

# SSL EXPRES

21-25.06.2021

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

Deutsche Bahn zvyšuje tempo ochrany klimatu a chce dosáhnout klimatické neutrality dříve. Skupina DB posílá předchozí cíl do roku 2050 o deset let dopředu - do roku 2040. To zahrnuje všechny oblasti železniční přepravy v Německu i globální logistickou dceřinou společností DB Schenker. Generální ředitel společnosti DB Richard Lutz informoval dozorčí radu o novém cíli na jejím pravidelném zasedání. "Osobně je pro mě obzvláště důležité, abychom postupovali kupředu ještě rychleji. Naše prozatímní bilance podtrhuje obrovský potenciál železnic: Ve srovnání s jinými druhy dopravy v Německu je železnice jediná s trvale příznivou klimatickou bilancí od roku 1990. Za posledních 30 let byly železnice samy schopné výrazně snížit své emise CO2 přibližně o 70 procent," uvedl Lutz.

Pro vyrovnaný účet CO2 do roku 2040 chce Deutsche Bahn od roku 2025 plně zásobovat své závody, kancelářské budovy a nádraží v Německu zelenou elektřinou. Kromě toho bude podle společnosti „ekologizována“ dodávka tepla, postupně budou nahrazována fosilní paliva, jako je topný olej a zemní plyn. Vyšší energetická účinnost by měla v následujících letech zajistit také nižší spotřebu. Kromě toho chce DB snížit CO2 u mladších vozových parků v dálkové, regionální a nákladní dopravě a budou se investovat další prostředky do alternativních pohonů a paliv. Také se plánuje také výstavba nové infrastruktury pro bateriové vlaky a používání syntetických paliv. Digitalizace by měla mít v příštích letech také pozitivní vliv na uhlíkovou stopu skupiny DB.

P.s. Takže nakonec největším znečišťovatelem budou domácnosti; až si průmysl a dopravci spotřebují zelený proud, vaše rychlovarná konvice bude mít větší uhlíkovou stopu než váš dosluhující PKW

Klub P&I ve Spojeném království a další pojistitelé jsou blízko dohodě s úřadem pro Suezský průplav (SCA) o odškodnění v důsledku uvíznutí Ever Given z března tohoto roku. Na základě jednání s SCA zúčastněné strany požádaly egyptský soud, aby odložil příští slyšení na 4. července ve prospěch ukončení jednání.

Britský P&I včera uvedl: „Během jednání byl předložen návrh, o němž jsme přesvědčeni, že splňuje všechny požadavky suezské strany. Vlastník a jeho pojistitelé si v průběhu dnešního [nedělního] jednání vyžádali a potvrdili u Ismailia Economic Court of First Instance, že si přejí odročit jednání, aby bylo dosaženo konečného a smírného řešení, které uspokojí všechny strany.“

Včerejší oznámení přišlo pět dní poté, co pojistitelé vydali prohlášení potvrzující, že vedou „vážná a konstruktivní“ jednání s SCA ohledně incidentu Ever Given.

Výše kompenzace sice nebyla zveřejněna, bude však pravděpodobně vyšší než původní částka 150 milionů dolarů, kterou nabídl britský P&I Club, a nižší než 600 milionů dolarů, které požadoval SCA. Jeden odborník odhadl přibližné náklady na odstranění plavidla na téměř 200 milionů dolarů.

P.S. Plus ztráta průplavného u lodí odkloněných přes CGH, a máme to doma, vážení. Pokud se částka vyšplhá řekněme na 400 mln, tak proti ní bude do GA stát momentální hodnota

plavidla (200 mln) a nákladu (cca 900 mln až 1 mld), tudíž GA příspěvek by mohl být okolo 35%. Uvidíme...

Společnost DB Schenker v Německu reaguje na stále neobvykle vysoké objemy v národní síti s kusovým zbožím a až do odvolání omezuje denní objemy zásilek. „Vzhledem k extrémně vysoké poptávce, zejména množství v národní síti, musíme postupovat selektivně, abychom chránili síť a naše stávající zákazníky,“ říká Markus Pütz, CCO ve společnosti DB Schenker pro klastr Německo / Švýcarsko. Platí zásada, že přednost má péče o stávající zákazníky a provoz vyhovující systému.

Prozatímní skladování nedoručitelného zboží by mohlo opakovaně vést ke zpožděním v dalším obecném procesu zpracování objednávek. „Chceme tomu ve větší míře zabránit, abychom chránili naše zákazníky a udržovali naši kvalitu,“ uvedl Pütz. Za tímto účelem Schenker aktivně přistupuje ke svým zákazníkům a spoléhá na otevřený dialog.

