

# SSL EXPRES

15-19.2.2020

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
www.svazspedice.cz info@svazspedice.cz

Tisková zpráva obdržena prostřednictvím zastoupení přístavu Antverpy pro ČR, SK a PL (děkujeme):

Města Antverpy a Brugge, jako vlastníci přístavů v Antverpách a Zeebrugge, dosáhly dohody umožňující sloučení mezi oběma přístavy. Očekává se, že proces fúze bude trvat rok, ale povede k jednotné přístavní entitě s názvem Port of Antwerp-Bruges, která bude díky zjevné synergii a kombinovanému potenciálu ještě silnější, odolnější a bude průkopníkem v přechodu k udržitelné budoucnosti, než jsou dnes oddělené subjekty.

Více informací (celou tiskovou zprávu v angličtině) můžete na vyžádání ondržet v Sekretariátu Svazu.

23. ledna 2021 vyslala společnost AP Moller - Maersk ucelený vlak vezoucí 41 kontejnerů z čínského města Yiwu (provincie Zhejiang) na cestu k intermodálnímu terminálu v polských Małaszewiczích s nákladem osobních ochranných prostředků (PPE) pořízených společností Zarys International Group, předního polského poskytovatele zdravotnických potřeb, pověřeného polskou agenturou pro materiální rezervy. Agentura materiálových rezerv je polská národní instituce, která nakupuje, ukládá a distribuuje strategické rezervy. Dodávky lékařských rezerv zahrnují léky, vakcíny, dezinfekční prostředky, ochranné oděvy a veškeré další lékařské vybavení, které je v současné době v boji proti COVID-19 zapotřebí. Ochranné prostředky přepravované novým uceleným vlakem společnosti Maersk budou nakonec distribuovány do zdravotnických zařízení po celé zemi.

V průběhu roku 2020 společnost Maersk zajistila celkem 209 mezikontinentálních vlaků na míru z Číny do evropských zemí, včetně Německa, Francie, Švédska, Polska, Běloruska a Ruska, a zvýšila svoji stopu v Turecku a Gruzii zavedením vůbec prvních ucelených vlaků pro tyto trhy. Společnost také rozšířila svůj jedinečný produkt typu moře-železnice-moře (služba AE19), který se dostal do stálé nabídky v říjnu poté, co byl v březnu 2020 uveden na trh východním směrem a propojil severoevropský origin s několika cílovými přístavy v Asii.

Ucelený vlak z čínského Yiwu dorazil do polských Małaszewicz 8. února 2021. Vlak přepravil celkem 41 kontejnerů 40' high cube.

Poznámka: i když 200+ vlaků @ 40 kontejnerů představuje jen asi 16.000

teu, tedy objem rovnající se přibližně jednomu odjezdu Triple E třídy, není radno tento vývoj podceňovat. Potvrzuje totiž pevné odhodlání Maersku stát se předním operátorem kombinované přepravy a logistiky (tedy vaší-naší konkurencí i na souši)

Francouzská logistická společnost CMA CGM masivně rozšiřuje svou činnost v oblasti letecké nákladní dopravy. Společnost, jejíž dopravní divize provozuje čtvrtou největší kontejnerovou přepravní společnost na světě podle kapacity lodí, oznámila, že založila novou divizi CMA CGM Air Cargo a také zakoupila čtyři freightery A330-200.

Francouzská logistická společnost nebude provozovat nákladní letouny sama. Podle CMA CGM ji pomůže jistá evropská letecká společnost, jejíž jméno rejdař nezveřejnil. Společnost Air Belgium, která byla založena teprve před pěti lety, ale počátkem tohoto roku oznámila, že v nadcházejících měsících vstoupí do letecké nákladní dopravy se čtyřmi nákladními letadly.

CMA CGM podnikla první kroky směrem k letecké nákladní dopravě již v loňském roce: V říjnu převzala logistická společnost, která má velké ambice stát se poskytovatelem vertikálních logistických služeb a stát se méně závislou na své divizi kontejnerové dopravy, třetinu akcií francouzské holdingové společnosti Dubreuil Aéro. Dubreuil vlastní dvě letecké společnosti, Air Cara'bes a French Bee, které mají dohromady 14 dálkových letadel. CMA CGM a Groupe Dubreuil chtějí rozšířit dříve spíše okrajové nákladní podnikání.

