

SSL EXPRES

05.02. – 09.02. 2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 05-02-2024 Zpráva o emisích v námořní dopravě od VesselBot

S příchodem roku 2024 je čas zamyslet se nad cestou námořního průmyslu k udržitelnosti v tomto odvětví, což je zásadní, ale složité úsilí. Vydání dlouho očekávané 2. globální zprávy o emisích z kontejnerových plavidel společnosti VesselBot není jen další publikací, ale zprávou plnou poznatků o ekologickém úsilí v námořním průmyslu. Tato zpráva, kterou pečlivě sestavila společnost VesselBot, aténský lídr v oblasti analýzy emisí z dopravy, nabízí vzácný pohled na skutečný stav udržitelnosti námořní dopravy v letech 2021 až 2023. Zpráva otvírá pokladnici dat, která vrhá světlo na významné výkyvy v emisích skupiny plavidel. Tyto výkyvy nejsou pouhými čísly, ale svědčí o vývoji technologií v námořním odvětví a zlepšování provozní efektivity. Je potěšující vidět, jak pokrok v průmyslu přispívá k jeho snaze minimalizovat uhlíkovou stopu. Cesta k udržitelnosti však není bez překážek. Zpráva odhaluje hluboký dopad národních politik na environmentální postupy v námořní sféře. Vliv států vlajky je připomínkou moci a odpovědnosti regulačních rámců při formování chování odvětví, což je zásadní aspekt, který je často přehlížen. Dalším odhalením je role geografických a ekonomických faktorů v emisích. Studium regionálních rozdílů, včetně faktorů, jako je rychlost, stáří, velikost a dojezdová vzdálenost plavidel, odhaluje rozmanitost a složitost provozních rozdílů. Tyto poznatky podtrhují význam řešení těchto rozdílů pro vytvoření udržitelnější cesty vpřed. Pod drobnohledem jsou také obchodní trasy, přičemž zpráva poukazuje na značné rozdíly v úrovni emisí na různých trasách. Tyto rozdíly zdůrazňují zásadní potřebu optimalizace tras a technologického pokroku pro dosažení cílů udržitelnosti. V této zprávě vyniká výzva k jednotnému postupu. Odesílatelé, dopravci a tvůrci politik jsou vyzýváni, aby spojili své síly a využili přesné primární údaje o emisích k přijímání ekologicky šetrnějších rozhodnutí. Tento společný přístup je nezbytný pro optimalizaci provozních postupů a sladění s mezinárodními ekologickými normami. Průkopnická práce společnosti VesselBot při zprůhledňování emisí v rámci rozsahu 3 v dopravě je chvályhodná. Jejich systém pro zviditelnění emisí skleníkových plynů je průlomem v přesném výpočtu uhlíkové stopy, což je zásadní krok při dodržování předpisů ESG a snižování emisí skleníkových plynů z dopravy.

Odborné znalosti společnosti pokrývají všechny druhy dopravy v rámci dodavatelského řetězce a poskytují přesné údaje pro plavidla, letadla, vlaky a nákladní automobily. Když se začteme do zprávy společnosti VesselBot, je jasné, že cesta námořního průmyslu k udržitelnosti je dlážděna výzvami a příležitostmi. Nabízené poznatky nejsou jen čísla a grafy, ale výzva k akci pro všechny zúčastněné strany v odvětví. Je načase využít toto bohatství informací a vytyčit směr k udržitelnější a odpovědnější námořní budoucnosti.

P.S. Celá zpráva je k nalezení zde <https://www.shippingandfreightresource.com/tag/vesselbot-emissions-report/>



SSL Express 05-02-2024 Nárůst objednávek na železniční dopravu Čína-Evropa v segmentu LCL

Útoky Hnutí proti loďní dopravě v Rudém moři vedou k tomu, že se nákladní doprava přesouvá na koleje, přičemž společnost Dimerco uvádí 30% nárůst objemu přepravy oproti stejnému období loňského roku. Před čínským novým rokem uvedl vedoucí pobočky multimodálního operátora v Xi'anu Andy Luo, že počet poptávek po železničních přepravách vzrostl v předchozích dvou měsících o 40 % a že v případě některých služeb to přináší spoustu nových zakázek. Mluvčí společnosti sdělil (serveru The Loadstar): "Železniční nákladní doprava s menším než celokontejnerovým nákladem (LCL) zaznamenala prudký nárůst objemů, v lednu o 30 % ve srovnání s loňským rokem. U celokontejnerových nákladů jsme obdrželi mnoho poptávek, ale zatím se to neprojeví v podstatném nárůstu nových obchodů. Je však důležité si uvědomit, že náklady na železniční přepravu, které se v současné době pohybují kolem 6-7.000 USD, se blíží zvýšeným sazbám námořní přepravy, které se pohybují kolem 5.000 USD." Mluvčí také uvedl, že k této změně režimu dopravy vedla krize v Rudém moři, avšak vzhledem k válce na Ukrajině není životaschopnost železniční dopravy jednodušší. Hlavní zákazníci z EU a USA jsou omezováni trvajícím režimem sankcí, který jim blokuje využívání tras přes Rusko, a alternativa navržená společností Dimerco v oblasti Černého moře byla odmítnuta kvůli "o 40 dní delší tranzitní době a 50% nárůstu nákladů" vůči přepravě po trasách přes Rusko. "Pro malé a střední podniky se sídlem v Asii nebo jiných rozvojových regionech však zůstává bloková vlaková doprava z Číny do Evropy proveditelnou možností," pokračoval mluvčí. "Vezmeme-li jako příklad Xi'an, v roce 2023 zaznamenal China-Europe Express ze Xi'anu celkem 5 351 odjezdů, což představuje meziroční nárůst o 15,3 % a udržuje si tak první místo v Číně. Kromě toho plánuje Xi'anská železniční společnost v roce 2024 zvýšit počet odjezdů na více než 7 000 vlaků."

