

SSL EXPRES

04.03. – 08.03. 2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 04-03-2024 Lidlův rejdař Tailwind prudce roste

Nejrychleji rostoucí flotila kontejnerových linek na světě v procentuálním vyjádření je značkou, která je spíše spojována s levným zbožím na evropské obchodní třídě. Zatímco jiné maloobchodní řetězce se od odeznění pandemie ptačí chřipky stáhly z pronájmu lodí, společnost Tailwind Shipping Lines, vlastněná mateřskou společností německého řetězce supermarketů Lidl, zdvojnásobila své úsilí a podle údajů asijské analytické společnosti Linerlytica je nejrychleji rostoucím dopravcem na světě, když od července vzrostla o 43 %, a to zejména v reakci na delší dobu, kterou trvá, než se zboží dostane na trh z Asie přes jižní Afriku díky útokům Hútíů v Rudém moři.

Podle údajů společnosti Linerlytica je nyní společnost Tailwind, založená před dvěma lety, 38. největší linií na světě s 15 loděmi a něco málo přes 40 000 TEU místy. Dvě z těchto lodí vlastní. Společnost má také dvě lodě objednané. Společnost také právě uzavřela tříletou smlouvu na svou největší loď, když převzala loď Kea s kapacitou 6 881 teu, jejíž uváděná sazba činí 39 000 USD, což představuje pozoruhodný 15% nárůst oproti poslední podobné lodi stanovené přibližně před měsícem. Vlastníkem plavidla je společnost International Maritime Enterprises, kterou kontroluje rodina Embiricosů se sídlem v Monaku. Mezi dalšími nedávno pronajatými loděmi Tailwind je Faith o kapacitě 917 teu, Wilhelmina o kapacitě 1 118 teu, Asiatic Neptune o kapacitě 1 134 teu, Kumasi o kapacitě 2 207 teu a Chattanooga o kapacitě 1 042 teu.

Spotové i charterové sazby vzrostly od doby, kdy Hútíové začali útočit na lodě v Rudém moři v reakci na téměř pětíměsíční válku mezi Izraelem a Hamásem. Zatímco spotové sazby v posledních dvou týdnech vykazují známky poklesu, trh s pronájmem zůstává horký. "Vysoká aktivita na [charterovém] trhu je i nadále způsobena především důsledky situace v Rudém moři a také vysokými objemy nákladu na některých důležitých trasách," uvádí se v nedávné zprávě společnosti Alphaliner, zatímco makléřská společnost Braemar uvedla, že "silný trend" pozorovaný v posledních dvou měsících přetrvává napříč všemi velikostmi plavidel a zeměpisnými regiony. Během celosvětové krize v dodavatelském řetězci, která nastala během pandemie, se řada dalších známých maloobchodních značek včetně společností Ikea, Walmart a Home Depot rozhodla pronajmout si vlastní lodě.

SSL Express 04-03-2024 Mění se prostředí globálních aliancí v kontejnerové dopravě

Nejnovější zprávou týkající se globálních aliancí kontejnerové dopravy je, že aliance OCEAN, kterou tvoří společnosti CMA CGM (3. místo na světě), COSCO SHIPPING (4), Evergreen (7) a Orient Overseas Container Line (OOCL - součást COSCO), prodloužila svou provozní spolupráci o dalších pět let, čímž upevnila svou přítomnost až do roku 2032.

Aliance Ocean Alliance je jednou ze tří hlavních globálních aliancí kontejnerové dopravy, které jsou v současné době ve hře. Toto oznámení společnosti Ocean Alliance je významné z několika důvodů.

- 2M, současná světová kontejnerová aliance číslo 1 z hlediska podílu na trhu, která je výsledkem spolupráce společností MSC (1) a Maersk (2), skončí v roce 2025.
- Až se tak stane, převezme Ocean Alliance pozici největší světové aliance kontejnerové dopravy s tržním podílem 29,10 % na základě jejího současného postavení na trhu...
- Očekává se, že nová aliance Gemini Cooperation mezi společnostmi Maersk a Hapag Lloyd (5), která má začít fungovat v únoru 2025, bude mít 21,60% podíl na trhu, což z ní učiní druhou největší globální alianci kontejnerové dopravy...
- Aliance THE zahrnující společnosti ONE (6), YML (9) a HMM (8) zůstává na konci žebříčku, když se její podíl na trhu snížil na 11,60 %.
- Od této chvíle bude MSC, největší světová kontejnerová lodní společnost, samostatná se silným 19,90% podílem na trhu..
- Nealianční linky, mezi které bude patřit ZIM (10) se svým 2,3% podílem na trhu, zvýší svůj tržní podíl na 17,80 %.

Nedávné změny v globálních aliancích kontejnerové dopravy změní prostředí pro globální lodní společnosti bez ohledu na jejich alianci. Zatímco některé linky mohou z těchto změn získat výhody, jiné na tom nemusí být tak dobře.. Přesto jsou tyto změny připraveny změnit celkovou dynamiku globální kontejnerové dopravy, zejména s ohledem na objem objednávek na novostavby. Kromě toho by dynamiku trhu mohly dále ovlivnit přetrvávající poruchy v globální námořní dopravě, jako jsou poruchy v Rudém moři a Panamském průplavu, spolu s problémy, jako je nadbytečná kapacita lodních společností a nedostatek kontejnerů v důsledku delšího trasování kontejnerů kolem Afriky.



SSL Express 05-03-2024 Smluvní otázky vyplývající z provádění EU ETS

Systém Evropské unie pro obchodování s emisemi (EU ETS) se od začátku letošního roku začal vztahovat i na lodní dopravu, ale odpovědi na tyto otázky zůstávají nezodpovězeny. Evropská komise vydala v říjnu a listopadu 2023 soubor prováděcích nařízení k systému EU ETS a v lednu 2024 bylo zveřejněno další prováděcí rozhodnutí. Neposkytly však všechny odpovědi. Někteří vlastníci a provozovatelé plánovali a jsou na začlenění lodní dopravy do systému EU ETS lépe připraveni. V některých oblastech však přetrvávají nejasnosti a společnost NorthStandard se snažila o jejich objasnění, aby poskytla svým členům vodítko. Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/2599 poskytlo vyjasnění, kdo je "lodní společnost" podle EU ETS. Bez písemného pověření (dodržujícího požadavky prováděcích právních předpisů) mezi vlastníkem lodi a jiným subjektem, jako je například nájemce lodi bez posádky nebo správcovská společnost, zůstávají povinnosti ETS na vlastníkově lodi. Kdo je však vlastníkem lodi? V často kladených dotazech na internetových stránkách Evropské komise se uvádí, že majitelem lodi je registrovaný vlastník lodi.

