

SSL EXPRES

08.01.-15.01. 2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

↓ **SSL Express 08-01-2024 Hledáte zaměstnance? Nabídněte jim 4-denní pracovní týden za stejné peníze!**

Lze v odvětví logistiky zavést tolik diskutovaný model pracovní doby? Záleží. V omezené míře to určitě možné je, jak ukazuje Andreas Hohnke se svou firmou Cargo Truck Direct. Mnoho myšlenkových vůdců už mluví o třídenním týdnu.

Signály v odvětví dopravy a logistiky nyní ukazují na snižování počtu zaměstnanců. Nedostatek kvalifikovaných pracovníků však pravděpodobně zůstane hlavním problémem i v roce 2024. Pokud jde o zvýšení atraktivity zaměstnavatele, často se mluví o čtyřdenním týdnu. Výsledky první větší pilotní studie o tomto pracovním modelu v Německu, které by měly být k dispozici v říjnu 2024, jsou proto netrpělivě očekávány. Šestiměsíční experiment s 50 společnostmi má probíhat od února do srpna. IG Metall a Spolkový svaz německých zaměstnavatelských svazů (BDA) jsou rovněž zastoupeny v poradním sboru poradenské společnosti Intraprenör, která je v této zemi za studii zodpovědná. Novozélandská nezisková organizace „4 Day Week Global“ již takové studie iniciovala v několika zemích. Zakladatel Microsoftu a vizionář Bill Gates si dokonce myslí, že je reálné, že lidé musí pracovat jen tři dny v týdnu, jak nedávno řekl v podcastu. To by mohlo být umožněno zvýšeným využíváním umělé inteligence. Ale to je zatím věc budoucnosti. Současná diskuse o čtyřdenním týdnu je především o tomto modelu: 100procentní mzda za 80procentní práci a stále 100procentní výkon. Najít takový příklad v odvětví dopravy a logistiky bylo dosud obtížné nebo nemožné. DVZ v současné době zná pouze jednu logistickou společnost v Německu, která zavedla přístup alespoň 100-90-100: Cargo Truck Direct z Ratingenu u Düsseldorfu. Generální ředitel Andreas Hohnke již na toto téma přednášel, mimo jiné na Elvis cargo Association. „Je tu ochota zjistit více, ale pokud jde o implementaci, věci jsou jinak,“ říká. To také souvisí se strachem z neznámého. "Když o tom s lidmi mluvím, jediné, s čím přicházejí, jsou protiargumenty." Některé dokáže rychle vyvrátit, ale některé jsou také oprávněné, alespoň vůči přístupu 100-80-100. Za poslední rok a půl se Cargo Truck Direct účastnil všech fází, od intenzivní přípravy přes testování a implementaci čtyřdenního týdne pro všechny zaměstnance až po výstupní strategii. AI společnost působící v segmentu letecké nákladní dopravy musela po pěti měsících zrušit čtyřdenní týden – prozatím. Vedení bylo nuceno v červnu propustit pět zaměstnanců, 25 procent pracovní síly. S postupem roku se ukázalo, že to bude jeden z nejtěžších roků pro logistiku za dlouhou dobu. „Od září jsme zaznamenali mírný nárůst počtu objednávek, hlavním problémem je ale výrazně nižší tonáž ve srovnání s velmi dobrým rokem 2022“, říká Hohnke. A jedním z problémů čtyřdenního týdne je propouštění zaměstnanců. Hohnke: „Pro každou pozici musí existovat záloha, aby podnik mohl dál fungovat.“ Jinými slovy: Cargo Truck Direct prostě v tuto chvíli nemá dostatek zaměstnanců. Hohnkeho firma je v neustálém kontaktu se zákazníky od pondělí ráno do pátku večera. „Vždy musíme být k dispozici. Spolehlivost a odolnost zaměstnanců se rychle stává problémem.“ V tomto ohledu je implementace v logistickém prostředí výrazně obtížnější než v jiných odvětvích. Zbývající pracovní síle bylo v důsledku propouštění rychle jasné, že objem práce již nelze zvládnout se čtyřdenním týdnem.

Ale strategie odchodu fungovala úplně, hlásí Hohnke. „Od začátku jsme říkali, že je to určitě něco dočasného, jakýsi bonusový systém. Musíte mít jen příležitost vrátit věci zpět.“ Pokud je to předem

jasně sděleno, není výstup tak obtížný, „protože zaměstnanci to pak chápou.“ Generální ředitel Hohnke však kritizuje přístup 100-80-100 zastánců čtyřdenního týdne. „Většina společností by pak jistě musela najmout více lidí, aby zvládla pracovní zátěž. To by byl špatný přístup jednoduše kvůli nedostatku kvalifikovaných pracovníků.“ Po testovací fázi se Hohnke a jeho spoluvýkonný ředitel Muhammet Altindas rozhodli natrvalo zavést čtyřdenní týden. Model: stejný měsíční plat, ale pouze 40 namísto 45 hodin týdně. „Zkrátili jsme pouze pracovní dobu, protože neexistovala žádná jiná zákonná možnost,“ říká Hohnke. Přiznává však, že zkrácení ze 45 na 40 hodin nevedlo v jeho firmě k žádné ztrátě kvality. „A neměli jsme jediný případ nemoci, i když by to v podzimních/zimních měsících určitě vypadalo jinak“, přiznává. Jeho zaměstnanci se právě dokázali optimalizovat. „Neměli byste podceňovat vliv dne volna na produktivitu a motivaci. Každá společnost má zaměstnance, kteří mohou dělat víc, než chtějí,“ je přesvědčen. A pokud nemáte motivaci, můžete být neustále zaneprázdněni, i když na konci dne nedosáhnete 100 procent. „Dovedu si představit, že některé společnosti mají tolik zaměstnanců jen proto, že zaměstnanci nejsou dostatečně motivováni nebo jsou dokonce demotivováni.“ Čtyřdenní týden by mohl uvolnit potenciál mnoha zaměstnanců. Už jen z tohoto důvodu Hohnke věří, že má smysl zabývat se modelem pracovní doby. Pozitivní vedlejší efekt: „Tím, že dám svým zaměstnancům tolik odpovědnosti, že je zapojím do tak důležitého rozhodnutí, mohu zlepšit svou pověst zaměstnavatele. Každý se cítí polichocen, když je požádán o názor,“ dodává Hohnke. „A pokud společně skutečně najdete řešení, tým za ním bude 100 % stát. Navíc podporuje loajalitu zaměstnanců, když nápady vyvstanou z týmu“.

Hohnke však nevěří na týden kratší než 40 hodin. "Nejde nutně o zkrácení pracovní doby, ale jen o její jiné rozložení." To samo o sobě by mělo pozitivní efekt. Jeho zaměstnanci ocenili především to, že v jeden den volna navíc mohli dělat vše, co dříve připadalo na soboty. Takže najednou měli opravdu volný víkend. To je rozhodující výhoda – která by měla být také oceněna více než zvýšení platu. „Čtyřdenní týden může být ve správném kontextu důležitým nástrojem,“ je přesvědčen Hohnke, zejména pokud jde o zvýšení loajalitu zaměstnanců. Cargo Truck Direct ještě musí zjistit, zda pomůže i s nábořem personálu. „Jakmile to situace dovolí, přepneme se zpět na čtyřdenní režim.“