Vzhledem k tomu, že do čínského svátku zbývají již jen dny, společnost Dimerco uvedla, že spotové sazby železniční přepravy nadále rostou, ačkoli se ceny za rezervaci liší v závislosti na dodavatelích. V měsíční zprávě o nákladní dopravě, kterou společnost vypracovala, se uvádí, že na trase Xi'an-Duisburg zůstává "dostatek míst", ale expresní spoje jsou nyní vyprodány a vlaky budou vypravovány denně až do poloviny měsíce.



SSL Express 05-02-2024 DB Competition Claims a DAF dosáhly dohody ve věci kartelu výrobců nákladních vozidel:

Od roku 2017 se poskytovatel právních služeb založený Deutsche Bahn a nizozemský výrobce nákladních vozidel opakovaně setkali u soudu. Nyní dohoda znamená konec procesu. Podle člena představenstva DB Martina Seilera se pro DB a dalších 40 společností našlo dobré řešení. Poskytovatel právních služeb DB Competition Claims se mimosoudně dohodl s výrobcem nákladních vozidel DAF na kompenzačních platbách v řízení proti tzv. kamionovému kartelu. Firmy tak ukončují svůj soudní spor, který trvá od roku 2017 a který se mimo jiné zabýval škodou způsobenou zakázanou fixací cen. DAF je prvním kartelem v tomto procesu, který dosáhl takové dohody. Nyní se DB a dalších 40 společností zastoupených DB Competition Claim může těšit na kompenzační platby. Podle mluvčí DB se aktuální srovnání týká flotily 2700 nákladních vozů DAF. Bylo dohodnuto, že výši vyrovnání nezveřejní.

Člen představenstva DB pro lidské zdroje a právní záležitosti Martin Seiler dohodu vítá: „Po intenzivních jednáních jsme s DAF našli dobré řešení pro obě strany. Společnost DAF splnila svou povinnost nahradit škody související s kartelem nákladních automobilů. To je potěšující pro nás i

všechny poškozené společnosti, které nám svěřily své nároky.“ Nyní doufá, že i ostatní účastníci kartelu dají přednost mimosoudnímu obchodnímu vyrovnání před roky nákladných soudních řízení, uvedl Seiler. Čím déle takový postup trvá, tím vyšší bude úrok ke škodě. U dotčených nároků by roční nárok na úrok mohl snadno dosáhnout sedmimístné částky.

Evropská komise v letech 2016 a 2017 zjistila, že výrobci nákladních vozidel DAF, Daimler, Iveco, MAN, Volvo/Renault a Scania uzavřeli v letech 1997 až 2011 zakázané kartelové dohody. Týkalo se to zejména výměny hrubých cen a také zpoždění a přenesení nákladů při zavádění technologií snižujících emise. EU uložila členům kartelu rekordní pokuty v celkové výši 3,8 miliardy eur. DB Competition Claims GmbH, která shromáždila nároky na náhradu škody od DB, Bundeswehru, letišť a přibližně 40 dalších společností, podala na konci roku 2017 žalobu u Krajského soudu v Mnichově I. Požadovala náhradu škody ve výši více než 500 milionů eur včetně úroků. Jen DB nakoupila během období kartelu tisíce kamionů.



SSL Express 05-02-2024 Státní tajemník spolkového ministerstva dopravy Theurer chce změnit systém zpoplatnění trasy

Komisař federální vlády pro železniční dopravu Michael Theurer vyzval na 17. BME/VDV Fórum železniční nákladní dopravy v Berlíně k revizi systému zpoplatnění tras. "Současný systém zpoplatnění trasy dostatečně nevyužívá příležitost, aby ceny měly řídicí účinek," řekl člen FDP v Bundestagu. Neprojevil také pochopení pro to, že trasy, jako je koridor Rýn-Alp, jsou přetíženy ze 120 nebo 140 procent a že neexistuje žádná legální možnost účtovat vyšší poplatky na tak atraktivním koridoru. V souladu s tím by mohly být ceny na trasách, kde jezdí méně vlaků, sníženy, aby byly atraktivnější. Postarat by se o to měli dopravní experti, ale také právníci, kteří takové úpravy zajistí právní jistotu.

Státní tajemník vyjádřil politování nad tím, že federální vláda byla nucena snížit financování poplatků za přístup na trať kvůli rozpočtovému rozhodnutí federálního ústavního soudu. „Zůstáváme ale u podpory terminálů KD i vleček,“ řekl Theurer. V Bruselu navíc aktuálně běží aplikace na podporu jednovozové dopravy, která má mít objem 300 milionů eur ročně. „Někteří kritizují toto financování, protože by z něj mělo prospěch pouze DB Cargo s 90procentním podílem na trhu jednovozových přeprav,“ řekl Theurer. Této kritice oponoval tím, že jakákoli jiná železniční společnost může nabízet i jednovozovou dopravu, a tak profitovat z financování, protože tyto výhody budou poskytovány bez diskriminace. Brusel však zatím zelenou nedal. Jörg Stephan, vedoucí odboru spolkového ministerstva dopravy, diskutoval o aktuálním stavu financování jednovozové dopravy. Očekává, že směrnice bude oznámena nejpozději do února. Cílem je, aby směrnice vstoupila v platnost ve druhém čtvrtletí roku 2024. Plánuje se informační akce pro tento sektor se Spolkovým železničním úřadem.

