

# SSL EXPRES

## 12.02. – 16.02.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

### **SSL Express 12-02-2024 Expertka předpovídá úzká hrdla dodávek pro rok 2024**

Jane Enny van Lambalgen, generální ředitelka poradenské a manažerské společnosti Planet Industrial Excellence, je přesvědčena, že firmy a spotřebitelé se budou muset v roce 2024 připravit na úzká místa v dodávkách zboží. V tiskové zprávě ze 6. února vysvětluje: „Na celém světě je více černých labutí než kdykoli předtím.“ Odbornice na management chápe „černou labuť“ jako nepředvídatelné události, jako je pandemie, ačkoli podle jejího názoru nepředstavitelné události mohou být oznámeny dlouho dopředu. Jane Enny van Lambalgen sem zahrnuje například zpřísnění bezpečnostní situace po celém světě s dopadem na dodavatelské řetězce.

„Útok rebelů Houthi v Rudém moři může být stále považován za překvapení, ale spor mezi Čínou a USA o Tchaj-wan byl předvídatelný již dlouhou dobu,“ říká manažerský konzultant a uvádí příklad doutnajícího konfliktu, která by podle ní mohla v případě vypuknutí propuknout, povede k masivnímu omezování dodávek. Je si také jistá, že boje o pásmo Gazy v roce 2024 budou mít dopad na mnoho dodavatelských řetězců po celém světě. „High-tech komponenty vyrobené v Izraeli lze nalézt v mnoha technických produktech. Pokud tamní vývojáři budou nasazeni na frontě, mnoho nového vývoje se zdrží,“ říká van Lambalgen. Navíc nelze vyloučit, že by rebelové Houthi mohli najít napodobitele na jiných důležitých námořních cestách.

Jane Enny van Lambalgen se domnívá, že lze předvídat i nárůst extrémních povětrnostních jevů, jako jsou povodně, sucha a lesní požáry v důsledku změny klimatu. Výsledné škody na infrastruktuře a výrobních zařízeních by mohly vést doslova k výpadkům výroby a výpadkům dodávek přes noc. Jane Enny van Lambalgen proto radí podnikům, aby prováděly poctivé řízení rizik, které bere v úvahu geopolitické napětí, přírodní katastrofy a kybernetické útoky na jejich vlastní společnost a dodavatelský řetězec. Podle jejího doporučení to zahrnuje: alespoň dva dodavatele pro každou součástku, nejlépe na dvou různých kontinentech, a učinit software flexibilnějším tak, aby jej bylo možné rychle přizpůsobit v případě nutnosti změn polovodičů.

### **SSL Express 12-02-2024 Maersk zvažuje nabídku pro Schenker**

Dánové budou minimálně uvažovat o převzetí logistické dceřiné společnosti DB, řekl generální ředitel Vincent Clerc u příležitosti představení roční bilance za rok 2023. Arabští investoři by mezitím podle tržních kruhů již mohli být mimo soutěž.

Maersk, první potenciální zájemce o Schenker, nyní vyšel z úkrytu. Jeho společnost alespoň prověří nabídku na logistickou pobočku Deutsche Bahn, řekl ve čtvrtek generální ředitel Vincent Clerc v rámci výzvy investorů k rozvaze za rok 2023. Pokud společnost jako Schenker přijde na trh, „nemůžeme jen říct, že se na to podíváme,“ zdůraznil. Šéf Maersku je mnohem ofenzivnější

než jeho dánský kolega Jens Lund. Na dotaz DVZ minulý týden byl nový generální ředitel DSV k případné [nabídce](#)

Maersk , první potenciální zájemce o Schenker, nyní vyšel z úkrytu. Jeho společnost alespoň prověřil nabídku na logistickou pobočku Deutsche Bahn, řekl ve čtvrtek generální ředitel Vincent Clerc v rámci výzvy investorů k rozvaze za rok 2023. Pokud společnost jako Schenker přijde na trh, „nemůžeme jen říct, že se na to podíváme "Ani ne na nás," zdůraznil. Šéf Maersku je mnohem ofenzivnější než jeho dánský kolega Jens Lund. Na dotaz (DVZ) minulý týden byl nový generální ředitel DSV k případné nabídce Schenker stále opatrný a případný vstup do nabídkového klání nechtěl komentovat.

Clerc uvedl dva důvody pro tento krok. Za první, velikost obchodu. Tím se změní mapa logistiky – podle toho, kdo se zapojí. A za druhé, změnilo se vnímání vlastnictví dopravce u spedičních a logistických společností ze strany zákazníků. Clerc jako příklad uvedl CMA CGM a její logistickou dceřinou společnost Ceva Logistics. Zda Maersk nabídku skutečně podá, podle něj závisí především na ceně a případných synergiích. Maersk se snaží více diverzifikovat své podnikání pomocí integrátorského přístupu a stát se tak méně závislým na čisté námořní přepravě. Vlastním požadavkům však společnost z hlediska logistiky ještě zdaleka nevyhovuje. Tržby a provozní zisky EBIT v roce 2023 klesly po různých akvizicích v předchozích letech. Provozní marže dosáhla pouze 3,2 procenta a ve čtvrtém čtvrtletí to bylo pouze 1,7 procenta.

Jako potenciální zájemci jsou kromě Maerska a DSV uváděni také DHL a další dopravci, finanční investoři, ale také arabské provozovatele přístavů DP World a AD Ports Group. Posledně jmenovaný by však mohl ze závodu vypadnout ještě předtím, než se pořádně rozkouská. Podkladem je zřejmě prověření podle zákona o zahraničním obchodu, které by pak bylo nutné a které je již uvedeno jako rozhodující kritérium v zadávací dokumentaci k prodeji . A víra, že tento test bude úspěšný, zřejmě není příliš velká.

Schenker zůstává i nadále opatrný a případný vstup do nabídkového klání nechce komentovat.

## **SSL Express 12-02-2024 Dvojitý úder zvýšil počet útoků Hútíů na lodě na 50**

Středečními dalšími střelami Hútíové zvýšili počet úderů na obchodní lodě na 50, což jen podtrhuje vážnost bezpečnostní situace ve vodách Blízkého východu, kde protiúder vedený Spojenými státy nedokázaly Jemence odradit. Celkem bylo 7.2 vypáleno šest raket, tři na kamsarmax Star Nasia patřící společnosti Star Bulk a tři na loď pro přepravu všeobecného nákladu Morning Tide patřící Spojenému království. Obě lodě utrpěly menší škody, ale posádka nebyla zraněna. Jak upozornil Lars Jensen z poradenské společnosti Vespucci Maritime, tyto útoky - 49. a 50. od začátku listopadu - se od předchozích lišily tím, že se odehrály daleko od sebe - jeden v Adenském zálivu a druhý v průlivu Bab al-Mandeb. Dříve se útoky odehrávaly pouze na jednom místě, nikoli na obou.

Nový generální tajemník Mezinárodní námořní organizace (IMO) Arsenio Dominguez minulý týden v rozhovoru (pro Splash) vyzval k "mnohostrannému" řešení probíhající krize v námořní dopravě v Rudém moři. "Řešení musí být mnohostranné: zvýšená bezpečnost lodí, zastavení nepřátelské činnosti, která je zaměřena na nevinné námořníky, a regionální a mezinárodní úsilí o dosažení mírového řešení problému," řekl Dominguez.



## SSL Express 12-02-2024 Podány tři žaloby na modelové mýtné od AK Hausfeld

Advokátní kancelář Hausfeld podala ke kolínskému správnímu soudu avizované tři modelové žaloby týkající se nároků na vrácení mýtného. Uplatňuje tím jménem 15 000 dopravních a logistických společností z Evropy nároky kvůli nezákonně vybíranému mýtnému pro kamiony.

