším projektu digitalizace a automatizace v evropské železniční nákladní dopravě“. Zavedení DAK je odpovídajícím způsobem rozsáhlé, nákladné a složité. Zejména proto, že je určen pro použití v celé Evropě a mnoho států a železnic chce mluvit a mluvit. Nyní předložená studie bude použita k vývoji nástrojů financování a doporučení pro akci pro pilotní fázi. Výsledky pilotní fáze by pak měly poskytnout poznatky pro pozdější celostátní zavedení DAK. Pilotní provoz by měl mít charakter výzkumného projektu. Politici mají jasno: „Nikdo nezvládne změnu sám. Zde přichází na řadu studie a ukazuje důležité perspektivy, jak se můžeme společně posunout vpřed na cestě k DAK,“ uvedla Susanne Henckel, státní tajemnice Spolkového ministerstva dopravy (BMDV), při příležitosti prezentace studie.

Pilotní vlaky mají být spuštěny od poloviny roku 2026. Autoři studie odhadují celkové náklady na pilotní fázi – v poměru k objemu přepravy ve Spolkové republice – na necelých 65 milionů eur. Současný návrh nařízení EU o blokových výjimkách podle studie navrhuje celkové financování z národních a nadnárodních fondů až do výše 80 procent. Polovinou z toho, tedy 40 procenty (odpovídá 26 milionům eur), by měla spolková republika přispět na dopravu, která jezdí primárně v Německu. Peníze by byly k dispozici do konce pilotní fáze v roce 2028. Udělení by mělo být provedeno podle „kvalifikovaného postupu „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“. Chybějících 20 procent si odvětví bude muset sehnat samo.

Nárok na financování mají společnosti železniční nákladní dopravy, které nabízejí provozování pilotních služeb s významným podílem na přepravních výkonech ve Spolkové republice. Podle studie by měly být financovány veškeré investiční náklady, které jsou nutné k vybavení vozidel pro provoz pilotní dopravy základním balíčkem EDDP-DAK (EDDP = energetický a datový systém a digitalizace provozních procesů). Způsobilé investice proto zahrnují: variabilní náklady na pořízení základního balíčku EDDP včetně všech součástí a nákladů na logistiku; materiálové a personální náklady vzniklé v rámci přeměny; investice do infrastruktury potřebné pro provoz vozidel s DAK; dodatečné náklady, jako je školení a náklady na zvýšené úsilí o monitorování provozu vlaků a také na vyhodnocování zjištění z průkopnických vlaků DAK.

Autoři studie také vypracovali cestovní mapu. V souladu s tím by měl existovat návrh programu financování ve druhém čtvrtletí roku 2025. Rozhodnutí by pak mělo padnout prostřednictvím zákona o rozpočtu ve čtvrtém čtvrtletí roku 2025 a o dotaci lze žádat od druhého čtvrtletí roku 2026. Alokace finančních prostředků a tím i pilotní fáze by měla být dokončena do čtvrtého čtvrtletí roku 2028. Vyhodnocení výsledků by pak mohlo proběhnout v prvním čtvrtletí roku 2029, což by bylo základem pro celostátní zavedení DAK.

Studie počítá s nezbytnými investicemi ve výši 8 miliard eur pro kompletní přechod na DAK v Německu. „Očekávané dlouhodobé obchodní a sociální přínosy budou pravděpodobně přibližně dvakrát vyšší a budou plně realizovány po dokončení migrace,“ uvádí studie. Studii zadalo federální ministerstvo dopravy. Byl vytvořen společnostmi SCI Verkehr, HWH a Connected Value. P.S. Další studie, kde se nikdo neodvážá říct nahlas, že je v současných podmínkách Evropy (neřkuli Německa) nereálné a hlavně nepotřebné. Jen se tím řadí prostředky potřebné na jiné důležitější projekty a hlavně - je o čem mluvit.