Fórum v Berlíně zaznamenalo novou rekordní účast s 280 účastníky, což svědčí o vysokém zájmu o železniční nákladní dopravu. Tento zájem roste i mezi přepravci. Společnosti v chemickém průmyslu vždy používaly železnici. Příkladem toho je BASF. Chemický gigant už má dvě třetiny provozu na svém největším místě v Ludwigshafenu po železnici nebo po vnitrozemských vodních cestách. Tam má společnost přístup k 210 kilometrům tratí a 700 výhybkám. Podle Thorstena Biekera, viceprezidenta Bulk Logistics & Site Services společnosti BASF, to téměř odpovídá infrastruktuře hamburského přístavu. BASF má také svůj vlastní intermodální terminál a 41 kilometrů tratí v Antverpách. Společnost BASF investovala hodně do železniční infrastruktury, zejména do kombinované dopravy (KD) – ne bezdůvodně. „Kombinovaná doprava je doprava, která v příštích deseti až dvaceti letech poroste v železničním sektoru nejvíce,“ je přesvědčen.

Bieker hodnotí pokyny pro financování terminálů KD jako velmi pozitivní. Požádal Theurera, aby se zasadil o to, aby byl takový nástroj nabízen v dalších evropských zemích. „Sít' KD prosperuje díky tomu, že v jiných zemích, jako je Španělsko, Belgie, Nizozemsko nebo Itálie, existují odpovídající terminály.“ Takové financování by mohlo usnadnit vytvoření takové sítě.

P.S. I u nás, pod záštitou MD ČR se minulý týden konala velká konference ke KD a zazněly zde též velmi zajímavé příspěvky

SSL Express 05-02-2024 ICS navrhuje systém dotací na používání ekologických paliv pro dosažení čistých nulových cílů

Mezinárodní námořní komora (ICS) předložila globálnímu regulačnímu orgánu v námořní dopravě, Mezinárodní námořní organizaci (IMO), návrh na zřízení fondu pro lodní dopravu s nulovými emisemi (ZESF). Aby bylo možné pokročit s proveditelnými řešeními pro splnění cílů čisté nulové emise, dohodli se majitelé lodí na celém světě na povinných příspěvcích na emise skleníkových plynů z lodí, které mají přinést miliardy dolarů ročně. To by mělo urychlit přechod globální komerční námořní flotily na čisté nulové emise do roku 2050 a podpořit úsilí rozvojových zemí o snižování emisí skleníkových plynů v námořní dopravě. Nový návrh, jehož spolunavrhovateli jsou Bahamy a Libérie, vychází z koncepce poplatků, kterou předložila japonská vláda, a z podpory států EU v IMO celosvětovému systému příspěvků založenému na paušálních poplatcích. Aktualizovaný návrh rovněž přidává strukturu, jak budou získané miliardy dolarů využity, včetně těch prostředků, které mají být přiděleny k využití v rozvojových zemích. Fond pro lodní dopravu s nulovými emisemi a mechanismus poplatků budou členské státy IMO zvažovat v březnu na dalším kole jednání o skleníkových plynech. Vlády se již jednomyslně zavázaly, že do roku 2025 vytvoří mechanismus stanovování cen za emise skleníkových plynů v mezinárodní námořní dopravě. Pokud se vlády dohodnou, bude fond ZESF v příštím roce schválen, aby pomohl dosáhnout čistých nulových emisí skleníkových plynů z námořní dopravy do roku 2050 nebo v jeho blízkosti, v souladu s cíli přijatými členskými státy IMO.

Návrh bude zahrnovat podporu výroby lodních paliv s nulovými a téměř nulovými emisemi a zavádění nové tankovací infrastruktury v přístavech rozvojových zemí po celém světě, jakož i podporu školení o bezpečném používání nových paliv. Podle návrhu budou příspěvky lodí za tunu vypouštěného CO₂ použity ke snížení značného rozdílu v nákladech mezi palivy s nulovými emisemi skleníkových plynů a konvenčním topným olejem, čímž se lodím poskytne finanční odměna za emise skleníkových plynů, kterým se používáním nových lodních paliv zabrání.

Společnost Clarksons Research vypracovala pro ICS posouzení dopadů, v němž uvedla, že sazba příspěvku, která přidává náklady v rozmezí 20 až 300 USD na tunu spotřebovaného topného oleje, nebude mít nepřiměřeně negativní dopady na národní ekonomiky z hlediska cen dodávaného nákladu. ZESF umožní odvětví námořní dopravy dosáhnout výchozího bodu ve využívání dražších ekologických paliv, jako je čpavek, vodík, udržitelná biopaliva, syntetický metanol a syntetický LNG.



SSL Express 05-02-2024 DP World expanduje do Afriky

Státy Perského zálivu chtějí zvýšit svůj globální vliv a být partnery hlavních mocností. Po vzoru Dubaje rozšiřují další země v regionu své obchodní a logistické sítě – a stále více si navzájem konkurují.

DP World (DPW) zapíchl nejnovější vlajku na mapu světa v Dar es Salaamu. Státní přístavní skupina se sídlem v Dubaji (Spojené arabské emiráty, SAE) získala v říjnu 30letou koncesi na provozování tanzanského víceúčelového přístavu; do modernizace přístavů a logistických projektů ve vnitrozemí má natéct až 1 miliarda amerických dolarů. DPW se již nepovažuje za čistého operátora terminálu, ale spíše za poskytovatele řešení pro dodavatelský řetězec.