--

Společnost 2M Alliance se rozhodla upravit plavební program své sítě z Asie do Evropy, aby celosvětově zvládla nedávnou náročnou situaci závažných přetížení přístavů. Největší kontejnerová aliance na světě, kterou tvoří společnost Maersk and Mediterranean Shipping Company (MSC), změnila počet plaveb těchto společností z Dálného východu a Asie do severní Evropy:

Week	Service	First Impacted Vessel	Original Voyage number	New Voyage number	Ningbo ETD
27	AE6/LION	MSC DEILA	125W	127W	10 July
32	AE10/SILK	MADISON MAERSK	130W	131W	12 August
39	AE7/CONDOR	MSC LEANNE	138W	139W	29 September

„Tato situace je způsobena kombinací rychle se zvyšující poptávky a opatřeními pro boj s pandemií napříč přístavy a dodavatelskými řetězci obecně,“ uvedl Maersk ve svém oznámení a poukázal na to, že tato nahromaděná zpoždění v současné době způsobují mezery v sestavě a mají za následek, že několik odjezdů z Asie bylo odloženo o více než sedm dní.

--

Přístavy v Brémách a Bremerhavenu dosáhly v období od roku 2020 celkem 4,771 milionu SEU, což představuje mírný pokles ve srovnání s údaji z roku 2019, čímž pokračuje trend meziročních poklesů od roku 2016. Německý přístavní komplex však navzdory probíhající pandemii koronaviru dosáhl nárůstu celkového objemu překládky o 3,1 % a během prvních tří měsíců tohoto roku dosáhl přibližně 1,75 miliardy tun.

Přístavy v Brémách a Bremerhavenu oznámily, že kontejnerový obchod s Čínou v roce 2020 poprvé předstihl USA, zatímco počet ULCC kontejnerových plavidel s ponorem větším než 13,50 metru stále roste.

Stále významnější roli v přepravě kontejnerů navíc hraje železnice - podle oznámení na ni připadá téměř 50 %.

Zatímco Čína, Rusko a Norsko drží první 3 místa, pokud jde o dovoz, USA zůstávají nesporným hlavním partnerem pro exportní obchod a podle prohlášení se umístily daleko před Čínou a Belgií.

Kromě toho bylo na nábřežích brémských přístavů odbaveno celkem 5 978 lodí, což je číslo, které se rozpadá na 2 359 kontejnerových plavidel, 1 295 plavidel pro general cargo a 1 091 lodí typu ro-ro.

--

Heiko Fischer odstoupí 30. června z funkce generálního ředitele VTG Aktiengesellschaft, ale bude nadále spojován s touto společností a železniční nákladní dopravou v různých jiných funkcích. Oznámila to společnost VTG. Po stažení z burzy cenných papírů v roce 2019 a nadcházejícím převodu společnosti na novou vlastnickou strukturu se významně změní jak směr společnosti, tak typ odpovědnosti za správu. Spolu s dozorčí radou proto Fischer dospěl k rozhodnutí vzdát se řízení společnosti a převzít nové úkoly. Dozorčí rada jedná ve správní radě s Markem Stevensonem (finanční ředitel), Svenem Wellbrockem (provozní ředitel pro Evropu a bezpečnostní ředitel) a Oksanou Janssen (provozní ředitel Eurasia) Předcházela tomu dohoda mezi akcionáři VTG Warwick Holding GmbH a Joachim Herz Stiftung ve vztahu k VTG AG, kterou Warwick oznámil 12. dubna. Poskytuje Warwicku právo uzavřít smlouvu o půjčování cenných papírů s Joachim Herz Stiftung, druhého největšího akcionáře VTG. Tato smlouva o půjčování cenných papírů umožňuje společnosti Warwick získat vlastnictví dalších 15 procent akcií společnosti VTG AG od Joachim Herz Stiftung, kromě podílu, který již drží ve výši přibližně 81,41 procenta základního kapitálu společnosti VTG AG. Po dokončení půjčky cenných papírů bude Warwick vlastnit podíl ve výši přibližně 96,41 procenta základního kapitálu společnosti VTG AG, a splní tak požadavek převodu akcií menšinových akcionářů (squeeze-out v souladu s § 327a německého Stock Corporation Act). Samotný Fischer držel menšinový podíl ve společnosti VTG AG.

