

SSL EXPRES

14.-18.06.2021

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

Ze Shekou do Seattlu, z Amsterdamu do Aucklandu, kontejnerové lodě se zpožďují jako nikdy v 65leté historii tohoto odvětví, protože liniový průmysl se potýká s autentickým napětím, které přináší Covid-19, a výjimečným chováním spotřebitelů. Údaje, které poskytla společnost Seaexplorer, platforma pro kontejnerovou dopravu vytvořená logistickým gigantem Kuehne+Nagel, ukazují, pod jakým mimořádným tlakem jsou globální dodavatelské řetězce.

Zatímco o přetrvávajících problémech s přetížením přístavů v USA a o důsledcích nedávného vypuknutí Covid-19 v přístavech v Jižní Číně bylo napsáno mnoho, mapa dodaná společností Seaexplorer jasně ukazuje globální jev přetížení liniiových lodí v roce 2021. Červené tečky představují shluky lodí, zatímco oranžové označují přístavy, které jsou přetížené nebo trpí narušením provozu. V současné době je na světě více než 300 kontejnerových lodí, které čekají, až se otevřou kotviště.

V minulosti by v systému byla spousta nárazníkového prostoru, jinak známého jako nadbytečná kapacita, který by zvládl většinu těchto poruch, ale vzhledem k tomu, že sítě jsou napjaté na tenko, každé další přerušení se přidává k nahromaděným problémům.

„Vzhledem k tomu, že nyní míříme do vrcholu sezóny bez nárazníků, měli bychom očekávat, že to bude trvat ještě nejméně celý rok,“ varuje Murphy. Úzká místa a zpoždění v přístavech po celém světě jsou příznakem širšího zhroucení infrastruktury dodavatelských řetězců; vše souvisí s pandemií, která podnítila změny ve spotřebních návycích a snížila produktivitu ve vnitrozemí.

Vzhledem k tomu, že se tento týden dramaticky zvýšily časy postojů v Jižní Číně, Šanghajský index kontejnerové přepravy zboží (SCFI), globální referenční bod pro spotové sazby, dnes opět vyskočil na nová maxima a vyšplhal se o dalších 91 bodů na 3 704 bodů. Meziročně o 247 % více.



Oceánští dopravci příští týden rozjíždí další zvyšování sazeb, přičemž sazby FAK z Asie do severní Evropy se pohybují směrem k 20 000 dolarům za 40'. To ve srovnání s úrovní před rokem představuje neuvěřitelný nárůst o 1 000 % na spotové úrovni.

Transpacifické linky 15. června "obšťastní" americkými přepravce z Asie = GRI dosahují až 3 000 dolarů za 40', přičemž někteří rejdaři nyní požadují 17 000 dolarů za 40' z Číny do přístavů na východním pobřeží USA.

A transatlantičtí odesílatelé také pocítují bolest ze zvyšování sazeb náklady s týdenními výraznými nárůsty: složka Freightos Baltic Index (FBX) ze severní Evropy do USA tento týden vyskočila o 17% na 5 069 dolarů za 40'.

Ohlášené FBX v tomto týdnu pro Asii do severní Evropy se vyšplhalo o dalších 5%, na 10 998 dolarů za 40', nicméně většina z omezeně dostupné nabídky dopravce, kterou zaznamenal The Loadstar tento týden pro dodávky do UK, dosahovaly cca 16 000 dolarů za 40. Tyto sazby mají za následek mnoho zrušených objednávek z Číny, protože růst sazeb má velký dopad na maloobchodníky, kteří nemohou převádět tento nárůst do zvýšení maloobchodní ceny.

Hlavním hnacím motorem nových nárůstů již vysokých sazeb prakticky na všech obchodních cestách je krize Covid v přístavech jižní Číny, zejména v Yantianu, kde tento týden údajně čekalo na kotvení až 40 plavidel. "Kongesce v Yantianu bude mít mnohem větší dopad na tok zboží v transpacifickém prostoru než blokáda Suezského průplavu" řekl Jon Monroe z washingtonského státního podniku Jon Monroe Consulting. „Dovozci budou vážně zasaženi, protože jejich kontejnery budou v Jižní Číně ležet celé týdny a k plavidlům budou mít jen malý nebo žádný přístup. A až se zmírní počet nevyřízených případů v Číně, bude tlak stále na přístavy na západním pobřeží USA." Konzultant uvedl, že přetížení jihokaliifornských přístavů se přesunulo z lodě na pevninu, zejména kvůli tomu, že železniční dopravci nemohli vyklidit terminály kontejnerů IPI [interior point intermodal].