V pátek předminulého týdne (2. února) podala globální advokátní kancelář Hausfeld ke správnímu soudu v Kolíně nad Rýnem oznámené tři modelové žaloby týkající se nároků na vrácení mýtného a úroků. Uplatňuje tím nároky za 15 000 dopravních a logistických společností z Evropy, včetně zhruba 8 000 malých a středních firem z Německa, kvůli nezákonně vybíranému mýtnému pro kamiony. Podle informací AK Hausfeld to dohromady jen za období od ledna 2017 do konce září 2021 činí celkem 7,5 miliardy eur; více než 330 milionů eur z toho lze přičíst policejním nákladům, které byly nezákonně vymáhány prostřednictvím mýtného. Z pohledu AK Hausfeld jsou všechny nároky úročeny.

Obsahem jsou na jedné straně žádosti o proplacení z důvodu nezákonnosti kompenzace policejních nákladů v rámci nákladů na infrastrukturu, jak rozhodl Evropský soudní dvůr (ESD) v říjnu 2020. V důsledku rozhodnutí z října 2020 bylo mýtné sníženo zpětně od 28. října 2020 do 30. září 2021. Pro období před tím se však zákonodárce odvolává na „ochranu důvěry“ a dosud odmítá proplatit policejní náklady vybrané s mýtem, stěžuje si Hausfeld. Snížení bylo navíc příliš malé. Advokátní kancelář odhaduje objem úhrad vyplývajících z nákladů dopravní policie na 330 milionů eur. Právníci Hausfeld také zpochybňují celý výpočet mýta a zprávu o nákladech na silnici, z níž vychází. Od svého zavedení dne 1. ledna 2005 je tedy výpočet protiprávní.

Žaloby jsou založeny na dohodách, které byly uzavřeny s příslušným Spolkovým úřadem pro logistiku a mobilitu (BALM) v létě 2023. Právně závazná rozhodnutí o třech vzorových žalobách se pak vztahují na všechny společnosti zastoupené Hausfeldem. Hausfeld spolupracuje především se sdružením nákladní dopravy BGL, ale podle vlastních informací také se sdružením spedičních služeb DSLV a organizacemi z Nizozemska, České republiky, Slovenska a Rumunska. Prostřednictvím dohody o vzorových žalobách by mohla být efektivně objasněna zákonnost dosud vybíraného mýtného a bylo by možné se vyhnout letům zatěžování soudů tisíci jednotlivými žalobami, zdůrazňuje Alex Petrasincu, vedoucí partner advokátní kanceláře. (zdroj DVZ)

## **SSL Express 12-02-2024 Kompromisní návrh nařízení o emisích schválen**

Po několika dnech dodatečného času na rozmyšlenou schválili velvyslanci členských států při EU kompromisní text vyjednaný v pátek s Evropským parlamentem. Pod tlakem německé FDP přidali právně nezávazný bod odůvodnění, podle kterého by měla být e-paliva a biopaliva kontrolována dříve, než se původně plánovalo.

Po dnech nejistoty kvůli nejasnému postoji německé vlády velvyslanci členských států při EU v pátek schválili text nového nařízení o limitech CO<sub>2</sub> pro těžká užitková vozidla. Dohodli se na tom vyjednavací Evropského parlamentu a předsednictví Rady EU v lednu. Než nařízení vstoupí v platnost, musí jej přijmout členské státy EU a Evropský parlament. Podle zákona budou moci nová nákladní vozidla s hmotností nad 7,5 tuny registrovaná v EU vypouštět ve vozovém parku maximálně 10 procent množství CO<sub>2</sub> z roku 2019 na výrobce. To znamená, že většina vozových parků užitkových vozidel pak bude muset být poháněna elektrickými nebo vodíkovými spalovacími motory. Vzhledem k velkému počtu spalovacích motorů poháněných udržitelnými biopalivy nebo syntetickými palivy (e-paliva) nelze limity splnit kvůli jejich emisím CO<sub>2</sub> ve výfukových plynech. Aby se zohlednily obavy německé vlády – přesněji FDP – velvyslanci při EU souhlasili s vložením nového tzv. bodu odůvodnění do textu. Uvádí, že rok poté, co nařízení vstoupí v platnost, chce Evropská komise prozkoumat, jak by mohla být registrována těžká nákladní vozidla, která jezdí výhradně na klimaticky neutrální paliva, a zda lze tato paliva započítat prostřednictvím "uhlíkového korekčního faktoru", aby byly splněny limity vozového parku CO<sub>2</sub>. Mandát k takovému přezkumu byl již obsažen v textu zákona. V souladu s tím musí být povinný nejpozději do roku 2027. Pokud se Evropská komise, která má být nově vytvořena po volbách do Evropského parlamentu, bude řídit novým právně nezávazným bodem odůvodnění, může přezkum posunout na datum přibližně od poloviny roku 2025.

## **SSL Express 12-02-2024 Zákaz jízdy v noci přes Brenner zůstává v platnosti**

Inntalská dálnice a Brennerský průsmyk budou i nadále v noci pro těžké nákladní automobily nepřístupné. To potvrdila Státní rada pro dopravu. Bavorské zemské svazy dopravního průmyslu již dříve znovu vyzvaly ke zrušení nočního omezení.

Tyrolský ministr dopravy René Zumtobel (SPÖ) v pátek jasně odmítl opakované požadavky regionálních svazů bavorských speditérů a dopravních společností (LBS a LBT) v souvislosti s prezentací bavorské koncepce nákladní dopravy. S koncepcí nákladní dopravy podpořila bavorská zemská vláda logistický průmysl. Ministr dopravy Christian Bernreiter (CSU) výslovně poukázal na to, že vzhledem k blížícím se rekonstrukčním pracím na brennerské dálnici povede omezená dopravní kapacita k "obrovskému problému" pro všechny zúčastněné strany.

V reakci (na dotaz DVZ) Zumtobel uvedl, že nadcházející stavební opatření "nejsou politickým opatřením, ale naléhavou infrastrukturní nutností". Tyrolsko proto intenzivně pracuje se všemi zúčastněnými stranami na koncepci, "aby doprava mohla být i přes omezení co nejvíce plynulá". Zároveň jasně vyloučil krok, po kterém alespoň bavorský průmysl již dlouho volal: "Zákaz jízdy v noci jako výslovné opatření ke zlepšení kvality ovzduší v Tyrolsku zůstává v platnosti."

## **SSL Express 12-02-2024 O prodeji DB Schenker rozhodne cena**

Německá vláda požaduje "ekonomicky jednoznačně výhodný" prodej bývalé spediční dceřiné společnosti DB. Nevidí žádné problémy v oblasti bezpečnosti dodávek, bezpečnostních zájmů nebo kritické infrastruktury. Při výběru kupujícího pro DB Schenker je třeba použít standardní tržní kritéria, která platí i pro srovnatelné transakce soukromých osob. Jedná se především o nejvyšší ekonomický imperativ a bezpečnost transakcí, uvádí se v odpovědi spolkové vlády na menší dotaz poslaneckého klubu CDU/CSU ve Spolkovém sněmu týkající se prodeje společnosti Schenker. Kromě toho mohou být nediskriminačním způsobem použita další kritéria, jako je plnění sociálních standardů v zájmu zaměstnanců. Všechna kritéria musí být v souladu s evropským právem státní podpory.

Spolková vláda se však k cílové prodejní ceně nevyjadřuje; prodej musí být "ekonomicky výhodný ve srovnání s tím, že by Schenker AG zůstal ve vlastnictví DB AG". Ziskovost bude posouzena "v průběhu předkládání spolehlivých a konečných nabídek uchazeči v prodejním procesu s ohledem na budoucí ziskovost společnosti Schenker a její dopad na ekonomickou situaci DB AG". V zásadě se může procesu prodeje účastnit kterákoli zúčastněná strana v souladu s platným právním rámcem. Pokud zakázku nakonec získá zahraniční investor, bude prodej posouzen v souladu se zákonem o zahraničním obchodu a platebním styku a nařízením o zahraničním obchodu a platebním styku. Cílem je chránit bezpečnostní zájmy Německa a vytvořit právní jistotu.