Roky poté, co skupina BLG Logistics Group rozšiřovala své německé konsolidační aktivity prostřednictvím akvizic a nakonec se spojila pod záštitou BLG International Forwarding, její vedení pod tím nyní dělá tlustou čáru. Devět leteckých a námořních nákladních míst má být převedeno do sítě Rhenus Air & Ocean, a to od 1. dubna 2021. Z převzetí je vyloučeno přepravní centrum společnosti BLG v Brémách, které se zaměřuje na pozemní dopravu, přepravu těžkého zboží, projektové podnikání a námořní nákladní dopravu.

Tímto krokem společnost BLG sleduje svou strategii soustředění se na své národní a mezinárodní podnikání v oblasti obchodu se projektovým zbožím, automobily a kontejnery. Rhenus naopak rozšiřuje svou síť leteckých a námořních nákladních lokalit v Německu z 12 na 21 poboček akvizicí BLG International Forwarding - a získává BLG jako zákazníka. Prodejem této divize se BLG přizpůsobuje měnícím se tržním podmínkám, vysvětlil Jens Wollesen, generální ředitel společnosti BLG Logistics. Naopak podle Stefana Schwinda, výkonného ředitele Rhenus air & ocean germany, akvizice není jen o rozšíření sítě. "Chceme také rozvíjet nové činnosti, jako je přeprava potravin a aktivity v oblasti veletrhu a event logistiky," uvedl manažer.

Navrhovaná akvizice BLG International Forwarding je již druhou významnou akvizicí společnosti Rhenus v letošním roce. Již 1. ledna převzala logistická skupina skupinu Loxx z Gelsenkirchenu. Pět poboček východoevropského specialisty s 575 zaměstnanci bylo převedeno do evropské sítě Rhenus Freight Road.

Mezinárodní námořní úřad (IMB) Mezinárodní obchodní komory (ICC) zaznamenal v roce 2020 nárůst nahlášených případů pirátství. Podle výroční zprávy se počet útoků zvýšil o 20 procent na 195. Nárůst je připisován situaci v Guinejském zálivu a rostoucímu počtu ozbrojených krádeží v Malackém průlivu. V loňském roce bylo podle výroční zprávy IMB zaznamenáno 84 pirátských útoků v námořních oblastech západní Afriky od Senegalu po Angolu. To bylo 43 procent ze všech případů zaznamenaných po celém světě (2019: 64 případů/39 procent). Za ohniska jsou považovány zejména vody zemí sousedících s Guinejským zálivem - zejména Nigérie, Beninu a Ghany. Podle IMB jsou incidenty v Guinejském zálivu obzvláště nebezpečné. Jeden ze čtyř průzkumů počítá únosy - bylo jich zde více než v jakékoli jiné oblasti světa. K únosům dochází v průměru 60 námořních mil (asi 110 kilometrů) od pobřeží, v jednom případě to bylo až 200 námořních mil. IMB doporučuje zůstat nejméně 250 námořních mil od pobřeží, dokud loď nedopluje do bezpečného kotviště.

Nárůst incidentů proti lodím plujícím v Singapurském průlivu pokračoval i v předchozím roce. Piráti obvykle přicházejí na lodě ve tmě a kradou. Přestože jsou incidenty poměrně neškodné, v roce 2020 došlo k jedné oběti, jednomu únosu rukojmích a dvou členům posádky.

U Somálských břehů byl další rok bez incidentů, ale IMB varuje, že útoky v somálském přístřeží a širším Indickém oceánu jsou stále možné. Podle odborníků by kapitáni a členové posádky měli být při plavbě těmito vodami ostražití a opatrní.

Dobrou zprávou je, že při útocích nahlášených IMB v roce 2020 nezemřel žádný člen posádky. Nicméně, došlo k 9 zranění a 34 odvlčení rukojmích.

V loňském roce se podle IATA v rámci pandemie covid-19 snížila celosvětová dopravní výkonnost v letecké nákladní dopravě o 10,6 procenta. Jedná se o největší pokles od roku 1990, kdy začaly být měřeny rekordy. Předchozí rekordní pokles v roce 2009 v důsledku globální finanční krize činil 9,7 procenta.

DSV dosáhla v roce 2020, po integraci Panalpiny na největším trhu letecké nákladní dopravy v Evropě přibližně 64 300 tun (jde o údaje z Německa). To řadí DSV na čtvrté místo, ale ztrácí podíl na trhu o téměř 2,2 procentního bodu ve srovnání s kumulativní hodnotou DSV/Panalpina.