„Železnice nemají dostatek železničních vagónů, aby mohly kontejnery rychle přesunout do vnitrozemí," zdůrazňuje pan Monroe.

Polský intermodální operátor, Loconi, a provozovatel kontejnerových vlaků, Baltská železnice spustily novou linku spojující Gdyni a Koper, pojmenovanou Baltsko-jadranský pozemní most.

Společnost Loconi, která provozuje pět kontejnerových vlaků týdně mezi Gdyní a Wrocławí, a společnost Baltic Rail, která provozuje tři až pět vlaků týdně mezi Wrocławí a Koperem, se rozhodly nabídnout kombinovanou intermodální dopravu mezi oběma evropskými uzly; s jedinou jízdenkou budou moci kontejnery cestovat mezi Gdyní, Wrocławí a Koperem, přičemž překládka mezi vlaky bude zahrnuta do služby.

Načasování druhé cesty bude optimalizováno tak, aby bylo zajištěn soulad s cut-off cíleného odplutí. Překládka tak může plnit i roli nárazníku, což může být extrémně výhodné.

Iniciativu podporují oba námořní terminály – přístav Koper, Slovinsko a BCT v Gdyni, Polsko

Podle prohlášení obou společností toto řešení umožní propojit všechny klíčové přístavy ve Skandinávii s klíčovými přístavy ve středním a východním Středomoří a dále také oblast Rudého moře a Perského zálivu.

Kongres Strany zelených SRN jasnou většinou odmítl několik návrhů na někdy až příliš intenzivní zpřísnění programu ochrany klimatu. Delegáti hlasovali proti rychlostnímu limitu 70 kilometrů za hodinu na venkovských silnicích a ukončení výroby nových vozidel se spalovacími motory již v roce 2025. V přípravném období se očekávaly ostré diskuse, zejména o ochraně klimatu - první den jednání tří denní konference online delegátů skončil ještě dříve, než bylo plánováno. Kongres strany velkou většinou odmítl požadavek na omezení rychlosti na venkovských silnicích. Místo toho delegáti hlasovali pro horní hranici 130 kilometrů za hodinu na dálnicích navrženou federální výkonnou radou, bez nových specifikací pro venkovské silnice. Jednoznačně selhala také iniciativa zakazující vozidla se

spalovacími motory od roku 2025. Převážná většina souhlasila s návrhem rady zakázat schvalování spalovacích motorů od roku 2030. Návrh na ještě vyšší cenu CO2 byl také jasně zamítnut: delegáti hlasovali v pátek večer 473 hlasy proti návrhu, který počítal se zvýšením ceny CO2 u ropy a plynu v příštím roce na 80 eur a poté ročně nechat stoupat o 15 eur. Cena CO2 by měla zdražit spotřebu fosilních paliv - například to také zvyšuje ceny pohonných hmot a topných olejů.

Byl podpořen návrh federální výkonné rady zvýšit od roku 2023 cenu CO2 na 60 eur. Cena CO2 u ropy a plynu, která je splatná od 1. ledna, je v současné době 25 eur za tunu. Podle současných plánů federální vlády by měla v roce 2025 činit 55 eur. Předseda strany Robert Habeck předtím varoval delegáty, aby příliš neutažovali cenový šroub CO2. „Pokud stoupáme příliš strmě, ztratíme podporu projektu přechodu na novou energii a většinu, kterou pro něj potřebujeme,“ řekl Habeck.