S každou vlajkou roste globální námořní Hedvábná stezka státní společnosti a tím i SAE. Neexistuje však žádná protiváha čínské „Iniciativy pásu a stezky“ (BRI), říká Sebastian Sons, vedoucí výzkumný pracovník think-tanku Carpo (Centrum pro aplikovaný výzkum v partnerství s Orientem) v Bonnu. Síť DPW vidí jako „model partnera“ pro čínskou BRI. Ostatně SAE, stejně jako Katar a Saúdská Arábie, udržují strategické partnerství s lidovou republikou. Sons vidí klasickou situaci win-win: „Pro Čínu je oblast Perského zálivu nesmírně důležitá jako dodavatel energie, ale také jako partner při rozvoji infrastruktury v rámci Hedvábné stezky, zejména za účelem propojení Asie a Afriky. To se odráží v tomto „Oblasti příležitosti“ se zájmy SAE. SAE se však v žádném případě nepovažují za „juniorského partnera Číňanů v rámci BRI“.

Podle Sonse „sebevědomá role“ Emiráťů znamená „pragmatický a oportunistický“ přístup založený na konceptu minilateralismu. Vědci tím míní dočasnou spolupráci v určitých oblastech bez uzavírání strategických partnerství. Stát Perského zálivu se snaží jít vlastní cestou a zároveň udržovat užší vztahy s Evropou a USA i s Čínou a Ruskem, aby posílil vlastní pozici a stal se nezávislejším. Tímto způsobem se SAE v posledních desetiletích „učinily ekonomicky nenahraditelnými“. A DPW hraje klíčovou roli jako globální šampión, říká Sons. Skupina, která v roce 2022 spravovala 79 milionů TEU, „vybudovala jménem státu síť, která pomáhá Emiráťům dosahovat politických a ekonomických strategických cílů“.

DPW po léta prosazuje expanzi do integrovaného poskytovatele logistických služeb s vlastními distribučními centry, loděmi a intermodálními aktivitami. V lednu 2020 posílila společnost DP World Inland svou evropskou síť ve vnitrozemí akvizicí 44procentního podílu ve švýcarském poskytovateli intermodálních služeb Swissterminal, včetně jeho vlakového produktu Schweizerzug. Existují další velkolepé příklady po celém světě: v roce 2022 převzaly Emiráty společnost Imperial Logistics se silnou přítomností v Africe a v říjnu 2023 rozšířily partnerství s pan-African Standard Bank. Také v říjnu 2023 DPW koupil amerického přepravce automobilů CFR Rinkens se zákazníkem Tesla. A na severozápadním pobřeží Indie staví skupina sídlící v Dubaji do roku 2027 jeden z největších kontejnerových terminálů v nejlidnatější zemi světa. Pokud jde o strategii Spojených arabských emirátů, Sons vidí v blízké a střední budoucnosti „méně konkurence s Čínou a více se Saúdskou Arábií“. S ohledem na masivní rozšíření přístavní a logistické infrastruktury saúdské „Vision 2030“, především na Rudém moři, chtějí Spojené arabské emiráty tomuto čelit stále hustší přístavní a logistickou sítí od DPW. Od konce roku 2022 ale saúdskoarabský penzijní fond Hassana Investment Company získal menšinový podíl ve výši přibližně 2,4 miliardy dolarů v přístavu Jebel Ali a v Jebel Ali Free Zone. Podle Sons Saúdská Arábie také sleduje dvojí strategii a plánuje centrum na Rudém moři: „Nový kontejnerový přístav v Neom je velmi ambiciózní. Bude to trvat roky, ne-li desetiletí, než to bude hotové.“ K vybudování vlastního logistického sektoru jsou zapotřebí odborné znalosti od stávajících hráčů – a investovat do předního centra regionu Perského zálivu rozhodně „dává smysl“.



SSL express 06-02-2024 Digitalizace v námořní dopravě se urychlí díky jednotnému námořnímu oknu - IMO

Rok 2024 předznamenává významnou transformaci v námořním průmyslu v souvislosti s povinným zavedením systému "jednotného námořního okna" (Maritime Single Window). Tato zásadní změna, nařízená Úmluvou o usnadnění mezinárodní námořní dopravy (FAL), nutí vlády přijmout jednotnou digitální platformu pro výměnu informací s loděmi během jejich zastávek v přístavech.

Cílem tohoto inovativního přístupu je zjednodušit a urychlit procesy spojené s příjezdem, pobytem a odjezdem lodí, a tím zvýšit efektivitu globální námořní dopravy. Jak uvedl generální tajemník IMO Arsenio Dominguez, tato digitalizace je zásadní pro zvýšení efektivity lodní dopravy a rychlý, spolehlivý a plynulý přenos informací. Význam této iniciativy je zřejmý, když uvážíme, že v roce 2022 bylo celosvětově zaznamenáno více než 4,6 milionu přístavních zastávek, přičemž lodě tráví v přístavech značné množství času. IMO sehrála klíčovou roli při podpoře zemí při zavádění jednotného námořního okna.

Úmluva o usnadnění (Facilitation of International Maritime Traffic FAL), která byla původně přijata v roce 1965, se neustále vyvíjí a zahrnuje digitalizaci a automatizaci. Její nedávné změny, závazné od 1. ledna 2024, odrážejí zkušenosti získané z pandemie COVID-19 a zavádějí nové postupy boje proti korupci a nezákonným činnostem v námořních operacích. Aktualizovaná příloha úmluvy FAL zahrnuje opatření k zachování provozní funkčnosti během mimořádných situací v oblasti veřejného zdraví, označení přístavních pracovníků a posádek lodí za základní personál a zajištění jasné komunikace týkající se opatření v oblasti veřejného zdraví. Významným krokem v boji proti korupci je, že aktualizovaná úmluva FAL vyžaduje, aby smluvní vlády vypracovaly a zavedly opatření na podporu integrity, transparentnosti a odpovědnosti na rozhraní mezi lodí a pobřežím v přístavech.