Kühne + Nagel (KN) a Schenker se naopak mohou počítat mezi vítěze roku

2020. Ačkoli oba zasílatelé přišli o příjmy (KN: 8,8 procenta ve srovnání s rokem 2019; Schenker, součet samostatně hodnocených společností Schenker Jetcargo a Schenker AG: 19,4 procenta), ale podařilo se jim zvýšit své podíly na trhu: KN vzrostla o 2,2 procentního bodu na 15,1 procenta; Schenker má podíl na trhu 12,4 procenta (plus 0,4 procentního bodu).

Společnost DHL Global Forwarding ztrácí ve srovnání s rokem 2019 téměř 24 procent svých tržeb a zůstává na třetím místě za KN a Schenkerem s podílem na trhu 8,9 procenta (minus 0,2 procentního bodu).

Nejpřitažlivější společností pro spedici letecké nákladní dopravy v pozitivním smyslu je Expeditors International: v roce 2020 ztratil jen 1,8 procenta tržeb ve srovnání s předchozím rokem a jako jediná z menších speditéra v první desítce získá podíl na trhu (2,73 procenta/plus 0,6 procentního bodu). Díky tomuto výsledku se společnost vyšplhá o čtyři místa na páté místo před Dachser (tržby: minus 35,4 procenta; podíl na trhu: 2,7 procenta).

Sabina Jeschke, odpovědná za digitalizaci a technologie v představenstvu Deutsche Bahn, opustí brzy (na konci května 2021) skupinu. DB potvrdila zprávu v „Handelsblatt“ 18.2.. Podle zpráv se vrací k novým úkolům; které to jsou, doposud nesdělila. Jeschke se připojila k představenstvu DB v listopadu 2017 z iniciativy federálního ministerstva dopravy. Tehdejší státní tajemník Michael Odenwald chtěl zaplnit oddělení technologie a nákladní dopravy ženami. Smlouva jí byla v prosinci 2019 prodloužena o pět let do konce roku 2025.

„Jsme zděšení,“ píše se v zákulisí skupiny. Není známo, která nová nabídka přiměla paní Jeschke nepokračovat. Jeschke pocházela z univerzity v Cáchách; byla ředitelkou laboratoře kybernetiky na tamní strojní fakultě. Mezi její hlavní oblasti výzkumu patřila doprava a mobilita, internet věcí, robotická a automatizační technologie a umělá inteligence. Profesorka vystudovala fyziku, informatiku a matematiku na Technické univerzitě a v roce 2004 zde získala doktorát.

„Odchod paní Jeschke během koronové pandemie je velmi problematický, zejména pro nadcházející digitalizaci Deutsche Bahn na všech úrovních, s železniční sítí a otázkou, jak můžeme dostat více zboží ze silnice na železnici,“ řekl Christian Jung, člen Spolkového sněmu, reportér parlamentní skupiny FDP pro nákladní dopravu a logistiku.

Pro BLG Logistics to bylo jen krátké hostování v oboru námořní a letecké nákladní dopravy. Plány na rozvoj této oblasti podnikání ve třetím pilíři smluvní logistiky prostřednictvím akvizic jsou nyní - a rychle - opuštěny.

Vedení BLG podcenilo dva vývojové trendy v projektu. Divize byla prostě

příliš malá na to, aby se na tomto trhu skutečně prosadila. A trend směrem k velikosti se nesmírně zrychluje, jak zdůrazňují nejnovější prodeje společností Fiege a Ipsen. Kromě toho se ukázal být klamným přístup k hledání zákazníků pro komplexní řešení v oboru logistiky kontraktů. Zde hrají roli nákupní výhody velkých dopravních společností, stejně jako skutečnost, že zejména velcí zákazníci nechtějí být závislí na poskytovateli služeb.

Koneckonců, spedice je podnikání, které se opírá o více míst a druhů dopravy, aby našel ty nejlepší trasy pro zákazníky. Opravdu to vyhovuje společnosti založené na majetku a umístění, jako je BLG? Raději asi ne. Očekávání v této oblasti podnikání nebyla splněna. Odstoupení je tedy pouze konzistentní. Mezinárodní speditéři umí některé věci lépe.

Zdroj: BLG, DVZ-Tag

Rok 2023 bude znamenat zlom v historii dánské dopravní a logistické skupiny Maersk. Tehdy zahájí provoz její první kontejnerová loď s CO<sub>2</sub> neutrálním provozem. Plavidlo o nosnosti 2000TEU bude vybaveno dvoupalivovým strojem, který lze provozovat s methanolem z udržitelných zdrojů a topným olejem s nízkým obsahem síry. Druhá možnost by mohla být nezbytná v případě, že by nebyl k dispozici ani klimaticky neutrální e-methanol, ani bio-methanol v dostatečném množství.