SSL Express 08-01-2024 Krize v Rudém moři může podpořit sea-air a železnici

Očekává se, že dokonalá bouře v podobě narušení lodní dopravy a začátek čínského nového roku v únoru povede ke zvýšení sazeb za leteckou přepravu, ale zatím se tak nestalo, nicméně vzrostla poptávka po železniční přepravě z Asie do Evropy. TAC Index zaznamenal, že celkový Baltic Airfreight Index "během dvou týdnů do 1. ledna náhle klesl o 20,5 %". Speditéři uvádějí, že dostávají stále více poptávek, ale nezaznamenali významnou dodatečnou poptávku po letecké nebo námořní přepravě - zatím. "Zatím jsem nezaznamenal, že by krize v Rudém moři způsobila velký dopad na trh letecké přepravy, ačkoli jsme zaznamenali výrazně rostoucí poptávky po železniční přepravě, a to jak ve směru na východ, tak na západ," vysvětlil jeden ze speditérů se sídlem v Šanghaji. "Spousta z nich již potvrdila konečné objednávky a prostor pro nákladní železniční dopravu se stal velmi žádaným. Objevily se dotazy na možnou námořn-leteckou přepravu přes Dubaj, ale předpokládám, že právě porovnávají rozpočty. Zatím se žádná z poptávek nestala skutečnou finální živou objednávkou - ale možná je to tím, že s prodejci oděvů moc nejednáme." Speditér dodal: "V posledních několika týdnech, kdy probíhala sezóna svátků, se pohybovalo méně reálných objednávek, takže bych řekl, že se krize možná nakonec projeví v letecké nákladní dopravě." Společnost CargoGulf, která minulý měsíc začala propagovat své námořní a letecké služby v očekávání nárůstu poptávky, souhlasila, že k tomu zatím nedošlo. Společnost Metro Shipping

uvedla, že jakmile odesílatelé pochopí všechny důsledky prodloužení doby přepravy pro námořní linky, sazby se zvýší. A ptá se: "Jaký bude dopad na leteckou nákladní dopravu, jakmile si odesílatelé uvědomí, že komponenty, zásoby a inventář potřebný pro výrobu se vyčerpávají, spolu s nástupem s CNY, který začíná na začátku února? Lodní linky i letečtí dopravci zvýší sazby, aby se vyrovnali se zvýšenou poptávkou z Asie do Evropy a USA, přičemž vrcholná sezóna nahradí tu loňskou, která byla utlumená. Objem leteckého nákladu se v posledním čtvrtletí zvýšil a pravděpodobně se výrazně zvýší, protože přepravci přesunou náklad z moře, přičemž sazby již rostou a před CNY je velmi pravděpodobný jejich další nárůst. Předpokládali jsme, že se to projeví v příštích dvou týdnech, a nyní přijímáme opatření k pokrytí kapacity a poptávky."

Jeden z evropských speditérů uvedl, že zaznamenává zvýšenou poptávku po sea-air dopravě "jako řešení z Bangladéše, Kambodže a Vietnamu přes Singapur a Dubaj, což je z provozního a nákladového hlediska na současném trhu výhodné - a bude to výhodné za dva až tři týdny, až se dopad začne skutečně projevovat. Bude trvat několik týdnů, než se to pořádně projeví, protože odesílatelé si uvědomí, že zásoby, komponenty a obecné zásoby leží někde v Africe, a ne v jejich skladu nebo ve skladu zámořského zákazníka. Stane se to - představte si, že všechn ten náklad se ocitne v 10-25denních prodloužených tranzitech, a to bez jakýchkoli následných zácp v místě určení v důsledku změn v jízdních řádech. Takže zatímco z Indie do jihovýchodní Asie bychom očekávali útlum, na těchto trasách k němu rozhodně nedojde.

SSL Express 08-01-2024 Nestávkuje jen ajznbon, ale i zemědělci (v Německu)

V Meklenbursku-Předním Pomořansku zemědělci po celé spolkové zemi zablokovali dálniční nájezdy stovkami traktorů. Podpořily je spediční společnosti, které protestovaly proti zvýšení mýtného pro kamiony. Protesty zemědělců proti zemědělské politice vedly k prvním obstrukcím již dnes ráno. Například v Sasku jsou podle policie některé dálniční nájezdy v oblasti Drážďan nepoužitelné. Shromáždění se budou konat na dálnicích A4, A13, A14 a A17. V Berlíně byla situace v časných ranních hodinách zpočátku klidná. První traktory jsou však u Braniborské brány už od nedělního večera. V Meklenbursku-Předním Pomořansku zemědělci použili stovky traktorů k zablokování nájezdů z dálnic po celé zemi. Podpořily je spediční společnosti, které protestovaly proti zvýšení mýtného pro kamiony. V okrese Cloppenburg na severozápadě Dolního Saska byla spolková dálnice zablokována 40 vozidly.

Blokáda se konala pod heslem "Příliš mnoho je příliš". Na křižovatce A20 Rostock-Südstadt zablokovalo více než tucet velkých tahačů a nákladních automobilů od 6:00 oba sjezdy. Protestující nesli mimo jiné nesli transparenty s nápisy jako "Zemře-li zemědělec, zemře země". Stovky traktorů způsobily dopravní komplikace také v okrese Magdeburg v rámci celostátních protestů zemědělců. Účastníci silničního provozu budou muset odpovídajícím způsobem plánovat více času, oznámila policie v pondělí ráno na platformě X.

Překážky byly ráno také ve Šlesvicku-Holštýnsku. Zemědělci svými traktory mimo jiné zablokovali vjezdy trajektů na Kielský průplav v okrese Dithmarschen, jak oznámila policie. V Kielu podle policejního mluvčího projelo ráno asi 250 vozidel "křížem krážem městem". Cílem je přehlídkové prostranství, kde se má shromáždění shromáždít.

Sdružení zemědělců vyzvalo k týdnu akcí, aby demonstrovalo proti zrušení dotací pro toto odvětví. Hlavním tématem je daňová úleva na zemědělskou naftu. Částečné stažení úsporných plánů federální vlády asociaci nestačí.



SSL Express 085-01-2024 DB stále hledá cestu k dohodě s odbory GDL (ale zatím marně)

Martin Seiler, Chief Human Resources Officer, vidí jako jednu z možností další modely výběru týdenní pracovní doby. Kratší pracovní doba by však byla spojena se snížením kolektivně dohodnutého růstu mezd.

Ve mzdovém sporu s německým odborovým svazem strojířů (GDL) představila společnost Deutsche Bahn novou nabídku, která také poskytuje 35hodinový pracovní týden jako možnost pro pracovníky na směny. "Nyní chceme vyjednat další volební modely pro pracovníky na směny," řekl deníku Süddeutsche Zeitung Martin Seiler, personální ředitel Deutsche Bahn. Pracovníci na směny by si pak mohli vybrat, zda budou pracovat pouze 35 hodin místo 38 hodin – nebo 40 hodin. Ti, kteří se rozhodnou pro kratší pracovní dobu, by však museli učinit ústupky, pokud jde o kolektivně dohodnuté zvýšení mezd. "To je již dnes, kdy se zaměstnanci rozhodnou vzít si dovolenou navíc," řekl Seiler.

Nová nabídka již byla předložena GDL, jak železnice oznámila v pátek. Poprvé je skupina ochotna hovořit o klíčovém požadavku GDL, u kterého jednání nedávno ztroskotala. Odbory pod vedením svého vůdce Clause Weselského požadují mimo jiné zkrácení týdenní pracovní doby pro pracovníky na směny z 38 na 35 hodin s plnou náhradou mzdy. Ve společnosti Deutsche Bahn již existují různé modely volby pracovní doby, ve kterých si zaměstnanci mohou vybrat například mezi více dovolenou, méně pracovními dny nebo vyššími mzdami a platy. Nabídka Deutsche Bahn nyní počítá s rozšířením těchto možností.

NABÍDKU ALE ZAŘATÉ PŘEDSTAVENSTVO GDL NEPŘIJALO, TAKŽE STÁVIKA (OD ZÍTRKA) BUDE



SSL Express 09-01-2024 Rodina Maersk prodává dceřinou společnost lodního makléře

Společnost Maersk Brokers, která byla od svého založení v soukromém vlastnictví rodiny Mc-Kinney Møller, nyní po změně vlastníka působí jako MB Shipbrokers. Tradiční společnost je jednou z nejstarších stále aktivních lodních makléřů.

Společnost Maersk Brokers, jedna z nejstarších stále aktivních lodních makléřů na světě, byla prodána rodinou Mc-Kinney Møller vedoucím pracovníkům společnosti. Pod novým názvem MB Shipbrokers bude společnost pokračovat od začátku nového roku. Majitelé a představenstvo již nějakou dobu zkoumali různé akcionářské struktury, aby zajistili, že společnost, založená v roce 1914, bude mít dobrou pozici pro budoucnost a zachová dědictví a hodnoty, které byly základem úspěchu společnosti Maersk Brokers po generace.

Společnost Maersk Brokers by od svého založení nepřetržitě v soukromém vlastnictví rodiny Mc-Kinney Møller. Rodina ji vedla až do roku 2019, kdy Ane Maersk Mc-Kinney Uggla, vnučka zakladatele, odešla do důchodu po 24 letech v představenstvu a devíti letech ve funkci předsedkyně.

Společnost má pobočky v přepravních centrech v Evropě, na Středním východě a v Asii a zaměstnává téměř 250 lidí.

