

# SSL EXPRES

22-26.2. 2021

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

Generální ředitelka DB-Cargo Sigrid Nikutta věří, že dopad epidemie covid-19 na železniční nákladní dopravu lze rychle překonat. "Už teď vidíme, jak stabilní je evropský průmysl," řekla zpravodajskému portálu ThePioneer šéfka dceřiné společnosti Deutsche Bahn DB Cargo. Pokud očkování postoupí a další odvětví začnou znovu, lze předkrizových úrovní dosáhnout velmi rychle - jak v ekonomice, tak v železniční nákladní dopravě.

Nikutta uvedla, že železnice zaznamenává negativní výsledky v nákladním sektoru již více než deset let. Paní Nikutta uvedla, že jejím cílem je zvýšit objem železniční nákladní dopravy: "Očekávám, že v příštím desetiletí budeme schopni zdvojnásobit objem po železnici."

DB Cargo kontroluje přibližně polovinu železniční nákladní dopravy v Německu. Podle vlastních údajů jezdí pro státní společnost přibližně 20 000 vlaků týdně, z nichž asi 60 procent překračuje státní hranice. Zbývajících 50 % trhu patří konkurentům organizovaným v Evropské železniční síti.

--

Série těžkých ztrát kontejnerů na moři bude stěží ukončena, dokud nebudou zpřísněny předpisy pro zajištění nákladu pro kontejnerové lodě. V nedávném vyšetřování před tím varuje expertní firma Battermann & Tillery se sídlem v Brémách. Mezinárodní předpisy pro skladování a zajištění nákladu již neodpovídají nejmodernějšímu stavu techniky. Především nezhledňuje růst velikosti a délky kontejnerových lodí, kritizuje při analýze nejnovějších incidentů námořní a technický expert společnosti Marc Sommerfeld.

V posledních měsících se na otevřeném moři nashromáždily dramatické incidenty, při nichž stovky kontejnerů spadly přes palubu nebo se převrátily celé hromady. Od konce listopadu do konce ledna se podle Světové rady pro lodní dopravu ztratilo během námořních průchodů přibližně 2 700 kontejnerů - což je asi dvakrát více než průměr Světové rady pro lodní dopravu v letech 2018 a 2019. Největší jedinou nehodou tohoto druhu byla pravděpodobně nehoda lodi "One Apus" o 14 000 TEU, při níž na konci listopadu spadlo z paluby na pacifickém přejezdu více než 1800 beden. Kromě toho bylo postiženo více než 2000 dalších kontejnerů. Odhady pojišťovacích kruhů odhadují výši škody až na 200 milionů USD.

Maersk Line byla také těžce zasažena ztrátami kontejnerů na lodích

"Maersk Essen" (leden) a "Maersk Eindhoven" (začátkem minulého týdne). V obou případech by se měly ztratit stovky kontejnerů. Všechny tři lodě jsou velké kontejnerové lodě dlouhé přes 300 metrů. Podle Battermann & Tillery - jedné z největších odborných společností v segmentu přepravy zboží - by to neměla být náhoda. Podle navigátora Marca Sommerfelda je problém v tom, že požadavky kodexu CSS (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing) přepravní organizace OSN IMO pro skladování kontejnerů se vztahují pouze na lodě s maximální délkou 300 metrů. Od roku 2006 se však používají mega-kontejnerové lodě o délce až 400 metrů, s většími akceleračními silami pod vlivem větru a vln.

Toto je největší akvizicí v historii společnosti Kühne + Nagel: Logistický gigant získává čínského specialistu na leteckou a námořní nákladní dopravu Apex International, který si od svého založení v roce 2001 vybudoval silnou pozici v transpacifickém a vnitroasijském regionu. "Sloučením společností Apex a Kühne + Nagel můžeme našim zákazníkům nabídnout atraktivní nabídku služeb na konkurenčním asijském logistickém trhu - zejména v oblasti obsluhy e-commerce obchodu, hi-tech a e-mobility," vysvětlil Detlef Trefzger, generální ředitel Kühne + Nagel International.

S přibližně 1 600 zaměstnanci vytváří Apex roční tržby ve výši více než 2,1 miliardy CHF (což odpovídá 1,93 miliardy EUR). V roce 2020 společnost zpracovala letecký náklad v objemu kolem 750 000 tun a objem námořní nákladní dopravy 190 000 TEU.