SSL Express 05-02-2024 (Reklama na) Čínský near-shoring

V posledních letech se v diskusích o globálním obchodu prosadil názor, že near-shoring, tedy přenesení obchodních operací do blízké země místo do vzdálené, snižuje dlouhodobou dominanci Číny ve výrobě. Existuje kolektivní předpoklad, že podniky se budou stále více snažit přemístit výrobu blíže ke svým domácím trhům, aby se distancovaly od globálních jednání mezi Čínou a Spojenými státy. Tento názor však přehlíží významný vývoj: Čína se tomuto novému trendu nejen přizpůsobuje, ale také jej konstruktivně přijímá. Čína zdaleka není jen pasivním pozorovatelem, ale aktivně se zapojuje do vyvíjejícího se výrobního prostředí tím, že rozšiřuje své aktivity do zemí blízkých zdrojům. Tato strategická expanze Číny nespočívá v prosazování vlivu nebo dominance. Místo toho představuje prozíravý krok, který je oboustranně výhodný. Tím, že Čína přizpůsobuje své výrobní strategie trendům near-shoringu, si nejen udržuje svou zásadní roli v globálním dodavatelském řetězci, ale také pozitivně přispívá k hospodářskému růstu zemí, které těží z přímých zahraničních investic.

Viděli jsme, jak near-shoring zlepšuje efektivitu dodavatelského řetězce a schopnost reagovat, jak čínská expanze podporuje hospodářský růst, tvorbu pracovních míst a přenos technologií v hostitelských zemích a jak přispívá k většímu propojení globálního obchodního systému. Čínské iniciativy v oblasti near-shoringu jsou dynamickou, adaptivní reakcí na změny v globálním obchodě a jsou ukázkou předvídativosti a flexibility. Zopakujme, že near-shoring není výhodný jen pro Čínu samotnou; je to oboustranně výhodná strategie, která napomáhá hospodářskému rozvoji zemí, do nichž investuje, i když diverzifikuje svou výrobní základnu. Tento symbiotický přístup je příkladem vývoje globálních ekonomických vztahů směrem ke kooperativním, vzájemně výhodným modelům.

Pokud se zamyslíme nad vývojem globální ekonomiky, je rozšiřující se role Číny klíčová. Její integrace s různými regiony znamená silnou hospodářskou strategii, která ukazuje potenciál pro společný růst a globální hospodářskou vzájemnou závislost. Uznání a přijetí tohoto vývoje je nezbytné pro vyváženější a prosperující budoucnost. Souhrnně řečeno, čínská strategie near-shoringu přesahuje rámec ekonomické taktiky; představuje potenciál mezinárodních vztahů

založených na spolupráci, které podporují propojenější a prosperující globální společenství. Pochopení a ocenění role Číny v této rozvíjející se strategii je klíčem k utváření naší společné hospodářské budoucnosti. Navíc země dovozu, jako jsou USA, těží z nízké inflace vyplývající z levného zboží, bezpečných a různorodých výrobců a z větší politické stability.

SSL Express 08-02-2024 Maersk se rozloučil s vlečnou společností Svitzer

Generální ředitel společnosti Maersk Vincent Clerc, který je ve funkci již 13 měsíců, zřejmě pokračuje ve strategii, kterou zavedl jeho předchůdce Soren Skou, a to řídit největší dánskou přepravní společnost pod jednotnou značkou pro globální kontejnerovou logistiku. V uplynulých letech Maersk v rámci své integrované logistické strategie zrušil řadu divizí a sloučil přepravní značky pod jednu střechu. Nejnovějším krokem se dánský liniový gigant oddělí od své vlečné společnosti Svitzer.

Společnost Svitzer, jejíž kořeny sahají až do roku 1833, dnes disponuje flotilou přibližně 430 plavidel, která působí ve více než 30 zemích a více než 140 přístavech. Značka Svitzer zůstala po loňské integraci společností Hamburg Süd a SeaLand, jakož i Senator a LF Logistics do společnosti Maersk, spolu se společnostmi jako APM Terminals a Maersk Line zachována. Společnost Maersk však uvedla, že "vzhledem k nejistotám, které ji čekají, a v souladu s realizací své strategie integrátora" bylo rozhodnuto o rozdělení a vyčlenění vlečných aktivit společnosti Svitzer do skupiny Svitzer Group, přičemž záměrem je uzavřít tuto transakci a v dubnu uvést společnost na kodaňskou burzu Nasdaq.

Společnost Svitzer bude nadále sídlit v Kodani a řídit ji budou generální ředitel Kasper Friis Nilaus a finanční ředitel Knud Winkler. Předseda představenstva společnosti Morten Engelstoft, místopředseda Robert Uggla, Christine Morris a Peter Wikström budou po rozdělení navrženi na členy představenstva společnosti Svitzer Group, přičemž v roce 2025 se k nim případně připojí jeden nebo dva další nezávislí ředitelé.

V loňském roce společnost Maersk dokončila svůj odchod z podnikání v oblasti energetiky prodejem společnosti Maersk Supply Service. Tento krok byl zahájen v roce 2016, kdy byly v letech 2017 až 2019 prodány společnosti Maersk Tankers, Maersk Oil & Gas a Maersk Drilling. Společnosti APM Terminals, Maersk Container Industry (MCI), Maersk Training a Maersk Line nadále působí pod svými stávajícími značkami.

Zpráva o společnosti Svitzer přichází v době, kdy Maersk dnes představil své výsledky za 4. čtvrtletí, které ukázaly ztrátu 456 milionů dolarů, což je obrovský pokles oproti zisku téměř 5 miliard dolarů ve stejném období roku 2022.