SSL Express 31-01-2025 Trh letecké nákladní dopravy 2024 s rekordní poptávkou

Odvětví letecké nákladní dopravy zaznamenalo v roce 2024 silný růst a dokonce překonalo předchozí rekordní rok 2021. Ukazují to konečné údaje IATA o globálním trhu letecké nákladní dopravy. Poptávka měřená v tunokilometrech vzrostla v Evropě v roce 2024 oproti roku 2023 o

11,3 procenta. Na mezinárodní úrovni byl růst dokonce 12,2 procenta. To znamenalo, že celková poptávka po nákladní dopravě poprvé překonala předchozí rekordní hodnoty z roku 2021. Nabízená kapacita, měřená v dostupných tunokilometrech, vzrostla o 7,4 procenta a o 9,6 procenta u mezinárodní dopravy.

Navzdory průměrnému poklesu tržeb na přepravenou nákladní tunu (výnosu) o 1,6 procenta ve srovnání s rokem 2023 byl trh stále o 39 procent nad úroveň roku 2019 i v prosinci 2024: celosvětová poptávka byla ve stejném měsíci 6,1 procenta vyšší než loni a kapacita vzrostla o 3,7 procenta. Výnosy meziměsíčně vzrostly o 6,6 procenta a byly o 53,4 procenta vyšší než v prosinci 2019.

Podle šéfa IATA Willieho Walshe stojí za boomem silný rozvoj e-commerce a omezení v námořní dopravě, která vedla k rostoucí poptávce po letecké nákladní dopravě. Pro rok 2025 IATA předpovídá slabší růst o 5,8 procenta, což je v souladu s historickými průměry.



♀🚢 SSL Express 31-01-2025 Maersk odmítá obavy z omezené kapacity klíčového přístavu Gemini

Společnost Maersk je přesvědčena, že její klíčové centrum v jihovýchodní Asii Tanjung Pelepas (PTP) zvládne tlak nejdůležitějšího globálního centra v připravované síti Gemini Cooperation. A protože příští týden začíná vážná reorganizace aliance, zdá se, že se připravuje tolik očekávaný odchod společnosti Evergreen z PTP do Singapuru.

Jak ukázala analýza Loadstar Premium z minulého týdne, malajský přístav má ze všech přístavů v síti Gemini nejvíce zastávek, a to 20: 12 jako součást hlavní linky VSA Asie-Evropa, Asie-Blízký východ a transpacifických hlubokomořských tras; a osm jako koncový bod jejich asijských kyvadlových linek. A v síti, která klade tak velký důraz na překládku, bude její výkonnost pravděpodobně rozhodující pro globální spolehlivost Gemini. Podle databáze linkových dopravců eeSea však PTP loni fungovalo s téměř 100% vytížením - má udávanou roční kapacitu 12,5 milionu teu a během roku 2024 zaznamenalo propustnost 12,12 milionu. Na otázku, zda by tento nedostatek kapacit mohl ovlivnit roli báze v síti Gemini, odpověděl vedoucí středisek společnosti APM Terminals Lars Michael Jensen, že probíhá rozšiřování kapacit, přičemž se očekává, že se uvolní další prostor, protože společnost Evergreen přesune své objemy do Singapuru.

Tchajwanský dopravce podepsal dohodu o společném podniku se singapurským provozovatelem PSA o zřízení nového terminálu v přístavu, který měl začít obsluhovat plavidla koncem loňského roku. "Naši partneři a my sami také provádíme program rozšiřování v PTP, kde zavádíme další přístavní jeřáby a RTG (kolové jeřáby), takže to poskytne určitou dodatečnou kapacitu. Mezitím máme také velmi významného partnera v PTP, ale nyní, když podepsal smlouvu o pronájmu terminálu v Singapuru, to také uvolní další kapacitu. Za třetí, ve velkém zařízení, jako je PTP, skutečnost, že spolehlivost harmonogramu linkových lodí bude v rámci Gemini vyšší, znamená, že náš uzel může lépe plánovat své operace, a to samo o sobě účinně zvyšuje kapacitu přístavu," řekl. V loňském roce PTP zadal objednávky na 48 plně elektrických RTG pro své loděnice a 11 nových přístavních jeřábů.