Akvizice podléhá obvyklým smluvním podmínkám, včetně schválení příslušnými orgány pro hospodářskou soutěž. Kupní cena je financována z dostupných likvidních fondů a v případě potřeby ze stávajících úvěrových linek. Malá část akcií Apex zůstává vedení Apexu i po uzavření obchodu. Po dokončení transakce bude společnost nadále působit nezávisle v rámci skupiny Kühne + Nagel. V tuto chvíli se obě strany dohodly, že další podrobnosti transakce nezveřejní.

Řídící pracovníci mise v laboratoři Jet Propulsion Laboratory NASA v jižní Kalifornii obdrželi první zprávu o stavu od vrtulníku Ingenuity Mars Helicopter, který přistál 18. února 2021 v kráteru Jezero, připojený k břichu roveru Mars 2020 Perseverance. Zpráva, která dorazila v 15:30 PST (18:30 EST) prostřednictvím připojení přes Mars Reconnaissance Orbiter naznačuje, že jak vrtulník, který zůstane připojený k vozidlu po dobu 30 až 60 dnů, tak jeho základnová stanice (elektrická skříň na vozidle, která ukládá a trasuje komunikaci mezi rotorovým letounem a Zemí) fungují podle očekávání.

„V datech hledáme dvě položky zásadní důležitosti: stav nabití baterií Ingenuity a potvrzení, že základnová stanice funguje tak, jak je navrženo, a řídí topná tělesa, aby se vypínala a zapínala tak, aby udržovala elektroniku vrtulníku v očekávaném dosahu,“ řekl Tim Canham,

vedoucí operací pro vrtulník Ingenuity na Marsu. „Zdá se, že oba fungují skvěle. S touto pozitivní zprávou postoupíme vpřed k zítřejšímu nabití baterií vrtulníku.“

Pro úspěch vrtulníku na Marsu je nezbytné zajistit, aby měl Ingenuity dostatek akumulované energie k udržení vytápění a dalších životně důležitých funkcí a zároveň k udržení optimálního stavu baterie. Hodinové nabíjení zvýší kapacitu baterie letounu na přibližně 30% jeho celkové kapacity. Několik dní poté jim bude dodána energie znovu, aby dosáhly 35%, a další nabíjení se plánují každý týden, zatímco vrtulník bude připojen k vozidlu. Data zasílaná během zítřejších relací nabíjení budou porovnána s relacemi nabíjení baterie provedenými během letu na Mars, aby tým pomohl naplánovat i budoucí relace. Stejně jako větší část vrtulníku o hmotnosti 4 libry (2 kilogramy), je šest lithium-iontových baterií již připraveno. V současné době dostávají energii z napájecího zdroje roveru. Jakmile bude Ingenuity vysazen na povrch Marsu, budou baterie vrtulníku nabíjeny pouze vlastním solárním panelem. Poté bude mít vrtulník 30denní experimentální okno pro letový test o délce 30 martěanských dnů (31 na Zemi). Pokud Ingenuity přežije své první mrazivé martěanské noci - kde teploty klesají až na minus 130 stupňů Fahrenheita (minus 90 stupňů Celsia) - bude tým pokračovat prvním vzletem letounu na jiné planetě. Pokud Ingenuity uspěje při prvním letu, tedy vzlétne a bude se vznášet, bude dosaženo více než 90% cílů projektu. Pokud rotorový letoun úspěšně přistane a zůstane provozuschopný, mohly by být provedeny až další čtyři pokusné lety, a každý z nich by navázal na úspěch předchozího.

Německo se kvůli zpřísněným pravidlům vstupu z České republiky, Slovenska a Tyrolska nachází pod rostoucím tlakem. Podle stížnosti Komise EU předané německému velvyslanci při EU Michaelu Claußovi v Bruselu je několik požadavků nepřiměřených nebo neopodstatněných. Německo má nyní deset pracovních dnů na odpověď. Komise by teoreticky mohla zahájit soudní řízení proti Německu, ale to je vzhledem k probíhající pandemii považováno za nepravděpodobné. Podobné dopisy byly zaslány Belgii, Maďarsku, Dánsku, Švédsku a Finsku, s jejichž hraničních opatřeními komise EU rovněž nesouhlasila. Na naléhání Komise EU budou evropští ministři států EU dnes jednat o postupu na vnitřních hranicích.