S plánovaným spuštěním v roce 2023 rejdař jasně předběhl své vlastní cíle. V roce 2018 bylo řečeno, že první CO<sub>2</sub> neutrální loď by měla být uvedena do provozu až v roce 2030. Mezitím je jisté, že všechny budoucí lodní novostavby Maersku budou vybaveny dvoupalivovou technologií a budou tak připraveny na používání paliv šetrných ke klimatu. Přitom se přepravní společnost orientuje na požadavky svých klientů. Přibližně polovina z 200 největších zákazníků společnosti Maersk má ambiciózní cíle ve snižování CO<sub>2</sub> emisí - až do dodavatelských řetězců zcela bez CO<sub>2</sub> - nebo jsou v procesu stanovování těchto cílů. Patří mezi ně DHL, H&M a IKEA. Náklady na CO<sub>2</sub> neutrální provoz mají být přeneseny na klienta prostřednictvím stávajícího produktu Eco Delivery. Zákazníci již dokážou pochopit, jak se CO<sub>2</sub> v jejich přepravách šetří.

Maersk však pokračuje ve zkoumání dalších cest neutrálního paliva s CO<sub>2</sub> a očekává, že bude existovat více palivových řešení. Nejdůležitějšími kandidáty na palivo do budoucna zůstanou metanol (e-methanol a bio-methanol), směsi alkohol-lignin a amoniak. Důležitým partnerem pro spolupráci je pro Maersk Mc-Kinney Möller Center for Zero Carbon Shipping, nezávislé neziskové výzkumné a vývojové centrum, které pracuje napříč odvětvími, organizacemi, výzkumem a úřady na urychlení vývoje a implementace nových energetických systémů a technologií. Dobrý den,

v příloze sdílíme dopis přístavní správy belgických Antverp k novému postupu při uvolňování kontejnerizovaných zásilek v importu. Tento bod se objevil na včerejším setkání WG Ocean FIATA, bohužel v nepříjemné

konotaci se závazky zasílatele v rámci tzv. Merchant Clause. Vyžádáním PIN pro uvolnění se totiž žadatel (často zasílatel v pozici agenta příjemce) údajně zavazuje k eventuálnímu převzetí závazků vůči rejdaři za svého principála, bez ohledu na to, zda zasílatel byl či nebyl uveden na MBL jako příjemce zásilky. Byli jsme však zároveň upozorněni, že tento postup není zatím efektivně napadnutelný. Takže tuto zprávu berte spíše jako doporučení krýt si u zásilek přes Antverpy záda vynucením podobné záruky od vašeho klienta - skutečného příjemce zásilky, včetně (například) zálohy na vícevýlohy.

Přístav Hamburk je důležitým evropským místem pro dovoz a vývoz zboží. V rámci evropské strategie by všechny členské státy EU měly, pokud je to možné, provádět různé kontroly na všech evropských vstupních bodech současně a na stejném místě. V Německu bude v čele Hamburk a v národním pilotním projektu „Border One Stop Shop“ (BOSS) budou veterinární a dovozní kontroly potravin, fytosanitární kontroly, kontroly shody a celní kontroly sloučeny do jednoho místa na Waltershof / Finkenwerder StraÙe, kde již funguje hamburský celní úřad. Do projektu jsou zapojeny orgány spravedlnosti a ochrany spotřebitele odpovědné za kontrolu dovozu zboží, zapojen je Úřad pro ekonomiku a inovace, Generální ředitelství cel a Federální agentura pro zemědělství a výživu. Předběžné testy možného projektu byly prováděny od dubna 2019 a byly uzavřeny s pozitivním výsledkem pro projekt a umístění. S právě přijatým usnesením Senátu nyní projekt vstupuje do další fáze, ve které se koncept implementace vyvíjí.

Cílem projektu BOSS je vytvořit společné manipulační středisko, aby bylo možné provádět úřední kontroly ve stejnou dobu a na stejném místě, když zásilky dorazí do Hamburského přístavu. Díky tomu bude dovozní odbavení kontejnerů efektivnější. Sníží se náklady i organizační a časové výdaje a vytvoří se synergické efekty pro zúčastněné orgány. Tímto způsobem se má výrazně zvýšit konkurenceschopnost přístavu Hamburk.