V koordinaci s VTG hodlá Warwick dokončit squeeze-out ve druhé polovině roku. O tom má v září rozhodnout mimořádná valná hromada VTG. Warwick Holding GmbH („Warwick“) je nepřímo ve vlastnictví fondů spravovaných a podpořených společnostmi Morgan Stanley Infrastructure Inc. a investiční společnosti financované a zaštitěné společnostmi Omers Infrastructure.

VTG Aktiengesellschaft se sídlem v Hamburku je přední mezinárodní společností v oblasti pronájmu a železniční dopravy, která má v současné době více než 94 000 železničních nákladních vozů: tedy největší soukromý vozový park v Evropě.

--

Za předpokladu, že navrhované převzetí Agility GIL bude dokončeno, podle nové analýzy společnosti Transport Intelligence (Ti) se společnost DSV Panalpina stane největším zasílatelem na světě, pokud jde o příjmy z letecké a námořní dopravy.

Nedávno zveřejněný Global Freight Forwarding Market 2021 společnosti Ti řadí společnost Kuehne + Nagel (KN) na pozici současného lídra na trhu s celkovými výnosy ve výši 11,5 miliardy EUR, následuje společnost DHL Global Forwarding s 10,9 miliardy EUR. DSV Panalpina je na třetím místě s příjmy 9,9 miliardy eur a Agility na 12. místě s 2,8 miliardy eur.

Zpráva říká: „Vzhledem k tomu, že dohoda má být dokončena ve druhé polovině roku 2021, je připravena etapa pro změny v čele pořadí. Ukazuje, že tržní podíl současného lídra KN ve výši 7,3% by byl nahrazen kombinací 6,3% podílu DSV-Panalpina a 1,7% podílu Agility na trhu.

V samostatném vývoji zpráva rovněž odhaluje, že po loňském přechodu značky Damco pod mateřskou společností v rámci integračního tlaku společnosti Maersk, Maersk Logistics & Services se nyní ocitá na 18. příčce největších leteckých dopravců na světě s ročními příjmy ve výši 663 milionů EUR a podílem na trhu ve výši 0,7 %.

--

Kontejnerové nábřeží na jižním konci mola I v přístavu Koper bylo prodlouženo o 100 metrů. Rozšířené nábřeží s novým kotvištěm, které nese název Link 7D, je součástí velké investice, protože přístav Koper pokračuje ve výstavbě kontejnerového depa o rozloze téměř 25 000 m<sup>2</sup> v zázemí nábřeží. Výstavba probíhá na moři, takže celou konstrukci podpírají ocelové piloty. Celkem vznikne 770 sloupů o průměrné délce 65 metrů.

Očekává se, že nové skladovací prostory budou hotové v prvním čtvrtletí příštího roku. Po dokončení výstavby skladovacích prostor bude roční kapacita kontejnerového terminálu 1,5 milionu TEU. Celková investice má hodnotu 45,6 milionu EUR (54,5 milionu USD) a je součástí financování, které bylo získáno z evropského projektu NAPA4CORE.

„Kontejnerizace zboží ve světovém obchodě dosáhla nebývalých rozměrů. Majitelé lodí staví stále větší lodě a přístavy se tomu musí přizpůsobit. Jinak bychom zůstali mimo všechny hlavní komoditní toky. Proto je nová akvizice, nový Link 7D, pouze začátkem“, komentoval generální ředitel Koperského přístavu, Dimitrij Zadel.

Vzhledem k tomu, že polovina všech kontejnerů, které jsou dnes v Koperu odbavovány, přibližně 1 milion TEU, již jezdí po železnici, závisí budoucí rozvoj přístavu Koper do značné míry na včasné výstavbě dodatečného železničního spojení s vnitrozemím. Druhá trať bude zprovozněna v roce 2026, ale země modernizuje i další části slovinské železniční sítě. Slovinský ministr infrastruktury, Jernej Vrtovec uvedl, že ministerstvo bude silně podporovat rozvojové projekty Koperského přístavu, protože by to také urychlilo rozvoj slovinské logistiky.

Přístav Koper také objednal dva nové kontejnerové jeřáby Super-post-Panamax, které dorazí na konci příštího roku. Po roce 2022 navíc přístav začne budovat severní část mola I, která bude věnována také kontejnerům.