V souladu s Evropskou komisí vykládá NorthStandard prováděcí nařízení tak, že majitel lodi může pověřit plnění svých povinností společnost ISM a nikoho jiného. Pokud by tedy majitel lodi chtěl přenést povinnosti ETS na svého nájemce lodi, musela by být nájemcem lodi společnost ISM (Int'l Safety Management) a souhlasit s tím, že bude pověřen převzetím povinností ETS. Pokud je správce lodi společností ISM jako součást řetězce s registrovaným vlastníkem a nájemcem lodi bez posádky a nechce převzít povinnosti ETS, zůstanou tyto povinnosti registrovanému vlastníkově. Je však možné, aby správce lodi nebo nájemce lodi bez posádky pomohl vlastníkově s provozní stránkou dodržování předpisů, i když nechce být subjektem, který je v konečném důsledku odpovědný za dodržování předpisů EU ETS. Třetí strana, například správce lodi, by mohla získat přístup do systému Thetis MRV a zajišťovat monitorování a podávání zpráv jménem lodní

společnosti. Kromě toho by třetí strana měla mít přístup k vkladnímu účtu námořního dopravce (MOHA), ačkoli konkrétní požadavky by měly být ověřeny u příslušného rejstříku. Některé lodní společnosti již své MOHA otevřely a nyní tak bude moci učinit více společností, neboť bylo zveřejněno prováděcí rozhodnutí 2024/411, v němž jsou uvedeny jednotlivé lodní společnosti a jejich určený správní orgán. Je však třeba poznamenat, že mohou existovat lodní společnosti, které na seznamu nejsou, ale které budou muset splňovat požadavky EU ETS. V 6. bodě odůvodnění prováděcího rozhodnutí se totiž uvádí, že vzhledem k tomu, že zařazení lodní společnosti do systému EU ETS závisí na tom, zda plavidlo z její flotily uskuteční plavbu, na kterou se vztahuje systém EU ETS, není povinnost lodní společnosti dodržovat systém EU ETS v závislosti na tom, zda je uvedena na seznamu. Údaje MRV musí být řádně ověřeny do 31. března následujícího roku a požadované povolenky odevzdány do 30. září téhož roku. Pro údaje za rok 2024 tedy budou příslušnými daty 31. březen 2025, resp. 30. září 2025.

P.S. Takže přátelé, kdo z vás vlastní loď, tak se nezapomeňte přihlásit!

SSL Express 05-03-2024 Udržitelný postoj odvětví letecké nákladní dopravy

Udržitelnost životního prostředí je významnou otázkou, kterou je třeba řešit s rostoucím celosvětovým obchodem. Letecký průmysl si uvědomuje svou morální odpovědnost za ochranu životního prostředí a vytváření lepší budoucnosti pro nadcházející generace a zavázal se, že do roku 2050 bude mít "nulovou čistou spotřebu."

Danita Waterfall-Brizzi, hlavní konzultantka pro nákladní dopravu a logistiku ve společnosti Hospitio Consulting Services, se zeptala: "Co se dělá pro zajištění tohoto cíle nebo pro řešení problémů, kterým čelíme, abychom jich dosáhli?" Charles Wyley, EVP MEAA, Menzies Aviation, uvedl, jak "podnikli kroky k dosažení cílů udržitelného provozu: provoz se stává bezpapírovým, jsou navrhována řešení pro balení nákladu, aby se snížilo používání plastů, a pozemní flotily jsou modernizovány na elektrické." Společnost Menzies Aviation se zavázala, že do roku 2045 dosáhne čisté nuly, přičemž její cíle jsou snížit emise o 50 % do roku 2030, o 60 % do roku 2033 a o 80 % do roku 2040. K dosažení tohoto cíle se společnost Menzies Aviation bude zabývat další elektrifikací a potenciálem, který pro snížení spotřeby paliva představuje vodík. Burak Ömeroğlu, viceprezident společnosti Turkish Cargo pro Blízký východ a jižní Asii, vysvětlil, že "Turkish Airlines se zavázaly k iniciativám udržitelnosti předloženým průmyslem, přičemž dopravce uvažuje o tom, že bude do evropských destinací létat letadly na směsné udržitelné letecké palivo (SAF)." Společnost Turkish Airlines představila novou firemní strategii, podle níž bude 90 % letadel spotřebovávat o 20 % méně paliva, což jí pomůže na cestě k nulové spotřebě. Poté, co Turkish Airlines v roce 2022 otevřely své světlé zařízení, které klade důraz na udržitelnost, přesouvají pozemní provoz na biopaliva šetrnější k životnímu prostředí.

Vivek Chopra, Senior Director - Airfreight India & Indian Subcontinent, DB Schenker, uvedl: "Udržitelnost je jedním z našich významných pilířů provozu a my se budeme snažit o dosažení cílů čisté nuly." SAF je jedním z jejich stěžejních programů, kdy společnost v roce 2023 nakoupila 10 000 tun, čímž si zajistila svůj závazek k udržitelnosti. SAF provádí lety na konkrétních trasách s vysokou poptávkou po nákladu, přičemž trasa Frankfurt-Šanghaj zaujímá přední místo. Společnost DB Schenker sází při dosahování dalších cílů na technologie nové generace a zavádí umělou inteligenci pro svůj model optimalizace letových tras. To jim umožňuje udržet využití paliva na nižší úrovni.

Adrien Thominet, výkonný předseda představenstva skupiny ECS, vyjádřil svůj názor zdůrazněním toho, že "naší prioritou je dodržování akčního plánu v oblasti klimatu, dodržování předpisů a transparentnost, zapojení našich lidí a našich zákazníků". Vzhledem k tomu, že GSSA postupuje směrem k vlastním cílům a cílům celého odvětví, Thominet jasně řekl, že ECS Group bude i nadále pokračovat ve vedení a podpoře udržitelné vize, která se rozšířila v celém odvětví letecké nákladní dopravy.

Kiran Jain, provozní ředitel mezinárodního letiště Noida, připravovaného letiště v severní části Indie, se chce pochlubit svými ekologickými kvalitami díky prvnímu letišti v zemi, které je zcela ekologické. Letiště je budováno na základě ideologie švýcarské efektivity a indické pohostinnosti. Základem stanovené vize jsou klíčové pilíře, jako například být prvním letištem s nulovou čistou produkcí, ale hladké dosažení tohoto cíle je spojeno s problémy. Letiště se zavázalo vytvořit program "přísného partnerství v oblasti udržitelnosti" se všemi zúčastněnými stranami, od rozvoje a provozu terminálu až po pozemní odbavení, hotely a další letištní zóny. Musí vytvořit novou komunitu, která by byla v souladu s jejich udržitelnými postupy a ekologičtějším přístupem.

P.S. Tak co, zastyděli jste se, že nejste při tom? A udrželi jste bránici před záchvatem smíchu?



SSL Express 05-03-2024 Velká expanze euroasijské nákladní železniční dopravy jde plnou parou vpřed

Euroasijská nákladní železniční doprava se nadále rozšiřuje, protože objem přepravy mezi Ázerbájdžánem a Íránem prudce roste a Čína, Kazachstán a Rusko plánují vybudování nového dopravního uzlu. Generální ředitel íránské Severní železniční správy Gholam-Hosseini Valadi sdělil tiskovým agenturám, že nákladní doprava na íránsko-ázerbájdžánské trati vzrostla za 11 měsíců do února o 28 %, a očekává, že celoroční růst překoná rekordní rok 2022. Pan Valadi uvedl, že od března 2023 do února 2024 bylo po železnici mezi oběma zeměmi přepraveno přibližně 645 000 tun oproti 501 000 tunám v předchozím roce. Přesné údaje o objemech se ale zdají být poněkud nejasné, podle zpráv bylo do Íránu z Ázerbájdžánu dovezeno 206 000 tun (meziroční nárůst o 58 %), zatímco íránské údaje o vývozu se omezily na údaje z železničního terminálu Astara (167 000 tun). Kromě toho byly k dispozici jen omezené informace o složení těchto objemů, ačkoli četné zprávy uváděly zboží podléhající rychlé zkázce, jakož i cement, chemikálie a dlaždice. Trasa mezi oběma zeměmi je klíčovým úsekem mezinárodního dopravního koridoru Sever-Jih (INSTC), který íránský viceprezident Mohammad Mokhber během setkání s místopředsedou ruské vlády Alexandrem Novakem během jeho návštěvy Teheránu minulý týden označil za "důležitý a strategický" pro region.