Česká republika, Slovensko a Tyrolsko jsou od 14. února považovány za oblasti s obzvláště nebezpečnými virovými mutacemi v Německu. Vstup je proto až na několik výjimek zakázán. Podle spolkového ministra vnitra Horsta Seehofera mají být hraniční kontroly původně plánované na deset dní prodlouženy. Politik CSU nedávno hrubě odmítl kritiku německých opatření ze strany Komise EU. Obavy z Bruselu vycházejí ze skutečnosti, že před několika týdny se státy EU dohodly na společných doporučeních pro cestování v rámci EU. Ty jsou založeny na mapě Evropy, na níž jsou regiony barevně odlišovány na základě společných kritérií.

Komise mimo jiné považuje požadavky na řidiče nákladních automobilů za sporné. Musí předložit covid test na německých hranicích, který není starší než 48 hodin, i kdyby pouze tranzitovali přes variantní oblasti. Doporučení států EU na druhé straně stanoví, že pracovníci v dopravě obvykle nemusí pod zkoušku - a pokud ano, měla by to být rychlá zkouška. Pokud by to však vedlo k překážkám na hranicích, mělo by být toto pravidlo rovněž zrušeno. Jako řešení Komise EU navrhuje, aby Německo vybuďovalo se svými sousedy dostatečnou testovací infrastrukturu pro rychlé testování pracovníků v dopravě.

Komise EU vidí v německých pravidlech další nesrovnalosti: 48hodinové pravidlo umožňuje nechat se testovat v Polsku, Itálii nebo Slovinsku, poté překročit oblast variant viru a poté vstoupit do Německa. Pozitivní míra mezi pracovníky v dopravě je navíc velmi nízká. Úřad také vyzývá Německo, aby provádělo testy Corona v češtině a slovenštině - a to nejen v němčině, angličtině, francouzštině a italštině.

Komise EU v zásadě jasně říká, že omezení volného pohybu mohou být odůvodněna veřejným zdravím. Taková opatření by však musí být nediskriminační a přiměřená. Německo se vyzývá, aby se více koordinovala s doporučeními států EU - zejména pokud jde o výjimky pro pracovníky v dopravě a dojíždějící na hranice.

Šanghajský spot index SCFI se minulý týden zvýšil o cca 2 procenta a uzavřel na téměř 2 896 USD/TEU. U zásilek z Dálného východu do severozápadní Evropy se sazební index zvýšil o 172 na 4 281 USD/FEU a u zásilek z Dálného východu na západní pobřeží USA o 137 na 4 106 USD/FEU. Globální index Freightos Baltic zaznamenal ještě větší nárůst, a to o 4,1 na 4 258 USD/FEU na všech trasách. Ovšem ceny v transpacifické dopravě se odhadují na výrazně vyšší úrovni. Index Freightos Baltic pro poměr Dálného východu a západního pobřeží USA vyskočil o 7,3 procenta na 4 654 USD/FEU. Spotové sazby za přepravu v zásadě zůstávají blízko jejich nedávných rekordních úrovní.

Smluvní sazby, které jsou podle odhadů zodpovědné za přibližně 70 procent celosvětové kontejnerové dopravy, také nadále sledují spotový trh. Čínský index kontejnerizované nákladní dopravy, který sleduje spotové a smluvní sazby, vzrostl o dalších 0,5 procenta, což bylo způsobeno nárůstem dopravy z Číny do Evropy, západní Afriky a východního pobřeží Jižní Ameriky.

Generální ředitel Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen souhlasí s přepravci a dopravci, že kapacitní překážky a splátky budou ještě nějakou dobu pokračovat. "Očekávám, že k normalizaci dojde později v roce. Ale předtím by se to mohlo ještě zhoršit," řekl na tiskové konferenci. Výzkumná složka londýnského lodního makléřství Clarksons Platou předpovídá v letošním roce nárůst globálních dodávek kontejnerů o 5,7 %, což je výrazně rychlejší než očekávaný nárůst růstu flotily o 3,8 %.

