

SSL EXPRES

17.02.-21.02.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 107-02-2025 Spotové sazby za kontejnery klesají na minima z roku 2023

Kontejnerový sektor směřuje do svého obvyklého klidu po lunárním Novém roce, který obvykle trvá až do dubna/května. Rozsah poklesů spotových sazeb je velký, ale tento sektor stále zůstává jedním z nejziskovějších sektorů lodní dopravy.

Týdenní index Drewry World Container Index se ve čtvrtek propadl o 5 % na 3 095 USD za feu. Index byl však stále o 118 % vyšší než průměr z roku 2019 před pandemií, který činil 1 420 USD. V pátek zveřejněný index šanghajske kontejnerové nákladní dopravy klesl mezitýdně o dalších 6 % na 1 758,82 bodu a dosáhl minima neviděného od roku 2023, než se v loňském roce vypukla krize v oblasti dopravy v Rudém moři, což poslalo sazby opět nahoru.

"Dopravce čeká obtížný boj, aby zvrátili nedávný pokles sazeb, protože objemy nákladu jsou stále utlumené po silném lednovém nákladním shonu, který stanovil nové rekordy v propustnosti v klíčových přístavech," uvedli konzultanti společnosti Linerlytica v nedávné zprávě o trhu.

SSL Express 17-02-2025 GLS sdružuje sítě v USA a Evropě

Skupina GLS oznámila integraci svých služeb v USA do své evropské sítě. To v budoucnu umožní přímé doručování balíků mezi USA a Evropou. Podle balíkové služby je tato strategická iniciativa důležitým krokem k propojení GLS US s evropskou sítí skupiny GLS ve 40 zemích a zároveň ke zlepšení transatlantického doručování balíků a rozšíření nabídky služeb pro zákazníky. Karl Pfaff, generální ředitel skupiny GLS, vysvětluje: "Propojením USA s Evropou otevíráme našim zákazníkům dveře k rozšíření služeb a trhů."

Spojením sítí v Evropě a USA bude GLS v budoucnu garantovat tranzitní časy na expresní úrovni, živé sledování a flexibilní možnosti spedice za konkurenceschopné ceny v obou regionech. Milo Kars, generální ředitel GLS International, dodává: "Integrace do naší evropské sítě je pro nás vzrušujícím vývojem. Poskytuje most mezi USA a naší přední, rozsáhlou evropskou sítí pozemní dopravy, poskytuje vylepšená řešení pro doručování balíků a přímý přístup na nové trhy."

Ještě na podzim 2024 se GLS dohodla na užší spolupráci s čínskou logistickou společností SF v rámci svého úsilí o expanzi. V dalším kroku bude do sítě poskytovatele balíkových služeb integrována také Kanada, aby se dále posílila nabídka transatlantických služeb.

SSL Express 17-02-2025 Litva čelí žalobě ESD kvůli pravidlům pro intermodální dopravu

Nákladní automobily, které jsou na silnici před přepravou nebo během přepravy kombinované dopravy, mohou mít v EU celkovou hmotnost 44 tun. Jinak je limit obvykle 40 tun. Litva také přijala pravidla pro 44 tun pro CT do svého vnitrostátního práva, ale Evropská komise se již roky dohaduje s vládou ve Vilniusu o tom, co se rozumí pod pojmem "intermodální přepravní operace". Litvě proto hrozí žaloba u Evropského soudního dvora (ESD). Konkrétně se jedná o definici intermodální dopravy v zákoně, kterým Litva provádí stávající směrnici o maximálních

hmotnostech a rozměrech v silniční dopravě (EU/2015/719) do vnitrostátního práva. Podle názoru Komise to neodpovídá definici ve směrnici. Komise na dotaz DVZ není konkrétnější. Vzhledem k tomu, že Vilnius na stížnosti z Bruselu ke spokojenosti orgánu EU nereagoval, zahájil tento orgán řízení o nesplnění povinnosti a v září 2023 zahájil jeho druhou fázi. Komise také není spokojena s vysvětleními, která od té doby od Litvy obdržela. Minulý týden poslala další dopis se svými stížnostmi. Pokud litevská vláda nedokáže vyvrátit výhrady Komise do dvou měsíců, může EK podat stížnost k Evropskému soudnímu dvoru.

Pobaltskému státu hrozí další žaloba kvůli zpoždění při implementaci nové směrnice EU o nákladech na infrastrukturu (známé také jako směrnice Eurovignette) EU/2022/362. Při revizi směrnice byla její působnost rozšířena na menší nákladní vozidla s hmotností 3,5 tuny a více a členské státy s mýtným pro nákladní automobily jsou povinny zajistit, aby sazby mýtného závisely na emisích CO2 vozidla. Podle Komise ji litevská vláda ve lhůtě pro provedení do 25. března 2024 plně neinformovala o tom, jak směrnici provedla do vnitrostátního práva. Proto Komise nyní zahájila druhou fázi probíhajícího řízení o nesplnění povinnosti a dala Vilniusu dva měsíce na to, aby na stížnosti odpověděl.

Litva v současné době stále používá časově závislý systém mýtného pro nákladní automobily a prodává dálniční známky pro použití dálnic A1 až A20. Přejít na mýtný systém založený na kilometrech se předpokládá na začátku roku 2026. Na začátku roku 2024 došlo v zemi k výraznému zvýšení mýtného. Podle litevské správy silnic budou poplatky za nákladní automobily o hmotnosti 3,5 tuny a více rozloženy podle třídy vozidla, počtu náprav a úrovně emisí CO2.

SSL Express 17-02-20205 V hamburském přístavu se obávají masivních omezení

Přístavu Hamburk hrozí v červenci masivní omezení. Podle informací (z DVZ) bude muset být od pátku 11. července 7 hodin ráno do úterý 15. července 7 hodin ráno uzavřen jediný železniční přístup k terminálům v západní části přístavu. Během těchto 96 hodin nemohou jezdit žádné vlaky do nebo z kontejnerových terminálů Altenwerder, Burchardkai, Eurogate a terminálu pro hromadný náklad Hansaport. Důvodem uzavření bude stavební projekt společnosti Deges (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH). Pro novou dálnici A26-West se buduje tunel a konstrukce koryta pod kolejemi přístavní železnice. Přístavní železnici provozuje Hamburský přístavní úřad (HPA). V tomto bodě neexistuje žádné alternativní železniční spojení do a z terminálů.

V dokumentu ze dne 11. prosince 2024, veřejně dostupném na webových stránkách HPA, který poskytuje informace o různých stavebních opatřeních, je pro úplné uzavření uvedeno období několika dnů před nyní plánovanou uzavírkou.

Uzavření na tak dlouhou dobu je "absolutní no-go", říká Roger Mahler, generální ředitel společnosti Metrans Rail Germany, v rozhovoru pro DVZ. Železniční dceřiná společnost HHLA je jedním z největších hráčů v železniční námořní dopravě z přístavu do vnitrozemí a během takového období obvykle odbavuje přibližně 150 vlaků na terminálech postižených výlukou, říká Mahler. Při zatížení 90 TEU na vlak by vznikl objem nejméně 13 500 TEU, který by se za tu dobu nedostal na terminály ani z nich, vypočítává. Jiný účastník trhu předpokládá celkem až 20 000 TEU v dovozu, který nelze přepravit ze tří terminálů, a přibližně 15 000 TEU na vývoz, který se do terminálů nedostane.

Mahler a další postižení požadují, aby taková výluka byla zřízena v době, kdy je objem stejně nižší kvůli nepracovním dnům na terminálech, jako jsou Velikonoce nebo Svatodušní svátky. Kromě toho podle Mahlera existuje naléhavá potřeba druhého napojení celého Westhafenu na železniční síť vyšší úrovně. "Pokud chceme posílit přístav a železnici, potřebujeme projekt,"

zdůrazňuje a dodává: "Voláme po tom už 13 let." Takzvané "jižní altenwerderské železniční spojení" ve směru k mostu Kattwyk je také uvedeno v plánu rozvoje přístavu do roku 2040. Podle toho by měl být projekt dokončen v první polovině příštího desetiletí.