K perspektivě rozšíření železničních nákladních spojů v Eurasii přispěla v minulém týdnu oznámení o dvou významných událostech: projekt moskevského uzlu pro služby spojující Čínu, Kazachstán a Rusko; a oznámení, že náměstek ministra dopravy Maksat Kalialparov potvrdil, že Kazachstán rovněž plánuje společný podnik s Ruskem a Turkmenistánem. Kazachstán je jedním z hlavních zastánců INSTC, protože se chce stát regionálním tranzitním uzlem pro železniční nákladní dopravu z Číny do Íránu a Ruska a také do Evropy. Tato trasa se rozhodně vyvíjí pozitivně (a podle prognóz), neboť v loňském roce vzrostly objemy o 4 % na 2,1 milionu tun a očekává se, že do roku 2027 dosáhnou 10 milionů tun ročně.



SSL Express 06-03-2024 HMM by měla využít přebytečnou hotovost ke zdvojnásobení velikosti své flotily boxships

Podle Kima In-hjeona, profesora námořního práva na Korejské univerzitě a nového člena jihokorejské vládnoucí strany People Power Party, by společnost HMM měla výtěžky z rozmachu lodní dopravy poháněné technologií Covid-19 využít ke zdvojnásobení své flotily boxships na 1,7 milionu teu. HMM, osmý největší provozovatel linkových lodí, v současné době provozuje více než 784 000 teu, z toho 565 000 teu vlastní tonáže a zbytek je pronajatý, a má objednáno 25 nově postavených lodí o objemu přibližně 251 000 teu. Prof. Kim poznamenal, že pouze 20 % jihokorejského vývozu do USA a Evropy přepravují domácí dopravci, a uvedl, že HMM potřebuje větší flotilu, aby mohla účinněji konkurovat svým kolegům. Řekl: "HMM by měla být schopna zajistit větší výkonnost: Jižní Korea si nemůže plně zajistit dopravní suverenitu. Evergreen a Yang Ming, dvě tchajwanské námořní společnosti soupeřící o hegemonii v severovýchodní Asii, mají celkovou flotilu 2,3 milionu teu a japonská ONE má flotilu 1,8 milionu teu."

I když Yang Ming a ONE jsou spolučlenové HMM v alianci THE Alliance, profesor Kim naznačil: "Vzhledem k tomu, že EU a USA zpřísňují zákony o hospodářské soutěži, je pro lodní společnosti obtížné udržet systém spolupráce, v němž sdílejí provoz lodí, což činí budoucí vyhlídky nejistými. Aby toho nebylo málo, Hapag-Lloyd příští rok vystoupí z THE Alliance a spojí se s Maerskem. Proto při objednávání novostaveb nebo pořizování plavidel je nejlepší vyhnout se přijímání bankovních úvěrů a navíc provozovatelé liniových plavidel sedí na značných hotovostních zásobách po nečekaných výnosech v letech 2020 až 2022. Profesor Kim dodal: "Vzhledem k tomu, že HMM má zajištěné rezervy přesahující 10 bilionů KRW (7,5 miliardy USD), musí se společnost vymanit z praxe financovat 70 až 90 % akvizic lodí pomocí půjček. To sníží míru zadlužení společnosti zvýšením podílu vlastního financování na 50 % a zabrání zasažení v případě poklesu."

V souvislosti s nedávným krachem snah o prodej HMM konsorciu Harim Group a JKL Partners profesor Kim navrhl, aby největší akcionář společnosti, státní věřitel Korea Development Bank, reorganizoval "chaotickou" firemní atmosféru dopravce; měl by se "snažit stabilizovat vedení HMM a poté znovu projít procesem prodeje", řekl. Mluvíci společnosti HMM sdělil (The Loadstar), že v červenci 2022 společnost nastínila plány na zvýšení své flotily boxships na 1,2 milionu teu do roku 2026, a dodal: "Řekl: "Jsme uprostřed realizace plánu. Neuvažujeme o tom, že bychom spojovali naše investiční plány s procesem prodeje, protože to jsou dvě různé věci."

P.S. Proboha, co s těmi koráby budou dělat??



SSL Express 06-03-2024 Antimonopolní spor nákladních vozidel se rozšířil o společnost Scania

Podle poskytovatele právních služeb Truck Reclaim mohou nyní také zákazníci společnosti Scania žalovat o náhradu škody. Vzhledem k právnímu stavu to ale není jen tak. Rozhodnutí Evropského soudního dvora (ESD) z 1. února 2024 to umožňuje: Podle poskytovatele právních služeb Truck Reclaim se Scania v letech 1997 až 2011 podílela také na kartelu výrobců nákladních vozidel. Z toho jasně vyplývá, že Scania je podle občanského práva odpovědná za škodu způsobenou dopravním a spedičním společností kartelem. Co to znamená pro spedice a dopravní společnosti:

Registrace u Truck Reclaim je možná do konce dubna 2024. Vzhledem k tomu, že podle německého práva jsou takzvaní členové kartelu odpovědní společně a nerozdílně, tedy za veškerou způsobenou škodu, mohou své nároky na náhradu škody vůči společnosti Scania uplatnit i kupující jiných značek nákladních vozidel. „I kdyby skutečnou škodu určili ekonomové, kompenzace ve

výši pěti až patnácti procent z kupní hodnoty, a tedy několika tisíc eur za nákladní vůz, bude pravděpodobně reálná,“ píše poskytovatel právních služeb. Poskytovatel služeb dle vlastních vyjádření nabízí dopravním a spedičním společností poslední možnost uplatnit své nároky na náhradu škody proti kamionovému kartelu. Až do rozhodnutí ESD to ale vypadalo špatně. Již několik let nebyly v Německu vzneseny prakticky žádné nové nároky na kartel nákladních vozidel. Riziko bylo příliš velké, že nároky již propadly.

Truck Reclaim spolupracuje v Německu s Spolkovým svazem logistiky a likvidace silniční přepravy (BGL), Spolkovým svazem přepravy nábytku (AMÖ), Spolkovým svazem ekonomiky, dopravy a logistiky (BWVL) a Spolkovým svazem spedice a logistiky (DSL).); členové dostávají zvláštní podmínky. Jenom u německých soudů tak čeká několik stovek soudních sporů. Poskytovatel právních služeb Truck Reclaim právně zastupují advokátní kanceláře Hausfeld a Kapellmann. Platba musí být provedena pouze v případě, že je žádost úspěšná: poté je splatných 33 procent požadované splátky. Pro členy výše zmíněných sdružení je to s 28 procenty o něco levnější.

SSL Express 06-03-2024 Další stávka strojvedoucích DB začne dnes večer

Odborový svaz strojvedoucích GDL přerušil kolektivní vyjednávání s Deutsche Bahn. Oba partneři kolektivního vyjednávání se nyní obviňují jeden druhého. Mírová povinnost dnes skončila. Šéf GDL Claus Weselsky oznamuje od středy stávky v nákladní dopravě. Co se stane dál? DB dělá obrovské ústupky, GDL se neposunuje ani o milimetr a nechává vyjednávání kolaps – to říká Deutsche Bahn o konci jednání s odborovým svazem strojvedoucích. Šéf GDL Claus Weselsky v pondělí předstoupil před novináře, aby oznámil, že stávky v nákladní dopravě začnou ve středu 6. března 2024 od 18 hodin. Následovat mají další tzv. vlnové údery. Ty však budou oznámeny pouze v krátké době „a rozhodně ne 48 hodin předem,“ vysvětlil šéf GDL. Weselsky odmítl další arbitráž nebo moderování. V nedávné minulosti to k ničemu nevedlo a nebude to pokračovat. Vyzval federálního ministra dopravy Volkera Wissinga, aby nepokračoval v politice proti vlastním zaměstnancům. GDL již uzavřela kolektivní smlouvy s jinými železnicemi, celkem 28, a další se chystají uzavřít. Podle Weselskyho „divocí“ členové představenstva DB chtějí zajistit nespravedlivou výhodu nad svými konkurenty.