Zdroj: Hamburger Hafen Marketing

Kontejnerová loď Maersk Line při cestě z Číny do Los Angeles ztratila značný počet kontejnerů přes palubu, což je zatím poslední z řady případů ztráty kontejnerů, které zasáhly transpacifický obchod. Rejdař Maersk potvrzuje, že m/s Maersk Eindhoven měl 17. února při japonském pobřeží poruchu motoru, což mělo za následek pád řady kontejnerů přes palubu. Loď v té době plula z čínského Xiamenu do Los Angeles v Kalifornii. Podle aktualizace od společnosti Maersk ztratila loď přes palubu 260 kontejnerů. Posádka m/s Maersk Eindhoven je údajně v bezpečí a byl obnoven pohon plavidla. Mezitím Maersk uvedl, že se připravuje návrat plavidla do asijského

přístavu, ale podrobnosti budou ještě stanoveny, včetně načasování a umístění.

Incident m/s Maersk Eindhoven je nejnovějším z narůstajících případů ztráty kontejnerů, ke kterým došlo v trans-pacifickém obchodě od začátku

listopadu (ONE Aquila, ONE Apus, Ever Liberal , Maersk Essen, MSC Aries), nejzávažnější byla ztráta téměř 2 000 kontejnerů z ONE Apus 30. listopadu.

Také přichází jen něco málo přes měsíc poté, co Maersk Essen ztratil asi 750 kontejnerů, kdy také probíhala plavba ze Xiamenu do Los Angeles.

Podle výpočtu qCaptain vedla řada incidentů v této sezóně ke ztrátě již téměř 3 000 kontejnerů, což je více než dvojnásobek ročního průměrného počtu ztracených kontejnerů. Podle Světové rady pro přepravu se od roku 2008 každý rok na moři ztratilo průměrně 1382 kontejnerů, avšak skutečný

počet se každý rok může značně lišit kvůli velkým událostem, kdy dojde ke ztrátě velkého počtu kontejnerů při jedné události, jakou byla nehoda

ONE Apus, El Faro (2015), MOL Comfort (2013), Rena (2011) atd.

Pod dánskou vlajkou plující m/s Maersk Eindhoven byla postavena v roce 2010 a má nosnost 13 100 TEU, takže je velikostně podobná jako ostatní loď, které v posledních měsících utrpěly případy ztráty kontejneru.

P.S. Příčiny můžete mj. hledat na přiloženém obrázku m/s M.E., viz způsob uchycení vrchní části palubního stohu (= prakticky žádné). A že tam těch beden je...

Společnost Siemens Gamesa uzavřela partnerství se sesterskou společností Siemens Energy při vývoji systému větrných turbín na moři, který bude vyrábět vodík pro přenos na břeh, místo aby posílal konvenční elektřinu na břeh přes elektrickou síť. Systém bude fungovat začleněním dvou modulů pro elektrolyzu do struktury turbíny, které budou využívat elektřinu generovanou turbínou k oddělení vody na její součásti, vodík a kyslík,

což umožní, aby byl vodík přiváděn na břeh jako palivo. Vývojáři tvrdí, že takový systém bude efektivnější, protože by měl odstranit značné ztráty, ke kterým dochází při konvenčním způsobem odesílání elektřiny na břeh. Rovněž by se odstranil problém s krácením, kdy se vyrábí více elektřiny,

než kolik je zapotřebí.

Společnosti Siemens Gamesa a Siemens Energy poprvé představily minulý měsíc svůj plán na rozvoj výroby zelené vodíku na moři a plánují v příštích

pěti letech investovat přibližně 120 milionů EUR do integrace zařízení pro elektrolyzu do pobřežní větrné turbíny Siemens Gamesa SG 14-222 DD .

To bude zahrnovat zásadní přepracování přechodového dílu struktury turbíny, aby se do něj vešlo zařízení potřebné k přeměně elektřiny na vodík. Tak

jak je v současné době koncipováno, zařízení bude konstruováno v modulární podobě a bude umístěno ve standardních 40 stopých kontejnerech

připojených k přechodovému dílu hluboko nad čarou ponoru. Dva z těchto kontejnerů by obsahovaly elektrolyzní zařízení schopné využívat 5 mW výkonu z turbíny a navíc by existoval třetí kontejner, který by obsahoval pomocné zařízení plus odsolovací jednotku pro vodu použitou v procesu

elektrolýzy. V tomto kontejneru by také byl umístěn zdroj energie, kterým by mohla být baterie nebo palivový článek, který by v případě potřeby dodával energii turbíně.