Kandidát na předsedu parlamentu za Zelené Anton Hofreiter také vykouznil sociální soudržnost. Ambiciózní cíle v oblasti klimatu by neměly nikoho přemoci, vysvětlil během svého projevu Hofreiter. Lidé mají „oprávněné obavy“, které se vztahují na zaměstnance v automobilovém průmyslu, ale také na jiné části společnosti, jako jsou nájemci, uvedl Hofreiter. Úkolem jeho strany je ukázat, „kdo nese jaké břemeno“. „Chceme sociálně spravedlivější zemi,“ vysvětlil Hofreiter. Zároveň se však přihlásil k cíli své strany „chtít být klimaticky neutrální za 20 let“ - o čtyři až pět let dříve, než má v úmyslu učinit federální vláda. To je obrovská výzva, protože země „ztratila neuvěřitelně dlouhou dobu“ s ochranou klimatu, zdůraznil vůdce parlamentní skupiny. Hofreiter také prohlásil, že jeho strana chce lidem vrátit náklady na cenu CO2 pomocí takzvaných energetických peněz. Kromě toho by měly existovat granty na klima, aby si lidé mohli dovolit ekologicky čisté auto a úlevu pro nájemce, pokud jde o cenu CO2.

V neděli velká většina konečně schválila volební program zelených.

Chaos a dopravní zácpy v přístavech v jižní Číně dosud neměly významný dopad na leteckou nákladní dopravu, která ke konci května zaznamenala dramatický pokles poptávky. Očekává se, že dopravci mírně sníží kapacitu, protože odvětví se přehoupne do tradičních měsíců roku s nízkou poptávkou. Ale ... ostatní oblasti (kromě Číny) jsou stále na vzestupu a v rozumné úrovni - jihovýchodní Asie, Indický subkontinent a Bangladéš jsou dosud neuvěřitelně živé. Některé lety pak budou rozhodně zrušeny, nebo prostě nejsou provozovány, což smaže ztráty a zvýší poptávku.

Avšak ve skutečnosti není tak rušno, jak se předpokládalo, i když červen/červenec jsou pro leteckou nákladní dopravu tradičně nejpomalejšími měsíci v roce. Suezská krize v březnu způsobila, že „slušné množství zpožděného námořního nákladu se kvůli zpožděním pohybovalo letecky“ - ale navzdory předpovědím, že přetížení přístavů v Yantian a dalších jihočínských přístavech bude mít větší dopad na dodavatelské řetězce než zablokování kanálu, k převodu na jiný druh dopravy nedošlo. Nevidíme, že by se v současné době mnoho objednávek převádělo z moře do vzduchu. Trh změkkl a je možné, že sazby za leteckou nákladní dopravu se mohly stát tak vysokými, že už nejsou životaschopné ani proveditelné.

Čínský speditér se sídlem v Šanghaji souhlasil: „Nejsem si vědom žádné rostoucí poptávky po letecké nákladní dopravě způsobené přetížením jižních přístavů kvůli obrovskému cenovému rozdílu. Počítám, že jen málo zásilek je tak důležitých, že se musí vyměnit za leteckou dopravu. Zatímco během května se sazby zmírnily, od té doby jsou stabilní. Ale vzhledem k současné nízké cenové hladině, mohou některé letecké společnosti od července mohou omezit některé pravidelné služby typu „freight“. Také četnost některých charterů může být buď snížena, nebo zrušena. Více takových nastane asi v červenci a v první polovině srpna. Pak by kvůli menší nabídce mohl opět nastat růst cen. Trh letecké nákladní dopravy je však stále obtížnější analyzovat, neboť charterové a osobně-nákladní

stroje vytvářejí různé úrovně sazeb. Charteroví makléři naopak tvrdí, že zaznamenávají stabilní poptávku.

Preighters byly v porovnání se sazbami čistých freighterů velmi konkurenceschopné, pokud jde o dense zboží. Sazby za přepravu v preighters se však nereagují tak dynamicky na výkyvy trhu. Je to pravděpodobně způsobeno tím, že se vyřazuje určitá kapacita nákladních letadel, protože po uvolnění některých protipandemických omezení je více letadel renovováno pro osobní dopravu. V současné době je již konkurenceschopnost strojů typu preighter vůči čistým freighterům méně významná, než bývala.