SSL Express 09-01-2024 POUČTE SE: Jak konflikt na Blízkém východě a krize v Rudém moři ovlivňují pojištění nákladu

Co znamená dnešní stav pro vlastníky nákladu na lodích, které kvůli krizi v oblasti Rudého moře a Adenského zálivu volí delší cestu okolo Mysu Dobré naděje, a jaký to má vliv na jejich pojištění nákladu?

Především dojde ke zpoždění v dodávkách nákladu v důsledku delší plavby, kterou nyní lodě absolvují. Ztráty způsobené zpožděním jsou ve většině pojistných smluv na pojištění nákladu vyloučeny. Znění používané pojistiteli obecně vychází z doložek Institute Cargo Clauses (ICC) - více viz <https://www.shippingandfreightresource.com/all-about-cargo-insurance/> Ustanovení 4.5 doložek ICC A zní: "...škoda nebo náklady způsobené zpožděním, i když je zpoždění způsobeno pojištěným rizikem (s výjimkou nákladů splatných podle výše uvedeného ustanovení 2)...jsou vyloučeny". K odkazu na doložku 2 viz dále.

Pouze v případě, že je zpoždění přidáno jako dodatečné krytí, jsou nároky na pojistné plnění v důsledku zpoždění přípustné, ale toto dodatečné krytí není na pojistném trhu obecně dostupné, s výjimkou komodit podléhajících rychlé zkáze. Pokud jde o skutečné ztráty způsobené přímo válečnou situací, je třeba poznamenat, že se obecně v pojistné smlouvě objevují jako výluka v bodech 6 a 7. Tato výluka je pak zpravidla přepsána a krytí je obnoveno podle doložek ICC War (cargo) plus ICC Strike(cargo). Doplnění válečných a stávkových doložek do pojistné smlouvy je v podstatě "standardním" doplňkem, který se zapisuje do všech námořních nákladních pojistek, ale vždy se vyplatí zkontrolovat pojistnou smlouvu a ujistit se, že toto dodatečné krytí bylo poskytnuto. Pojistné krytí pro případ války a stávek přidávají pojistitelé zpravidla bez dodatečného pojistného, ale pokud to okolnosti vyžadují (a zdá se, že v tomto případě budou vyžadovat), mohou pojistitelé požadovat dodatečné pojistné za toto dodatečné krytí. Je však třeba mít na paměti, že i v případě těchto rozšíření krytí je vyloučeno prodlení. Nyní se dostáváme k únosu plavidla jakoukoli stranou. Existují případy, kdy únoscí požadují zaplacení výkupného za propuštění plavidla, posádky a nákladu, a majitelé plavidel tak budou nuceni výkupné zaplatit. V těchto případech budou vlastníci plavidel zpravidla tvrdit, že by neměli nést tyto náklady na propuštění plavidla a nákladu v plné výši, protože vlastníci nákladu měli z této platby rovněž prospěch, aby rejdař mohl loď, posádku a náklad osvobodit.

Jak bylo avizováno výše, bod 4.5 doložky A institutu Cargo Clauses zní: "škoda nebo náklady způsobené zpožděním, i když je zpoždění způsobeno pojištěným rizikem (s výjimkou nákladů splatných podle bodu 2 výše)." "Doložka 2" výše odkazuje na doložku o Společné havárii (G/A) a rozšiřuje výjimku tak, aby zahrnovala to, co lze označit jako příspěvky na Společnou havárii, jinými slovy příspěvky nebo platby provedené k zajištění bezpečného dokončení plavby. Jde o poněkud kontroverzní téma, neboť požadavek na výkupné by spadl do obecné působnosti oběti G/A, jinými slovy platby provedené za účelem zajištění plavidla a nákladu. V mnoha právních řádech je však placení výkupného trestným činem, a v takovém případě mohou být pojistitelé právně omezeni v placení výkupného. Obecně se uznává, že vlastníci plavidla vyhláší Společnou havárii, protože platba je "mimořádnou obětí" učiněnou pro společnou bezpečnost všech účastníků podniku.

Pokud majitel/odesílatel/příjemce nákladu nemá pojištění nákladu, musí složit potřebnou zálohu na účet plavidla/správce G/A a vyplnit všechny potřebné formuláře. V případě, že je náklad

pojištěn, pojistitel složí potřebnou záruku, a není tedy nutné platit zálohu plavidlu/odhadci G/A.

K dnešnímu dni Hútíové nevyžadují zaplacení výkupného, ale stále zadržují plavidlo, posádku i náklad a lze jen hádat, co se může stát v budoucnu. Hlavně je třeba si uvědomit, že jakékoli zpoždění způsobené tím, že plavidla čekají v bezpečné oblasti, aby zjistila, co se vyvine s ohledem na bezpečnost plavby v Rudém moři, nebo z důvodu delší plavby kolem mysu Dobré naděje, není u většiny pojistných smluv vydaných na základě ICC doložek kryta žádná škoda způsobená zpožděním.

SSL Express 09-01-2024 FedEx řeší 50% pokles služeb pro U.S. Postal Service

Společnost FedEx Corp. očekává, že její letecká expresní jednotka ztratí polovinu svých obchodů s U.S. Postal Service. Společnost FreightWaves zjistila, že když vyprší stávající smlouva, bude postradatelných více pilotů. Poštovní služba před třemi lety začala přesouvat velké množství objemů z letecké do pozemní dopravy, aby snížila ztráty a stala se konkurenceschopnější. Představitelé společnosti veřejně přiznávají, že klesající objemy poštovních zásilek jsou významnou brzdou nedávného výkonu FedEx Express.

Denní poštovní doručování do 29 měst, kam FedEx létá v tuzemsku, hrozí na konci vládního fiskálního roku zrušením, varoval Pat DiMento, viceprezident FedEx pro letový provoz a výcvik, na nedávném setkání se skupinou dozorčích pilotů. "Kdybych se měl vsadit, myslím, že ztratíme 50 % denního létání," řekl v neautorizované nahrávce. Ztráta podstatné části práce v poštovních službách znamená, že FedEx (NYSE: FDX) bude mít do října o 200 až 300 zbytečných pilotů, uvedl šéf letového provozu.

Nákladní letecká společnost plánuje snížit garantované letové hodiny pro piloty a nabízet balíčky pro předčasný odchod do důchodu, protože již má stovky přebytečných pilotů s nákladním trhem v dlouhodobém poklesu. Transformace poštovních služeb snížila za posledních 2½ roku objem pošty a balíků první třídy přepravovaných leteckými dopravci o 90 %, řekl generální ředitel pošty Louis DeJoy loni v létě správní radě. Výdaje na leteckou dopravu ve fiskálním období končícím 30. září meziročně klesly o 600 milionů USD, neboli 16,3 %, kvůli nižším objemům balíků a přesměrování k silničním dopravcům. U.S. Postal Service také odhalil plány na diverzifikaci svého mixu leteckých dopravců.

Pokles poštovního provozu přispěl k 6% poklesu výnosů jednotky Express, která se potýká s nižšími zisky. Objemy expresních služeb klesly o více než 10 % ve třech po sobě jdoucích čtvrtletích až do loňského února a poté se po zbytek roku 2023 snížily na jednociferné úrovni. Vztah společnosti FedEx s U.S. Postal Service sahá až do roku 2001. Od roku 2013 poskytuje vnitrostátní a mezinárodní leteckou přepravu mnoha poštovních produktů, včetně Priority Mail. FedEx je podle údajů Davida Hendela, právního zástupce pro dopravu v Culhane Meadows, největším poskytovatelem letecké přepravní kapacity pro poštovní službu již 20 po sobě jdoucích let. Příjmy společnosti FedEx ze smlouvy o poštovních službách ve fiskálním roce končícím 30. září 2022 však klesly o 236 milionů USD na 1,9 miliardy USD a očekává se, že na dalším přehledu připravovaném Hendelem opět poklesnou. Smlouva dříve vygenerovala roční příjmy ve výši nejméně 2 miliard USD.

Ztráta příjmů ve výši 236 milionů USD odpovídá částce, kterou vydělá 10. největší přepravní dodavatel poštovní služby. Management spolupracuje s USPS na obnovení stávající smlouvy, která je však sotva zisková, řekl DiMento. Minimální požadavky na služby ve smlouvě zavazují FedEx poskytovat nákladnou kapacitu letadel relativně nízkovýnosnému objemu balíků. DiMento uvedl, že dlouhodobá poštovní smlouva vedla k neefektivitě sítě, protože FedEx se snažil vyrovnat se zvýšením objemu pošty, zatímco prioritní létání v noci zůstalo stejné. Například trasa z Raleigh v Severní Karolíně do Memphisu v Tennessee, globálního uzlu, může vyžadovat pouze malé letadlo, ale společnost FedEx přešla na větší nákladní letadlo, protože to splňovalo požadavek denní pošty.