Spolková vláda však Schenker stejně nepovažuje za provozovatele kritické infrastruktury ve smyslu nařízení o určení kritických infrastruktur. Neexistuje ani obava z ohrožení bezpečnosti dodávek po prodeji Schenkeru: Na jedné straně je v Německu a Evropě dostatek konkurentů a na druhé straně rozsáhlý model asset-light bez vlastní infrastruktury nebo dopravních prostředků, jako jsou lodě a letadla, znamená, že Schenker do značné míry nakupuje kapacity od partnerů třetích stran.

Pokud jde o možnost budoucích vojenských přeprav pro Bundeswehr a NATO, které dosud organizoval Schenker, spolková vláda poukazuje na to, že již v roce 2022 "byly významné schopnosti a obchodní jednotky v souvislosti se zajišťováním vojenských transportů převedeny ze společnosti Schenker AG na DB Cargo AG. I po prodeji společnosti Schenker AG mohou být tyto přepravy prováděny bez problémů a bez obav o bezpečnost."

## **SSL Express 13-02-2024 Když pivo dorazí na místo určení s elektrickými nákladními vozidly a umělou inteligencí**

Heineken elektrifikuje silniční dopravu mezi nizozemským městem Den Bosch a centrálním skladem v Duisburgu pomocí systému Einride a tak oba partneři podporují dekarbonizaci dodavatelského řetězce. Pivovar Heineken chce společně s Einride organizovat přepravu piva e-kamionem. Vozidla jezdí na obnovitelnou elektřinu mezi Den Bosch (Nizozemsko) a centrálním skladem v Duisburgu.

Podle společnosti Heineken bude pět vozů Mercedes-Benz eActros 300 dvakrát denně dojíždět mezi Den Bosch a Duisburgem. Celkem to činí asi 540 kilometrů na jedno elektrické vozidlo za den. Elektrická nákladní vozidla budou na obou místech na trase nabíjena obnovitelnou energií. Podle Heinekenu to znamená snížení emisí CO<sub>2</sub> přibližně o 930 tun ročně. Ale to je jen začátek.

Do roku 2040 chce pivovar dosáhnout nulových čistých emisí CO<sub>2</sub> v hodnotovém řetězci, přičemž logistika bude tvořit 12 procent celkové uhlíkové stopy.

První fáze projektu zahrnuje plné zavedení nabídky od Einride. To zahrnuje nasazení elektrických nákladních vozidel poháněných obnovitelnou energií, nastavení nabíjecí infrastruktury a integraci operačního systému Einride Saga řízeného umělou inteligencí, který řídí celý ekosystém. Infrastruktura rychlého nabíjení integrovaná společností Saga, která byla vybudována pro provoz tras, je založena na nabíjecím řešení Kempower. Na základě poznatků založených na datech bude Saga optimalizovat trasy, minimalizovat spotřebu energie a pečlivě sledovat snižování emisí.

P.S. Myslíte, že AI bude umět jednou i pivo po cestě upíjet?



## SSL Express 13-02-2024 Nový projekt EU na přesun kontejnerů ze silnice na vodu

InnoWaTr – tato zkratka v plném znění znamená "Innovative Waterway Transportation" (inovativní vodní doprava) a tím i skutečný inovační projekt, jehož cílem je posílit vnitrozemskou dopravu šetrnou ke klimatu. Bremenports na tom pracuje s celkem 25 projektovými partnery z Německa, Belgie, Nizozemska, Francie a Švédska napříč přístavy a zeměmi. Myšlenkou projektu udržitelnosti financovaného z evropských fondů a EU je přepravovat v budoucnu více nákladu plavidly vnitrozemské plavby s cílem podpořit "modální přechod", tj. přechod od silnice k vnitrozemským vodním cestám. Implementace je poměrně hmatatelná v rámci osmi reálných experimentů, které mají za cíl zvýšit vnitrozemskou plavbu v oblasti Severního moře v různých aplikačních scénářích. "V rámci projektu, který prosazovalo i přístavní oddělení senátorky Kristiny Vogtové, je bremenports pověřen návrhem jakési 'sady nástrojů' – jinými slovy v podstatě vytvořením prakticky orientovaného manuálu pro přenos a adaptaci takových přístupů ve vlastním městě nebo regionu," uvádí Lars Stemmler, který má na starosti tříletý projekt v Bremenports.

Projekt FFC V uplynulém půlroce již byly realizovány první konkrétní projekty a na regionální i nadnárodní úrovni byly zahájeny tzv. "Freight Flow Coalitions" (FFC), tj. koalice dodavatelských řetězců. "Cílem tohoto FFC je zastřešující spolupráce na podporu vnitrozemské vodní dopravy pomocí individuálně přizpůsobených, regionálně koordinovaných iniciativ, takzvaných experimentů v reálném světě, které budou později sloužit jako model v dalších regionech a přístavech," uvádí Stemmler.

Na pořadu dne je také experiment z reálného světa, zejména v oblasti Vezery: v současné době se zkoumá, zda a za jakých podmínek může být mezi Bremerhavenem a Hamburkem zřízena pevná kontejnerová linka plavidly vnitrozemské plavby. V současné době na tom pracují další partneři projektu InnoWaTr, jako je Norddeutsche Wasserweg Logistik (NWL) a Weser Business Association. Logistické společnosti, které přecházejí na toto řešení vnitrozemských vodních cest, konkrétně odlehčují dopravní situaci na silnicích, zároveň se snižuje kamionová doprava v přístavech a v konečném důsledku dochází k výraznému snížení emisí skleníkových plynů ve srovnání s kontejnerovou přepravou nákladními vozidly. "S tímto řešením bychom nejen udržitelně přesunuli dopravu ze silnice na vodní cestu, ale můžeme našim zákazníkům nabídnout také efektivnější perspektivu přepravy jejich kontejnerů a kusového nákladu," říká generální ředitel NWL Tim Böttcher.

Přenést tyto nápady do jiných regionů pomocí vhodných šablon a plánovacích nástrojů a vyhnout se možným nástrahám na cestě tam předem – to je nyní úkolem společnosti bremenport v rámci projektu InnoWaTr: Jak lze určit potřebu odpovídajících konverzí v kontejnerové dopravě? Jak lze přenést intuitivní přístupy z již hotových systémových konstelací do vývoje dalších odpovídajících projektů? Jak k tomu může přispět věda a výzkum?

To jsou jen některé z otázek, které společnost bremenports v současné době objasňuje: "Naším posláním je vyvinout soubor nástrojů, které mohou ti, kteří plánují takové projekty, využít podle svých individuálních potřeb," říká Stemmler. Úkol je obzvláště vzrušující v tom, že nejen regiony, ale také cíle projektů mohou být velmi různorodé: "To sahá od kontejnerových linek, jak je nyní plánováno mezi přístavy Bremerhaven a Hamburk, přes použití autonomních nebo dálkově ovládaných lodních jednotek až po městskou kyvadlovou dopravu pro maloobchodníky prostřednictvím plavidel vnitrozemské plavby, jak bylo plánováno v jiném reálném experimentu projektu InnoWaTr v Hamburku," uzavírá Stemmler.

## SSL Express 13-02-2024 LNG jako lodní palivo již nesmí být podporováno

Při provozu lodí na LNG uniká do atmosféry téměř dvakrát více nespáleného metanu, než se dříve předpokládalo. Ukazují to nejnovější měření Mezinárodní rady pro čistou dopravu (ICCT).