Ve středu 6. března 2024 budou nákladní vlaky stát na úvodních 35 hodin od 18 hodin. 35 – to je číslo, které musí GDL podle svazu poskytnout železničnímu výboru. Naráží na 35hodinový týden, který potřebuje. Nákladní vlaky se znovu rozjedou v pátek 8. března 2024 v 5:00 hodin. GDL nebude zpočátku poskytovat žádné informace o dalších stávkách. GDL však již nyní upozorňuje, že již nemůže zaručit včasné informace v případě budoucích stávek.

„Byli jsme připraveni podniknout kroky ke zkrácení pracovní doby, které daleko přesahovaly naši poslední nabídku,“ vysvětluje ředitel lidských zdrojů DB Martin Seiler. Železnice dosáhla „naprosté hranice toho, co je finančně i personálně možné. Demografie a nedostatek kvalifikovaných pracovníků nedovolují více, jinak vlaky zastaví.“ GDL tomu odporuje - jejich hodnocení je zcela odlišné: DB stále nemá zájem konflikt uklidnit a uzavřít kolektivní smlouvu v zájmu členů GDL a vlastních zaměstnanců. Pro Weselského je jedna věc jistá: „Vedení DB nejenže svým chováním a nabídkami snižuje atraktivitu železničních profesí, ale také upírá železničářům skutečné snížení pracovní zátěže a udržitelnou kompenzaci inflace.“ Zaměstnavatelé mají mít spíše 37-hodinový týden bez náhrady mzdy v roce 2026, 6denní týden a navýšení mezd o 331 eur (ale pouze za devět měsíců). Dále DB trvala na zrušení stávajícího kolektivního vyjednávání v

neprospěch zaměstnanců. GDL zase požadovala zvýšení mezd o 420 eur za šest měsíců, postupné snížení týdenní pracovní doby na 35 hodin do roku 2028, příplatek za práci na směny (s právem výběru pro zaměstnance) a základní 5-denní týden. Ostatní železniční společnosti, které to jistě umí spočítat, by s tím souhlasily.

Důvěrná jednání se předtím uskutečnila v Berlíně, moderovali je Thomas de Maizière a Daniel Günther. De Maizière (CDU), bývalý ministr vnitra a obrany, byl jmenován DB a již v roce 2023 pracoval jako arbitr v kolektivním vyjednávání mezi DB a EVG. Günther (CDU), předseda vlády Šlesvicka-Holštýnska, byl jmenován GDL a již v roce 2021 působil jako prostředník při vyjednávání kolektivního vyjednávání mezi DB a GDL.

SSL Express 06-03-2024 Problémy společnosti Lufthansa Cargo pokračují, odbory Ver.di slibují, že budou bojovat dál

V návaznosti na opakované stávky na svých dopravních uzlech po celém Německu zahájí společnost Lufthansa další jednání s odborovým svazem ver.di. Pozemní zaměstnanci společnosti Lufthansa Cargo stávkují s přestávkami od začátku roku a požadují mimo jiné zvýšení základní mzdy o 12,5 %. Poslední kolo jednání mezi německým dopravcem a odbory se uskutečnilo 21. února a ukázalo se jako neúspěšné. Lufthansa to sdělila (serveru The Loadstar): "Nabídli jsme ver.di několik jednání a také tarifní nabídky, abychom našli řešení." Vedoucí aliance leteckých posádek ve společnosti ver.di Dennis Dacke však oponuje: "Společnost Lufthansa v posledním kole jednání nepředložila lepší nabídku. Toto jednání je velmi politováníhodné, protože všichni chceme řešení u jednacího stolu."

Další kolo jednání je nyní stanoveno na 13. až 14. března ve Frankfurtu. Pan Dacke řekl: "Předložili jsme možnosti řešení. Nyní je na výkonné radě, aby navrhla přístup k hodnotnější nabídce." Pokud se však zúčastněné strany opět nedohodnou, pan Dacke varoval, že ver.di je připraveno zvýšit tlak. Dacke se také obává, že se bude muset obrátit na soud: "Dosavadní chování nám ukazuje, že je třeba dále zvýšit tlak. Ukazuje však také, že solidarita je nyní důležitější než kdy jindy."

To by mohlo mít za následek další narušení nákladní dopravy nebo embarga v dopravních uzlech po celém Německu, včetně Frankfurtu, Mnichova, Hamburku, Berlína a Düsseldorfu. MarketScreener informoval, že stávka ve společnosti Lufthansa se o víkend týkala přibližně 2 500 zaměstnanců, kteří kontrolují nákladku letadel ve společnosti Lufthansa Cargo nebo manipulaci s nákladem. V důsledku toho bylo zrušeno mnoho letů, většina z nich z Frankfurtu. Společnost Lufthansa uvedla: "V současné době probíhají stávky v celé skupině Lufthansa. K případným budoucím stávkám se nemůžeme vyjadřovat."

Pan Dacke však členy odborové organizace v Lufthanse ujistil, že nepřestane jednat, dokud nebude dosaženo uspokojivého rozhodnutí. Řekl: "Zaměstnavatelská strana nadále ignoruje naši žádost o jednání a požadavek na lepší nabídku. Chtějí tento konflikt vysedět. Nadále hrají o čas a zřejmě počítají s tím, že by se naše soudržnost a odhodlání mohly zhroudit. Naše odhodlání se však nezmění." Lufthansa se (k tomu) vyjádřila: "Dynamickou situaci neustále sledujeme a diskutujeme s našimi systémovými partnery s cílem nadále nabízet stabilní řešení pro přepravu nákladu." Německý dopravce vypracoval nouzový letový plán pro nadcházející dny, ale vyzval, že může být upraven podle vývoje situace.



SSL Express 07-03-2024 DHL již neuvažuje o koupi Schenker-a, ve světle výsledků za rok 2023

