

SSL EXPRES

31.-04.06.2021

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

S dceřinou společností Fercam Future Labs, která byla založena v březnu, chce jihotyrolská dopravní a logistická společnost Fercam prosazovat vzrušující inovace. Na jedné straně jde o nápady a „řešení problémů“ pro jejich vlastní provoz a na druhé straně o výzkum zaměřený na větší udržitelnost v této oblasti, oznámila rodinná společnost. Digitalizace, logistika a udržitelnost jsou tři klíčové oblasti, na které by se měl startup zejména zaměřit. Fercam Future Labs chce zejména podporovat inovační potenciál zaměstnanců ve společnosti a také rušivé nápady od externích zakladatelů; Fercam se přitom nechce omezovat na financování v rané fázi a na růst, nýbrž především na poskytování podnikatelských zkušeností, know-how pro konkrétní odvětví, kooperativní spolupráci a rozsáhlou síť. V ideálním případě investuje společnost Fercam Future Labs brzy do start-upů (Seed / Series A) a přednostně se chová jako vedoucí nebo spolu-vedoucí investor.

Bolzanská hardwarová a softwarová společnost Truckscreenia, jejímž firemním cílem je chytřejší mobilita, je jednou z prvních začínajících společností, se kterými nově založený start-up aktivně pracuje. Současný hlavní projekt společnosti má název Truckscreenia System, digitální a ekologické řešení, pomocí kterého jsou ukotveny synergie mezi nákladní a osobní dopravou a reklama. Společnost Fercam již používá Smart Screens od Truckscreenia na zadní části vlastních vozidel v Římě, které kromě klasické reklamy také zobrazují dynamické a cílené informace v reálném čase pomocí digitálního komunikačního systému s geografickým odkazem. Další důležitou oblastí zájmu dceřiné společnosti Fercam je podpora průmyslově relevantního výzkumu. Jeden z prvních projektů se zabývá výrobou prototypů bateriových elektrických vozidel a elektrických vozidel s hybridním palivovým článkem s rozšířeným dojezdem. Prototypy se používají pro distribuci zboží ve městě. Další projekt se zabývá vývojem elektrických akumulčních systémů pro optimální využití elektřiny generované fotovoltaickými systémy a výrobou zeleného vodíku elektrolýzou.

DHL Express chce založit novou nákladní leteckou společnost. Podle informací DVZ se bude jmenovat DHL Air Austria a bude mít své sídlo poblíž vídeňského letiště Schwechat. Společnost se v současné době pokouší získat osvědčení provozovatele letového provozu (tzv. AOC) od rakouského úřadu Austro Control.

Nový dopravce bude provozovat nákladní lety v rámci Evropy. Dosud je provozovala britská letecká společnost DHL Air UK, jejíž domovskou základnou je letiště East Midland, a která má 23 nákladních letadel typu

B757 a 3 B767. Podle současných plánů má DHL Air Austria začít s flotilou 18 nákladních strojů. Pocházejí z DHL Air UK. Podle DHL bude britský dopravce v budoucnu provozovat pouze mezikontinentální lety místo evropského provozu. Tři zbývající B767 letouny mají být doplněny o další nové B777.

Důvodem reorganizace je do značné míry změna dopravních práv Spojeného království v důsledku brexitu. Letecké společnosti se sídlem ve Spojeném království mohou provozovat zpáteční lety mezi Spojeným královstvím a letišti pouze na území EU. Kabotážní lety v rámci EU nebo do třetích zemí jsou zakázány. Podle DHL plánovaná rakouská letecká společnost nezmění vnitroeuropejské letové plány. Budoucí mezikontinentální lety z

East Midlands jsou plánovány jako doplněk stávající sítě. Sjednocené velení přístavu SFO/Oakland koordinovalo v pondělí bezpečný přesun kontejnerové lodi 35 mil západně od Point Reyes do přístavu

Oakland. NYK Delphinus dorazila do Oakland Terminal, Berth 22 v pondělí přibližně v 19:00. Námořní inspektoři a chemik nastoupili v pondělí ráno na NYK Delphinus. Chemikem určené prostory byly zabezpečeny pro vstup a inspektoři zkontrolovali strukturální integritu plavidla. Inspektoři považovali loď za způsobilou k plavbě. Remorkéry Patricia Ann, Revolution, Independence, Jamie Ann a Delta Lindsay dokončily tažení NYK Delphinus do přístavu Oakland schválené Jednotným velením NOAA. Hasičské týmy nastoupily v neděli večer na Delphinus, ověřily uhasení požáru ve strojovně a pokračovaly v hodinových intervalech ve sledování teplot. Nejsou hlášena žádná zranění a veškerá posádka je označena jako zabezpečená a schopná činnosti. Nejsou hlášeny žádné známky znečištění. Příčina požáru je předmětem šetření.