Již dlouho je známo, že při provozu lodí na LNG uniká metan. Vzhledem k tomu, že měření při operacích na volném moři byla dosud vzácností, bylo málo informací o jejich skutečných rozměrech. Leif Miller, výkonný ředitel Nabu Federal: „Nyní je jasné, jak obrovské škody způsobuje LNG. Palivo není řešením šetrným ke klimatu, ale spíše zadržováním fosilních paliv, která poškozují naše klima.“ Spolu s asociacemi Explicit ApS a Netherland Organization for Applied Scientific Research (TNO) realizovala ICCT nový projekt „Fugitive and Unburned Methane Emissions from Ships“ (FUMES). Byly měřeny různé emise metanu: obecné těkání, emise metanu na palubě lodi, uvnitř komínu a výfuku.

Podle toho metan uniká při nakládání a vykládání LNG lodí i při provozu. Měření ukazují, že v některých případech uniká do atmosféry přes 6 nespálených procent metanu. To platí zejména pro 4taktní motory, jaké se používají na výletních lodích. LNG není překlenovací technologie a brání skutečné transformaci lodní dopravy směrem k budoucnosti. EU a IMO musí okamžitě opravit své předpoklady o emisích metanu z lodí, aby vyčísly skutečné škody. Federální vláda musí okamžitě zastavit financování této technologie, požaduje Nabu.

Podle analýzy jsou klimatické škody mnohem větší, než firmy a úřady předpokládají. V mezinárodním měřítku se předpokládalo, že čísla jsou výrazně malá: EU předpokládá únik metanu 3,1 %, Mezinárodní námořní organizace (IMO) 3,5 %a. Nabu vyzývá k okamžitému zastavení financování technologie LNG, protože metan je pro klima až 82krát škodlivější než CO<sub>2</sub>.

P.S. V prozkoumávání slepých uliček byl mistrem již náš mistr Cimrman. A teď rejdaři...

## SSL Express 13-02-2024 Dubai dočasně omezuje provoz na obou letištích kvůli náporu zboží

Zúčastněné strany v nákladní dopravě, které se snaží vypořádat s problémy dodavatelského řetězce spojenými s krizí v Rudém moři, nyní čelí narušení alternativních způsobů dodávek. Letecká nákladní doprava do Dubaje - významného světového obchodního uzlu - byla ovlivněna nárůstem objemu, což donutilo provozovatele nákladního terminálu DNATA pozastavit příchozí toky na 48 hodin.

Dočasné embargo, které bylo zavedeno za účelem odstranění nahromaděného nákladu, mělo začít platit včera večer. "V posledních měsících jsme v našich zařízeních v Dubaji zaznamenali výrazný nárůst objemu nákladu, zejména v oblasti dovozu běžného nákladu, jako je rychloobrátkové spotřební zboží, elektronika a módní doplňky," uvedla společnost DNATA a dodala, že objem v lednu meziročně vzrostl o 45 %. Abychom urychlili proces obnovy, zavádíme dočasné embargo na dovoz nákladu na obou letištích Dubai a Dubai World Central," uvedl dubajský letištní úřad. DNATA poskytuje služby v oblasti nákladní dopravy na obou letištích. Podle dostupných údajů

společnost DNATA denně odbaví z obou zařízení přibližně 7 400 tun nákladu v belly a nákladních letadlech, přičemž celkový roční objem se odhaduje na přibližně 2,4 milionu tun.

Společnost Emirates má však v Dubaji výhradní terminál, který žádné narušení nákladní dopravy nezaznamenal. "Naše operace zůstávají embargem nedotčeny," sdělil zákazníkům Robert Fordree, senior viceprezident společnosti Emirates SkyCargo. "Nadále bezproblémově odbavujeme naše nákladní zásilky."

Dočasné embargo v Dubaji podtrhuje obrovský nápor na provoz letecké nákladní dopravy. Dubaj, která je důležitým spojovacím článkem mezi Asií, Evropou a Afrikou, čelí vlnovým účinkům narušení v Rudém moři, což zesiluje nejen místní problémy v oblasti letecké nákladní dopravy, ale odráží se i v globálních dodavatelských řetězcích závislých na Dubaji. Ohromující 62% nárůst objemu leteckého nákladu z Vietnamu do Evropy, který překonává maximum zaznamenané v roce 2023, ještě více zvyrazňuje naléhavost situace.

## **SSL Express 13-02-2024 Výrazné zpoždění v přeshraničním toku zboží po závadě v mexickém celním systému**

Zdánlivě nepřetržitá série závad v počítačovém systému mexické Národní celní agentury (ANAM) narušila minulý týden až na tři dny pohyb zboží do země a ze země. Nejvíce postiženy byly přesuny kamionů přes hranice USA, ale problémy se vyskytly i v přístavech a na letištích. Podle ANAM se závady v systému vyskytly od minulého úterý do čtvrtka, ale podle jednoho zdroje začaly již v pondělí. ANAM uvedl, že se potýká s problémy, které ovlivňují schopnost agentury odesílat elektronicky dokumenty s dovozními a vývozními prohlášeními, a informoval uživatele, že pracuje v "nouzovém" režimu. Jeden komentátor to však označil za eufemismus a tvrdil, že systém byl v podstatě dva dny "mrtvý". Ve čtvrtek ANAM oznámil, že se podařilo vyřešit problémy, které označil za "přerušeni" v systému ověřování celních prohlášení, ale některé obchodní organizace hlásily, že problémy přetrvávají.

Federace mexických celních agentů, která zastupuje 99 % celních agentů v zemi, každopádně oznámila, že mnoho z 50 celních úřadů reaguje na žádosti o potvrzení pomalu a v některých případech, jako například v Nueva Laredo a Queretaro, neexistuje žádné spojení. Přerušeni provozu narušilo kamionovou dopravu na hraničních přechodech, přičemž nejhůře bylo postiženo Nuevo Laredo, kde byl ve středu ve 22 hodin místního času zastaven veškerý nákladní provoz. Mezinárodní obchodní platforma Aduanet doporučila uživatelům, aby až do odvolání nepřeváželi náklad přes Nueva Laredo. Dlouhá zpoždění pro řidiče kamionů byla hlášena také na přechodech v Ciudad Juarez a Tijuane. Zpoždění až 48 hodin postihlo také mezinárodní nákladní dopravu v mexických přístavech a na letištích. Lodě se začaly hromadit v přístavech, protože nemohly vyložit svůj náklad, a loděnice byly přeplněné. Bezprostřední dopady narušení byly těžké. Mexická národní komora nákladní dopravy odhaduje, že náklady dosáhly až 23 milionů dolarů denně v podobě ušlých příjmů pro toto odvětví. Není jasné, jak velký podíl na zkáze měly zásilky rychle se kazících produktů, které se zdržely na hranicích. Mexická rada pro maso varovala, že zpoždění dovozu by mohlo urychlit nedostatek potravinářské produkce.

Závady v celním počítačovém systému nejsou novým jevem, ale uživatelé uvedli, že k problémům takového rozsahu dosud nedošlo. A uživatelé nejsou spokojeni s tím, jak byl problém řešen. Fernando Ramos Casas, předseda Rady námořních přístavů, si stěžoval, že až do středy nebylo vydáno žádné prohlášení ANAM ani Národní daňové agentury, která v minulosti řídila celní správu a stále je zodpovědná za některé systémy celní agentury. Dodal, že má dojem, že ani jedna z vládních agentur není ochotna převzít odpovědnost a problém vyřešit. Zatím nebylo zjištěno, co bylo příčinou problému, a majitelé nákladu a poskytovatelé logistických služeb se proto obávají, že se může opakovat.