„Nyní létáme na obou trasách Airbusem; bohužel tento Airbus je nyní poloprázdný a přesto každou noc letí do Memphisu. A to nás úplně vyvedlo z míry. Očekávali jsme, že prioritní věci budou držet krok s poštou, a to se prostě nestalo.“ řekl DiMento zaměstnancům aerolinek. DiMento řekl, že si už myslel, že FedEx v roce 2022 ztratí podnikání v oblasti poštovních služeb a nyní doufá, že si polovinu z nich udrží. Čím více tras FedEx na základě smlouvy provozuje, tím lepší zisk může generovat. „Problém je ale v tom, že současná síť FedEx Express line-haul je navržena tak, aby podporovala historicky vysoký objem USPS, který v současnosti mizí, a že výnosy USPS dotují provozní

náklady celkových operací FedEx lift zde v USA,“ řekl Dean Maciuba, managing partner ve společnosti Crossroads Parcel Consulting na LinkedIn.

FedEx již dříve uvedl, že smlouva USPS bude muset být revidována, aby mohl zvážit její obnovení. Akciová analytička společnosti TD Cowen Helane Becker však v poznámce pro klienta předpověděla, že FedEx po vypršení smlouvy odejde z poštovního podnikání úplně, pokud nebude moci obnovit s lepšími maržemi.

SSL Express 10-01-2024 DB již napodruhé neuspěla se žalobou proti stávce na dráze

Deutsche Bahn dvakrát neuspěly se žalobou proti stávce strojvedoucích. V prvním stupni u Pracovního soudu ve Frankfurtu nad Mohanem a ve druhém stupni u zemského pracovního soudu v Hesensku. To znamená, že strojvedoucím již tři dny nestojí v cestě stávkovat.

Deutsche Bahn selhává ve snaze zabránit stávce strojvedoucích právní cestou. Komora 3 Pracovního soudu ve Frankfurtu nad Mohanem v první instanci zamítla žádost několika společností z DB Group a Transdev o zákaz ohlášených stávkových opatření GDL. I Hesenský státní pracovní soud dal včera zelenou protestní akci strojvedoucích. DB se odvolala k Hesenskému státnímu pracovnímu soudu a chtěla, aby byl rozsudek přezkoumán pod naléhavou žádostí: „Tato stávka postrádá legitimitu a základ. V zájmu našich zákazníků děláme vše pro to, abychom tomu zabránili,“ řekl Florian Weh, jednatel sdružení zaměstnavatelů DB AGV Move. Soud však situaci posoudil jinak: Dr. Michael Horcher, předsedající soudce hesenského státního pracovního soudu, žádost železnice minulou středu večer zamítl. Zástupce železnic to chce a musí akceptovat – zároveň Weh vyzval GDL, aby se nyní také pohnula. Neexistuje žádné kolektivní vyjednávání, pokud GDL trvá na svých požadavcích bez ústupků.

Stávka v DB Cargo začala již během jednání o zahájení jednání v Hesensku. Strojvedoucí nákladních vlaků zastavili práci včera večer v 18 hodin. Ode dneška stávkují i osobní vlaky. Dráha proto připravila mimořádný jízdní řád. V každém případě se očekávají obrovské poruchy. V dálkové dopravě loni zastavilo kolem 80 procent všech vlaků. Z velké části se ale zastavila i ostatní železniční doprava.

SSL Express 10-01-2024 Nippon Express dokončil převzetí Cargo Partnera

Japonský poskytovatel logistických služeb Nippon Express dokončil převzetí spedice Cargo Partner. Firma chce pokračovat v růstu v Evropě i ve světě prostřednictvím synergií.

Převzetí Cargo-Partner japonskou logistickou společností Nippon Express, oznámené v květnu 2023, bylo dokončeno. Všechny podíly v několika dceřiných společnostech Cargo Partner se sídlem především ve střední a východní Evropě jsou nyní součástí Nippon Express Holdings.

Cargo Partner se sídlem v Rakousku má zastoupení především ve střední a východní Evropě, v regionu, který jako průmyslový klastr v Evropě nabývá na významu. Společnost, která se zaměřuje především na leteckou a námořní nákladní dopravu v Evropě, Asii a Severní Americe, nabízí vedle toho železniční a kamionovou dopravu a také služby smluvní logistiky. Cílem logistické skupiny Nippon Express je urychlit expanzi a rozvoj svého globálního podnikání.

SSL Express 10-01-2024 Co nás může postihnout v roce 2024? (studie GZERO)

Vypadá to na bouřlivý rok. Je to jen něco málo přes týden a Rusko už omylem bombardovalo Luhansk, město, které na Ukrajině obsadilo. Válka směřuje do patové situace, která staví Ukrajinu na cestu k rozdělení. Současně hrozí, že se izraelská válka proti Hamásu rozšíří do regionu, a to i díky spolupráci s milicemi podporovanými Íránem, čemuž se v Izraeli snaží zabránit americký ministr zahraničí Antony Blinken. Bude však Blinkenova snaha marná, protože Izrael nyní útočí na vůdce Hizballáhu a Hamásu v Libanonu?

Prezidentské volby ve Spojených státech staví rozdělenou zemi proti sobě, což představuje pro americkou demokracii bezprecedentní riziko. Když k tomu připočteme skutečnost, že umělá inteligence roste rychleji, než s ní vlády dokážou držet krok, čínskou ekonomiku a efekt El Nino, začínáme si dělat obrázek.

Všechny tyto a další trendy se dostaly do každoroční publikace Eurasia Group [Top Risks for 2024](#), která každoročně nabízí pohled z výšky 30 000 stop a shrnuje největší a nejnebezpečnější neznámé, které nás všechny ovlivní.

Vydavatel GZERO Evan Solomon se v pondělí sešel se zakladatelem a prezidentem Eurasia Group Ianem Bremmerem a předsedou Cliffem Kupchanem, aby s nimi zpracoval jejich seznam Top Risks for 2024. Připojila se k nim Susan Glasserová, spolupracovnice časopisu The New Yorker a spoluautorka knihy "The Divider: Trump v Bílém domě v letech 2017-2021", Zeid Ra'ad Al Hussein, generální ředitel a prezident Mezinárodního mírového institutu a bývalý vysoký komisař OSN pro lidská práva, a Marietje Schaakeová, pracovnice mezinárodní politiky Stanfordské univerzity pro umělou inteligenci zaměřenou na člověka.

V čem je tedy problém? Události se vymykají kontrole i proti vůli hlavních aktérů. Ať už jde o možnou eskalaci mezi Izraelem a iránskými zmocněnci, čínskou odvetu za výsledek tchajwanských voleb nebo o centrální banky, které se ocitly v koutě kvůli přetrvávající inflaci, už samotný počet pohyblivých částí představuje riziko sám o sobě.



SSL Express 10-01-2024 V Rudém moři se hromadí námořní síly, včetně iránských.

Stále více zemí - včetně Dánska, Pákistánu a Srí Lanky - vysílá námořní síly na Blízký východ, protože roste tlak na Húthíje, aby omezili své útoky na obchodní lodní dopravu v jižní části Rudého moře a Adenského zálivu. Znepokojení však vyvolává trojice iránských námořních lodí, které také začaly v oblasti hlídkovat. Húthíové z Jemenu vedou kampaň zaměřenou na plavidla spojená s Izraelem v důsledku války, která vypukla mezi Izraelem a Hamásem před třemi měsíci. Celkem bylo v posledních měsících napadeno bezpilotními letouny a raketami asi 25 lodí a v jemenských vodách zůstává jedna Ro-Ro loď s posádkou, která byla v listopadu unesena. Americký ministr zahraničí Antony Blinken v pondělí zopakoval, že húthijští bojovníci v Jemenu musí vědět, že za pokračující útoky na lodě v Rudém moři budou čelit "následkům". Pondělí bylo vzácným dnem, kdy nebyly potvrzeny žádné útoky na obchodní lodě v regionu, přičemž bylo hlášeno pouze jedno podezřelé přiblížení. Podle společnosti Inchcape Shipping Services však o víkendu klesl počet tranzitů Suezským průplavem na nejnižší úroveň od začátku roku 2021, kdy tuto vodní cestu zablokovala kontejnerová loď Ever Given.