Optimismus linek se odráží i v pokračující silné poptávce po tonáži na charterovém trhu. Jak uvádí britský makléř Howe Robinson, průměrné charterové sazby nyní překročily úroveň boomových let 2007/08. U lodí Post-panamax s kapacitou 8 500 TEU požaduje nyní trh více než 40 000 USD za den, pro lodě Panamax s 4 300 TEU kolem 30 000 USD za den. Generální ředitel Hapagu Habben Jansen však vyjádřil pochybnosti o udržitelnosti prudce zvýšených charterových sazeb. "Jsou tu jasná rizika. Musíte být opatrní, abyste si za tyto vysoké sazby nepronajali příliš mnoho lodí," varoval. Podle makléřů byl Hapag-Lloyd minulý týden aktivní v segmentu středně velkých plavidel a kontrahoval dvě plavidla o 2 500 TEU s jeřáby za denní sazby 17 500 až 18 000 USD/den na Dálném východě a ve Středozemním moři. Před rokem stály srovnatelné lodě na charterovém trhu jen polovinu.

Světová obchodní organizace ve svém nejnovějším barometru zboží, který se vrátil na předkrizovou úroveň 103,9 bodu, udává o něco opatrnější tón. Organizace vidí známky dosažení vrcholů v mnoha segmentech a očekává nižší růst obchodování v první polovině roku než v předchozím 4. čtvrtletí.

Minulý týden došlo také k silnému vzestupnému trendu v dalších oblastech dry. Baltický index vyskočil o 359 bodů na 1 698 bodů. Charterové sazby pro Panamax (74 000-83 000 DWT), Supramax (52 000-63 000 DWT) a Handies (28 000-45 000 DWT) se vyšplhaly na nejvyšší úroveň za deset let.

Vedení přístavu Rotterdam vybralo dodavatele pro stavbu nových přístavních hrází v bazénu Princess Amalia jako součást investic do rozšiřování

propustnosti kontejnerů. Po evropském výběrovém řízení zadal přístavní úřad výstavbu přibližně 2,4 km nábřeží a opěrných zdí v přístavu Princess

Amalia Harbor konsorciu HOCHTIEF, Ballast Nedam a Van Oord. Očekává se, že další rozvoj přístavu nacházejícího se na Maasvlakte II zvýší roční propustnost v přístavu Rotterdam o 4 mio TEU. Potenciální další kontejnerová překládka ve výši 4 mil. TEU odpovídá nárůstu kapacity o přibližně 28%

oproti celkovému ročnímu objemu roku 2020.

"Obzvláště kvůli elektronickému obchodování se objemy kontejnerů prudce zvyšují," vysvětluje Boudewijn Siemons, provozní ředitel přístavní správy

v Rotterdamu. "To bude prozatím pokračovat. Abychom dále posílili naši vedoucí pozici největšího evropského přístavu pro přepravu kontejnerů, reagujeme nyní na tento vývoj investováním do dalšího rozšiřování přístavu Princess Amalia Harbour. Jedná se o investici, která posílí konkurenční

postavení našich zákazníků a Rotterdamu. "

Termináloví operátoři APM Terminals a RWG jsou již v bazénu Princess Amalia Harbour aktivní na 1500 m, respektive 1700 m nábřeží. Výstavba nových částí pro zámořskou a vnitrozemskou plavbu umožní provozovatelům

terminálů rozvíjet další lokality v okolí tohoto přístavu. Součástí projektu je také výstavba 160m stojánky pro všeobecné použití pro plavidla vnitrozemské plavby.

Nové stavební práce budou probíhat po obou stranách přístavu, který je přibližně 2,5 km dlouhý. Tento součet bude zahrnovat 1 825 m hlubokovodního

nábřeží, 160 m nábřeží vnitrozemské plavby a 360 metrů valů zadržujících půdu. Kromě 725 m to znamená, že bude zastavěno celé přístavní povodí, které bylo zčásti uvedeno do provozu již v roce 2015. Dokončení prvních 500 m nábřežní zdi se očekává na konci roku 2022. Závěrečná část projektu

bude dokončena nejpozději o osmnáct měsíců později. Nábřeží budou vybavena širokou škálou senzorů pro monitorování sil a jakékoli deformace.