## SSL Express 14-02-2024 Přepravy heavy lift vykazují stabilitu díky krizím na mořích

Uspořádání obchodních cest v důsledku krize v Rudém moři a omezení tranzitu v Panamském průplavu nyní také vede k nedostatku kapacit v projektové a těžké lodní dopravě. To má vliv na ceny pronájmu. Ceny za pronájem těžkých a projektových plavidel po dlouhém poklesu opět mírně rostou. Index tržního sentimentu hamburského lodního makléře One World za první čtvrtletí výrazně vzrostl na 52,4 bodu. Na konci loňského roku byl barometr trhu 51,5. Hodnoty nad 50 naznačují zlepšení podnikatelského klimatu. Každé čtvrtletí provádí One World průzkum mezi předními dopravci v projektové a heavy lift dopravě. „Konflikt v Rudém moři a nedostatek vody v Panamském průplavu mají za následek, že se tunové míle v dopravě zvyšují a roste freight,“ komentují situaci na trhu odborníci. Přibližně polovina dotázaných dopravců se nyní vyhýbá plavbám přes Rudé moře.

Zpětná vazba ukazuje, že výsledky v oblasti pronájmu lodí se zlepšují a že průměrné denní výnosy (ekvivalent doby pronájmu, TCE) používaných lodí se také mírně zlepšily. Většina dopravců nadále zaznamenávala kladné ziskové marže, ale zřejmě na nízké úrovni, píše One World. Situace se pravděpodobně v blízké budoucnostilepší, pokud bude kapacita flotily dále omezena objížděkami lodí kolem Mysu Dobré naděje. One World věří, že pro druhé čtvrtletí je možné zvýšení indexu sentimentu na přibližně 54 bodů.

Index Toepfer Multipurpose Index (TMI) a Drewry Multipurpose Time Charter Index rovněž vykazují mírně pozitivní vývoj, pokud jde o sazby pronájmů víceúčelových nákladních lodí heavy lift. První z nich se za únor vyšplhal o 0,2 procenta na 11 684 USD/den za 12 000 tun se silnými jeřáby, zatímco druhý, pro širší škálu tříd lodí, vzrostl o něco více na 8 783 USD/den.

Po silném začátku roku na trhu kontejnerů narůstá deziluze. Stále více účastníků trhu si klade otázku, co se vlastně stane, pokud se konflikt v Rudém moři vyřeší a lodní trasy se opět radikálně zkrátí. Dojde k přebytku tonáže a prudkému poklesu sazeb, nebo budou dopravci držet své kapacity na uzdě? V diskusi o nedávno zveřejněné roční rozvaze a výhledu trhu Maersk převládají pesimistické tóny. Studie průmyslové služby Linerlytica ukazuje, jak vysoká by mohla být nadměrná kapacita na trase Asie-Evropa, pokud by lodě znovu proplouvaly zkratkou přes Suezský průplav. Podle toho liniové přepravní společnosti od prosince napumpovaly do této jedné přepravní oblasti 700 000 TEU přepravní kapacity. Flotila plující mezi Asií a Evropou je nyní s 6,44 miliony TEU o 23 procent větší než před rokem. Uvidí se, jak rychle dopravci omezí své nabídky, když je k tomu trh donutí. Objemy nákladu pravděpodobně porostou v nejlepším případě mírně. Maersk předpovídá letos růst kontejnerové dopravy mezi 2,5 a 4,5 procenta. Podle posledních údajů Container Trades Statistics byl v roce 2023 nárůst pouze 0,2 procenta, pokud jde o počet přepravených beden. Pokud jde o počet TEU kilometrů, společnost pro průzkum trhu Sea-Intelligence předpokládá v loňském roce nárůst o 2 procenta.



## SSL Express 14-02-2024 Premiéra v KD Německo-Ukrajina

Navzdory válce Lion Group nabízí dvakrát týdně zpáteční spojení KD mezi Německem a Ukrajinou. Lze použít i přívěsy, které nelze naložit jeřábem.

Lion Group se sídlem ve Forstu (Brandenburg) tvrdí, že dosáhla prvenství: poprvé existuje pravidelné spojení pro přepravu nedoprovázených návěsů na Ukrajinu. Od ledna provozuje trakční společnost Captrain pro Lion Group dva zpáteční jízdy týdně. Vlak vybavený 18 kapsovými vozy pendluje mezi Forstem a Mostyskou. Místo na Ukrajině je blízko polských hranic a nedaleko od

České republiky. Vlak přepravuje především zboží pro automobilový průmysl, a to v obou směrech. „Ale přepravujeme také zboží pro zemědělský sektor, jako jsou zemědělské stroje nebo vybavení pro maloobchodníky,“ říká generální ředitel Sven Noatzke. Návěsy zvolil proto, že s 33 paletami je více výkonu než ve 40stopých kontejnerech s 26 paletami. Nakládání probíhá pomocí výsuvných zakladačů a plošin značky Vega. Posledně jmenovaný může být také použit ke zvedání návěsů, které nelze do kapesních vozů naložit jeřábem. Odjezdové dny jsou úterý a čtvrtek. Vlak jede dva a půl dne, za což může především dlouhé proclení. Noatzke doufá, že se mu podaří přesvědčit o nabídce ještě více zákazníků: „Naším cílem je pět odjezdů týdně.“



## SSL Express 15-02-2024 Výbor EP zvyšuje svou aktivitu před volbami

Dopravní výbor Evropského parlamentu podporuje návrh komise EU na zjednodušení přeshraniční dopravy v EU nákladními automobily a kombinacemi vozidel (EMS - European Modular System), které jsou delší a těžší než standardní vozidla. Toho má být dosaženo prostřednictvím nové verze směrnic pro hmotnosti a rozměry v silniční dopravě. Členské státy, které na vnitrostátní úrovni povolují EMS s extra délkou, budou muset v budoucnu přijímat tato vozidla, pokud pocházejí z jiných zemí EU. Výbor pro dopravu však požaduje, aby se předtím, než bude určena nová trasa schválená pro dlouhá nákladní vozidla, prozkoumal dopad, který to bude mít na bezpečnost provozu, silniční infrastrukturu, životní prostředí a rozdělení dopravy mezi dopravní módy. Výsledky těchto analýz by měly být zveřejněny.

Poslanci požadují další dodatečná bezpečnostní pravidla pro EMS, která by se měla skládat z různých kombinací tahačů, přívěsů a návěsů standardních rozměrů. Pro zadní část vozidla by měla být vytvořena značka, která jasně signalizuje jedoucím řidičům před předjížděním, že mají před sebou dlouhý kamion. Členské státy by také měly mít možnost vyžadovat od řidičů EMS speciální certifikace nebo školení, aby nebyli diskriminováni řidiči ze zahraničí a uznávány certifikáty z jiných států EU. Vnitrostátní provozní zkoušky s dlouhými nákladními vozidly, které nejsou v souladu se směrnicí, by měly být schváleny pouze v případě, že se prokáže, že neexistují žádné jiné vhodné dopravní možnosti a že dopravní průmysl a intermodální konkurence netrpí. Terénní zkoušky by měly probíhat maximálně 5 let a měly by být maximálně jednou prodlouženy až na 3 roky. Poslanci požadují, aby trasy, po kterých mohou nadrozměrné kamiony v EU jezdit, byly viditelné prostřednictvím nově vytvořeného elektronického portálu EU.

Výbor přijal svůj postoj ke směrnici o vahách a mírách 26 hlasy pro, 11 proti a 1 se zdržel hlasování. Očekává se, že parlamentní plénum bude hlasovat v polovině března. Jednání s členskými státy o konečném právním textu povede až nově zvolený Evropský parlament v červnu. Státy EU zatím nenašly společný postoj.