Společnost Korean Air uskutečnila nejdelší let bez mezipřistání od svého založení v roce 1969 pomocí osobního letadla přestavěného na nákladní stroj (freighter). Nákladní let KE8047, který odletěl z letiště Incheon (ICN) 12. června ve 21:14, přiletěl na letiště v Miami (MIA) poté, co uletěl 13 405 km za dobu 14 hodin a 42 minut. Přestavěný Boeing 777-300ER společnosti Korean Air byl použit na přímé lince z Incheonu do Miami k přepravě 25 tun diagnostických souprav Covid-19 do Dominikánské republiky.

Vlajková letecká společnost používá od loňského roku uzemněná letadla pro přepravu cestujících pouze pro nákladní lety; odstraněním sedadel pro cestující přestavěla 16 letadel na nákladní stroje, včetně 10 letounů B777 a šesti letounů A330. Instalovala také vaky k uložení nákladu (CSB) na sedadla dvou letounů B777.

Od března 2020 do konce května 2021 uskutečnila letecká společnost celkem 8 300 letů určených pouze pro přepravu nákladu. Korean Air tvrdí, že bude pokračovat v úsilí o zmírnění současné logistické krize maximalizací provozu nákladních strojů a zvýšením počtu letů určených pouze pro přepravu nákladu a charterových letů.

Před tímto nedávným počinem, nejdelším letem společnosti Korean Air byla trasa Incheon-Atlanta v délce 12 547 km s dobou letu 13 hodin a 50 minut.

--

Yantian Port obnovil normální provoz od včerejším půlnoci po měsíčním snížení produktivity, které způsobila epidemie Covid-19. Převážci byli varováni, že bude trvat mnoho týdnů, než se podaří odstranit obrovské množství nevyřízených objednávek na jih

Číny, které v posledních čtyřech týdnech přineslo další tlak do globálních dodavatelských řetězců.

Zpráva odeslaná včera klientům z Yantian International Container Terminals uvádí: „V současné době je COVID-19 v oblasti přístavu fakticky pod kontrolou a provozní kapacita terminálů se neustále obnovuje. Nyní je rozhodnuto, že od 00:00 24. června, YANTIAN obnoví plný provoz.“ Všechny polohy obnoví normální provoz, zatímco počet naložených vjezdových traktorů se zvýší na 9 000 za den a sběr prázdných kontejnerů a dovoz naložených kontejnerů se vrátí k normálu.

Ujednání o přijetí kontejnerů s vývozním nákladem obnoví běžný provoz do sedmi dnů po ETA plavidla.

Lars Jensen, generální ředitel kontejnerové poradenské společnosti Vespucci Maritime, předpověděl, že Yantianu bude trvat více než dva měsíce, než vyčistí více než 700 000 teu dlouhé fronty před přístavišti spolu s veškerým nákladem, který má být dopraven ke klíčové vývozní bráně v nadcházejících týdnech. Také Peter Sand, hlavní ekonom BIMCO zabývající se lodní dopravou, řekl, že bude trvat týdny, než se pozemní provoz v okolí Yantianu vrátí do normálu.

V době, kdy Yantian zahajuje proces odklizení zpožděných lodí a kontejnerů, se dopravci potýkají také s rostoucím přetížením velkých evropských přístavů v Hamburku a Rotterdamu.

Přístavní firmy poukazují na pozdní a nepředvídatelné časy příjezdu jako na hlavního viníka kongescí, což je další známkou toho, jak propojená je námořní nákladní doprava: "zpoždění jinde z jiných příčin – jako Suez a nyní Yantian – rozhodí operace v jiných přístavech, což vede k dalším zpožděním a narušením, jak se to dělo již v minulém roce," komentoval Judah Levine, vedoucí výzkumu na kontejnerové platformě Freightos.

Søren Toft očekává, že opatření, která v současné době připravuje Evropská unie (EU) na snížení oxidu uhličitého, budou mít opačný účinek. Generální ředitel společnosti Mediterranean Shipping Company (MSC), druhé největší společnosti liniové dopravy na světě, pokud jde o kapacitu slotů, řekl Financial Times, že předpokládá, že majitelé lodí budou nuceni zpomalit své lodě kvůli nedostatku CO<sub>2</sub> neutrálního paliva. Toto palivo je jedinou cestou, jak mohou dopravci dosáhnout snížení emisí stanoveného EU. Snížená rychlost pak znamená, že v přepravě kontejnerů musí být více kontejnerů a větší kapacita lodi, aby bylo možné udržet kvalitu služby.