SSL Express 08-02-2024 Ve.rdi otevřelo kolektivní vyjednávání v Dolním Sasku

V úterý 6. února 2024, začalo kolektivní vyjednávání pro spediční a logistický průmysl v Dolním Sasku. S těmito požadavky vstupuje odborový svaz Verdi do závodu proti Svazu dopravy Dolního Saska (GVN):

Verdi požaduje po zaměstnavatelích o 15 procent více na mzdách či platech. Kromě toho se má roční zvláštní platba zvýšit o 750 eur pro všechny zaměstnance i pro stážisty. Odbory si kladou za cíl, aby kolektivní smlouva platila 11 měsíců, takže by platila do 31. prosince 2024.

Odvětví spedice a logistiky si léta stěžuje na nedostatek pracovníků a zvyšující se fluktuaci pracovní síly. Zejména v oblasti profesionálních řidičů se v Německu každoročně zvyšuje nedostatek kvalifikovaných pracovníků o zhruba 15 000 chybějících řidičů. „Pouze ti, kteří svým zaměstnancům nabídnou přiměřené podmínky kolektivního vyjednávání, si budou moci udržet pracovníky a přilákat nové zaměstnance na trh práce,“ vysvětluje vyjednaváč Verdi Thomas Warner. Pokud při jednáních 6. února nedojde k dohodě, lze v branži očekávat varovné stávky. „Mnoho zaměstnanců má kvůli zvýšeným cenám potíže uživit své rodiny a vytápět své domovy,“ vysvětluje Thomas Warner. Další data vyjednávání byla dohodnuta s GVN 16. a 20. února 2024. Jednání vždy probíhají v Hannoveru.

P.S. Zdá se, že vyhladovělí a promrzlí zaměstnanci již chystají revoluci. Ať žije Německá socialistická republika!

SSL Express 09-02-2024 Jednání o prodej HMM skupině Harim zkrachovala

Prodej společnosti HMM konsorciu Harim Group-JKL Partners byl zrušen. Další kolo jednání s hlavními akcionáři jihokorejského vlajkového dopravce, Korejskou rozvojovou bankou a společností Korea Ocean Business Corp, ztroskotalo ve středu krátce po půlnoci soulského času.

Poté, co bylo konsorcium Harim-JKL v prosinci vybráno jako preferovaný uchazeč o 57,9% podíl v HMM, který drží KDB a KOBC, měly obě strany do 23. ledna dohodnout podrobnosti prodeje. První jednání nepřinesla dohodu a byla odložena na úterý, ale k žádnému řešení nedošlo. Strany pokračovaly v jednání i v noci a doufaly, že se jim podaří prodej dokončit. Toto úsilí však přišlo vniveč, když KDB a KOBC oznámily: "Během sedmítýdenního vyjednávání jsme pilně pracovali na vzájemné důvěře, ale jednání nakonec ztroskotala kvůli rozdílným názorům na některé otázky."

Konsorcium Harim Group, zpracovatele drůbeže, které v roce 2015 převzalo společnost Pan Ocean, a JKL, soukromá investiční společnost, nabídlo za akcie přibližně 4,9 miliardy dolarů. Zdá se, že sporným bodem jsou konvertibilní dluhopisy v hodnotě 1,68 bilionu KRW (1,26 miliardy USD), které drží společnosti KDB a KOBC. Pokud budou dluhopisy vyměněny do roku 2025, mohl by se podíl Harim-JKL zředit na 38,9 % a podíl státem kontrolovaných organizací by se zvýšil na 32,8 %, takže by mezi nimi zůstal rozdíl pouhých 6,1 procentního bodu. I kdyby KDB a KOBC již nebyly majoritními akcionáři, zachovaly by si práva na řízení, včetně práva jmenovat nezávislé ředitele. Skupina Harim vyjádřila politování nad staženým prodejem. Uvedla: "Jednání nebyla jednoduchá, protože jsme měli odlišnou pozici než prodávající. Pro jakoukoli soukromou společnost by bylo obtížné přijmout dohodu, z níž by vzešel pouze největší akcionář bez zaručení skutečných práv na řízení."

SSL express 09-02-2024 Kartel nákladních vozidel: Výrobci se nevzdávají

Všechny známky naznačují, že občanskoprávní žaloby proti společnostem zapojeným do kartelu mají šanci na úspěch. Většina výrobců nákladních vozidel však nechce nabízet obecná srovnání, ale spíše objasnit každý případ individuálně.

Poslední vývoj týkající se kartelu nákladních automobilů naznačuje, že právní situace se vyvíjí ve prospěch poškozených. Žalobu švédského výrobce Scania na pokutu ve výši dobrých 880 milionů eur uloženou Evropskou komisí nyní Evropský soudní dvůr (ESD) v poslední instanci zamítl.

Poskytovatel právních služeb DB Competition Claims zároveň oznámil, že se s Daf Trucks dohodl na vyrovnání ohledně kompenzačních plateb pro DB a 40 dalších společností. Maďarský poskytovatel dopravních služeb Waberer's se loni dohodl s nejmenovaným výrobcem nákladních vozidel za 25 milionů eur.

Většina společností zapojených do kartelu však zůstává na své předchozí pozici: (na žádost DVZ) Daimler Truck, Scania, Iveco, Volvo Trucks a Renault Trucks uvedly, že budou nadále prověřovat jakoukoli občanskoprávní žalobu o náhradu škody. Navíc se stále sděluje, že kupujícím nákladních vozů újmu neublížili.