Směrnice má také mimo jiné umožnit, aby nákladní vozidla s nulovými emisemi a vozidla, která jsou zcela nebo částečně poháněna alternativními palivy, mohla být těžší, než stanoví norma. To má zabránit tomu, aby kvůli hmotnosti baterie nebo větších nádrží ztrácelo kapacitu nákladu ve srovnání s kamiony na naftu. V závislosti na typu vozidla by měla být povolena přídatná závaží o jedné, dvou nebo čtyřech tunách. „Nová pravidla vytvářejí skutečnou pobídku pro společnost, aby přešly na kamiony s nulovými emisemi a činí silniční nákladní dopravu udržitelnější a bezpečnější,“ uvedla španělská europoslankyně Isabel Garcia Munoz (sociální demokraté), která jako zpravodajka EP vede toto téma.

Nákladní automobily v intermodální přepravě by měly mít i nadále možnost být těžší než čistá silniční doprava, výbor chce zachovat stávající hmotnostní rozdíly – bez ohledu na palivo. U dvounápravových tahačů s třinápravovými návěsy chtějí poslanci dokonce zvýšit přípustnou hmotnost běžných nákladních vozidel ze 42 na 44 tun.

V budoucnu bude povolen přeshraniční provoz také pro nákladní vozidla poháněná fosilními palivy o hmotnosti až 44 tun – mezi státy EU, které takové kamiony povolují na vnitrostátní úrovni. Platnost tohoto nařízení však skončí 31. prosince 2034. Důvodem je, že pravděpodobně bude dostatek udržitelnějších kamionů. Evropské sdružení provozovatelů železnic a infrastruktury CER toto nařízení kritizovalo a vyzvalo alespoň k dřívějšímu vypršení platnosti. CER obecně varuje před přesunem nákladní dopravy ze železnice na silnici, pokud bude silniční nákladní doprava zefektivněna pomocí větších kamionů.

Obecná maximální výška pro silniční přepravu by měla zůstat na 4,00 metru, pro přepravu high cube kontejnerů by měla být 4,30 metru. Poslanci chtějí také upravit výšky a délky pro přepravu 45- a 48stopých kontejnerů a 45stopých výměnných nástaveb. CER kritizuje skutečnost, že 48stopé kontejnery se používají pro intermodální přepravu, což je však omyl. Tyto velké kontejnery není možné přepravovat po železnici kvůli jejich rozměrům a často i příliš velké hmotnosti. Pro kontrolu hmotnosti a rozměrů by členské státy měly zřídit automatické monitorovací systémy podél silnic transevropské dopravní sítě (TEN-T).

Předpisy pro těžkou dopravu by měly být harmonizovány. Výbor pro dopravu je pro vytvoření jednotného formuláře EU pro povolování takové přepravy, který lze použít ve všech členských státech.

Výbor EP pro životní prostředí, který je za tuto záležitost zodpovědný, ve středu hlasoval o nových limitech CO<sub>2</sub> vozového parku pro těžká užitková vozidla. Poslanci schválili kompromis vyjednaný mezi Parlamentem a předsednictvím Rady EU. Už v pátek se na tom dohodli unijní velvyslanci členských zemí. A konečně, text ještě musí schválit parlamentní plénum a Rada ministrů EU, což je obvykle považováno za formalitu po schválení velvyslanci a vedoucím výborem EP.



## **SSL Express 15-02-2024 Hupac zaznamenává výrazný pokles zásilek**

V roce 2023 přepravila skupina Hupac zhruba 975 000 silničních zásilek v kombinované silniční/železniční dopravě a v námořně/vnitrozemské dopravě. To odpovídá 1 866 000 TEU. Pokles ve srovnání s předchozím rokem činil 11,7 procenta nebo 130 000 zásilek. Tímto negativním vývojem byly, i když v různé míře, ovlivněny všechny dopravní segmenty celoevropské sítě. Na hlavním trhu Hupacu, transalpské dopravě přes Švýcarsko, operátor zaznamenal menší ztrátu 7,7 procenta na 540 000 silničních zásilek. Tento negativní vývoj společnost přičítá především klesající poptávce po dopravě v Evropě. Trend recese začal na podzim 2022 v souvislosti s Ukrajinou a energetickou krizí a v průběhu roku 2023 zasáhl velké části globální ekonomiky.

Existují však další důvody, které vedly ke kolapsu počtu zásilek. „To zahrnuje především špatnou kvalitu, zejména v německé železniční síti, způsobenou zanedbanou údržbou a nepřiměřeným národním a mezinárodním plánováním staveb,“ uvedl provozovatel. Na mnoha koridorech jsou kapacitní úzká místa, zpoždění a rušení vlaků na denním pořádku. V srpnu 2023 došlo také k vážné nehodě v Gotthardském tunelu. „Dopad na železniční nákladní dopravu je naštěstí minimální,

protože spolu se SBB byla nalezena dobrá řešení," řekl Michail Stahlhut, generální ředitel Hupac Group. Další přerušení čeká na generální renovaci německé železniční sítě. „Očekáváme, že renovace bude navržena tak, aby byla kompatibilní s trhem, aby v zárodku nenarušila politicky žádoucí dopravní obrat," požadoval Stahlhut.

Švýcaři též kritizují masivní nárůst nákladů v železničním systému, který je na svém vrcholu „v dvouciferném rozsahu“. Vysoké náklady na trasu a trakci jsou neúměrné vůči poskytované službě. Místo toho je systém připraven o podporu, kterou naléhavě potřebuje, zejména v době krize. Současná debata a výrazné snížení podpory cen tras v Německu dále zhoršily obecné podmínky pro KD. Hupac verdikt o obecných podmínkách ve Švýcarsku je úplně jiný. Podpůrná opatření jsou stabilní a působí proticyklicky. To vytváří důvěru a dlouhodobě podporuje trh. Aby bylo možné dosáhnout dalšího pokroku v přesunu zboží ze silnice na železnici, jsou nezbytná také infrastrukturní opatření. Hans-Jörg Bertschi, předseda představenstva Hupac, vyzval k zajištění kapacity a stability na severojižním koridoru: „Trasy Lauterbourg-Strasbourg-Basel a Antwerpen-Metz-Basel mají zásadní význam pro další postup přesunu, protože představují „alternativu k železnici z údolí Rýna a měly by být rozšířeny jako priorita pro nákladní dopravu“. Určitou úlevu by přinesla i menší opatření, jako je poskytování vleček.

S ohledem na současnou obtížnou ekonomickou situaci Hupac přizpůsobuje celoevropskou síť poptávce trhu. "V některých případech jsme dočasně konsolidovali odchody," řekl Alessandro Valenti, ředitel Shuttle Net ve společnosti Hupac. Nabídka byla rozšířena na dalších trasách, např. na koridoru Benelux-Itálie s dodatečnými odlety mezi Zeebrugge a terminály Novara, Busto Arsizio a nyní Piacenza od února 2024. Zvýšení frekvence je také na trase Rotterdam-Varšava/Brwinów Novi.

## **SSL Express 15-02-2024 Britové také ruší privilegia pro společnosti liniové dopravy**

Dne 25. dubna vyprší platnost nařízení EU o blokových výjimkách (BER) ze zákona o hospodářské soutěži, které umožňuje společnostem provozující kontejnerovou dopravu uzavírat určité dohody. V současné době stále platí ve Spojeném království. Londýn by neměl rozšiřovat GMO prostřednictvím národní regulace, doporučuje britský úřad pro hospodářskou soutěž.

Ve Spojeném království – stejně jako v EU – již nebudou v budoucnu konsorcia liniové dopravy obecně vyňata z části právních předpisů o hospodářské soutěži. Až 25. dubna 2024 vyprší platnost současného nařízení EU o blokových výjimkách (BER), nemělo by být nahrazeno novým nařízením o výjimkách ve Spojeném království. To je to, co britský úřad pro hospodářskou soutěž CMA (Competition and Markets Authority) navrhuje britské vládě. Drží se svého prozatímního doporučení z listopadu. CMA již není přesvědčena, že zvýšení efektivity dosažené výsadami vlastníků lodí v námořní dopravě odůvodňuje omezení hospodářské soutěže. Nařízení o blokové výjimce umožňuje námořním konsorciím uzavírat určité dohody bez individuálního schválení podle zákona o hospodářské soutěži.