I když je uzavření přístavní železnice vyvoláno stavebním projektem společnosti Deges, další účastník obviňuje HPA, že nedělá dost pro podporu zájmů průmyslu a nyní chce problémy vysedět. "Chybí nám možné alternativy," řekl jeden z postižených podnikatelů. Úřad navíc velmi špatně komunikuje. Železniční společnosti se také obávají, že budou muset během čtyřdenní výluky v červenci platit HPA parkovné, pokud jejich lokomotivy uvíznou v přístavní železniční síti. HPA nechtěla (na žádost DVZ) poskytnout žádné podrobnosti a nechtěla se k obviněním vyjádřit. Podle prezentace z prosince je na čtvrtek tohoto týdne naplánována informační akce, na které se dotčené společnosti pravděpodobně dozvědí více.

P.S. Nevím, proč se všichni tak zlobí. V červenci bude v opravě spojení Berlín - Hamburg tak jako tak, nikdo se normálně do Hamburku stejně nedostane...

SSL express 18-02-2025 Přístavy na horním Labi mají za rok 2024 kladnou bilanci (rozuměj na německé straně)

Společnost Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) zaznamenala v loňském roce i přes nejtěžší podmínky mírný pokles přepravy nákladu s dobrými 2,65 miliony tun. Podle společnosti, která má pobočky i v Česku, to bylo ve středu kvůli celkové ekonomické situaci o 1,5 procenta méně než v roce 2023. V dubnu 2024 skončila investice v přístavu Dessau-Roßlau v Sasku-Anhaltsku. SBO nicméně dosáhla vyváženého výsledku, řekl generální ředitel Heiko Loroff.

Podle Loroffa částečné zřízení mostu Carola Brücke v Drážďanech a téměř pětiměsíční uzavření Labské vodní cesty po něm zabránily ještě lepší bilanci. S obratem něco málo přes 22 milionů eur nebylo přístavní sdružení "schopno dosáhnout našeho cíleného růstu". Loroff očekává za rok čistý zisk v pětimístném rozmezí – v roce 2023 to bylo necelých 25 milionů eur, tedy asi 300 000 eur. Kapacita kontejnerů SBO se mírně zvýšila na celkových 36 512 jednotek, což je o 858 nebo 2,41 procenta více než v předchozím roce. Přeprava nákladu vnitrozemskými plavidly na lince Horního Polabí klesla o 5,64 procenta na celkových 106 120 tun, zatímco v Děčíně a Lovosicích byl pokles o 4,07 procenta. Nákladní doprava po železnici se však navzdory několika výlukám na německo-české hranici dokázala výrazně zvýšit o téměř 27 procent.

Podle údajů SBO bylo v přístavech sdružení odbaveno celkem přibližně 2,66 milionu tun zboží a v železniční nákladní dopravě dosáhla třetí nejvyšší propustnosti ve své historii s celkovou kapacitou přibližně 1,21 milionu tun, a to především díky výraznému nárůstu v přístavech Drážďany, Torgau a Lovosice. Přeprava nákladních vozidel klesla o více než 173 000 tun na necelých 1,34 milionu tun.

"V současné době se nacházíme v době krize," popsal Loroff současnou situaci SBO. Nájemci v přístavech v současné době "zatáhli za ruční brzdu" s ohledem na ekonomické podmínky: špatná situace s objednávkami, zvýšené náklady, personální rozvoj. To povede ke zvýšeným ztrátám v jednotlivých přístavních lokalitách. Přerušování lodní dopravy kvůli Carola Brücke zasáhlo české přístavy mimořádným způsobem. Objednávky se zhroutily, zákazníci byli ztraceni. "Nyní jde o to, abychom je pečlivě získali zpět a ukázali, že Labe je důležitá a použitelná cesta."

P.S. RSVP říční doprava v Česku. Když i přístavy žijí ze železniční alternativy...

SSL express 18-2-2025 V IMO byla zahájena kampaň proti biopalivům

Hapag-Lloyd a Louis Dreyfus Armateurs patří mezi řadu lodních linek a organizací, které dnes zahájily velkou kampaň proti rostoucímu používání biopaliv v lodní dopravě a varují, že oblast o

velikosti Německa bude muset být rekultivována, aby se vyhovělo potenciálnímu předpokládanému růstu tohoto alternativního lodního paliva. Osmnácté (mezisedání) pracovní skupiny pro skleníkové plyny (ISWG-GHG 18) včera zahájilo své jednání v Mezinárodní námořní organizaci (IMO) a diskutuje o regulačních opatřeních, která mají umožnit lodnímu průmyslu dosáhnout do roku 2050 čisté nuly. Mnoho nevládních organizací a lodních linek, odhodlaných bojovat proti nárůstu používání biopaliv, vystoupilo v plné síle s argumentem, že většina biopaliv vyráběných nyní ze surovin na bázi potravinářských plodin pochází z přímého a nepřímého odlesňování a mnoha dalších otázek udržitelnosti od nedostatku vody až po potravinovou bezpečnost. "Pokud nebudou zavedeny právně závazné záruky, existuje riziko, že velké množství fosilních paliv bude nahrazeno neudržitelnými biopalivy," tvrdí signatáři jedné z kampaní, mezi které patří také Hoegh Autoliners, v otevřeném dopise zaslaném IMO.

Nová analýza nevládní organizace Transport & Environment (T&E) ukazuje, že v roce 2030 by téměř třetina celosvětové lodní dopravy mohla být poháněna biopalivy, což je nárůst oproti dnešnímu méně než 1 %. Studie společnosti Cerulogy jménem společnosti T&E ukazuje, že palmový a sójový olej budou v roce 2030 pravděpodobně tvořit téměř dvě třetiny bionafty používané k pohonu lodního průmyslu, protože představují nejlevnější paliva, která lze splnit. To představuje vážný klimatický problém, varuje T&E, protože palmový olej a sója jsou zodpovědné za dvakrát až třikrát více emisí uhlíku než i ta nejspínavější lodní paliva současnosti, pokud vezmeme v úvahu odlesňování a mýcení půdy. Lodní průmysl náročný na pohonné hmoty by tím pádem (s)potřeboval obrovské množství zemědělské půdy. V roce 2030 bude zapotřebí 34 milionů hektarů – celková rozloha Německa – k produkci dostatečného množství plodin, které uspokojí zvýšenou poptávku po biopalivech ze strany lodního průmyslu.

Když se EU v roce 2009 rozhodla podpořit používání biopaliv, spotřeba biopaliv na bázi palmového oleje se mezi lety 2010 a 2020 zdvojnásobila a dosáhla téměř třetiny spotřeby biopaliv v EU. Vědecké důkazy později prokázaly, že 45 % expanze palmového oleje se ve stejném období odehrálo na úkor ekosystémů bohatých na uhlík, jako jsou lesy nebo rašeliniště. Podobná zjištění byla odhalena i u jiných surovin na bázi plodin, jako je sója. Důkazy o negativních dopadech přiměly země jako Francie, Norsko, Nizozemsko a další k omezení nebo zastavení biopaliv na bázi palmového oleje a sóji v domácnosti. Evropa se rovněž rozhodla vyloučit používání biopaliv na bázi krmiv a potravin ze svého stěžejního nařízení o lodních palivech (FuelEU). Signatáři vyzvali IMO a členské státy, aby odrazovaly od používání biopaliv na bázi plodin loděmi a aby zvážily vyloučení biopaliv na bázi plodin ze seznamu způsobilých pro splnění stávajících a budoucích předpisů přílohy VI úmluvy MARPOL. Signatáři tvrdili, že u biopaliv průmysl riskuje nasazení léku horšího než samotná nemoc, aby se vypořádal s dopadem lodní dopravy na klima.