CMA CGM je zatím posledním námořním dopravcem, který uplatní congestion surcharge (PCS) na chladírenské kontejnery, u nichž je přístavem vykládky Yantian, neboť krize přetížení v regionu v důsledku epidemie Covid-19 pokračuje. Podle francouzského dopravce, který od 11. června zavedl PCS ve výši 1 250 USD/RF (s výjimkou USA, Brazílie, Argentiny, Kolumbie, Ekvádoru, Panamy, Venezuely, Uruguaye a Paraguaye, kde bude příplatek účinný od 21. července), je již většina reeferových poloh v přístavu obsazena.

„Aby bylo zajištěno, že náklad zůstane v prémiovém stavu, CMA CGM doporučuje svým zákazníkům změnit přístav vykládky/cíle. Jinak bychom mohli být nuceni odklonit váš náklad do alternativních přístavů,“ uvedla společnost ve svém oznámení. Pro plující jednotky a pro jednotky, které již byly přesměrovány, bude podle prohlášení CMA CGM vypočítán zvláštní příplatek v době překládky, jakmile bude v přístavu Yantian k dispozici místo.

Přerušení překládky kontejnerů v Yantianu již překonalo březnovou kontejnerovou krizi kvůli zablokování Suezského průplavu lodí Ever Given a vzhledem k tomu, že odborníci na kontejnerovou dopravu předpokládají, že se neočekává, že by se přístavní provoz čínského uzlu brzy vrátil k normálu, přijímají globální námořní dopravci nouzová opatření, aby této situaci čelili.

Počátkem června, Společnost Ocean Network Express (ONE) rovněž zavedla příplatek za přetížení ve výši 1 000 USD za veškerý náklad s řízenou teplotou připlouvající do Yantianu na pokrytí „dodatečných nákladů“.

Kromě toho některé z největších kontejnerových linek na světě, včetně Maersk, Hapag-Lloyd a ONE již oznámili zrušení značného počtu naplutí do přístavu Yantian s cílem minimalizovat narušení linkového řádu a uřídit chaos v dodavatelském řetězci.

P.S. Přístav Yantian prý sotva přijímá jakékoliv kontejnery, tak k čemu asi slouží ta PCS?

Dva a půl měsíce poté, co byla po uvíznutí v Suezském průplavu znovu uvolněna m/s Ever Given, zůstává plavidlo a jeho 18 000 teu nákladu ve vazbě ze strany Úřadu pro Suezský průplav (SCA). Příští přezkumné řízení u egyptských soudů týkající se plavidla, které v současné době kotví v oblasti Velkých Hořkých jezer v kanálu, je naplánováno na 20. června. A zdá se, že vlastníci a SCA nejsou ani o krok blíže dohodě o výši kompenzace za zablokování kanálu.

SCA snížil svůj nárok z 916 mln USD na 550 mln, ale rozhodně odmítl nabídku japonského vlastníka lodi ve výši 150 mln USD za propuštění plavidla. Obě strany se zdají být daleko od vyřešení problému. A uprostřed této právní bitvy je chycen náklad s odhadovanou hodnotou kolem 1 miliardy dolarů, jehož majitelé nemají do sporu vůbec co mluvit.

Někteří severoevropští dovozci s kontejnery na palubě Ever Given se již údajně rozhodli opustit náklad vzhledem k časově citlivé povaze výrobku, zmaření smluv o prodeji a/nebo ztrátě trhů. Ředitel poradenské společnosti NAU Pte se sídlem v Singapuru Mathu Jagannath proto důrazně vyzval společnost SCA a majitele lodi, aby zvážili zájmy týkající se nákladu.

SCA přičítá nehodu „nadměrné rychlosti“ lodi v době průjezdu, zatímco pojistitel plavidla, britský P&I Club tvrdí, že plavba v kanálu byla pod kontrolou pilotů a řízení provozu plavidel SCA.

Majitel plavidla prohlásil Společnou havárii, což znamená, že vlastníci nákladu musí před uvolněním kontejnerů zaplatit procenta z hodnoty své zásilky na náklady na záchranu, ale proces nemůže být dokončen, dokud loď nebude schopna vyložit svůj náklad.