V polovině října Evropská komise oznámila, že platnost nařízení EU o blokových výjimkách skončí bez náhrady. Pro konkurenci v kontejnerové dopravě již nepřináší žádné výhody. Evropská komise také uvedla, že menší dopravci již nebyli schopni využívat BER ke vzájemné spolupráci a nabízení alternativních nabídek v konkurenci s velkými lodními společnostmi. Spolupráce nejsou zásadně zakázány ani bez BER. Lodní společnosti pak musí samy analyzovat, zda porušují požadavky zákona o hospodářské soutěži. Podle hodnocení CMA by autoanalýza požadovaná EU byla velmi

podobná té, která je vyžadována ve Spojeném království. Druhá sebeanalýza proto pro vlastníky lodí stěží vytváří další úsilí. Výhoda pokračujících britských GMO je na druhou stranu malá, pokud je třeba pro EU stejně provést vlastní analýzu. CMA se domnívá, že je nepravděpodobné, že by se přepravní trasy změnily, pokud by Spojené království zůstalo u GMO.

Britská spediční asociace British International Freight Association (BIFA) rozhodnutí uvítala. Výsady společností liniové dopravy v poslední době narušily fungování volného trhu na úkor mezinárodního obchodu, společností a spotřebitelů. Nový režim „umožňuje komplexnější a trvalé prošetřování dohod o spolupráci a zajišťuje, aby se právo hospodářské soutěže plně vztahovalo na společnosti liniové dopravy,“ řekl generální ředitel BIFA Steve Parker.



## SSL Express 15-02-2024 Obchod MSC-HHLA zase o krok dál

V úterý hamburská zemská vláda rozhodla, že umožní MSC připojit se k operátorovi terminálu HHLA. Tento proces byl pouhou formalitou, ostatně obchod loni vyjednali tři členové vlády. Schválením Senátu smluvní fáze končí a začíná parlamentní slyšení, uvedl mluvčí hospodářského úřadu. V nejbližších dnech členové hamburského občanství nahlédnou do detailů smlouvy a za dva týdny bude téma poprvé projednáno v parlamentu. Na tomto jednání, které se má konat 28. února, k tomu učiní starosta Peter Tschentscher vládní prohlášení. Věcí se budou v příštích týdnech zabývat i tři výbory – hospodářský, rozpočtový a veřejné podniky. Nakonec musí vstup italské lodní společnosti schválit hamburský parlament. I to by vzhledem k většině červeno-zelených vládních stran měla být formalita. Hlasování v parlamentu se očekává do letošní letní přestávky. Plánovaný vstup přitom prověřují i antimonopolní úřady; kritika dohody nadále přichází od části zaměstnanců a odborů. Na středu příští týden byla ohlášena protestní akce před sídlem HHLA ve Speicherstadtu.

Dohoda stanoví, že italská lodní společnost MSC bude v budoucnu vlastnit 49,9 procenta HHLA a mírná většina zůstane městu Hamburk. Dosud 70 procent vlastnilo město a zbylých zhruba 30 procent bylo ve volném prodeji. MSC v posledních měsících získala velký podíl akcií na trhu, takže obě strany aktuálně ovládají téměř 93 procent. Očekávání budoucí partneri již oznámili, že navýší základní kapitál HHLA o 450 milionů eur na investice do infrastruktury terminálů, jakmile bude vstup dokončen.



## SSL Express 16-02-2024 Navigace po nových logistických cestách na nákladním koridoru Čína-Evropa

Možnosti železniční a silniční nákladní dopravy na koridoru Čína-Evropa se ukázaly jako životaschopné alternativy pro zákazníky, kteří čelí narušení přepravy zboží na této trase v důsledku krize v Rudém moři. Ačkoli tyto možnosti poskytují zákazníkům požadovaná řešení, jejich proveditelnost a atraktivita se může lišit v závislosti na několika faktorech včetně nákladů, tranzitní doby a geopolitického klimatu ovlivňujícího dostupnost trasy. Problémy spojené s tradičními námořními trasami, zejména přes Rudé moře, způsobily pozoruhodný nárůst zájmu a rezervací pro železniční nákladní dopravu, přičemž počet poptávek vzrostl za poslední dva měsíce o více než 40 %. Náklady na železniční přepravu se v současné době pohybují v rozmezí 6 000-7 000 USD za 40' FCL, což se blíží současným nejvyšším sazbám námořní přepravy, které činí přibližně 5 000 USD/40'. Díky této konkurenční ceně je železnice atraktivní alternativou i přes vyšší náklady. Kromě celokontejnerových nákladů zaznamenala železniční nákladní doprava LCL v lednu 2024 také 30% nárůst objemu ve srovnání s rokem 2023. Xi'an, hlavní uzel pro železnici China-Europe Express, vykázal v roce 2023 přibližně 5 350 odjezdů, což představuje meziroční nárůst o 15,3 %, a v roce 2024 plánuje zvýšit počet odjezdů na více než 7 000 vlaků. Železniční varianta však není bez problémů. Hlavním omezením je, že

železniční trasa vede přes ruské území, což je kvůli rusko-ukrajinské válce pro většinu zákazníků se sídlem v USA a EU nepřijatelné. To v současné době omezuje možnosti železniční dopravy mezi Čínou a Evropou. Existují sice alternativní trasy přes Černé moře, ale ty nemusí být vhodné pro náklad, který vyžaduje rychlejší tranzit, protože tranzitní doba na této trase je o 40 dní delší a také by mohla být až o 50 % dražší ve srovnání se standardní železniční trasou do Evropy přes Rusko.

Varianta silniční nákladní dopravy z Číny do Evropy zaznamenala v poslední době několik úspěchů, zejména v konkrétním případě přepravy zboží z čínského města Huzhou do Švédska. Tato silniční nákladní přeprava z Číny do Švédska trvala 24 dní, ačkoli při lepších povětrnostních a silničních podmínkách mohla být dokončena za 20 dní. Silniční varianta je sice dražší než železniční, ale rychlejší tranzit tyto náklady kompenzuje, zejména u zákazníků, kteří přepravují náklad s vysokou hodnotou a časovou náročností, a také v případě přepravy DG (nebezpečného zboží) a nadrozměrného nákladu.

Železniční i silniční doprava nabízí zásadní alternativy k tradičním námořním nákladním trasám, což podnikům umožňuje diverzifikovat strategie dodavatelského řetězce a zmírnit rizika spojená s geopolitickým napětím a krizemi. Tyto alternativy se ukázaly jako obzvláště důležité a oblíbené pro zákazníky z oblasti automobilového průmyslu, elektromobilů, leteckého průmyslu, solární energie a elektroniky, kteří vyžadují spolehlivé, včasné a bezpečné možnosti nákladní dopravy. Pro malé a střední podniky se sídlem v Asii nebo jiných rozvojových regionech, které nepřijaly geopolitická a sankční omezení, zůstává služba blokových vlaků z Číny do Evropy reálnou možností a v souvislosti s pokračující krizí v oblasti Rudého moře se zvyšuje poptávka. Možnosti železniční a silniční nákladní dopravy mezi Čínou a Evropou představují v situaci současného geopolitického napětí životaschopnou alternativu k tradičním námořním trasám. Ačkoli existují problémy, jako jsou náklady a omezení na trase, výhody, včetně zkrácení tranzitních časů, specifických průmyslových aplikací a zvýšení odolnosti dodavatelského řetězce, podtrhují jejich rostoucí význam v globálních logistických strategiích. Další rozvoj a optimalizace těchto tras by mohly významně ovlivnit efektivitu a spolehlivost nákladní dopravy mezi Čínou a Evropou.