Constance Dijkstra, manažerka přepravy ve společnosti T&E, uvedla: "Zásobovat nákladní lodě odlesňováním je hrozný nápad. Spalování plodin kvůli palivu je špatné pro planetu a špatné pro globální potravinovou bezpečnost. IMO by měla zvážit dopad špatných biopaliv na klima, aby se vyhnula tomu, že napáchá více škody než užítku." Samostatný dopis zaslaný IMO dnes – vedený Biofuelwatch a Global Forest Coalition – se zabýval podobnými obavami.

V dubnu IMO dokončí nová klimatická pravidla pro lodní dopravu, aby se pokusila postupně vyřadit fosilní paliva s globálním palivovým standardem (GFS), který by mohl být pravděpodobně zaveden, což buď urychlí přechod lodní dopravy na obnovitelné zdroje energie, nebo se toto odvětví může stát odvětvím s velkou poptávkou po biopalivech. Vlivný návrh z Brazílie riskuje nahrazení fosilních paliv biopalivy, což vyvolává vážné obavy mezi ochránářskými skupinami z potenciálních dopadů tohoto plánu na životní prostředí a potravinovou bezpečnost. Podle nedávného podání společnosti T&E IMO by biopaliva mohla do roku 2035 tvořit téměř polovinu

(44 %) poptávky po energii v lodní dopravě, z nichž většina bude pocházet z plodin na bázi potravin a krmiv (sója a palmový olej), pokud nebude palivová norma pečlivě navržena tak, aby tyto kategorie vyloučila.

Biofuelwatch zveřejnil podobné varování pro leteckou dopravu před několika lety. Nyní, když nevládní organizace cítí nové potenciální nebezpečí, se obává, že lodní doprava by mohla udělat stejnou, nebo dokonce větší chybu. Zatímco mnoho přepravních společností přijalo recyklovaný rostlinný olej jako alternativní palivo, aktivisté se na to také pustili s argumentem, že odpady a zbytky, včetně živočišných tuků, jsou v omezené nabídce a stávající poptávka výrazně převyšuje jejich dostupnost. Kromě toho mnoho z těchto zbytků a odpadů má vysoké nepřímé emise skleníkových plynů v důsledku konkurence mezi biopalivy a jinými způsoby využití.

Analýza společnosti T&E ukazuje, že samotná přeprava 20 000 TEU mezi Čínou a Brazílií by vyžadovala roční odpadní olej z více než 2 000 restaurací McDonald's, zatímco provoz na živočišné tuky by vyžadoval více než 1 milion prasat.

P.S. Koukáte na L!M!TY?



SSL Express 18-02-2025 SBB Cargo propouští zaměstnance

Nejen DB Cargo, ale i SBB Cargo je v krizi. Proto se plánuje reorganizace i pro švýcarskou společnost; ta nese název Genesis. Současná situace navíc způsobuje problémy i firmě. "Nákladní doprava SBB Cargo Switzerland vykazala za uplynulý rok 2024 výrazně vyšší ztrátu, než se očekávalo," oznámila dnes společnost. SBB nechce přesně prozradit, jak vysoké ztráty budou, až do své výroční tiskové konference 6. března. V roce 2023 činila ztráta SBB Cargo Switzerland 40 milionů franků a po očištění o speciální položky to bylo až 78 milionů franků. Výsledek se v roce 2024 dále zhoršil a přepravené množství se snížilo, uvádí se v tiskové zprávě: "Do konce roku 2025 zruší SBB Cargo Switzerland přibližně 80 pracovních míst na plný úvazek," oznamuje SBB. Pokud je to možné, mělo by ke snížení dojít prostřednictvím změn v rámci SBB nebo prostřednictvím přirozené fluktuace. SBB Cargo uvádí jako hlavní důvody horšího vývoje další zhoršení ekonomické situace: s SBB Cargo Switzerland objednalo méně množství méně zákazníků. Personál v administrativě a provozu má být proto snížen. SBB Cargo Switzerland má v současné době přibližně 2 250 ekvivalentů plného pracovního úvazku. Rušení pracovních míst má být prováděno co nejvíce společensky odpovědně prostřednictvím změn v rámci SBB a prostřednictvím přirozené fluktuace, jako jsou odchody do důchodu. Výpovědi mají zůstat výjimkou.

"Nákladní doprava SBB, zejména jednovozová doprava, je v červených číslech a má strukturální deficit," uvedla mluvčí SBB (pro DVZ) na dotaz. Jednovozová doprava je ztrátový podnik, který nelze za stávajících rámcových podmínek provozovat udržitelným způsobem. Proto SBB zásadně přeorientovává nákladní dopravu. Po této transformaci se společnost snaží stát se ekonomicky životaschopnou – bez podpory veřejného sektoru nebo mateřské společnosti SBB. SBB vyzývá všechny zúčastněné strany, aby k transformaci přispěly. Sama Deutsche Bahn chce snížit náklady o 60 milionů švýcarských franků investicemi do moderního vozového parku, automatizace a nového výrobního modelu. "Zákazníci však také budou čelit výzvam v podobě placení cen, které pokryjí náklady stejné pro všechny zásilky v jednovozové přepravě ve Švýcarsku. Tak tomu dnes není," uvedla mluvčí. A politici musí v rámci revize zákona o nákladní dopravě rozhodnout, jak zajistit dočasnou finanční podporu pro přepravu jednotlivých vozových zásilek. "Toto a nový bonus za načítání, který federální vláda plánuje na neomezenou dobu, zmírní nárůst cen pro zákazníky," uvedla mluvčí.

SBB Cargo tedy zvyšují ceny za přepravu jednotlivých vozových zásilek. V průměru by se ceny v příštích osmi letech zvýšily asi o 20 procent. "V jednotlivých případech, kdy v současné době

dosahujeme masivních ztrát nebo kdy cena zdaleka nepokryje dopravu z důvodu složité výroby, dojde k razantnějšímu růstu cen," oznámila mluvčí. Podle odborového svazu zaměstnanců v dopravě (SEV) chce SBB Cargo zvýšením cen získat o 50 milionů franků více. Odchody zákazníků již byly zohledněny. "SBB Cargo očekává, že v důsledku zvýšení cen a snížení přepravy po jednotlivých vozových zásilkách přejde na silnice až 15 procent objemu přepravy," řekl DVZ Philipp Hadorn, odborový tajemník SEV.

Mluvčí SBB to dala jasně najevo: "Nákladní železniční doprava nemůže být levnou náhražkou nákladního automobilu, který je financován zbytkem SBB ve prospěch zákazníků a na úkor daňových poplatníků." SBB Cargo v současné době spolupracuje s významnými zákazníky na vývoji nového výrobního modelu orientovaného na zákazníka a optimalizovaných nákladů, aby bylo možné zvládnout co nejvíce přeprav v efektivní síti. "Jedna věc je jasná: věříme v silnou železniční nákladní dopravu a přepravu po jednotlivých vozech jako páteř švýcarské ekonomiky," řekla. Podle odborů SEV chce SBB Cargo do roku 2030 v rámci reorganizačního programu Genesis propustit zhruba pětinu svých zaměstnanců. Mluvčí SBB nechtěla toto číslo podrobněji komentovat: "Dopady nového výrobního modelu na naši pracovní sílu zatím nejsou známy," uvedla.

Tajemník odborů neprojevil pro plány v SBB Cargo žádné pochopení: "SBB Cargo v období covidu správně nesnížilo počet zaměstnanců. Nyní máme ekonomický pokles, který lze překonat nástroji, jako je zkrácená pracovní doba, a poté opět nastane růst." Hadorn také pochybuje, že by přeprava jednotlivých vozových zásilek mohla být dlouhodobě ekonomicky provozována, a proto ji stát má vnímat jako povinnost. Pokud by však SBB Cargo nabízelo jen několik málo výhodných tras, znamenalo by to ve Švýcarsku změnu paradigmatu, která nikdy předtím nebyla požadována.