Podle odhadu má nosič Ever Given postavený v roce 2018 hodnotu 183 mln USD, nyní navýšenou o cca 13 mln USD díky vzrůstající hodnotě kontejnerů. Není známo, zda jeho provozovatel, Evergreen, který si plavidlo pronajal na dlouhodobý charter, stále platí denní nájem, i když jeden makléřský zdroj si myslí, že dopravce bude stále zodpovědný za charter, přestože loď je arestována. Navíc vzhledem k tomu, že kapacita kontejnerových lodí v aktuální kombinaci tak nízké nabídky a vysoké poptávky, Evergreen bude mít zájem dostat loď zpět do provozu co nejdříve.

Společnost Emirates zveřejnila svou výroční zprávu, 198stránkový dokument popisující její úspěchy tváří v tvář současným výzvám. Je tam toho ke čtení hodně, ale hlavní údaje o nákladní dopravě jsou tyto: přibližně 60 % celkových příjmů skupiny pochází z nákladu; SkyCargo přidalo 19 „mininákladních strojů“ 777-300ELR – ale „skutečná“ nákladní letadla představovala 62 % objemů, zatímco před pandemií nesla pouhých 23 % celkových objemů. Celkové přepravené objemy činily 1,87 milionu tun, což je o 2,38 milionu méně než o rok dříve. Příjmy, které těží z průměrného 75procentního zvýšení sazeb za leteckou nákladní dopravu, se zvýšily o 52,6 % na 17,1 miliardy AED (4,62 miliardy dolarů). A výnosy na FTKM se téměř zdvojnásobily.

Celkově však Společnost Emirates Group zaznamenala první ztrátu za více než 30 let: za finanční rok končící 31. března prodělala 22,1 miliardy AED (6 miliard USD) ve srovnání se ziskem 1,7 miliardy AED (1,7 milionu USD) o rok dříve.

Evropská komise má v úmyslu investovat celkem 8 miliard eur z rozpočtu EU na výzkum „Horizont Evropa“ do jedenácti výzkumných partnerství, která pomohou dosáhnout cílů „Zelené dohody“. Čtyři z těchto takzvaných naprogramovaných partnerství jsou zaměřena na udržitelnější dopravu. Vzhledem k tomu, že finanční prostředky mají přispívat také soukromí partneři a členské státy, Komise očekává, že v letech 2021 až 2027 bude na výzkum mobilizováno celkem přibližně 22 miliard eur. K podpisu memoranda o porozumění pro partnerství, které stanoví jejich základní cíle, dojde dne 1. června. Dopravními projekty jsou:

- **Evropské partnerství na podporu silniční dopravy bez emisí (2Zero).** „2Zero“ si klade za cíl podporovat vývoj vysoce účinných elektrických vozidel na baterie a jejich nabíjecí infrastruktury. To znamená, že by mohla pokračovat „Evropská iniciativa pro ekologická vozidla“. Hlavním partnerem je sdružení EGVIA založené v rámci této iniciativy, ke kterému patří 99 společností z automobilového a průmyslového sektoru.
- **Evropské partnerství pro propojenou, kooperativní a automatizovanou mobilitu (CCAM).** Cílem je urychlit zavádění takových technologií a služeb mobility, které umožňují automatizované řízení v celé EU. Partnerem je zde Evropská poradní rada pro výzkum silniční dopravy; sdružení, ke kterému patří společnosti, univerzity a veřejné instituce.
- **Evropské partnerství pro dopravu bez emisí.** V rámci tohoto partnerství má EU pomoci utvářet a urychlovat proces přeměny v námořní a vnitrozemské vodní dopravě tak, aby v budoucnu nedocházelo ke škodlivějším emisím životního prostředí (skleníkové plyny, látky znečišťující ovzduší a vodu atd.). I zde je hlavním partnerem Komise stávající aliance pro výzkum, Waterborne Technology Platform.
- **Evropské partnerství pro průmyslové baterie.** Cílem tohoto partnerství je podpořit vytvoření evropského výzkumného a inovačního ekosystému pro baterie s cílem posílit roli Evropy při navrhování a výrobě baterií pro stacionární a mobilní aplikace. Partnerem je sdružení EMIRI (Energy Materials Industrial Research

Initiative) založené v roce 2012. Zahrnuje 13 společností, včetně společností Siemens, Solvay, Arcelor Mittal, Engie a Umicor.