SSL Express 09-02-2024 Roční výsledky Sächsische Binnehäfen Oberelbe jsou smíšené

Asociace přístavů Saské vnitrozemské přístavy Horní Labe se může v roce 2023 ohlédnout za dobrým rokem s 2,7 miliony tun zboží, které bylo odbaveno v obecně obtížném prostředí. U sedmi portů to však skončilo poklesem výdělku o 8,9 procenta.

Se svými kolísajícími hladinami vody nabízí Labe obtížné prostředí pro provozovatele přístavů a lodníky na vnitrozemských vodních cestách. Přístavní sdružení Saské vnitrozemské přístavy Horní Labe (SBO) to zažilo i loni. Pokud jde o nákladní železniční dopravu, dosáhly přístavy třetí nejvyšší propustnosti v historii SBO s 1,07 mil. tun. Přístavy Drážďany, Riesa, Torgau a Mühlberg však odbavily pouze 825 778 tun (mínus 33,2 procenta). **Lépe se dařilo lokalitám v České republice Děčínu a Lovosicím, jejichž objemy vzrostly o 2,6 procenta na 169 984 tun. Hlavními zpracovávanými položkami byly vagony s dřevem, obilím, sójovým šrotem a hnojivy.**

TrailerPort Alberthafen Dresden zaznamenal 16 240 naložení přívěsů po železnici. Objem překládky činil 370 000 tun. Zde musel SBO zaznamenat pokles o 8 727 návěsů (mínus 34,9 procenta) oproti roku 2022 v důsledku narůstajícího přesunu dopravy ze železnice na silnici. Od listopadu 2023 jsou v TrailerPortu odbavovány i kontejnerové blokové vlaky. Za posledních pár měsíců loňského roku se zde přeložilo 2000 TEU. Pro rok 2024 se očekává kolem 12 000 TEU. Aby bylo možné čelit zvyšující se poptávce po kolejové dopravě v kombinované dopravě a posunech na jiný druh dopravy, staví SBO od listopadu 2023 na jižní straně drážďanského přístavu nový TrailerPort. V budoucnu zde bude možné odbavit až 50 000 přívěsů a kontejnerů ročně. Investiční náklady na projekt dosahují přibližně 5,2 milionu eur, z toho 3,2 milionu eur investuje samotný SBO; další 2 miliony eur jsou přidány prostřednictvím federálních pokynů pro financování KD. Kromě toho SBO investuje více než 1 milion eur z vlastních prostředků do nové, efektivnější a výkonnější posunovací techniky v lokalitě Drážďany. Částečně bude modernizována i traťová část, aby bylo možné rychleji odbavit zvyšující se počet přípojných vlaků. Zvýší se také počet zaměstnanců v novém TrailerPortu.

Propustnost kontejnerů v přístavu Riesa se v roce 2023 mírně zvýšila. Celkem bylo odbaveno 33 748 TEU, což představuje nárůst o 1 109 TEU nebo 3,4 procenta oproti předchozímu roku. V přístavu Riesa nabízí SBO holistická logistická řešení pro společnosti a zákazníky, kteří tam sídlí. V hale kontejnerového servisu s řízenou teplotou jsou nabízeny četné „služby související s kontejnery“. Portfolio sahá od oprav, čištění, označování/neoznačování a speciální konstrukce kontejnerů až po instalaci vtoků, speciální a neobvyklé instalace, ukládání kontejnerů a vychystávání až po obchod a prodej kontejnerů.

V přístavech Drážďany a Lovosice byly naloženy četné těžké kusy a projektové náklady, jako jsou turbíny, transformátory, motory a generátory. Od června do listopadu 2023 se musely hornolabské přístavy potýkat s velmi nízkou hladinou Labe, což vedlo k zastavení vnitrozemské lodní dopravy z ekonomických důvodů. Kromě projektových nákladů zahrnovalo zboží přepravované člunem obilí, uhlí, rudu a hnojiva.

SSL Express 09-02-2024 Lineas shání peníze i od nových investorů

Soukromá železniční nákladní dopravní společnost z Belgie navýšila svůj finanční plán o 60 milionů eur. Ani po měsících diskusí však společnost Lineas dosud nedokázala představit nové investory. Lineas stále hledá čerstvý kapitál. Podle zpráv z médií velká soukromá železniční nákladní společnost z Belgie právě vybrala od svých akcionářů 30 milionů eur. Po 15 milionech eur šlo od státní investiční společnosti SFPIM a francouzského fondu Argos Wityu. Vzhledem k tomu, že oba akcionáři rovněž převedli dluhopisy ve stejné výši na kapitál společnosti, činí kapitálová injekce 60 milionů eur, uvádí obchodní noviny „L'Echo“. Po operaci drží Argos Wityu kolem 55 procent akcií v Lineas, belgický stát pak prostřednictvím SFPIM kolem 45 procent. To znamená, že se výrazně zvýšil podíl státu, který byl před rokem jen 10 procent.

V říjnu belgická vláda projednávala situaci v Lineas. Společnost se snaží dostat z červených čísel a najít nové investory. Ztráta kolem 80 milionů eur z roku 2022 se však v roce 2023 snížila na polovinu s tržbami 479 milionů eur, píše „L'Echo“. Generální ředitel Bernard Gustin řekl v rozhovoru pro deník „De Tijd“, že Lineas je bez dluhů, letos dosáhne bodu zvratu a od roku 2025 bude opět vydělávat. "Očekáváme stabilní ziskovou marži 6 až 8 procent kolem roku 2028," řekl Gustin.