Kromě toho budou na dvou místech použity bloky EConcrete, aby fungovaly jako umělé útesy a podporovaly biologickou rozmanitost pod vodou.

ogistické výdaje online giganta Amazon v prvním roce pandemie rychle rostly. Globální náklady na odchozí dopravu a zpracování objednávek (plnění) se ve finančním roce 2020 zvýšily přibližně o 53%. V roce 2020 vzrostly výdaje na lodní dopravu z 37,9 miliardy na 61,1 miliardy USD, což je nárůst o 61%. Náklady na dodání vzrostly asi o 45% na téměř 58,5 miliardy USD. Pro srovnání, v roce 2019 to bylo 37%, respektive 18 %. E-commerce gigant je jedním z velkých vítězů krize kvůli online boomu v loňském roce. Příjmy z tržního obchodu, cloudové divize a dalších menších zdrojů však rostly daleko pomaleji než náklady logistiky. Čistý prodej Amazonu se v roce 2020 zvýšil o 37,6% na 386,1 miliardy USD (2019: nárůst o 20,5%). V důsledku toho se podíl logistických nákladů během roku zvýšil z 27,9 na 31%. Tento podíl se v posledních letech každým rokem zvyšuje. Skok o více než 3 procentní body je však hodně, a to i pro Amazon. Od roku 2009 to byly vždy méně než 2 procentní body ročně. Podíl logistických nákladů se od té doby téměř zdvojnásobil. Náklady na odchozí dopravu a plnění se mezi roky 2009 a 2020 zvýšily 31,5krát.

Souvislosti: Amazon v roce 2020 uvedl, že zvýšil plochu své logistické sítě o 50 procent. Podle výzkumu DVZ skupina nyní provozuje pouze v Německu přibližně 50 logistických, třídících a distribučních center . Plánuje se dalších 30 lokalit, přičemž výrazně se zvýší zejména počet distribučních balíkových středisek. V Německu je jich nyní téměř 30 a v plánu je jich více než 20.

Růst on-line gigantu má dopad na balíkový trh. Amazon nyní sám dodává některé jednotky, které byly dříve předávány poskytovatelům balíkových služeb. To by mohlo vést k oslabení sítě v některých regionech. Kromě toho nedostatečné množství zásilek často vyžaduje přeplánování struktury dodávek poskytovatelů balíkových služeb. Nelze však předvídat, jak se balíkové služby budou muset obávat ztráty podílu. Vidíme dva protichůdné vývojové trendy: objem trhu roste a amazon, pravděpodobně největší zákazník, zároveň vyvádí zásilky ze systému = odborník na KEP nepozoruje

přímé konkurenční chování. Je obtížné posoudit, do jaké míry je (například) společnost DHL dobře vybavena, aby se vypořádala s růstem Amazonu, existují různé protichůdné okolnosti a síť Amazon není obecně otevřena třetím stranám.

Amazon také rychle rozšiřuje své letecké aktivity. Podle studie Chaddick-ova institutu pro metropolitní rozvoj se počet denních letů společnosti Amazon Air do příštího června téměř zdvojnásobí ve srovnání s květnem 2020. V současné době provozuje nákladní letecká společnost internetového prodejce v průměru 140 letů denně, z nichž 80 je pro přepravu sítion letadly B767 a zbývajících 60 letů s menšími letouny B737. Podle studie se počet letů v červnu zvýší na 160; v květnu loňského roku jich bylo 85.

Německo má k dispozici více než 22 miliard EUR dodatečných finančních prostředků EU z programu obnovy EU (ve výši 750 miliard EUR). Aby spolková vláda tyto peníze získala, musí koordinovat národní "plán budování a odolnosti" s EU. Spolkové země chtějí k vybavení vozidel evropským systémem řízení vlaků a bezpečnosti ERTMS/ETCS využít rovněž finanční prostředky německého plánu pro výstavbu a odolnost (DARP). Rozhodl o tom výbor spolkové rady pro dopravu. Ludolf Kerkeling, generální ředitel asociace nákladních železnic NEE, je "nesmírně potěšen a vděčný". Podle NEE Komise EU opakovaně uvedla, že pokrok v zařízeních ETCS by byl obzvláště vhodným cílem financování z DARP. K dnešnímu dni spolková vláda podporovala technologii vozidel ETCS pouze pro regionální vozidla v "Digital Node Stuttgart". Spolková rada bude o návrhu hlasovat 5. března.

P.S. Japa se asi k tomuto problému postaví náš ministr?