SSL Express 18-02-2025 Kamionová doprava stagnuje

Silniční nákladní doprava v Německu v roce 2024 vzrostla jen mírně. Oficiální statistiky mýtného Spolkového úřadu pro logistiku a mobilitu (BALM) ukazují nárůst počtu vzdáleností pokrytých mýtným o 1,2 procenta na 40,1 miliardy kilometrů. Z tohoto celkového počtu tvořila 57,2 procenta vozidla registrovaná v Německu, zatímco zahraniční nákladní automobily ujely 42,8 procenta kilometrů mýtného. Podíl místních pokrytých jízd se meziročně zvýšil o 2 procenta na 22,9 miliardy kilometrů, zatímco počet ujetých kilometrů nerezidentů vzrostl pouze o 0,3 procenta na 17,1 miliardy kilometrů. Mezi nejméně čtyřnápravovými nákladními vozidly na dálnicích a spolkových silnicích zaostával podíl německých dopravců (49,5 procenta) za zahraničními dopravci o jeden procentní bod.

Novinkou od června 2024 jsou zpoplatněné vzdálenosti ujeté vozidly s technicky přípustnou celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Od léta musela tato lehká nákladní vozidla platit mýtné za celkem přibližně 634 milionů ujetých kilometrů. Z toho přibližně půl miliardy kilometrů tvořila vozidla registrovaná v Německu, což odpovídá podílu 2,2 procenta na celkovém počtu ujetých kilometrů mýtného tuzemských společností. Nákladní automobily zahraničních vlastníků od 3,5 do 7,5 tuny ujely na dálnicích a spolkových silnicích pouze asi 130 milionů kilometrů, což představuje pouze 0,7 procenta mýtné vzdálenosti zahraničních společností v Německu. Bez podílu lehčích nákladních vozidel ve výši 1,6 procenta na mýtných kilometrech by se celkový počet kilometrů podléhajících mýtnému v Německu v roce 2024 snížil. S 22 miliardami mýtných kilometrů byli němečtí dopravci naposledy na silnicích níže než v předchozím roce v roce 2018; zahraniční dopravci nedosáhli ani na výkon v roce 2020 na začátku pandemie covidu.

Zatímco italská doprava vyšla z průběhu roku jako největší vítězové s 215,2 miliony kilometrů a zhruba o 8,2 procenta delším mýtným, podíl slovinských dopravních společností se obzvláště prudce snížil na 4,7 procenta. S nájездem téměř 7,6 miliardy kilometrů a podílem na trase 18,8

procenta byla polská nákladní vozidla v roce 2024 opět nejvýkonnější na spolkových silnicích a dálnicích.

Podle údajů zveřejněných organizací BALM ujela vozidla emisní třídy Euro VI 2024 95,1 procenta vzdálenosti pokryté mýtným (místní: 94,6 procenta; nerezidenti: 95,7 procenta); v předchozím roce činil tento podíl "jen" 92,1 procenta. Emisní třídy Euro V a EEV se společně podílely na dalších 4,1 procentech. Statistiky neukazují žádný počet kilometrů mýtného u bezemisních nákladních vozidel, což naznačuje, že jejich podíl byl nižší než 0,1 procenta.

P.S. Zvlášť ten poslední údaj je velmi inspirující...Ale možná bezemisní vozy nepodléhají mýtnému?



SSL Express 19-02-2025 Volební programy v Německu: Co strany plánují pro přístavy

Námořní a vnitrozemské přístavy jsou důležitou součástí německé ekonomiky - a jako takové jsou také zastoupeny ve volebních programech hlavních stran pro volby do Spolkového sněmu. Vládní strany však nepřijímají asociační požadavek, aby federální vláda platila státům 500 milionů eur ročně za námořní přístavy. Ve volebních programech FDP a BSW se termín "přístav" přímo neobjevil. FDP je však pro rozšíření vodních cest. Ostatní strany jsou konkrétnější:

Ve volebním manifestu křesťanských demokratů se uvádí: "Pokud chcete rozšířit své obchodní vztahy, musíte o svých přístavech uvažovat jako o branách do světa a ambiciózně je posouvat kupředu." Námořní odvětví je důležitým hospodářským odvětvím. Sesterské strany oznámily, že budou dále rozvíjet národní strategii přístavů do roku 2024 a posilovat vodní cesty. Národní strategie přístavů přijatá spolkovou vládou v březnu 2024 definuje cíle rozvoje německých přístavů. V budoucnu mají být bezemisní, digitálnější a efektivnější. Strategie uvádí přibližně 140 opatření s tímto cílem. Zástupci odvětví však kritizují, že strategie postrádá investiční závazky. Sociální demokraté ve svém vládním programu oznamují, že bude modernizována infrastruktura vodních cest, bude rychle implementována národní strategie přístavů a bude podporována modernizace lodních flotil. Strana také zdůrazňuje význam e-paliv pro lodní dopravu. Zelení jsou pro rychlé zavedení klimaticky neutrálních dodávek energie, jako je pobřežní energie v přístavech. Udržitelný rozvoj našich přístavů se opírá o koncepci dlouhodobého financování, uvádí se v něm. Pro lodní dopravu se mají vyrábět udržitelná paliva. Jinde v programu strana oznamuje, že chce chránit přístavy před hrozbami.

Levicová strana Linke varuje před prodejem přístavů autoritářským režimům a chce je chránit jako kritickou infrastrukturu. Kromě toho Levicová strana píše: Námořní přístavy by měly vzájemně spolupracovat lépe než dříve a měly by být lépe propojeny s vnitrozemím železnicí. Kromě toho musí federální vláda převzít větší odpovědnost za obrovské investice do přístavů.

AfD se také zajímá o německé námořní přístavy, které mají zásadní význam pro celou ekonomiku. Dostávají se pod stále větší tlak a v mezinárodní konkurenci zaostávají. AfD je mimo jiné pro snížení blíže nespecifikovaných poplatků a regulací. Obecně jsou námořní přístavy považovány za součást kritické infrastruktury, která by proto měla zůstat pod německou kontrolou.



SSL express 19-02-2025 Bulhaři manipulovali s tachografem

V případě porušení, které bylo zjištěno při kontrole BALM na dálnici A3 u Norimberku, soud nyní vyhlásil verdikt. Bulharský řidič nákladního automobilu manipuloval s tachografem. Verdikt platí: Bulharský řidič kamionu musí zaplatit 12 000 eur za manipulaci s tachografem. Celá věc byla objevena při kontrole Spolkového úřadu pro logistiku a mobilitu (BALM) na dálnici A3 u Norimberku. Rozsudek byl nyní potvrzen i příslušným okresním soudem svým verdiktem. Nákladní

automobil řízený společností BALM byl přepraven z Turecka do Německa. Poté, co bylo vozidlo převezeno do specializované dílny ke kontrole, se podezření inspektorů BALM potvrdilo: tachograf byl otevřen a technická součástka byla vyměněna. Manipulací s tachografem bylo nakonec zakrýváno překračování doby řízení a pracovní doby a byly předstírány doby odpočinku.

SSL Express 19-02-2025 Ramelow: Na železnici je potřeba 200 miliard eur

Železniční síť si v příštích deseti letech vyžádá 200 miliard eur na renovaci a modernizaci. Prohlásil to ve čtvrtek v Berlíně bývalý durynský premiér Bodo Ramelow (Levice). Spolu s předsedou Levicové strany Janem van Akenem představil své představy o budoucí železniční politice pod názvem „Náš plán pro dobrou železnici“. „Německo musí renovovat, rozšiřovat, přestavovat, reaktivovat a elektrifikovat své železniční trasy, aby se železnice stala srdcem dopravního přechodu v osobní a nákladní dopravě,“ uvádí dvoustránkový dokument.

Ramelow obhazuje investiční fond, jak navrhuje SPD a Zelení ve svých volebních programech. Politik Levicové strany chce takový fond živit ze zdrojů federálního rozpočtu a z příjmů z mýtného. Ramelow, který kandiduje do Bundestagu za stranu Levice, se domnívá, že oddělení sítě a provozu, jak požaduje Unie ve svém volebním programu, nedává smysl. "Myslím, že je to vážná chyba," řekl. Místo toho navrhuje posílení veřejnoprávní orientace celé železnice její přeměnou na veřejnoprávní instituci či nadaci.