"Tyto útoky mají skutečný dopad na ceny, které lidé musí platit za potraviny, léky, energie. Lodě se musí odklánět na jiná místa. Zvyšují se sazby pojištění," řekl Blinken, když byl včera na další cestě po Blízkém východě. "A v sázce je základní princip svobody plavby. Takže mezinárodní společenství má skutečný zájem na dodržování tohoto principu."

Většina kontejnerových linek přesměrovala své lodě z Rudého moře na delší plavby kolem mysu Dobré naděje, což přináší až dvoutýdenní zpoždění. Naproti tomu přesměrování tankerů a suchých hromadných nákladů bylo donedávna minimální.

Podle banky HSBC odklonění linkových lodí zvýšilo spotové sazby na šanghajském indexu kontejnerové přepravy (SCFI) na historická maxima (kromě období covidové pandemie).

✈️🗨️🙄 SSL Express 11-1-2024 Budoucnost nákladního letiště Lipsko/Halle pod drobnohledem

Auditorská společnost KPMG dokončila tzv. restrukturalizační zprávu S6 o finančně problémové společnosti Mitteldeutsche Flughafen AG. Pozorovatelé očekávají, že akcionáři budou muset vložit nový kapitál, aby udrželi společnost v chodu.

(Podle informace DVZ) předala poradenská společnost KPMG ve středu 10. ledna představenstvu a dozorčí radě společnosti Mitteldeutsche Flughafen AG (MFAG) tzv. restrukturalizační zprávu IDW-S6. Zpráva, která má několik set stran, se zabývá otázkou, zda lze společnost provozující letiště Lipsko/Halle a Drážďany udržitelně a úspěšně restrukturalizovat a pokračovat i přes její obtížnou ekonomickou situaci. V průběhu předávání výsledků auditu KPMG pozvali předseda představenstva MFAG Götz Ahmelnmann a finanční ředitel MFAG Ingo Ludwig na schůzku vedoucí pracovníky společnosti. Podle dopisu vedoucím pracovníkům schůzka, která má trvat 30 minut, začne dnes v 10 hodin dopoledne. Od 12 hodin pak bude představenstvo hovořit se zaměstnanci po dobu asi 90 minut v rámci velkého setkání zaměstnanců. Zaměstnanci mají být podle zvacího dopisu seznámeni "s výsledky restrukturalizační zprávy (KPMG) z první ruky". Kromě toho chce Výkonná rada "podat zprávu o plánovaných transformačních opatřeních". MFAG se k událostem nechtěl vyjádřit.

Restrukturalizační zprávu KPMG si Commerzbank údajně vyžádala v polovině září loňského roku jako podmínku pro uvolnění úvěrových prostředků. Původně měla být podle informací od lidí, kteří mají procesy na starosti, hotová do konce listopadu. Podle prostředí MFAG jsou od podzimu 2023 také zaměstnanci manažerské poradenské společnosti Alix Partners zaneprázdněni přípravou vlastního ocenění jménem společnosti. Podle účastníků trhu, kteří mají přehled o událostech, očekává dozorčí rada tzv. pozitivní prognózu nepřetržitého trvání. Uvádí se však, že to bude pravděpodobně podléhat určitým podmínkám popsaným ve zprávě S6. Podle trhu lze očekávat, že úspěšné pokračování budoucí činnosti MFAG je možné za podmínky, že akcionáři (Svobodný stát Sasko s podílem 77,3 procenta a spolková země Sasko-Anhaltsko s 18,5 procenty) vloží nový kapitál.

Podle nejnovějších údajů za rok 2022 dosáhla společnost MFAG konsolidovaného čistého zisku minus 36,5 milionu eur při tržbách 171,1 milionu eur. S objemem přibližně 1,5 milionu tun (2022) je nákladní letiště Lipsko/Halle po Frankfurtu nad Mohanem druhým největším nákladním letištem v Německu.

🚂📄🇨🇭 SSL Express 11-01-2024 Švýcarsko masivně podpoří železniční nákladní dopravu včetně vozových zásilek

Spolková rada ve Švýcarsku včera stanovila směr pro posílení železniční nákladní dopravy a nákladní dopravy. Na různé projekty byly schváleny stovky milionů eur.

Pro železniční nákladní dopravu nemohl včerejšek proběhnout jinak: Zatímco v Německu byly oznámeny plány na snížení dotací na nákladní dopravu po železnici, Švýcarsko jde zcela jinou cestou. Spolková rada (ekvivalent spolkové vlády) především odeslala depeši do parlamentu. Toto poselství zahrnuje posílení rámcových podmínek pro přepravu zboží po železnici a lodí, aby mohla více přispět k bezpečnosti dodávek ve Švýcarsku. Spolková rada má například v úmyslu poskytnout jednorázovou platbu ve výši 180 milionů CHF (193 milionů eur) na zavedení digitálního spráhla (DAC). Kromě toho mají být poskytnuty finanční prostředky na modernizaci přepravy jednotlivých vozových zásilek (EWLV). Podle Spolkové rady plní segment, který v současné době provozuje SBB Cargo, důležité logistické funkce a významně přispívá k zajištění dodávek zboží do země. Na rozdíl od Německa hraje EWLV ve Švýcarsku mnohem větší roli. Například 69 procent všech vagonů ve vnitrostátní dopravě bylo přepraveno po železnici v EWLV. V Německu tvoří vozová přeprava přibližně 18 procent, přičemž měřítkem je zde veškerá přeprava (tj. také tranzitní a přeshraniční).

Ve své současné podobě však není přeprava jednotlivých vozových zásilek ve Švýcarsku ekonomicky rentabilní. Z tohoto důvodu chce Spolková rada poskytnout finanční podporu těmto dopravním prostředkům na omezenou dobu osmi let, aby mohly být ve střednědobém horizontu provozovány soběstačně. Na první čtyři roky požaduje Spolková rada 260 milionů CHF (279 milionů eur). Kromě toho má být uvolněna časově neomezená částka 60 milionů švýcarských franků (64,3 milionů eur) na manipulační a nakládací příspěvky a kompenzace nepokrytých nákladů na objednanou nabídku nákladní dopravy. Spolková rada však chce také posílit rýnskou lodní dopravu různými podpůrnými opatřeními. Cílem je vytvořit právní základ pro podporu bezemisních pohonných systémů v nákladní lodní dopravě a posunovacích lokomotivách. Švýcaři doufají, že to umožní lodní a železniční nákladní dopravě v budoucnu ještě více přispět k bezpečnosti dodávek ve všech regionech. Cílem je posílit interakci mezi železnicí, lodí a silnicí v logistice a urychlit přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici a loď.

Ale i ve Švýcarsku je třeba provádět přesné výpočty. Pro souhrnný federální rozpočet by dodatečné výdaje neměly vést k žádné další zátěži. Spolková rada má naopak v úmyslu použít potřebné finanční prostředky z výnosů daně z těžkých nákladních vozidel (LSVA). Tyto peníze však již byly jednou vyčleněny, a to pro Fond železniční infrastruktury (BIF). Je pravda, že Spolková rada oznámila, že financování údržby a rozšiřování železniční infrastruktury bude i nadále garantováno prostřednictvím BIF. Pokud však dojde ke škrtnutí finančních prostředků pro tento účel, je třeba počítat s tím, že na údržbu a rozšiřování železniční sítě bude k dispozici méně finančních prostředků. To se pravděpodobně dotkne zejména její další expanze.



→ SSL Express 11-01-2024 Krize v Rudém moři zatím netlačí na přesun zboží na letku

Zatím nedošlo k žádnému významnému posunu objemů mezi módy. Zatímco spotové sazby v lodní dopravě prudce rostou v důsledku nedostatku kapacit, sazby za leteckou přepravu klesají, jak je pro sezónu typické.