## SSL Express 16-02-2024 Dopad digitální dokumentace a platebních platform v shippingu

V posledních několika letech došlo k prudkému rozvoji digitalizace a digitální transformace v odvětví námořní a nákladní dopravy, což mění toto odvětví a způsob podnikání. Odvětví námořní nákladní dopravy se nachází v klíčovém bodě a společnost ODeX, přední dodavatel digitálních řešení pro námořní nákladní dopravu, nedávno představila komplexní zprávu "Report on Ocean Freight Shipping and Digital Transformation", která tuto transformaci osvětluje na základě odpovědí odborníků z oboru.

Zpráva odhaluje pozoruhodný údaj: 75 % respondentů průzkumu se často nebo občas setkává s překážkami v provozu, přičemž pro polovinu z nich jsou významnou překážkou problémy s dokumentací. Už jen tato statistika podtrhuje kritickou potřebu přechodu na digitální dokumentaci a platební platformy, což je přechod, který již přijalo 60 % profesionálů v oboru. Přesto tato cesta není zdaleka dokončena, neboť 40 % z nich zůstává stranou, protože je odrazují obavy z bezpečnosti dat, přizpůsobivosti uživatelů a nákladů na implementaci.

Liji Nowal, generální ředitel společnosti ODeX, ke zprávě uvedl: "Výsledky tohoto průzkumu jsou pro odvětví námořní nákladní dopravy výzvou k akci. Při procházení digitální transformací je zřejmé, že hlubší porozumění jedinečným výzvám tohoto odvětví a společný přístup jsou klíčové."

Tento názor odráží hluboké pochopení složitostí spojených s digitalizací tak složitého a globálně propojeného odvětví, jakým je námořní nákladní doprava. Přechod na digitální způsoby práce není jen o překonávání současných problémů, ale také o zajištění budoucnosti odvětví. Nowal zdůrazňuje význam digitálních řešení při dláždění cesty k efektivnější a odolnější budoucnosti. Tato vize není jen o zavádění nových technologií, ale také o podpoře ekosystému, v němž zúčastněné strany spolupracují na nové definici námořní logistiky.

Zpráva ODeX poskytuje podrobný plán, který nabízí několik užitečných doporučení pro řešení zdůrazněných výzev. Zdůrazňuje potřebu zdokonalené digitální dokumentace, uživatelsky přívětivých platform a společného úsilí napříč celým odvětvím. Tento plán není pouhým návodem, ale svědčí o odhodlání ODeX stát v čele digitální transformace v námořní nákladní dopravě. Transformace odvětví námořní nákladní dopravy v digitálně vyspělé odvětví není osamocenou cestou. Vyžaduje kolektivní úsilí, při němž jsou klíčové porozumění, přizpůsobení a spolupráce. Zpráva ODeX nejen osvětluje cestu vpřed, ale také vyzývá zúčastněné strany, aby se podílely na transformační cestě. Jak se průmysl bude pohybovat v rámci těchto digitalizačních iniciativ, budou inovativní řešení, jako jsou ta, která nabízí ODeX, klíčová pro směřování k propojenější a efektivnější budoucnosti.

P.S. A my se přidáváme - eFBL už je funkční i v ČR, úspěšně otestován u 2 speditérů

## **SSL Express 16-02-2024 Přetížení letecké nákladní dopravy není navzdory vyšším objemům běžné**

AKTUALIZOVÁNO středa 15:00 GMT: BFS uvedl: "Můžeme potvrdit, že jsme nyní zrušili krátkodobé embargo na dovoz běžného nákladu na letišti v Bangkoku, které bylo zavedeno s cílem zvládnout náhlý nárůst objemu v důsledku změny způsobu dopravy v reakci na krizi v Rudém moři a vyšší poptávku před začátkem čínského nového roku. Tyto faktory výrazně zvýšily objemy na začátku tohoto měsíce... A o víkendech si příjemci vyzvedávají méně než 30 % zásilek podle hmotnosti, což zvyšuje objem nákladu zadržovaného v zařízení. Kroky, které společnost BFS přijala po konzultaci s našimi zákazníky, nám umožnily zrušit embargo rychleji, než se očekávalo."

Zdá se, že zprávy o velkém přetížení některých odbavovacích zařízení na letištích s sea-air dopravou nejsou běžné, nicméně letecké společnosti přiznávají, že v současné době je objem letecké přepravy vysoký. Tento týden oznámily společnosti dnata v Dubaji a BFS v Bangkoku pozastavení nákladní dopravy: zdá se však, že se jedná o lokální problémy. Společnost Emirates SkyCargo uvedla, že její dubajské operace nebyly ovlivněny, a jeden z analytiků údajů z odvětví uvedl, že v současných sazbách nevidí nic, co by naznačovalo rozsáhlé problémy. Společnost Etihad Cargo sdělila serveru The Loadstar, že její centrum v Abú Dhabí (AUH) nebylo ovlivněno, ale její mluvčí dodal: "Máme vysoký objem příchozí nákladní dopravy do Dubaje, která je ovlivněna narušením. "Nabízíme zákazníkům podporu při odbavení nákladu na AUH. Společnost Etihad Cargo nezavedla žádné embargo, protože to zvládáme tím, že v AUH ukládáme náklad do zásobníků pro následné odeslání do Dubaje." Společnost Scan Global Logistics včera uvedla, že "tradiční námořní a letecké uzly, jako je Kolombo, Singapur a Dubaj, zaznamenaly obrovské přetížení, a dokonce i v Bangkoku a Dauhá byla patrná podobná situace". Zdroj v Kolombu však popřel, že by docházelo k přetížení: "Ano, objemy přepravy z moře do vzduchu jsou vysoké. Dodatečné objemy se odbavují prostřednictvím charterových nákladních lodí, ale v současné době nedochází k žádnému vážnému přetížení." Společnost Scan Global také uvedla, že krátkodobé sazby se v minulých týdnech zvýšily o 30 %, ale dodala: "Neočekáváme, že by se jednalo o trvalou situaci, a podle našeho odhadu se vývoj v

posledních týdnech týká spíše posledního spěchu před lunárním novým rokem a vlivu zpoždění na Rudém moři, které přimělo odesílatele v Evropě a USA k využití letecké přepravy, aby se vyhnuli prázdným regálům a výpadkům zásob."

Podle zdrojů se však zdá, že jediný trvalý nárůst sazeb je z Vietnamu do Evropy. Společnost Metro Shipping uvedla, že minulý měsíc zaznamenala nárůst objemu nákladu z Vietnamu o 62 % během jednoho týdne. Společnost Metro včera dodala, že zaznamenala "obrovský nárůst poptávky po leteckém nákladu v důsledku krize v Rudém moři, která způsobila nižší než očekávanou úroveň zásob. Zvýšené údaje o tonáži do Evropy z Asie a Tichomoří a ze Středního východu a jižní Asie odrážejí určitý příspěvek k přesunu na těchto trasách z námořní dopravy na leteckou a na námořní a leteckou, i když spotové sazby nerostou tak rychle, jak se obávalo, vzhledem k narušení námořní dopravy v Rudém moři. Společnost Metro, která v posledních týdnech zaznamenala 300% nárůst poptávek po leteckých a námořních službách, uvedla, že zvýšená poptávka bude pravděpodobně krátkodobá. "Očekáváme, že to nebude mít dlouhodobý dopad na leteckou nákladní dopravu a počáteční nervozita a nejistota opadnou, jakmile odesílatelé přijmou fakt, že námořní přeprava bude prostě trvat o dva týdny déle. Není to úplně "pay-to-play", ale sazby se rozhodně posouvají na sever, bez ohledu na region a trh, jak jsme pozorovali. I když je nárůst objemu letecké a námořní přepravy zřejmý, není v takovém rozsahu, aby mohl způsobit narušení, a teprve se uvidí, zda se udrží i po lunárním novém roce."