P.S. Potřebovat je jedna věc, mít druhá

SSL Express 19-02-2025 Istanbul vytlačil Frankfurt z pozice největšího nákladního letiště v Evropě

Letiště Frankfurt (FRA) již není z hlediska tonáže největším letišťem v Evropě. Vyplývá to z údajů mezinárodní zastřešující organizace provozovatelů letišť Airports Council International Europe (ACI Europe) za rok 2024. Německý uzel podle toho loni zaznamenal objem 1,95 milionu tun. To jej řadí na druhé místo v žebříčku za letišťem Istanbul (IST), které německý uzel vytlačilo z první příčky s průchodností 1,97 milionu tun.

Samotné letiště Frankfurt zaznamenává propustnost 2,05 milionu tun, ale zjevně zahrnuje objem letecké pošty, na rozdíl od oficiální metody počítání ACI Europe. Spolkový svaz německého leteckého průmyslu (BDL) podle své aktuální výroční zprávy rovněž považuje Frankfurt nad Mohanem za „největší nákladní uzel v Evropě“.

Za FRA na třetím místě ve statistice ACI je nákladní letiště Paris Charles de Gaulle (1,87 mil. tun), před Londýnem Heathrow (1,53 mil. tun) a Amsterdamem (1,49 mil. tun). Letiště Lipsko/Halle je s 1,38 miliony tun šesté; ve srovnání s nejvyšším umístěním v roce 2022 (tehdejší manipulační objem: 1,5 milionu tun) ztratilo toto letiště tři místa. Třetí německé letiště v první desítce, Kolín/Bonn, zůstane v roce 2024 na osmém místě s tonáží kolem 829 000 tun.

Istanbul Cargo Airport je ze všech evropských letišť zdaleka nejdynamičtěji rostoucí lokalitou. Turecké centrum více než ztrojnásobilo svou tonáž ve srovnání s rokem 2019; ve srovnání s rokem 2023 vzrostl objem odbavených nákladů o 30,4 procenta. Frankfurtské letiště zaznamenalo v loňském roce ve srovnání s rokem 2023 rovněž výrazný růst s nárůstem nákladu o 6,9 procenta, ale to nakonec nestačilo na to, aby udrželo svého konkurenta z Turecka, který byl v roce 2023 stále na třetím místě, v šachu.

Nákladní letiště v Lutychu je vedle rozvíjejícího se letiště v Istanbulu místem s nejsilnějším nárůstem dopravy. Belgické centrum loni ve srovnání s rokem 2023 vzrostlo o téměř 15 procent;

ve srovnání s rokem 2019 před Coronou vzrostl objem nákladu o 28 procent. Pro srovnání, na frankfurtském letišti klesl provoz oproti roku 2019 o téměř 2,5 procenta.

Jedním z důvodů nedostatečného dynamického rozvoje nákladu na německých letištích jsou podle DSLV odlivy nákladu (tzv. únik nákladu) ze zásilek určených pro německé příjemce na jiná letiště EU. Největší nárůst německé letecké nákladní dopravy byl zaznamenán na letišti v Lucemburku, které v letech 2010 až 2022 získalo z německého trhu více než 230 000 tun nákladu. P.S. Mají štěstí, že postavili letiště na evropském břehu, jinak by soutěžili se Sabiha Gökçen



SSL Express 19-02-2025 Saúdští logistci se dostávají do centra pozornosti

Plán saúdského korunního prince Mohammeda bin Salmána na restrukturalizaci ekonomiky a vybudování efektivního logistického sektoru v současnosti dává západním poskytovatelům logistických služeb plné knihy objednávek – například v megaprojektu NEOM . Zároveň to pokládá základy pro nové konkurenty v globální logistice.

Cíle definované v národní logistické strategii jsou ambiciózní a zároveň zřejmé. Očekává se, že země se v blízké budoucnosti posune ze svého současného 38. místa v indexu logistické výkonnosti Světové banky do první desítky a převezme „regionální vedení“. Aby toho dosáhla, Saúdská Arábie – jak jsme již viděli – masivně rozšíří své přístavy a letiště. S tím se ale vláda nespokojí.

Dalším kouskem skládačky bude vytvoření efektivního globálního poskytovatele logistických služeb. Prostředkem volby budou pravděpodobně velké převzetí, jako to nedávno udělali sousedé v Dubaji s DP World v Imperial a Abu Dhabi s AD Ports v Noatum.

Bahri by se mohl stát saúdským DP World. Společnost stále vydělává především na přepravě ropy a chemikálií. 13 procent podílu na tržbách z logistiky však pravděpodobně nekončí.



SSL Express 20-02-2025 Jaký bude mít mírová dohoda s Ukrajinou dopad na evropské dodavatelské řetězce

Vedoucí představitelé dodavatelských řetězců se připravují na předběžná jednání, která začaly v úterý v Saúdské Arábii s cílem ukončit válku Ruska proti Ukrajině. V reakci na zprávu, že prezident Trump a Putin se někdy setkají, generální ředitel společnosti Ti John Manners-Bell podotkl, že jakákoli mírová dohoda by mohla pomoci zmírnit část zátěže v evropském odvětví silniční nákladní dopravy. Řekl: "Nedostatek řidičů v Evropě pomůže řešit postupný návrat ukrajinských dopravců, kteří podpoří zejména německý a polský průmysl. Vráti se také přeshraniční dopravní spojení, což bude impulsem pro mezinárodní nákladní dopravu." Jiní respondenti, kteří hovořili s časopisem The Loadstar, jsou však více zdrženliví, pokud jde o stav věcí v případě dosažení dohody mezi Ruskem a USA, přičemž mnozí poukazují na vynechání Evropy a Ukrajiny v prvních rozhovorech. Pokud jde o to, zda by dohoda mohla pomoci evropskému odvětví nákladní dopravy, které trpí nedostatkem řidičů po desetiletí, jeden ze zdrojů uvedl, že je příliš brzy na předpovědi, a poznamenal, že je třeba zvážit více faktorů souvisejících s Ukrajinou.

Generální tajemník Evropské rady rejdařů Godfried Smit rovněž uvedl, že je "velmi obtížné" spekulovat, ale zdůraznil, že klíčové bude zrušení sankcí vůči Bělorusku a Rusku, a dodal, že bude také záležet na tom, jak bude EU vnímat jakoukoli dohodu. Pan Smit řekl (časopisu The Loadstar): "Pokud budou sankce zrušeny, očekáváme, že se část obchodu s Ruskem vrátí. Měli bychom mít na paměti, že ruská ekonomika je relativně malá. V dopravě by to pravděpodobně mělo vliv na solidární cesty. V současné době se hodně ukrajinského obilí vyváží na bárkách. Postupně budou

pravděpodobně znovu otevřeny ukrajinské přístavy. Také hedvábná stezka (severní koridor) by mohla být obnovena."

V případě dosažení dohody by mohla být podpořena také letecká nákladní doprava, přičemž pan Manners-Bell očekává zrušení uzavírek vzdušného prostoru pro evropské a ruské dopravce. Šéf Ti uvedl, že evropské letecké společnosti ztratily pozici oproti těm z Číny, které v důsledku silného postavení této země u Putina režimu nebyly ovlivněny. Pan Manners-Bell dodal, že někteří evropští a britští dopravci byli dokonce nuceni zrušit některé linky do čínských destinací, což v důsledku ztráty kapacity vedlo ke zvýšení sazeb za leteckou přepravu. "Pokud se podaří vyjednat dohodu, je pravděpodobné, že zakazy přeletů budou rychle zrušeny, to však neznamená, že se letecké společnosti rychle vrátí na zrušené linky," pokračoval a varoval, že vlastní ekonomická slabost Číny může návrat služeb oddálit.