DSV je nyní zbývajícím 3PL v nabídce na koupi DB Schenker poté, co DHL včera ráno uvedla, že nemá zájem o koupi svého krajana, a společnost Kuehne + Nagel minulý týden ve svém hovoru k výsledkům hospodaření rovněž uvedla, že se o koupi neuchází. Společnost DHL, která současně oznámila své celoroční výsledky za rok 2023, uvedla, že se "nadále zaměřuje na strategické akvizice; proto se vědomě rozhodla neúčastnit se procesu Schenker". Společnost také uvedla, že v roce 2024 plánuje volné peněžní toky ve výši přibližně 2,75 miliardy eur (3 miliardy USD), "včetně souhrnného rozpočtu ve výši 250 milionů eur na výdaje spojené s fúzí a akvizicemi", což ji vyřazuje z kandidatury na investici ve výši 15 miliard eur, kterou by koupě společnosti Schenker znamenala. Generální ředitel Tobias Meyer v hovoru k výsledkům uvedl, že DHL by potřebovala "velmi výrazný nárůst v oblasti fúzí a akvizic" a že společnost Schenker nepředstavuje "hodnotu, kterou hledáme". Výsledky společnosti DHL za rok 2023 mezitím odrážejí "slabé globální ekonomické prostředí". Tržby skupiny dosáhly 81,8 mld. eur, což je meziroční pokles o 13 %, a ebit ve výši 6,3 mld. eur, což je pokles o 25 %, který však splnil prognózu. Konsolidovaný čistý zisk klesl o více než 30 % na 3,7 mld. eur. Pan Meyer však uvedl: "Hlavní faktory nejistoty, jako je volatilita poptávky a geopolitické krize, nás budou provázet i v roce 2024. Na příležitosti a výzvy jsme však velmi dobře připraveni. Pokračujeme v investicích do naší logistické sítě - zejména do našich schopností v oblasti elektronického obchodu, ale také do dekarbonizace a digitalizace našich operací." Společnost DHL vysvětlila, že její ziskovost je zčásti způsobena rozmanitým portfoliem. Zatímco expresní a globální spedice "čelily protivětru", dodavatelský řetězec rostl a elektronický obchod těžil z růstu v tomto odvětví. Tržby z globální spedice a nákladní dopravy se snížily o 36 % na 19,3 miliardy eur, zatímco ebit klesl téměř o 40 % na 1,4 miliardy eur. EUR: Objem trhu se ve srovnání s předchozím rokem snížil v důsledku slabé poptávky, ale v průběhu roku se stabilizoval. "Podle očekávání se sazby za leteckou a námořní přepravu nadále normalizovaly. Na evropském trhu silniční nákladní doprava pokračoval cyklický pokles poptávky. Náklady zůstaly na vysoké úrovni, což bylo částečně způsobeno zvýšením cen nafty a vozidel a také personálních nákladů."



SSL Express 07-03-2024 Nákladní železnice protestují proti nové směrnici EU o vahách a mírách

Sdružení Rail Freight Forward upozorňuje, že Evropský parlament mění směrnici EU o hmotnostech a mírách ve prospěch silniční nákladní dopravy. Tím EU ohrožuje své cíle v oblasti klimatu, které si sama stanovila v dopravě. Nové nařízení mimo jiné umožňuje větší hmotnost a prostor pro baterie s cílem vytvořit pobídky pro ekologickou kamionovou dopravu. Tato zjednodušení by zvýšila konkurenceschopnost kamionové dopravy a vedla by tak ke ztrátám v železniční nákladní dopravě. Alespoň tak to vidí šéfové pěti evropských nákladních železnic, kteří dnes směrnici kritizovali jménem Rail Freight Forward, koalice evropských nákladních železnic. Jejich obava zní: to by mohlo podkopat klimatické cíle Zelené dohody pro dopravu.

Šéfka DB Cargo Sigrid Nikutta a její kolegové vyjádřili velké znepokojení nad nadcházejícími změnami směrnice o rozměrech a hmotnostech užitkových vozidel. Návrh je pobídkou pro silniční dopravu, i když železniční doprava je efektivnější a šetrnější k životnímu prostředí. „Současný text umožňuje neomezený přeshraniční provoz těžších a delších kamionů, bez ohledu na to, zda jsou na bateriový nebo dieselový pohon,“ kritizovala Nikutta. „Se současnou směrnicí se můžeme definitivně rozloučit s klimatickými cíli EU,“ řekla Sabrina De Filippis, generální ředitelka Mercitalia Logistics. Díky plánovaným změnám by mohlo dojít k úspoře CO₂ v kamionové dopravě. Lepší podmínky na silnicích by však vedly k dalším 10 milionům jízď

kamionů. Výsledkem by bylo 6,6 milionu tun dodatečných emisí CO₂. Frédéric Delorme, generální ředitel Rail Logistics Europe, poukázal na další nebezpečí delších nákladních vozidel. Předjíždění vozidla delšího než 30 metrů by trvalo podstatně déle a ohrozilo bezpečnost účastníků silničního provozu. Totéž platí pro těžší nákladní vozy: Pokud by došlo k nehodě s těmito vozidly, došlo by k podstatně větším škodám. Clemens Först, generální ředitel Rail Cargo Austria, upozornil na rostoucí škody na silniční infrastruktuře spojené s nárůstem hmotnosti. Zvýšení hmotnosti o 10 procent, ze 40 tun na 44 tun, by zvýšilo poškození vozovky o 46 procent. To by zvýšilo náklady na údržbu mostů a vozovek o 7 miliard eur ročně. Först varoval, abyste se nenechali zaslepit 10procentními úsporami CO₂ dosaženými zvýšením hmotnosti ze 40 na 44 procent. Správné srovnání je spíše kamiony s vlaky: zde železnice spotřebuje až o 90 procent méně emisí CO₂. Dirk Stahl, generální ředitel BLS Cargo, poukázal na to, že rozměry Gigalineru nejsou vhodné pro KD. Jedná se o rostoucí trh v železniční nákladní dopravě. „V této souvislosti je velmi důležité zajistit, aby rozměry a hmotnosti nákladních vozidel byly kompatibilní s kombinovanou dopravou,“ řekl Stahl.

Nikutta objasňuje, že Rail Freight Forward není proti silniční dopravě. Dopravci jsou pro železnici důležitými partnery. Spolupráce proto navrhuje dvě opatření: Za prvé, hmotnosti a rozměry by měly být zvýšeny pouze u nákladních vozidel s bateriemi. A pokud by se baterie zužovaly a byly lehčí, měly by se snížit i hmotnosti a délky. Dlouhá nákladní vozidla by se měla používat pouze pro vnitrostátní přepravu a pouze v případě, že neexistují žádné alternativy. Jako druhé opatření spolupráce nákladní železniční dopravy trvá na tom, aby byla společně se směrnicí o kombinované dopravě přijata i směrnice o hmotnostech a mírách. „Nemůžete se jen dívat na jeden dopravní sektor, musíte vidět a zvážit vzájemné interakce mezi nimi,“ řekl Nikutta. Pokud by se s oběma nařízeními nezacházelo společně, hrozilo by, že cíle Zelené dohody zvýšit do roku 2030 podíl železnice na modálním rozdělení z 18 na 30 procent nebudou splněny.

Pět generálních ředitelů poukázalo na to, že hlasování v Evropském parlamentu o směrnici o vahách a mírách je naplánováno na 11. března, a vyjádřili naději, že do té doby bude obsah odpovídajícím způsobem upraven.

P.S. Chceš-li dnes zničit konkurenci, stačí ji nařknout z ohrožení klimatu...

SSL Express 07-03-2024 Evropská komise chce prodloužit smlouvy o kamionech s Ukrajinou a Moldavskem

Dohody o silniční nákladní dopravě uzavřené po ruském útoku na Ukrajinu mají za cíl usnadnit vývoz a dovoz přes „Linedy solidarity“. V prosinci však některé východní státy EU vyzvaly k neprodlužování dohod kvůli údajnému zneužívání. Dohody o silniční nákladní dopravě, jejichž platnost vyprší na konci června a které EU uzavřela s Ukrajinou a Moldavskem po ruském útoku na Ukrajinu, mají být prodlouženy minimálně do konce roku 2025. To navrhuje Evropská komise. Mělo by však dojít k určitým změnám, které zabrání zneužívání zvláštních práv ukrajinskými nebo moldavskými dopravními společnostmi. Dočasné dohody „pomohly oběma zemím pokračovat v dovozu a vývozu zboží poté, co ztratily důležité přepravní trasy do ruské útočné války proti Ukrajině,“ uvedla komisařka EU pro dopravu Adina Văleanová.