Dodatečný kapitálový vklad akcionářů není o tom, že společnost musí být zachráněna. Lineas podle svého generálního ředitele nadále jedná s potenciálními novými investory. Diskuze byly „pozitivní“; ale je těžké přimět někoho, aby skutečně přispěl částkou 50 milionů eur. "Mnoho manažerů fondů uvedlo, že Lineas by měl požádat znovu za šest měsíců, což ale je příliš pozdě", řekl Gustin De Tijd. Podle L'Echo by se situace mohla zkomplikovat, pokud společnost do konce března nenajde další investory.

Společnost, která vzešla ze státní dráhy SNCB, je zvláště důležitá pro nákladní dopravu v belgických přístavech Antverpy, Zeebrugge a Gent. V říjnu představil Lineas plány expanze pro Evropu – včetně Německa.

SSL Express 09-02-2024 FDP chce také přibrzdit nové limity EU pro CO2 pro nákladní automobily

Po zákonu EU o dodavatelském řetězci nyní nové mezní hodnoty CO₂ pro nákladní automobily: FDP chce zabránit federální vládě v souhlasu s právním textem vyjednaným Evropským parlamentem a členskými státy. Hlasování velvyslanců EU plánované na středu bylo odloženo na pátek.

Německá FDP to zkouší znovu. Chce také zpomalit přijímání nového nařízení EU o limitech CO₂ pro těžká užitková vozidla v závěrečných fázích legislativního procesu. Proto prosazuje, aby se federální vláda zdržela hlasování unijních velvyslanců o politickém kompromisu vyjednaném mezi členskými státy a Evropským parlamentem. Hlasování bylo naplánováno na středu odpoledne, ale belgické předsednictví Rady EU jej odložilo na pátek. V pátek chtějí státy EU hlasovat také o kompromisním textu směrnice EU o dodavatelském řetězci. FDP také zajistila, aby se federální vláda zdržela hlasování. Vypadá to jako nehlasování, protože oba navrhované zákony vyžadují takzvanou „kvalifikovanou většinu“ v Radě ministrů. Toho bude dosaženo, pokud se na tom dohodne alespoň 15 členských států, které dohromady představují 65 procent obyvatel EU.

Pokud jde o limity CO₂ pro osobní automobily a dodávky, FDP zpozdila přijetí skutečně vyjednaného zákona EU – v té době i poté, co jej schválili velvyslanci EU. Stejně jako v případě automobilů a dodávek se liberálové zabývají také těžkými užitkovými vozidly, u kterých by bylo možné e-paliva a biopaliva rovněž započítat do plnění limitů vozového parku CO₂. To bylo odmítnuto ve všech hlasováních v EP a Radě ministrů během legislativního procesu. V kompromisním textu bylo dohodnuto pouze to, že by Evropská komise měla v roce 2027 znovu přezkoumat možnosti bonity.

Německé sdružení výrobců vozidel VDA ve středu zdůraznilo, že pro dosažení plánovaných mezních hodnot CO₂ je nezbytná dostatečná síť čerpacích stanic a dobíjecích stanic pro vodíkové a elektrické kamiony, která se v současnosti „ani nepřibližuje“. "Kromě toho, s ohledem na defosilizaci velkého vozového parku, musí být obnovitelná paliva také součástí klimaticky neutrální silniční dopravy," řekl mluvčí VDA.

Podle informací (DVZ) zatím federální vláda o svém chování při hlasování v Radě ministrů EU nic oficiálního neřekla. Rada uvedla, že odložením hlasování chce předsednictví poskytnout členským státům ještě více času na prozkoumání textu zákona. Stále si lze představit, že nařízení bude schváleno jasnou většinou.

SSL Express 09-02-2024 (Francouzská) Polynésie klade první překážku na cestě CMA CGM k Bolloré Logistics

Regulační orgány v Polynésii mají námitky proti akvizici společnosti Bolloré Logistics společností CMA CGM a sdělily dopravci, že úřad pro hospodářskou soutěž transakci zablokuje, pokud nezruší jednu ze svých linkových služeb nebo neprodá dceřinou společnost Bolloré v regionu. Polynéský úřad pro hospodářskou soutěž (APC) chce, aby společnost CMA CGM ukončila poskytování služby Panama Direct Line (PAD), protože se obává, že v regionu vznikne monopol. Rozhodnutí APC rovněž požaduje, aby společnost CMA CGM souhlasila se "zákazem konkurence" v Polynésii po dobu pěti let.

APC byla zřízena v roce 2015 za účelem regulace hospodářské soutěže ve Francouzské Polynésii a v rámci francouzského systému má jedinečnou právní nezávislost, což je první francouzské zámořské území, kterému byl tento status udělen. Dceřiná společnost Bolloré Polynesia má pouhých 37 zaměstnanců, kteří provozují sklad o rozloze 600 metrů čtverečních, takže se nedá

očekávat, že by se dopravce rozhodl opustit PAD, který vede z Belgie do Austrálie přes východní pobřeží USA a Panamský průplav. Součástí této linky je zastávka ve francouzském polynéském přístavu Papeete na Tahiti.

Vzhledem k tomu, že Bolloré má 153 aktivních dceřiných společností po celém světě, je převzetí za 4,65 miliardy eur (5 miliard dolarů), které bylo oznámeno loni v květnu, nadále podmíněno schválením ze strany několika orgánů pro hospodářskou soutěž, včetně Evropské komise, která by měla brzy vydat svůj verdikt. Pokud bude převzetí společnosti Bolloré nakonec schváleno, bude představovat největší transakci CMA CGM v oblasti fúzí a akvizic od roku 2019, kdy koupila společnost Ceva Logistics. Od té doby v rámci své strategie zvýšit svůj profil v globální logistice a snížit svou závislost na kontejnerové přepravě a nestabilním námořním trhu vložila peníze do společností Ingram CLS (2021), Gefco (2022) a Colis Privé (2022).