Krize v Rudém moři dosud vedla k protichůdným ekonomickým dopadům na kontejnerovou a leteckou nákladní dopravu: zatímco první z nich zaznamenala prudký nárůst spotových sazeb v důsledku masivního nedostatku kapacity, na trzích letecké nákladní dopravy zatím nedošlo k

žádnému významnému růstu poptávky. Důvodem masivního zvýšení sazeb za námořní dopravu je výrazně delší doba plavby lodí, které plují kolem mysu Dobré naděje, místo aby proplouvaly Suezským průplavem. Spotové sazby na trase mezi Šanghají a Rotterdamem jsou v současné době na úrovni 3 577 USD/FEU; ve srovnání s cenovou hladinou před krizí v polovině prosince se jedná o nárůst o dobrých 146 procent. Ve srovnání se začátkem roku 2023 se sazby zvýšily o 91 procent. K pátku minulého týdne bylo podle společnosti Kuehne + Nagel kolem Jihoafrické republiky odkloněno 420 lodí s kapacitou slotů 5,75 milionu TEU; to odpovídá 20,1 procentům celosvětového přepravního prostoru. Speditér Flexport se domnívá, že je možné, že delší cesty by mohly odvést z trhu v průměru až 25 procent globální kapacity. Podle společnosti Clarksons Research provozují lodní společnosti postižené krizí 84 procent celosvětové kapacity kontejnerových lodí; více než 95 procent kapacity slotů, které běžně projíždějí Suezským průplavem při cestách na Dálný východ a zpět, je nyní vedeno delší trasou. V průměru je to asi o 3 000 námořních mil (asi 5 560 kilometrů) dále, čímž se doba jízdy se prodlužuje v průměru až o 14 dní v závislosti na vzdálenosti a rychlosti jízdy. Dotčená kapacita je tedy vázána na moři mnohem déle než v případě trasy přes Rudé moře. Aby se tento efekt na jedné straně kompenzoval a na druhé straně se zachovala frekvence tras, dopravci odvádějí kapacitu od jiných obchodů a z charterového trhu a umožňují více lodím plout po alternativních trasách.

Napjatá situace ohledně východo-západních spojení mezinárodní kontejnerové dopravy však zřejmě zatím nepřiměla odesílatele k tomu, aby místo po moři přepravovali významné objemy nákladu nákladními letadly. To je výsledek pohledu na různá odvětvová data. Například analytici společnosti World ACD, která se zabývá průzkumem trhu, zatím nezaznamenali zvýšenou poptávku po letecké nákladní dopravě: V týdnu od 25. do 31. prosince 2023 (52. kalendářní týden) se globální tonáž ve srovnání s předchozím týdnem dokonce snížila o 25 procent. Naproti tomu ještě před začátkem napětí v Rudém moři došlo k výraznému nárůstu (plus 5 % ve 48. týdnu ve srovnání s 47. týdnem). Vývoj nákladní dopravy tak odpovídá běžnému sezónnímu průběhu hlavní sezóny na trhu letecké nákladní dopravy. To se odráží i ve vývoji přepravních sazeb: Podle Baltic Air Freight Index klesly světové ceny dopravy na začátku roku ve srovnání s předchozími dvěma týdny o 20,5 procenta na 2057 bodů

Vývoj spotových sazeb na trasách mezi Dálným východem a Evropou také nenaznačuje žádný výrazný nedostatek kapacit: Podle indexu TAC klesla cena za kilogram letecké přepravy mezi Čínou a Evropou k 8. lednu o více než 29 procent ve srovnání se začátkem prosince; v opačném směru jsou sazby poměrně stabilní s minusem méně než 1 procento (export Frankfurt nad Mohanem).

SSL Express 11-01-2024 Airbus Beluga Transport obdržel AOC

letecká nákladní společnost Airbus Beluga Transport získala osvědčení leteckého provozovatele a nyní oficiálně může provozovat nákladní lety. Airbus již od roku 2021 zkušebně zpřístupnil své nákladní letadlo třetím stranám. To však bylo provedeno pomocí osvědčení leteckého provozovatele interní letecké společnosti Airbus. Letecká nákladní společnost Airbus Beluga Transport (AiBT) nově získala osvědčení leteckého provozovatele (AOC) a nyní oficiálně může provozovat nákladní lety. AiBT má flotilu tří nákladních letadel A300-600 Super Transporter (ST) určených k přepravě nadrozměrného nákladu. V letošním roce má být do flotily přidán další nákladní letoun tohoto typu. Airbus spustil služby nákladního dopravce v září 2023 poté, co nahradil nákladní letadla ST, která se dříve používala k přepravě částí letadel v rámci skupiny, ještě většími nákladními letadly Beluga XL.

Airbus již od roku 2021 zkušebně zpřístupnil svou flotilu ST třetím stranám a od té doby odbavil 13 přeprav. Ty však byly vždy prováděny pod AOC vnitřní letecké společnosti Airbus. S vlastním systémem Beluga AOC se však nyní nabídka staví na vlastní nohy.

Podle Airbusu byl tento krok učiněn také na pozadí války Ruska proti Ukrajině. V důsledku následných sankcí proti Rusku byly z trhu staženy nákladní lodě Antonov provozované ruskou skupinou Volga-Dněpr.

P.S. To je krása, koukněte (A 300 nad Hamburkem)



SSL Express 12-01-2024 Sazby dovozného - vývoj za poslední měsíc

FREIGHTOS BALTIC INDEX (sea) m/m

Asia-N. Europe prices (FBX11 Weekly) increased 176% to **\$4,391/FEU**.

Asia-Mediterranean prices (FBX13 Weekly) increased 115% to **\$5,169/FEU**.

FREIGHTOS AIR INDEX (air)

China - N. Europe weekly prices fell 38% to **\$1.86/kg**.

N. Europe - N. America weekly prices fell 1% to **\$1.81/kg**.

SSL Express 11-01-2024 EU schválila plány Volva a Renaultu na výrobu elektrických dodávek

Společný podnik FlexEco bude vyrábět lehká elektrická užitková vozidla a poskytovat logistické služby. O připojení má údajně zájem i francouzská logistická skupina.

Evropská komise neklade žádné překážky tomu, aby Volvo a Renault vyráběly elektrická nákladní vozidla společně. V úterý úřad uvedl, že nemá žádné námitky proti navrhovanému společnému podniku a vytvoření společnosti FlexEco SAS ve Francii, kterou společně ovládnou obě automobilky. To by nemělo narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu EU. "Podnikání společnosti FlexEco bude spočívat ve vývoji, výrobě a prodeji lehkých elektrických užitkových vozidel a doplňkových logistických služeb, nejprve v Evropě a nakonec celosvětově," uvedla Komise.

Deník Handelsblatt v říjnu uvedl, že po schválení společného podniku všemi dozorovými orgány by měl od roku 2026 vyrábět elektrické dodávky "nové generace". Volvo a Renault do tohoto projektu investují každý 300 milionů eur. Francouzská logistická skupina CMA CGM podepsala prohlášení o záměru podílet se na spolupráci později a investovat do této spolupráce 120 milionů eur.

SSL Express 12-01-2024 Expert Kielského insititutu **propadá mírnému optimismu**

Situace způsobená útoky na kontejnerové lodě není srovnatelná s vývojem dopravy během havárie „Ever Given“ v Suezském průplavu a kovidové pandemie, říká obchodní expert IfW Julian Hinz. Negativní trend světového obchodu přitom pokračoval i na konci roku. A v noci na dnešek došlo k prvnímu vojenskému úderu proti rebelům Houthi.

Útoky na obchodní lodě v Rudém moři zanechávají jasnou stopu v kontejnerové dopravě. Negativní důsledky pro globální obchod však není třeba očekávat, řekl ve čtvrtek Julian Hinz, když představil nejnovější aktualizaci údajů pro Kiel Trade Indicator. Hinz je ředitelem Centra pro výzkum obchodní politiky v Kielském institutu pro světovou ekonomiku (IfW). Nedávno také převzal odpovědnost za předstihový ukazatel od Vincenta Stamera, který se od března přesune do oddělení ekonomických analýz v Commerzbank.

Od vypuknutí války v Gaze mezi Izraelem a islamistickým Hamasem povstalci Houthi podporovaní Íránem opakovaně útočili na lodě s údajnými izraelskými spojeními v Rudém moři. Velké lodní společnosti se trasám stále více vyhýbají. Namísto Rudého moře nyní lodě plují kolem Afriky a Mysu Dobré naděje, objížďka trvá 7 až 20 dní. Prodloužená cestovní doba výrazně zvýšila ceny za kontejnerovou dopravu. Podle IfW stojí přeprava 40stopého standardního kontejneru mezi Čínou a severní Evropou aktuálně přes 4000 dolarů, v listopadu to bylo kolem 1500 dolarů. "Niméně současná cena má stále daleko k drastickým skokům během pandemie kovidu, kdy přeprava kontejneru na této trase stála až 14 000 dolarů." Z tohoto důvodu „nelze očekávat žádné znatelné důsledky pro spotřebitelské ceny v Evropě“, zejména proto, že podíl nákladů na dopravu na hodnotě zboží s vysokou cenou, například v oblasti spotřební elektroniky, je pouze v rozsahu promilí, dodal expert IfW. Zásadní narušení dodavatelských řetězců také nelze očekávat. Hinz: „Dnešní situace není srovnatelná se stavem během katastrofy Ever Given v Suezském průplavu a koronavirové pandemie, kdy blokády vedly k drastickému poklesu nabídky zboží a zároveň k prudkému nárůstu poptávky v Evropě.“ Expert je přesvědčen, že síť kontejnerových linek se rychle přizpůsobí mírně delším dodacím lhůtám produktů z Dálného východu a zvýšeným nákladům na dopravu.