Dopravní společnosti z těchto dvou zemí totiž dočasně nepotřebují povolení k dovozu nebo vyzvednutí zboží v EU. Totéž platí pro společnosti z EU jedoucí na Ukrajinu nebo do Moldavska. Dohoda neuděluje práva na kabotáž a společnosti z obou zemí také nesmějí přepravovat zboží mezi státy EU. Dohoda mezi EU a Ukrajinou navíc umožňuje ukrajinským

řidičům nadále používat své stávající ukrajinské řidičské průkazy a osvědčení o odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel v EU, aniž by museli být držiteli mezinárodního řidičského průkazu. Komise se domnívá, že dohody, které mají přispět k rozvoji koridorů solidarity, přinesly prospěch všem stranám. Výrazně se tak zvýšil vývoz i dovoz po zemi, v případě Ukrajiny se do EU přepravilo přes 300 000 tun dalšího zboží měsíčně. Ne všichni v EU ale vidí dohody tak pozitivně. Na prosincovém zasedání Rady ministrů dopravy EU Polsko, Maďarsko a Slovensko uvedly, že jejich vlastní dopravní společnosti jsou stále více vytlačovány z trhu ukrajinskými konkurenty. Vyzvali k odstoupení od dohody o volném pohybu a návratu k systému povolení k přepravě. K vyřešení těchto obav Komise navrhuje tyto změny dohod:

- Je třeba mít u sebe doklady prokazující, že přepravní společnost je oprávněna provádět mezinárodní přepravu podle smlouvy.
- Musí být prokázáno doklady, že prázdné jízdy v zemích EU přímo souvisí s bilaterálními nebo tranzitními jízdami.
- V případě podvodu, padělání dokladů nebo porušení bezpečnostních předpisů může být přepravní povolení pro EU odebráno.
- Pokud dojde k velkým narušením trhů silniční nákladní dopravy v zemích EU, které lze vysledovat až k dohodám, mohou být dohody v příslušném regionu pozastaveny.

Státy EU se nyní musí rozhodnout, zda dají Komisi mandát k jednání o odpovídajících změnách s Ukrajinou a Moldavskem.

SSL Express 07-03-2024 Dohoda o jednotném evropském nebi

Vyjednační z Evropského parlamentu a předsednictví Rady EU se dohodli na novém nařízení pro jednotné evropské nebe (SES). O této reformě se diskutuje už dobrých 10 let. Kompromis mimo jiné otevírá dveře k odstupňování poplatků za vzdušný prostor, což může učinit používání udržitelných paliv (SAF) ekonomicky atraktivnějším.

Po přibližně 10 letech vyjednávání došlo k pokroku ve vytváření jednotného evropského nebe. Vyjednační z Evropského parlamentu a předsednictví Rady EU se shodli na textu nového nařízení o jednotném evropském nebi (SES 2+). Kompromis musí ještě potvrdit EP a Rada ministrů EU, než se stane závazným. Hlavním cílem nového nařízení je efektivnější správa vzdušného prostoru, která má pomoci vyhnout se kapacitním úzkým místům, volit kratší trasy letů a šetřit tak náklady a emise skleníkových plynů. Státy EU se však tradičně obtížně vzdávají národních kompetencí v řízení vzdušného prostoru. Reforma nařízení SES navržená v roce 2013 se nezdařila. V září 2020 se Komise EU pokusila o nový pokus s upraveným návrhem, ale Parlament a Rada ministrů se o tom už léta dohadují. Po dohodě dosažené poměrně překvapivě za belgického předsednictví se europoslancům ulevilo; členské státy se však nakonec také dohodly, že poskytovatelé letových provozních služeb, jako jsou pilotní služby, musí obdržet nejen osvědčení o bezpečnosti, ale také osvědčení o ekonomickém zdraví. K tomu však není třeba zřizovat samostatný dozorový úřad, jak bylo diskutováno, ale spíše se o to mohou postarat orgány odpovědné za bezpečnostní kontroly. Členské státy navíc nemusí liberalizovat trh se službami řízení letového provozu. Evropská komise a Parlament chtěly alespoň otevřít nabídku některých údajů, například o provozu ve vzdušném prostoru nebo počasí či komunikačních službách mezi leteckými společnostmi a jejich letadly, konkurenci. Rada také zablokovala plán na vytvoření nového oddělení v agentuře EU pro bezpečnost letectví EASA, orgánu pro kontrolu výkonnosti (PRB), který by prozkoumal národní plány pro účinnější správu vzdušného prostoru a mohl také

stanovit ceny za využívání vzdušného prostoru. Státy nechtěly dát EASA tyto pravomoci, zejména proto, že oni a uživatelé vzdušného prostoru by museli za nový orgán platit. Nyní se zřizuje PRB, má však pouze poradní roli a je financován z rozpočtu EU.

„S výsledkem dnešního dialogu zůstávají věci v podstatě stejné, bylo možné dosáhnout jen několika vylepšení,“ řekl poslanec FDP Jan-Christoph Oetjen. Kromě PRB mezi ně patří specifikace pro efektivnější plánování tras, které by mohly dále snížit emise CO₂ z letecké dopravy a zpoždění. „Byl bych však rád, kdybych měl mnohem větší ambice otevřít trh a větší možnosti kontroly nad národními organizacemi řízení letového provozu,“ řekl Oetjen. Podobně se vyjádřili i Jens Gieseke (CDU) a Markus Ferber (CSU). Oetjen považuje za pozitivní, že by Komise měla předložit návrhy, jak mohou být poplatky za využívání vzdušného prostoru navrženy tak, aby se plánování trasy šetřící palivo a používání udržitelných paliv (SAF) stalo ekonomicky atraktivnějším. Takový sazebník poplatků by mohl být později závazný prostřednictvím právních aktů v přenesené pravomoci. Toto nařízení ocenil i úřadující předseda Rady EU, belgický ministr dopravy Georges Gilkinet (Zelení). „Dává také členským státům více možností, jak omezit leteckou zátěž,“ řekl Gilkinet.



SSL Express 08-03-2024 YML, HMM a ONE by mohli spolupracovat s MSC

Obchodní konzultanti ze společnosti AlixPartners navrhli, aby se zbývající členové Aliance pokusili uzavřít dohodu o sdílení plavidel s největší světovou kontejnerovou společností Mediterranean Shipping Co (MSC), protože se světová seskupení liniových společností připravují na velkou změnu na začátku příštího roku. MSC se příští rok rozdělí se společností Maersk v rámci svého uskupení 2M na hlavních trasách východ-západ, přičemž tato společnost nedávno přetáhla Hapag-Lloyd z THE Alliance, aby v únoru příštího roku vytvořila Gemini Cooperation, zatímco MSC prohlásila, že hodlá postupovat samostatně. Mezitím se členové Ocean Alliance, třetího globálního uskupení, ve snaze potlačit spekulace o odchodu linkových lodí koncem minulého měsíce zavázali, že zůstanou spolu až do roku 2032, takže HMM, Yang Ming a Ocean Network Express (ONE) zůstanou v THE Alliance jako nejmenší uskupení osamoceny.