SSL express 20-02-2025 Po nešťastné službě Mustang není ani stopy, společnost MSC modernizuje síť východ-západ

Zdá se, že Mustang, dlouho plánovaná linka společnosti MSC mezi Čínou a západním pobřežím USA, se uprostřed klesajících transpacifických přepravních sazeb ztratila z dohledu. Mustang byl spuštěn v říjnu 2021 a stažen v červnu následujícího roku, když pandemií vyvolaný boom odezněl. Když krize v Rudém moři vyvolala další boom přepravních sazeb, pokusila se společnost MSC loni v červenci Mustang znovu spustit, ale přetížení v okolí Singapuru tuto linku, která měla tehdy zastavovat v Yantianu, Ningbo, Šanghaji a Long Beach, zdrželo.

Linerlytica dnes uvádí, že po ukončení Aliance 2M je nové nasazení samostatné linky MSC východ-západ plně obsazeno a že linka Mustang zůstává bez přidělených plavidel. Na internetových stránkách MSC a v databázi linek EconDB není o posledním pokusu o obnovení linky Mustang na začátku tohoto měsíce žádná zmínka. MSC Eloane s kapacitou 19 462 teu, jedna z lodí původně určených pro Mustang, totiž zůstává nasazena na lince Jaguar Čína-západní pobřeží USA.

SSL Express 20-02-2025 HHLA: Dosažený nárůst tržeb a zisku

Podle předběžných údajů zaznamenal poskytovatel služeb Hamburg Port and Logistics (HHLA) ve finančním roce 2024 konsolidované tržby ve výši 1 598 milionů eur (předchozí rok: 1 447 milionů eur), což podle společnosti odpovídá nárůstu o 10,5 procenta. Provozní výsledek skupiny (EBIT) dokonce vzrostl o 22,7 procenta na 134 milionů eur a pohyboval se tak v očekávaném rozmezí 125 až 145 milionů eur (předchozí rok: 109 milionů eur).

Konsolidovaný čistý zisk po menšinových podílech dosáhl 33 milionů eur (předchozí rok: 20 milionů eur). Celoskupinová propustnost kontejnerů v terminálech námořních přístavů se zvýšila o 0,9 procenta na 5 970 000 TEU (předchozí rok: 5 917 000 TEU). V hamburských kontejnerových terminálech byla propustnost téměř na úrovni předchozího roku 5 686 000 TEU (předchozí rok: 5 687 000 TEU). Objem přepravy v intermodálním segmentu vzrostl o 11,6 procenta na 1 787 000 TEU (předchozí rok: 1 602 tis. TEU). „Navzdory přetrvávající geopolitické nejistotě, recesi v Německu a narušení dodavatelských řetězců jsme důsledně prosazovali strategický rozvoj HHLA v roce 2024. Zejména cílené rozšiřování naší evropské sítě pozitivně přispělo k vývoji tržeb a zisků,“ uvádí generální ředitelka HHLA Angela Titzrath.

V kotované podskupině Port Logistics tržby z prodeje vzrostly o 10,8 procenta na 1 562 milionů eur (předchozí rok: 1 409 milionů eur). Provozní výsledek (EBIT) se meziročně zvýšil o 26,8 procenta na 118 milionů eur (předchozí rok: 93 milionů eur) a byl tak v rámci posledního očekávaného výsledku mezi 110 a 130 miliony eur. Roční zisk po menšinových podílech činil 23

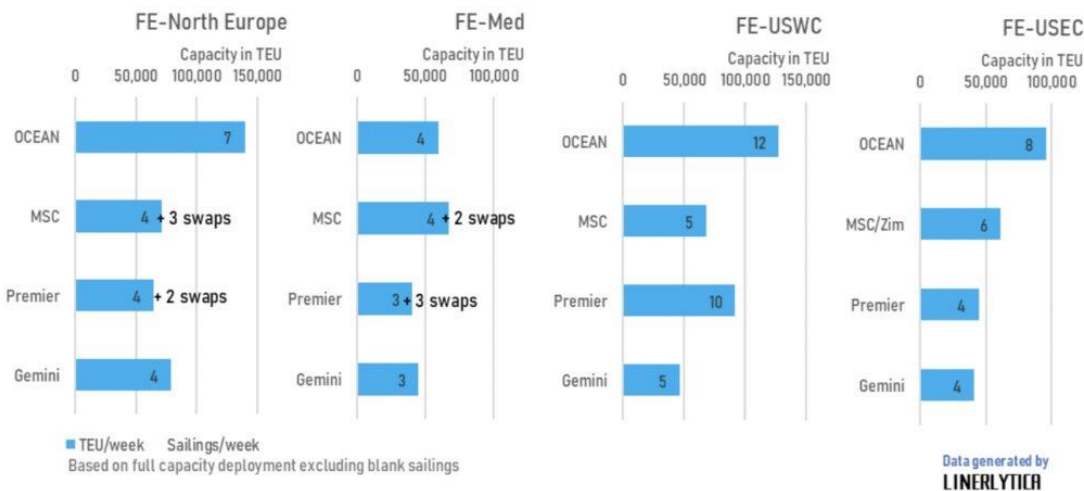
milionů eur (předchozí rok: 9 milionů eur). Kromě silného nárůstu přepravního objemu intermodálních společností měly na vývoj tržeb a zisku ve finančním roce pozitivní vliv i vyšší výnosy ze skladného oproti předchozímu roku v důsledku delší doby zdržení odbavovaných kontejnerů na hamburských terminálech.

Podskupina Real Estate zaznamenala ve finančním roce 2024 vývoj na úrovni předchozího roku jak v tržbách, tak v provozním zisku. Tržby z prodeje dosáhly 46 milionů eur (předchozí rok: 46 milionů eur) a provozní zisk (EBIT) dosáhl 16 milionů eur (předchozí rok: 16 milionů eur). Roční zisk po menšinových podílech činil 10 milionů eur (předchozí rok: 11 milionů eur).

SSL Express 20-02-2025 Superverká společnost MSC má dobrou pozici v nové konstelaci linkových lodí

Společnost Mediterranean Shipping Co (MSC) se chystá zvýšit svůj náskok před svým nejbližším rivalem na 2 miliony teu díky novým údajům, které ukazují, jak dobře se jí podařilo stát se samostatným provozovatelem po otřesech v linkové dopravě, k nimž došlo tento měsíc. Podle poradenské společnosti Linerlytica má MSC lepší pokrytí trhu a větší podíl na trhu než nově vzniklá společnost Gemini Cooperation na linkách východ-západ. Gemini Cooperation tvoří společnosti Maersk a Hapag-Lloyd.

"MSC bude schopna nabídnout stejný nebo větší počet týdenních plaveb na všech čtyřech hlavních trasách než Maersk a Hapag-Lloyd, a to s využitím svých vlastních služeb i selektivních partnerství s Premier Alliance na trasách do severní Evropy a Středomoří a se Zim na trasách na východní pobřeží USA a PNW," uvádí Linerlytica ve své poslední týdenní zprávě. MSC má nyní v žebříčku linkových společností Alphaliner náskok 1,87 mil. teu před Maerskem, přičemž jeho téměř 2 mil. teu objednávek zajistí, že tento náskok v nadcházejících měsících překročí 2 mil. teu.



SSL Express 20-02-2025 Námořní přeprava flash: Silný nárůst smluvních sazeb

Vzhledem k přetrvávajícím kapacitním omezením v důsledku obchvatu Rudého moře mohly společnosti liniové dopravy letos uzavírat dlouhodobé smlouvy o nákladní dopravě za výrazně vyšší sazby než v předchozím roce. Ukazuje to analýza cenové informační služby Xeneta.