Dosud však nebylo rozhodnuto, která omezení CO<sub>2</sub> se skutečně budou vztahovat na námořní dopravce. EU by to měla specifikovat až příští měsíc. Podle Tofta bude rostoucí kapacita v důsledku opatření financována a vyrobena v Asii. „To povede k vyšším emisím,“ řekl Toft. Námořní doprava je odvětví, které je obtížné dekarbonizovat, protože v současné době neexistují žádné přijatelné alternativy k bunkrům. Technologie, jako je zelený amoniak nebo vodík, nejsou v současné době ani praktické, ani dostupné v dostatečném množství.

Zkapalněný zemní plyn (LNG), který je v současné době upřednostňován dopravci, jako jsou CMA CGM a Hapag-Lloyd, umožňuje snížení emisí až o 30 procent, ale mnoho účastníků trhu tuto technologii kritizuje jako nedostatečnou.

--

Francouzská logistická skupina Gefco je podle mediálních zpráv na prodej. O tom rozhodnou dva akcionáři, ruská státní železnice RZD a automobilová společnost Stellantis. RZD drží 75 procent akcií, zbytek automobilky, která vznikla sloučením společností PSA a Fiat.

Prodejem byly pověřeny společnosti JP Morgan a Rothschild & Co. Banky již údajně našly několik zainteresovaných stran. Kupní cena se pravděpodobně bude pohybovat kolem 2 miliard EUR. Podle francouzského finančního deníku „Les Echos“ odhalení potvrdilo několik zdrojů. Mluvčí Gefco nechtěl zprávy pro DVZ komentovat.

Pro logistickou skupinu bylo veřejné nabídkové řízení zahájeno v roce 2019, ale bylo znovu zrušeno kvůli nepříznivé situaci na trhu. Skupina, která se označuje za předního poskytovatele automobilové logistiky v Evropě, byla původně založena jako poskytovatel služeb společností PSA (Peugeot / Citroen). Po léta se stále více diverzifikovala a také se snažila přilákat zahraniční zákazníky.

V roce 2012 PSA prodala většinu akcií ruské státní železnici

Skupina Felbermayr, Haeger & Schmidt Logistics a PSA Antwerp uzavřely společný podnik ve prospěch společného provozu terminálu PSA Breakbulk NV. Coil Terminal NV, ve kterém dříve měla podíl společnost PSA Breakbulk NV, bude i nadále působit v rámci tohoto společného podniku pod názvem PSA Breakbulk NV.

Oficiální zahájení Joint Venture je 14. července 2021. V tento den se Felbermayr a Haeger & Schmidt Logistics připojí ke společnému podniku PSA Breakbulk NV vedle společnosti PSA Antwerp. Zainteresovaní partneři společně zainvestují do potřebného vybavení a do organizace v doku Churchill, v jehož areálu se nachází PSA Breakbulk.

Felbermayr je rakouský specialista na těžké výtahy a jeřáby. Její dceřiná společnost Haeger & Schmidt z Duisburgu působí jako poskytovatel logistických služeb v odvětví vnitrozemské lodní dopravy.

--

Politický akční plán „Naiades III“, kterým chce Evropská komise posílit evropskou vnitrozemskou plavbu do roku 2027, obsahuje celkem 35 bodů. Hlavními cíli je učinit dopravu na vodních cestách ještě šetrnější ke klimatu a zvýšit podíl objemu nákladní říční dopravy v EU. Tento podíl je v současné době 6%, uvedla komisařka pro dopravu Adina Valeanová. „Se sítí řek a kanálů táhnoucích se v délce 41 000 kilometrů ve 25 členských státech je stále mnoho prostoru pro zlepšení, a to jak v transevropských dopravních koridorech, tak v centrech měst, kde může vnitrozemská lodní doprava přispět k poslední míli v logistickém řetězci, aby byl zelenější.“

Komise se nadále spoléhá na stávající finanční nástroje EU, jako je Nástroj pro propojení Evropy (CEF), výzkumný program „Horizont Evropa“, environmentální program LIFE, alternativy k financování infrastruktury vodních cest, obnovy lodního parku a rozvoje infrastruktury pro doplňování paliv a nabíjení alternativních paliv, zařízení na míchání paliv nebo investiční program InvestEU. Chce však také stále více směřovat příjmy z obchodování s emisemi do vnitrozemské plavby a v příštích dvou letech revidovat zákon o státní podpoře tak, aby měla vnitrozemská plavba jako udržitelný způsob dopravy podobný stav jako železnice a mohla být dotována více silně členskými státy.

--