"Poněkud překvapivé oznámení Ocean Alliance o pokračování spolupráce až do roku 2032 bude vyžadovat změnu strategie zbývajících členů THE Alliance nebo potenciální dohodu o sdílení plavidel mezi THE Alliance a MSC," navrhuje AlixPartners a dodává: "Pokud MSC zůstane nezávislá, bude mít tato změna za následek vznik čtyř různých kooperací, které budou soupeřit o objem klíčových head-haul obchodů, což bude působit jako brzda zvyšování sazeb." Rolf Habben Jansen, generální ředitel společnosti Hapag-Lloyd, v projevu na každoročním megasummitu TPM o kontejnerové dopravě, který se konal tento týden v Long Beach, uvedl, že Gemini Cooperation zůstane exkluzivním klubem jeho společnosti a Maersku.

Generální ředitel společnosti ONE Jeremy Nixon ve svém projevu na stejné akci tvrdil, že jeho společnost bude mít v příštím roce lepší síťová řešení než letos. Nixon delegátům sdělil, že stále probíhá řada jednání o potenciálních nových partnerstvích a že počátkem příštího měsíce by měla být podána aktuální informace. Na trhu se spekulovalo o možném připojení Wan Hai k Alianci, ale Lars Jensen, zakladatel poradenské společnosti Vespucci Maritime, ve svém nedávném příspěvku na sociálních sítích poznamenal, že tchajwanská společnost by "zdaleka nebyla schopna zaplnit mezeru po odchodu společnosti Hapag". Podle Jensena bude MSC pravděpodobně pokračovat sama. "Mají k tomu dostatečný rozsah a flexibilita spojená s tím, že nemusí dělat kompromisy s partnery, je skutečně cenná," uvedl. "Změna v aliancích námořních dopravců, která se stala

charakteristickým rysem odvětví, bude vyvíjet protitlak na jakékoli zvyšování sazeb," tvrdí AlixPartners ve své nové desetistránkové zprávě o liniové dopravě.

SSL Express 08-03-2024 Stávka na železnici bude mít dopad na ekonomiku

Stávka Svazu německých strojvůdců (GDL) v nákladní dopravě začala 6. března v 18:00 hod. Stávka platí od čtvrtedni 2:00 také v místní a dálkové osobní dopravě na Deutsche Bahn. Jak GDL s předstihem avizovalo, pracovní odstávky v železniční nákladní dopravě potvrzují do pátku do 5:00 hodin, v osobní dopravě bude stávka do pátku do 13:00 hodin. Pokud se cestující vlakem a dojíždějící museli připravit na dlouhé čekací doby nebo alternativní dopravní trasy, německá ekonomika se obává masivního narušení v důsledku stávky GDL. Přibližně 40 procent objemu železniční nákladní dopravy v Německu zajišťuje dceřiná společnost Deutsche Bahn pro nákladní dopravu DB Cargo. Jednovozová doprava je pro společnost zvláště důležitá, zásobuje průmyslové podniky, ocelárny, vysoké pece a továrny. DB Cargo je navíc síťová železnice, která funguje přes hranice a ve spolupráci s dalšími logistickými partnery. Zbytek železniční nákladní dopravy zajišťují soukromé železniční společnosti, kterých se stávka netýká. Přesto se zejména průmysl v Brémách a Dolním Sasku bojí stagnace na kolejích. Stávka způsobuje bolesti hlavy přinejmenším těm společnostem, které pravidelně využívají železniční nákladní dopravu. Vyplývá to z náhodného průzkumu německé tiskové agentury (dpa) mezi velkými společnostmi.

Volkswagen agentura DPA řekl, že opakované stávky staví společnost před výzvou. Firma je v úzkém kontaktu s logistickými partnery, přizpůsobuje se situaci a mimo jiné přesouvá dopravu na silnice. Nelze však vyloučit narušení výrobních procesů – a to ani po skončení stávky, uvedl mluvčí. V závodě VW v Emdenu se tento týden nebude vyrábět mimo jiné kvůli problémům s dodavateli. Salzgitter AG uvádí, že je v úzkém kontaktu s DB Cargo. "V již tak napjaté celkové ekonomické situaci s sebou stávka přináší další zátěž," uvedl mluvčí hutí. Automobilový dodavatel Continental z Hannoveru uvedl, že se společnost většinou stejně nespolehá na nákladní vlaky. Přesné dopady zatím nelze podle provozovatele kontejnerového přístavu Bremerhaven Bremenports odhadnout. S až 500 vlaky týdně je Bremerhaven německým železničním přístavem, uvedl mluvčí. Více než polovina všech pozemních dodávek do terminálu přichází vlakem. Obecně platí, že port byl již testován stávkami Zboží by pravděpodobně doručovaly jiné železniční společnosti nebo kamion. Zácpu na nákladních lodích v důsledku zpoždění mluvčí neočekává. Jak ve středu večer oznámily Deutsche Bahn, skupina udělá vše pro to, aby v Německu neexistovala žádná omezení pro průmysl a ekonomiku. Stávka GDL by však mohla rychle ovlivnit celoevropské dodavatelské řetězce, protože 60 procent vlaků DB Cargo překračuje alespoň jednu hranici EU, říká společnost. Podle DB Cargo vypraví společnost až 20 000 nákladních vlaků týdně. Z pohledu poskytovatele služeb by stávka, zejména pokud by trvala několik dní, mohla zasáhnout zejména ocelářský, automobilový a chemický průmysl a také německé námořní přístavy.

DB Group je také znepokojena dalšími vlnami stávek, které oznámil šéf GDL Claus Weselsky. To znamená, že přerušení prací již není ohlašováno několik dní předem. Z pohledu Deutsche Bahn pak již není možné vytvořit nouzový jízdní řád nebo náhradní jízdní řády nákladních vlaků. Podle Weselského chce GDL zahájit vlnové stávky poté, co současná stávka skončí.

SSL Express 08-03-2024 Temu a Shein proměňují e-commerce

Téměř žádné téma v současnosti neovlivňuje online obchodování a leteckou přepravu více než příchod dvou hráčů s čínskými kořeny. Nyní mění své strategie: Temu otevírá své tržiště, Shein

zase zakládá novou organizaci v Německu – a také se chystá vstoupit na rozsáhlý operativní trh v oblasti logistiky.

Infinite Styles Ecommerce Deutschland GmbH založená 9. května 2022 se dosud v Německu neobjevila s žádnou podnikatelskou činností, která by odpovídala tzv. předmětu společnosti zapsanému v obchodním rejstříku Okresního soudu v Charlottenburgu. Ten zní: „mezinárodní velkoobchod a maloobchod se zbožím včetně dovozu a vývozu, jakož i e-commerce a obchodní zastoupení oděvů, módních šperků, dámských tašek a jejich doplňků [...], skladové hospodářství, spediční a logistické služby jako jakož i zprostředkování organizace a provádění dopravy, vnitrostátní a mezinárodní, jakož i nákladní, letecké a námořní nákladní [...]“. Místo toho Infinite Styles v této zemi působí primárně v pozadí a na nejvyšší úrovni: Od 14. září 2023 společnost spolupracuje se čtyřmi PR manažery v německém Bundestagu jako zájmový zástupce pro online prodejce módy Shein. dle rejstříku lobby parlamentu. Shein a Infinity Styles jsou jedno a totéž: Nenápadná GmbH z Berlína je dceřinou společností Infinite Styles Ecommerce Co., Ltd. z Dublinu, evropské centrály Sheinu. Také v Německu se Infinite Styles brzy objeví mnohem viditelnější a agresivnější na operativním e-commerce trhu. Podle informací (DVZ) se Shein jako značka Infinite Styles připravuje na zjevně brzký, rozsáhlý operativní vstup na německý trh. Společnost již přijímá manažery leteckého nákladu pro kancelář ve Frankfurtu nad Mohanem a také administrativní pracovníky v Berlíně. Společnost se zjevně vyhýbá publicitě. Žádost adresovaná generální ředitelce, paní Yu, byla společností Shein zamítnuta s odkazem na odpovědné pracovníky komunikace Shein; podrobný seznam otázek zasláných úředníkovi nebyl zodpovězen. Pracovní profily, se kterými Shein aktuálně hledá zaměstnance, naznačují, že společnost se při importu zásilek z Číny operativně přesouvá do oblasti kolem frankfurtského letiště a bude fungovat jako rozhraní mezi společnostmi pro leteckou přepravu, handlingovými agenty a celníky. Kromě toho chce Shein sám organizovat přepravu nákladních toků z Frankfurtu nad Mohanem; důkazem toho je odpovídající hledání personálu pro zřízení oddělení fulfillment, které bude v budoucnu sídlit také ve Frankfurtu nad Mohanem. Podle profilu práce bude za koordinaci toků dovozu zboží přes logistické centrum, které ještě nebylo oficiálně představeno, z velké části odpovědný takzvaný Fulfillment Product Manager, kterého Shein teprve musí nainstalovat. Podle výzkumu DVZ to bude zřejmě v Polsku.