Naopak Kiel Trade Indicator za prosinec 2023 naznačuje pokračování mírně negativního trendu ve světovém obchodu a v obchodu mezi hlavními ekonomikami, jak dále oznámil IfW. Jedním z důvodů mohou být podle vědců také útoky na kontejnerové lodě v Rudém moři. Podle předstihového ukazatele se světový obchod od listopadu do prosince 2023 po očistění o ceny a sezónnost propadl o 1,3 procenta. Vyplývá to z pohybů lodí, které IfW pravidelně vyhodnocuje. Výsledný Kiel Trade Indicator odhaduje dovoz a vývoz 75 zemí a regionů po celém světě. Pro EU jsou čísla indikátorů vývozu i dovozu jasně v červených číslech. Pokračuje slabá fáze posledních měsíců v německém zahraničním obchodu, vývoz i dovoz opět meziměsíčně klesají. Časný ukazatel vývozu a dovozu také ukazuje mínus pro prosincový obchod v USA, i když námořní cesta přes Rudé moře a Suezský průplav tam hraje menší roli než v Evropě. Čínský obchod jde proti trendu, hodnoty exportu i importu směřují nahoru. Podle IfW je jedním z důvodů pravděpodobně nadcházející čínský nový rok, který táhne nahoru maloobchodní tržby.

SSL Express 12-01-2024 Údajný dopad EMS souprav na KD: Zadali jsme si výsledek a studie ho potvrdila

Evropské železniční asociace se obávají nevýhod, pokud se návrhy Evropské komise na změnu směrnice o hmotnostech a mírách v silniční nákladní dopravě stanou závaznými. Své obavy vidí potvrzenou studií, kterou si sami nechali vypracovat.

Pokud se návrhy Evropské komise na snazší přeshraniční používání těžších a delších nákladních vozidel (EMS - European Modular System) stanou zákonem, mohly by železniční společnosti podle studie ztratit zhruba pětinu přepravního objemu ve prospěch silniční nákladní dopravy. V jednovozové a blokové vlakové dopravě by „zpětný modální posun“ mohl činit 21 procent a v kombinované dopravě (KD) by to mohlo být 16 procent, uvedla ve čtvrtek Lisa Löblingová z poradenské firmy D-Fine, když představila své společnosti. Studie o účincích těchto návrhů Komise na reformovanou směrnici o povolených rozměrech a hmotnostech pro silniční nákladní dopravu. Analýza byla zadána evropskými železničními a CT asociacemi CER, ERFA, UIC, UIP a UIRR. V zájmu zefektivnění silniční nákladní dopravy chce Komise zjednodušit přeshraniční používání kombinací vozidel EMS a – jako pobídku k nákupu těžších elektrických nákladních vozidel – také nákladních vozidel s hmotností do 44 tun. Do roku 2035 by se ale mělo usnadnit i používání diesellových kamionů se 44 tunami. Při použití většího množství EMS by mohly náklady na silniční dopravu klesnout až o 25 procent na metr krychlový na rostoucím trhu s lehkým a velkoobjemovým zbožím, uvádí studie.

Löbling poukázal na to, že delší a těžší vozidla komplikují intermodální dopravu. Návěsy s délkou nad 13,60 metru jsou pro KD nevhodné, mnoho těžších vozidel a jízdních souprav nelze manipulovat jeřábem, některé vlaky KD již nedokážou přemístit náklad pouze s jednou lokomotivou a některé vozy ponесou vyšší nápravové zatížení uprostřed. Řada silnic a mostů k překladištím je podle studie pro větší kamiony neprůjezdná nebo není dostatek parkovacích míst. V důsledku předpokládaného přesunu nákladní dopravy zpět na silnice autoři očekávají 5,3 až 10,5 milionů dalších jízd kamionů v EU ročně. To znamená třikrát vyšší spotřebu energie, dodatečné emise 6,6 milionů tun oxidu uhličitého a více hluku, dopravních zácp a nehod. „Tyto dodatečné externí náklady budou pravděpodobně činit 2,2 miliardy eur ročně,“ řekl Ralf-Charley Schultze, prezident evropské asociace KV UIRR. Nevýhody převažují nad možnou úsporou CO₂ ve výši 10 procent v silniční nákladní dopravě, vysvětlil Conor Feighan, generální tajemník ERFA. „Nechápu, v čem mají být návrhy pozitivní pro železniční nákladní dopravu.“ Skupiny produktů, u kterých podle studie nehrozí velké riziko přesunu na silnici, jsou právě ty, ve kterých se objemy přeprav snižují, jako je uhlí. „V CER nemáme nic proti propagaci kamionů s nulovými emisemi, ale

vyzýváme zákonodárce, aby zachovali současné limity 40 tun v přeshraničním provozu a zrušili průjezdy, které upřednostňují dopravu megakamionů v Evropě," uvedl výkonný ředitel CER. Režisér Alberto Mazzola. Reforma směrnice by měla podpořit pouze bezemisní kamiony a EMS, požadoval. V internetové diskusi ke studii všichni zástupci železničních asociací zdůraznili, že unijní zákonodárci by neměli posuzovat jednotlivé druhy nákladní dopravy odděleně. „Dodatečné délky a hmotnosti nákladních vozidel nesmí být na úkor interoperability v intermodální dopravě," varoval Gilles Peterhans, generální tajemník Mezinárodní unie držitelů vozů UIP. Majitelé vagonů by například potřebovali znát budoucí délky a hmotnosti návěsů, aby byli schopni učinit správná investiční rozhodnutí.

Další účastníci online diskuze ale zpochybnili předpovědi studie ohledně přesunu dopravy na silnice. Jednou námitkou bylo, že kombinace EMS jezdí pouze po určitých silnicích a dosud byly schváleny pouze v jedenácti zemích EU. Pro mnoho dalších kamionových přeprav není k dispozici dostatek řidičů. Vzhledem k tomu, že kombinace EMS jsou sestaveny ze standardních prvků, zůstává dopad na překladiště na železnici omezený, napsal další účastník chatu.



SSL Express 12-01-2024 Rošády v Rail Logistics Europe (SNCF)

Rail Logistics Europe (RLE), nákladní železniční divize společnosti SNCF, bude k 1. lednu 2025 restrukturalizována. Zároveň se pak RLE stane plnohodnotnou skupinou v rámci skupiny SNCF. To je doprovázeno významnou inovací: otevřením RLE menšinovým akcionářům.

Nákladní železniční dceřiná společnost francouzských státních drah SNCF, Rail Logistics Europe (RLE), čelí vážným změnám. Jak společnost oznámila, dceřiná společnost RLE Fret SNCF se v budoucnu rozdělí na dvě společnosti: společnost pro železniční dopravu a společnost pro údržbu nákladních lokomotiv. Součástí RLE budou i předchozí společnosti Captrain, Naviland Cargo, VIIA a Forwardis. „Rok 2024 je pro RLE rokem změn," uvedla společnost v prohlášení. Důvodem restrukturalizace je vyšetřování zahájené Komisí EU proti francouzskému státu za protiprávní podporu společnosti Fret SNCF. V důsledku toho již společnost musela předat část provozu jiným nákladním železnicím. A nyní se Fret SNCF rozděluje na dvě společnosti. Takto se nová RLE 1. ledna 2025 stane „plnohodnotnou skupinou“ v rámci skupiny SNCF. To je doprovázeno důležitou inovací: kapitál RLE je poté otevřen jednomu nebo více menšinovým akcionářům. Tato podmínka je zřejmě součástí jednoho z požadavků Evropské komise, aby byla nadále vyvracena obvinění z diskriminace jiných poskytovatelů na francouzském trhu železniční nákladní dopravy.