Společnosti, výzkumné instituce nebo jiné zúčastněné strany, které by se chtěly účastnit některého z těchto partnerství, by se měly obrátit na hlavní partnery. Financování čtyř zmíněných partnerství ze strany EU ještě nebylo dokončeno, ale mělo by činit celkem přibližně 2,5 miliardy eur. První výzvy k podávání nabídek pro projekty podporované programem Horizon Europe lze očekávat od července do října.

Pozor nový systém registrace nákladu před datem odeslání zavedený článkem 39 nového celního zákona č. 207 v Egyptě. Tím se má naplnit cíl zjednodušit postupy pro odbavení nákladu, zajistit ověření záruk dovozců a vývozců, přijmout dovoz určitých druhů nákladu nebo zakázat jiným vstoupit na egyptský trh. Postupy byly nastaveny takto:

- dovozce nebo jeho zástupce se zaregistruje na elektronickém portálu vnitrostátního jednotného portálu pro usnadnění zahraničního obchodu „NAFEZA“;
- před odesláním do Egypta musí být nahrány informace o nákladu, aby obdržel předběžné celní registrační číslo, kterým je „ACID neboli předběžná informativní deklarace zásilky“. Bere se na vědomí, že proces nahrávání informací o nákladu se musí opakovat u každé zásilky;
- exportér využije vyhrazenou platformu založenou na CargoX řešení pro blockchain přenos dokumentů, ve které si bude muset vytvořit účet. ACID by měla být řádně uvedena v každém přepravním dokladu, aby byla zajištěna řádná sledovatelnost. Pozor též na to, že náklad nebude vyložen z přepravního plavidla a bude vrácen, pokud nebude dodržena ACID. Zdůrazňuje se, že provádění tohoto systému již bylo zahájeno ve zkušebním provozu od 1. dubna 2021, přičemž pro námořní přepravu vstoupí systém v platnost 1. července 2021.

Manažeři a plánovači logistiky ve zhruba 1400 amerických vývozních firmách měli zpackaný víkend, a to díky společnosti FedEx Freight. V pátek společnost oznámila zákazníkům, že od pondělí již nebude jejich zboží zasílat. Oddělení integrátora pro nákladní dopravu uvedl, že náhlé opatření představuje „činnosti specifické pro zákazníka, které mají kontrolovat kapacitu a zabránit nevyřízeným případům v nejvíce kapacitně omezených střediscích nákladní dopravy“.

Poskytovatelé sběrných přeprav (LTL), jako je FedEx Freight, jsou vystaveni přebujelé poptávce. Informační systémy CASS, které zveřejňují měsíční index přepravy zboží v Severní Americe, vykázaly za květen druhý nejvyšší měsíční objem za posledních 31 let. Všichni dopravci LTL a nákladních vozidel jsou v provozu na plné nebo téměř plné kapacity. „Hodně to vypovídá o objemu, který je v síti,“ řekla Cathy Morrow Robersonová, zakladatelka a hlavní analytička Logistics Trends&Insights. „Mohlo by to také vypovídat o potřebě dalších řidičů; zdá se, že všichni v odvětví nákladní dopravy potřebují více řidičů,“ dodala. Krok společnosti FedEx Freight k odmítnutí zákazníků připomíná jednání společností FedEx i UPS v odvětví balíkových služeb, které se potýká s podobnou nerovnováhou mezi poptávkou a kapacitou. V obou odvětvích je ve hře strategie, která se snaží řídit kapacitu kombinací zvyšování poplatků a propouštění méně ziskových klientů. Týden před náhlým ukončením služeb pro cca 1400 zákazníků oznámila společnost FedEx Freight nový příplatek pro oblasti s vysokou hustotou dopravy – další taktiku dvou amerických integrátorů v oblasti balíkového obchodu.

Vybírání klientů LTL ovlivnilo zákazníky z různých oborových vertikál. Paní Robersonová se domnívá, že UPS a FedEx třídí své klienty podle ziskovosti a vylučují ty méně lukrativní. To se shoduje s kroky, které podnikli v odvětví balíkových zásilek tím, že odmítli první velkoobjemové přepravce, kteří svou velikostí disponují, aby vyjednali větší slevy.

--