Shein, spolu s provozovatelem tržiště Temu, si v současné době dělá jméno v globální letecké nákladní dopravě s extrémně velkými objemy nákladu a nyní se stal jedním z největších leteckých přepravců na světě podle objemu. Tyto dvě společnosti jsou nyní největší hnací silou čínského online obchodování přes státní hranice (přeshraniční e-commerce). Dokazují to studie výzkumníka trhu Trade and Transport Group (TaTG). Podle odborníků z TaTG vzrostl čínský přeshraniční e-commerce v roce 2023 na hodnotě o 30 procent ve srovnání s předchozím rokem a tvořil 8 procent z celkového čínského mezinárodního obchodu. Čínský přeshraniční e-commerce se proto vyvíjí zásadně proti trendu ve vztahu k zahraničnímu obchodu Říše středu. Podle čínského celního úřadu klesla hodnota vyváženého zboží v roce 2023 oproti předchozímu roku o 4,6 procenta. Jde o první pokles od roku 2016.

Mezi hlavními hráči v online obchodování jsou Shein a Temu jediné dvě platformy, které v posledním roce výrazně zvýšily svůj podíl na celosvětovém trhu, podle expertů TaTG s odkazem na údaje z aktuálního průzkumu trhu provedeného International Post Corporation. V roce 2023 vzrostl podíl Sheinu ve srovnání s předchozím rokem o tři procentní body na 9 procent. Temu, která byla založena teprve v září 2022, dosáhla v roce 2023 tržního podílu 7 procent. Pro srovnání: Amazon (podíl na trhu: 24 procent) ztratil 3 procentní body, stejně jako platformy Alibaba Group (podíl na trhu: 16 procent, minus 1 procentní bod), Ebay (7 procent, minus 2 procentní body) a Zalando (2 procenta, minus 1 procentní bod). Zatímco obchodní model obou hráčů pro export zboží

z Číny byl dříve založen na letecké nákladní dopravě, Shein nyní zřejmě mění svou strategii dodavatelského řetězce. Prodejce takzvané fast fashion nyní zřejmě poprvé zavádí skladovou logistiku na jednom ze svých hlavních prodejních trhů, v Evropě. Dosud byly všechny zásilky exportovány letecky, především do Evropy a USA. Tímto manévrem se Shein pouští do kolizního kurzu se zavedenými internetovými prodejci, jako je Amazon nebo v Německu skupina Otto. Od 15. března navíc Temu poprvé otevře své tržiště pro nečínské výrobce zboží. Online prodejci z USA a později i z Evropy pak budou své zboží prodávat přes platformu Temu.

„Jsem přesvědčen, že Temu se bude i nadále snažit získat podíl na trhu,“ říká Sebastian Klauke, generální ředitel E-Commerce, Technology, Business Intelligence a Corporate Ventures ve skupině Otto. Aby mohli hrát dlouhodobou roli na trhu, museli by se Shein a Temu změnit. To není důvod k tomu, aby bylo vše hned dané. „V tuto chvíli je to velmi agresivní režim,“ říká Klauke, ale neočekává, že to tak zůstane. „Během let uvidíme spoustu změn. Protože každý hráč, který vstupuje na nový trh, chce mít možnost vydělávat peníze od jednotlivých zákazníků.“

Mezitím se zdá, že růst nových hráčů dosahuje úrovně, kterou si lze jen těžko představit. Podle výpočtů poradenské společnosti Cargo Facts Consulting Shein v současnosti přepravuje z Číny 5 000 tun leteckého nákladu denně; Temu přijímá 4000 tun leteckého nákladu každý den. Kromě těchto dvou gigantů existují další relevantní čínské společnosti: Alibaba prý přepraví 1000 tun nákladu denně a TikTok 800 tun denně leteckou nákladní dopravou. Pro srovnání: Apple byl dříve považován za jednoho z největších leteckých nákladních přepravců na světě podle objemu – s objemem 1000 tun za den. Účastníci trhu však pochybují, zda jsou informace o nákladu od Shein a Temu skutečně správné v uvedeném rozsahu. Jeden účastník trhu uvádí, že letecká přeprava celkových 10 000 tun denně z Shein, Temu a Alibaba by vyžadovala kapacitu asi 100 velkokapacitních nákladních letadel. Letadla této velikosti však nejsou k dispozici. Na straně dopravců je zjevný posun v kapacitě, ale ne v takovém rozsahu, o kterém se šušká. Navíc by to vedlo k masivnímu nedostatku kapacit na celém světě. Kvůli přerozdělení kapacity dopravci směrem k lukrativnějšímu provozu Čína-USA a Čína-Evropa by mělo také dojít k extrémnímu nárůstu sazeb nejen globálně, ale zejména na příslušných trasách z Číny. Podle Baltic Airfreight Index však globální ceny aktuálně klesly o 31 procent od svého vrcholu v polovině prosince loňského roku. U obchodů z Číny do Evropy, které navštěvují Shein a Temu, sazby ve stejném období také klesly o 22,1 procenta na průměrnou úroveň 3,79 USD/kilogram. Cenový vývoj na trase mezi Čínou a USA také nenavědčuje masivnímu nedostatku kapacit: sazby zde ve stejném období klesly o téměř 47 procent na aktuální průměr 4 dolary za kilogram.

Shein již zajistil prostor potřebný pro přechod na skladovou logistiku. Společnost si pronajala velké množství skladovacích kapacit od provozovatele logistických nemovitostí GLP Europe v polské Wroclawi. Podle GLP má Shein v současnosti 40 000 metrů čtverečních skladových prostor; to odpovídá ploše sedmi fotbalových hřišť. Jak oznámil Shein GLP, očekává se, že v logistickém centru bude pracovat 1 000 lidí. Jako takzvaný „Head of Transportation/Middle Mile“ je manažer logistiky Maciej Hajduk zodpovědný za kamionovou dopravu v evropském prodejním regionu z lokality Frankfurt. Kromě Frankfurtu nad Mohanem se rozšiřuje také sídlo společnosti v Berlíně. Zde Shein hledá zaměstnance v oblasti public relations a marketingu. Společnost také zřejmě plánuje rozšířit svou lobbistickou práci: Shein hledá dalšího takzvaného vládního manažera.