Za účelem implementace všech těchto změn zahájil Frédéric Delorme, předseda RLE a Fret SNCF, řadu personálních změn s platností od 1. února 2024. Šest členů současného výkonného výboru RLE bude i nadále působit v představenstvu. Existují i další změny: Charles Puech d'Alissac (současný předseda VIIA a Naviland Cargo) se stane generálním ředitelem Fret SNCF a předsedou budoucí železniční společnosti, která 1. ledna 2025 nahradí Fret SNCF. Jérôme Leborgne, současný generální ředitel Fret SNCF, má nastoupit na pozici generálního tajemníka Rail Logistics Europe. Nicolas Gindt, současný ředitel pro strategii a inovace v RLE a zodpovědný za právní a institucionální záležitosti, povede v budoucnu holding Captrain jako prezident. Nicholas Giraud, současný předseda představenstva společnosti Captrain Holding, se stane ředitelem strategie a rozvoje. A očekává se, že Tristan Rouzès, současný ředitel pro výkon, transformaci a digitál, převezme odpovědnost jako předseda budoucí společnosti pro údržbu nákladních lokomotiv. "Není to jen o výměně pozic mezi členy mého manažerského týmu," řekl Delorme o personálních změnách. RLE spíše vstupuje do nového transformačního cyklu, který zákazníkům umožní těžit z

výhod nové organizace. Budoucí skupina RLE podle Delorma posílí svou roli hráče v dekarbonizaci nákladní dopravy na evropské úrovni.

SSL Express 12-01-2024 "Důvod" pro zadržení řeckého tankeru íránskou milicí

Suezmax m/t St Nikolas společnosti Empire Navigation míří do íránských vod, protože ji včera ráno zadržel tým Islámských revolučních gard, který se na palubu lodi slanił pomocí vrtulníku. Řecký majitel se obrátil na úřady v USA, aby se pokusily tanker plující pod vlajkou Marshallových ostrovů a jeho posádku, kterou tvoří jeden Řek a 18 Filipínců, osvobodit. Loď vezla náklad írácké ropy směřující do Turecka, když byla včera unesena. V září loňského roku se společnost Empire Navigation přiznala, že porušila americké sankce, když na palubě téže lodi, která se tehdy jmenovala Suez Rajan, přepravila náklad íránské ropy. V dubnu loňského roku Washington tanker zabavil poté, co byl přistižen při převozu ropy u Singapuru. Po zadržení uzavřela společnost Empire Navigation s USA dohodu o odložení trestního stíhání, v níž se zavázala přepravit do USA přibližně 800 000 barelů nelegální íránské ropy, která bude zabavena a propadne. Írán na zatčení reagoval zadržením dvou tankerů v Hormuzském průlivu během jednoho týdne. Zadržení tankeru íránským námořnictvem "nepředstavuje únos; jedná se spíše o zákonný podnik sankcionovaný soudním příkazem a odpovídá krádeži vlastní íránské ropy," uvedla včera v prohlášení íránská mise při OSN pro agenturu Associated Press.

SSL Express 12-01-2024 Kvůli válce na Ukrajině smí Rumunsko dotovat investice do přístavů

Logistické společnosti, které chtějí rozšířit své manipulační nebo skladovací kapacity v některých rumunských přístavech, mohou letos získat od vlády v Bukurešti dotace až 10 milionů eur. V pozadí pomoci je změněný tok zboží v regionu v důsledku války na Ukrajině. Evropská komise schválila do konce roku program dočasné pomoci v hodnotě 126 milionů eur. Investice mají pomoci vyrovnat se s dodatečnými objemy zboží, které jsou odkloněny na jiné obchodní cesty kvůli válce Ruska proti Ukrajině a zablokování přímých námořních cest z Ukrajiny.

Bez státní podpory by se investice neuskutečnily, protože by je nefinancoval ani investor v tržním hospodářství, ani finanční instituce vzhledem k nejistotám kolem války a možné dočasné povaze zvýšeného objemu zboží způsobené krizí, uvedla Komise v odůvodnění jejího schválení. Přínosy dotací převažují nad případnými negativními dopady na hospodářskou soutěž a obchod mezi státy EU. „Pomoc umožní provozovatelům přístavů rychleji překládat zboží a v případě potřeby je skladovat, čímž se sníží přetížení nákladní dopravy, které vzniklo v důsledku války Ruska proti Ukrajině,“ uvedla místopředsedkyně Evropské komise Margrethe Vestagerová, odpovědná za hospodářskou soutěž.

Každá investující logistická společnost si může nechat vykompenzovat maximálně pouze mezeru ve financování za předpokladu, že nepřesáhne 65 procent způsobilých nákladů. Společnost může získat maximálně 10 milionů eur. Projekty v černomořském přístavu Constanta a také v dunajských přístavech Galati a Giurgiu, na kanálu Dunaj-Černé moře (v Poarta Alba, Midia nebo Navodari), na kanálu Sulina nebo v „satelitních přístavech“ Constanța (Midia a Mangalia) jsou způsobilé pro financování.



SSL Express 12-01-2024 Přístav Hamburk: ZAPP se změnil na EMP

IT platforma ZAPP – komplexní a povinný IT systém pro celní exportní proces v přístavu Hamburk – bude znovu spuštěna a přejmenována. V budoucnu budou všechny funkcionality spojeny a dále rozvíjeny pod názvem EMP. Mezi nové funkce patří webová aplikace, která integruje všechny dnešní aplikace ZAPP, jednotné přihlašování pro stavové dotazy, intuitivní uživatelská rozhraní a zavedení standardu XML pro všechna rozhraní. Hamburský poskytovatel softwaru DAKOSY, provozovatel IT platformy ZAPP (celní sledování exportu v bezpapírovém přístavu), naplánoval dokončení velkého technického projektu na celkem čtyři roky. Pilotní fáze již probíhá. Dokončení budoucí investice je naplánováno na konec roku 2024. Projekt je podporován akcionáři DAKOSY a tím i průmyslem přístavů v Hamburku. „Pod novým názvem spojujeme celou rodinu ZAPP, včetně všech služeb, jako jsou ZAPP@Gate a ZAPP@Status, pod značkou EMP,“ říká Kai Stanislaus, který je za projekt ve společnosti DAKOSY zodpovědný. Jde však o mnohem víc než jen o nové jméno. Jde především o vyjádření standardizace a sdružování jednotlivých konstruktů pod jednu střechu.

Ústřední inovaci pro uživatele lze vidět v nové webové aplikaci EMP. Stanislaus zmiňuje jejich výhody: „Webová aplikace je výkladní skříň pro oprávněné uživatele exportních dat, která jsou prostřednictvím platformy vyměňována. Mimo jiné nabízí moderní uživatelské rozhraní, mnoho možností filtrování a standardizované přihlašování.“ První výsledky z testovací fáze s EUROGATE ukazují snazší ovládání a výsledný zlepšený pracovní postup. Také celníci se na inovacích podíleli od začátku. Celní úřad Hamburk – AG 30 – již plně funguje prostřednictvím webové aplikace EMP. Hlavní část projektu je však pro uživatele neviditelná. Stanislaus odhaduje, že zhruba sedm osmin technických inovací běží v pozadí. Jedním z cílů je vytvoření rozhraní XML pro přenos dat, což je mezinárodně známý a uznávaný standard. Celní agentura Behlich z Hamburku byla k dispozici jako pilotní partner pro rozhraní Port Order XML, které je v této souvislosti důležité.

ZAPP zavedly DAKOSY v roce 1997 společně s přístavními firmami, aby zajistily, že všechny údaje o vývozu budou elektronicky zpřístupněny celním orgánům, což bylo tehdy povinné. Od té doby byly přidány nové služby pro jednoduché, rychlé a bezpapírové toky informací pro export. Veškerý další vývoj je vyvíjen a implementován společně ve speciálně založené pracovní skupině ZAPP se zástupci lodních společností, kontejnerových terminálů, balíren, dopravců, celníků a DAKOSY.

Jako jeden z předních softwarových domů pro logistiku nabízí DAKOSY již více než 40 let digitální řešení pro mezinárodní spedici a celní zpracování a také pro řízení dodavatelského řetězce. Kromě toho DAKOSY provozuje Port Community System (PCS) pro přístav Hamburk a Cargo Community System (FAIR@Link) pro letiště Frankfurt a Hamburk. Všechny společnosti a úřady zapojené do procesů exportu a importu mohou své přepravní procesy zvládnout rychle a automaticky pomocí digitálních platform.