Podle zprávy se smluvní sazby zvýšily v sedmi z devíti obchodních oblastí po celém světě. U obchodu Dálný východ-Evropa je průměrné zvýšení cen o 57 procent ve srovnání s úrovní z roku 2024. Podle informací zasvěcených na trhu byla většina smluv mezi dopravci a přepravci na této

trase uzavřena za ceny kolem 2 500 až 2 800 USD/FEU. Vzhledem k trendu na trhu za posledních šest až osm týdnů s tím mohou být přepravní společnosti velmi spokojené. V tomto období se totiž zrychlil sestupný trend cen na spotovém trhu. Mezitím spotové sazby v obchodu Dálný východ a Evropa dosáhly přibližně stejné úrovně jako smluvní sazby. Pokud by však klesly ještě dále, mohla by utrpět i smluvní loajalita zákazníků. Mnozí pak budou v pokušení rezervovat si více nákladu na místě, nikoli na základě vyjednaných smluv – což je opakující se jev na nestabilních trzích lodní dopravy. V silných tržních fázích dopravci také rádi obracejí karty a omezují prostorové kvóty pro smluvní zákazníky, aby mohli převzít více lépe placících spotových nákladů. Velká zátěžová zkouška přepravních smluv však teprve přijde. Tedy až – nebo jestli – bude krize na Blízkém východě trvale vyřešena a liniová doprava se bude moci ve velkém vrátit do Rudého moře. Nálada účastníků trhu s ohledem na tuto problematiku je jako na horské dráze. Momentálně se zdá, že naděje na normalizaci v Rudém moři opět pohasíná. Existují obavy, že požadavek Trumpovy administrativy na přesídlení obyvatel Pásma Gazy znovu rozdmýchá konflikt a vyvolá nové odvetné útoky na lodní dopravu rebelů Houthi v Jemenu. To by znamenalo, že dopravci by nadále využívali svou současnou trasu kolem Mysu Dobré naděje, která podle různých propočtů váže 7 až 11 procent kapacity flotily.

V této souvislosti došlo minulý týden k výraznému nárůstu cen futures na nákladní dopravu na trase Dálný východ – Evropa na Šanghajské energetické burze. Během dvou týdnů kontrakty do konce roku zdražily o více než třetinu. Poté, co měla cenová křivka dříve tendenci klesat, nyní vykazuje mírné zvýšení sazeb za červen až srpen. Sazby za to jsou o 15 až 20 procent vyšší než současná úroveň sazeb. Kvalita služeb dopravců mimochodem v posledních týdnech vykazuje stejný trend jako spotová přeprava: jasný pokles. Jak ukazuje analýza společnosti Kühne + Nagel (KN) založená na sledování flotily Seaexplorer, míra přesnosti pravidelných linek v lednu výrazně klesla na 44,5 procenta. Loni se pohybovala mezi 45 a 50 procenty - to znamená, že úroveň kvality má opět tendenci poklesu k minimům doby covidu než zlepšené hodnoty v roce 2023. Podle KN došlo k největším zpožděním v transatlantické dopravě mezi severní Evropou a Severní Amerikou, s přesností pouze 24 procent. Kromě poruch souvisejících s počasím a rizik stávek měla změna aliancí negativní dopad na spolehlivost lodních systémů.



SSL express 21-02-2025 Emise skleníkových plynů z námořní dopravy v EU nadále rostou

Námořní doprava představuje 14,2 procenta všech emisí CO₂ souvisejících s dopravou v EU, za silniční dopravou a téměř na stejné úrovni jako letectví. Vyplývá to z environmentální zprávy o evropské námořní dopravě, kterou v úterý zveřejnila Agentura EU pro životní prostředí a Agentura EU pro námořní bezpečnost (EMSA). Emise CO₂ se od roku 2015 s výjimkou roku 2020 každoročně zvyšují a v roce 2022 dosáhly 137,5 milionu tun, což je o 8,5 procenta více než v předchozím roce. Podle zprávy se emise skleníkového plynu metanu (CH₄), který je ještě silnější než oxid uhličitý, z námořních plavidel mezi lety 2018 a 2023 minimálně zdvojnásobily. Tvořily 26 procent všech emisí metanu z dopravy. Autoři to připisují mimo jiné používání více lodí poháněných zkapalněným zemním plynem (LNG).

Svaz ochrany přírody (NABU) popisuje vývoj jako „děsivý“. Metan má totiž mnohem větší krátkodobý dopad na klima než jiné plyny. To zvyšuje riziko, že body zvratu v klimatickém systému budou dosaženy dříve, varuje v rozhovoru pro DVZ Sönke Diesener, expert na přepravu z organizace na ochranu životního prostředí. NABU již dlouho vyzývá EU a Mezinárodní námořní organizaci (IMO), aby opravily své předpoklady o emisích metanu z lodí. EU předpokládá únik metanu 3,1 procenta, IMO 3,5 procenta. NABU měřením zjistila, že až 6 procent metanu se dostává do atmosféry nespálených. „LNG není překlenovací technologie a brání skutečné

transformaci lodní dopravy směrem k budoucnosti,“ zdůrazňuje Diesener. Mezitím dopravci silně spoléhají na LNG jako alternativní lodní pohonný systém, jak ukazují údaje o aktuálně provozovaných a objednaných lodích od klasifikační společnosti DNV. Ze všech typů pohonu deklarovaných jako „alternativní“ má LNG nejvyšší podíl ve stávajícím i budoucím lodním parku. Podle DNV bude letos silná poptávka po LNG pokračovat. V lednu bylo již objednáno dvanáct lodí s odpovídajícím pohonem na zkapalněný zemní plyn.

Pokud jde o látky znečišťující ovzduší, emise oxidů dusíku (NOx) z námořních plavidel se mezi lety 2015 a 2023 zvýšily o 10 procent, zatímco emise oxidů síry (SOx) v EU od roku 2014 klesly o 70 procent. Hlavním důvodem tohoto poklesu je zřízení oblastí kontroly oxidů síry (SECA) v severní Evropě. Autoři očekávají další pokrok, až se středomořský region od 1. května 2025 stane SECA. Zpráva se také zabývá environmentálními dopady znečištění vody, hluku a prací, jako je rozšiřování přístavů nebo bagrování.

EU chce vytvořit rámec pro přechod k udržitelnější lodní dopravě, mimo jiné prostřednictvím nařízení pro lodní paliva, která jsou stále šetrnější ke klimatu (FuelEU Maritime) a rozšířením obchodování s emisemi na námořní dopravu. FuelEU Maritime vyžaduje, aby intenzita skleníkových plynů všech velkých lodí byla zaznamenávána od 1. ledna 2025 a do roku 2050 postupně snižována. Obchodování s emisemi bude od 1. ledna 2024 postupně zaváděno také v námořní dopravě. Emisní povolenky za jízdy na trasách, kterých se nařízení týká, musí úřady poprvé odevzdat na konci září.

„Celkově bude rozsáhlé zavádění alternativních paliv a zdrojů energie v odvětví námořní dopravy vyžadovat značné investice, a to jak do infrastruktury, tak do školení,“ uvádí zpráva. Není jasné, zda výroba alternativních zdrojů energie může uspokojit očekávanou poptávku, která vznikne souběžně se strategiemi dekarbonizace tohoto sektoru. Například projektovaná kapacita elektrolýzy je dostatečná pro zásobování vodíkových paliv pro 13 až 19 procent celosvětové flotily do roku 2030, pokud bude zajištěn dostatek elektřiny z obnovitelných zdrojů energie a kapacita bude rozšířena, jak bylo oznámeno. Současně musí být produkce zeleného čpavku zvýšena třikrát až čtyřikrát, aby byla uspokojena předpokládaná poptávka. Autoři poukazují na to, že stále existují bezpečnostní problémy s používáním čpavku jako lodního paliva.

Některá alternativní paliva by nadále vyžadovala pilotní palivo pro spalování a jiná by v budoucnu nadále produkovala emise NOx. „Tyto výzvy však lze čelit vhodným využíváním technologií a předpisů jak v EU, tak v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO),“ pokračuje zpráva.

SSL Express 21-02-2025 Airbus opouští vývoj vodíkových pohonných systémů

Evropský výrobce letadel Airbus upustil od svých plánů na komerční letadlo na vodíkový pohon do roku 2035. Podle společnosti vývoj technologie postupoval pomaleji, než se očekávalo. Airbus nový jízdní řád neuvedl. Ve stejné době, kdy se Airbus dočasně stáhl z výzkumu vodíku, Nicole Dreyer-Langlet, členka představenstva Airbusu, odchází ze své pozice nejvyšší manažerky odpovědné za výzkum a technologie. Podle jejího příspěvku na LinkedIn bude od 1. dubna pracovat v oddělení digitální transformace Airbusu. Vysoce postavená manažerka se podílela na vodíkových ambicích výrobce letadel a veřejně chválila formu pohonu jako jediný způsob, jak učinit letectví CO₂ neutrální.

Vodík je považován za klíčovou technologii pro klimaticky neutrální létání. V roce 2020 si Airbus s konceptem „ZEROe“ stanovil cíl uvést do provozu první bezemisní osobní letadlo poháněné vodíkem do roku 2035. To by nyní mělo být ze stolu.

Pozorovatelé trhu byli vždy skeptičtí, pokud jde o to, zda by vodík mohl být skutečně realistickou alternativní formou pohonu pro letadla kvůli své nízké energetické hustotě. Strategie

dekarbonizace leteckých společností je již dlouho založena na přidávání paliv pro udržitelný letecký provoz (SAF), s jejichž pomocí má být globální letecký průmysl do roku 2050 CO₂ neutrální. Velkou výhodou SAF je, že udržitelný petrolej lze používat bez nutnosti modernizace nebo dokonce výměny stávajícího letadla. Už jen z tohoto důvodu se mnohým zdály vodíkové ambice Airbusu nepravděpodobné. Zdá se, že generální ředitel Airbusu to nyní vidí také takto. Podle Financial Times Guillaume Faury řekl: "Nestačí mít letadlo, pokud neexistuje žádná infrastruktura, žádný vodík na správném místě, ve správný čas, ve správném množství a za správnou cenu."

Podle zpráv médií Airbus mezitím výrazně snížil rozpočty na vodíkové projekty skupiny. Prozatím mají být pozastaveny i plánované testy vodíkového motoru na Airbusu A380, které byly naplánovány na příští rok. Toto rozhodnutí je překážkou v úsilí letecké skupiny zaujmout průkopnickou roli v letectví s nízkými emisemi. Neúspěch vodíkových ambicí Airbusu eliminuje de facto jedinou alternativu k SAF jako způsob, jak letectví dosáhnout čisté nuly.

P.S. Krásné je snít, o to bolestnější může být ale probuzení.



SSL Express 21-02-2025 Dexory: robotická síla spojená s umělou inteligencí

V provincii Didcot sídlící společnost Dexory, scale-up zrozený ve Velké Británii potřeboval nedávno získat větší prostor. Přestěhoval se proto do čtyř budov, kde 150 zaměstnanců každý měsíc vytvoří několik strojů, které jsou oblíbené u logistických firem a jejich klientů, a to až ve Spojených státech. Tito autonomní roboti vážící téměř 700 kilogramů jsou vybaveni senzory, které jsou schopny skenovat až 10 000 míst za hodinu, zachytit data o regálech až do výšky 14 metrů a vytvořit digitální dvojče, a to vše díky inteligentní analýze dat založené na umělé inteligenci. Řešení má teleskopický stožár se senzory, který umožňuje skenovat regál v jednom průchodu, shora dolů. Celkem má robot mezi 20 až 30 kamerami, sedm 3D Lidarů a dva 2D Lidary. Obousměrný, nemusí se otáčet do protisměru, a proto se může pohybovat v úzkých uličkách. V první budově v Didcotu byl zřízen testovací a skladovací prostor pro robotické komponenty. Na místě se stroje přesunou do vyhrazených regálů, naskenují nebo naloží a čekají na odeslání budoucím zákazníkům. Tito autonomní roboti úrovně 5, tj. roboti, kteří se pohybují samostatně a bez lidského zásahu, budou brzy instalováni ve skladech beze změny prostředí a v kooperaci s logistickými operátory přítomnými na místě. Vybrána byla jednoduchá volba: udělat vše pro zákazníka z hlediska instalace. Potřebují pouze 2 m² pro umístění a nabíjecí stanici robota, stejně jako wifi připojení, dokonce 4G nebo 5G. Výrobní týmy se postarají o zbytek: instalují, monitorují a spravují plán misí na dálku. V průměru se společnosti Dexory podaří nainstalovat své řešení za týden. Proces začíná tím, že se robot učí prostředí, který ručně jezdí po skladu a vytváří svou mapu, aby byl schopen sám sebe lokalizovat. Poté provede počáteční 3D skenování všech regálů a vytvoří digitální dvojče. Struktura regálu je zadána do softwaru DexoryView, aby bylo možné sladit to, co robot vidí, se systémem zásob. DexoryView se tedy propojuje s WMS, čte hledané informace, porovnává s tím, co naskenoval, a opravuje případné chyby.

Cílem systému je proto zajistit, aby zásoby byly vždy na správném místě, ve správném množství a za správných podmínek. DexoryView detekuje chyby umístění, ověřuje počty a vyhodnocuje podmínky skladování s ambicí proaktivně řešit problémy a zajistit přesnost skladových zásob. A konečně, s využitím umělé inteligence a pokročilé analytiky poskytuje DexoryView také informace k identifikaci úzkých míst, zlepšení produktivity a přesné předpovědi poptávky, úrovně zásob a kapacity. Logisticy, jako jsou Yusen Logistics a ID Logistics, kteří se již nechali zlákat, ale také rejdař Maersk a handlingová společnost Menzies Aviation, již integrovali toto řešení. V letošním roce by

společnost Dexory mohla umožnit svému robotovi pravděpodobně dosáhnout výšky více než 16 metrů pro skenování a již pracuje na konkrétních senzorech, které se testují u zákazníků.

SSL Express 21-02-2025 EU prodloužila námořní operaci v Rudém moři do roku 2026

I když letos nebyla v regionu napadena žádná obchodní loď, existuje jen málo známek toho, že by úřady věřily, že krize v Rudém moři v dohledné době skončí. Evropská unie oznámila, že prodlužuje mandát své operace pro námořní bezpečnost EUNAVFOR Aspides o další rok, čímž posílí úsilí o ochranu svobody plavby v oblasti Rudého moře. Operace bude nyní pokračovat až do 28. února 2026 s rozpočtem přes 17 milionů eur (17,8 milionu USD) přiděleným na její prodloužené období. Kromě ochrany plavidel byl ASPIDES oprávněn shromažďovat zpravodajské informace o obchodování se zbraněmi a stínovat loďstvo.

Tranzity přes Rudé moře a Suezský průplav zaznamenaly v posledních dnech velmi mírný nárůst provozu, ale většina majitelů lodí, kteří se regionu vyhnuli a dali přednost delším cestám kolem afrického kontinentu, se této politiky drží, protože napětí na Blízkém východě zůstává vysoké a příměří mezi Izraelem a Hamásem stále čelí mnoha překážkám.

CMA CGM oznámila novou linku z Indie do Rudého moře, která prochází kolem Houthiů v Jemenu, což je vzácný krok globální společnosti k nasazení tonáže do regionu. Nová služba je provozována třemi plavidly a je provozována společně společností Folk Maritime se sídlem v Saúdské Arábii a společností Asyad Shipping se sídlem v Ománu. Rudým mořem tento týden proplul nevyložený tanker na LNG *Trader III*, druhý plavidlo svého druhu, které tuto cestu letos zatím podniklo.

Vůdce Houthiů minulý týden varoval, že jeho bojovníci mají prsty "na spoušti" připraveni obnovit svou kampaň proti obchodním lodím proplouvajícím Rudým mořem v případě, že příměří mezi Izraelem a Hamásem selže. Letos však zatím nebyla napadena žádná loď, přičemž Houthiové říkají, že ustoupí, pokud skončí válka Izraele s Hamásem. Jakmile se Rudé moře otevře obchodním lodím, bude provoz mnoha lodních společností v letošním roce hnacím motorem zisků a ztrát. Vrcholový management společnosti Maersk začátkem tohoto měsíce nastínil, jak by Houthiové z Jemenu mohli diktovat hranici mezi černým a červeným inkoustem pro nadcházející rok. Prognóza EBIT společnosti Maersk pro rok 2025 se pohybuje od nuly do 3 miliard dolarů v závislosti na tom, zda se Rudé moře otevře v polovině roku nebo na konci roku.