Posádka NYK Delphinus kontaktovala v pátek v 04:54 hodin strážce sektoru pobřežní stráže v San Francisku a hlásila požár motoru na palubě lodi s 24 lidmi na palubě přibližně 50 mil západně od pobřeží Monterey. Za účelem řešení situace - oheň na palubě Delphinu - bylo ustaveno jednotné velení složené z pobřežní stráže, státu Kalifornie a Witt O'Briens. Prioritami Jednotného velení jsou bezpečnost a ochrana posádky, krocení požáru, zmírňování znečištění a bezpečný průchod lodi do přístavu v Oaklandu.

Včera pak na základě podstaty celé situace vyhlásil vlastník plavidla společnou havárii.

Covid-19 zrychlil mnoho věcí: dobrým příkladem je frekvence a přesnost údajů o leteckém nákladu.

I když je index TAC nyní uznáván jako klíčový index rychlosti v tomto odvětví, je nastaven tak, aby zlepšoval svá data pomocí satelitů ke sledování poloh letadel a letových informací. TAC Space bude využívat data poskytnutá společností Spire Global i vlastní data TAC. Spire poskytuje letová a další data, která ovlivňují letectví, a dodává je prostřednictvím API. Její web uvádí: „Neustále přidáváme do naší velké konstelace nanosatelitů a zlepšujeme naše prediktivní schopnosti.“

TAC Space poskytne možnost náhledu vytvořenou živým sledováním globální kapacity

leteckého nákladu ve spojení s tržními daty, „aby se vytvořila jedinečná řada datových sad, u nichž se očekává, že nabídnou trhu více opcí a rozšíří možnosti rozhodování o datech pro strany aktivní v odvětví leteckého nákladu,“ uvedl TAC. „Leteckému nákladu historicky chyběla transparentnost a krátkodobá data, což notoricky ztěžuje řízení rizik, vyjednávání smluv a srovnávání výkonu,“ uvedl Peyton Burnett z MD TAC Index. „Spire generuje vysoce kvalitní a podrobná data o pohybu letů a v kombinaci s interními procesy a datovými toky TAC Index věříme, že výsledné informace z TAC Space budou velkou pomocí všem stranám na trhu leteckého nákladu a vítaným doplňkem k sada produktů leteckého nákladu TAC Index. “ Spire dodal, že data „poskytnou nový pohled na globální obchod“. „Neustále nás ohromuje inovativní využití dat Spire,“ řekl Shay Har-Noy, generální ředitel Spire Aviation. "Ještě před několika lety byl tento druh produktu nedostupný, ale nyní s konstelací LEMUR ADS-B a API připravenými pro analýzu Spire dokážeme každý den streamovat desítky milionů datových bodů o globálním leteckém provozu." “

Yantian International Container Terminal (YICT) prodloužil pozastavení vývozu až do pondělí, v Číně se dál zhoršuje přetížení přístavů. Shenzhen gateway měla dnes znovuzahájit přijímání exportních kontejnerů po dvoudenním pozastavení, které začalo v úterý večer.

Podle aktualizace od společnosti Maersk však byl zákaz včera prodloužen o dalších 72 hodin, přičemž časy vclouping kontejnerů byly sníženy ze čtyř na tři dny do odhadované doby příjezdu (ETA), a to od 31. května do 6. června.

Maersk poznamenal: „V YICT bylo hlášeno několik dalších pozitivních případů Covid-19. V důsledku toho zůstávají všechny operace v západní oblasti pozastaveny. Provoz ve východní oblasti, kde kotví převážně mateřské lodě, běží, ale s nízkou produktivitou.“ V nadcházejícím týdnu uvidíme zacpaný terminál a zpoždění plavidel o čtyři až pět dní. “

I když v Yantianu stále probíhají dovozní operace, dopravci již začali přístav vynechávat, uvádí hongkongský Akhil Nair, viceprezident pro globální správu a oceánskou strategii společnosti Seko Logistics. "Není to vůbec dobrá situace," řekl The Loadstar. "Bez vývozu zboží jsme viděli několik dopravců směřujících do USA, kteří přeskočili Yantian a pluli rovnou nahoru do Ningbo, protože nechtějí čekat."

Norman Global Logistics dnes uvedl, že na kotviště v Yantian čeká 27 plavidel.

Na pevninské straně byl stále kolem přístavu čilý provoz, což však znamená, že je k dispozici méně nákladních vozidel, protože nemohou otáčet a podnikat další cesty. Kromě toho může rozhodnutí zkrátit časy vjezdů na tři dny před ETA plavidla zhoršit nedostatek prázdných kontejnerů.

Dále v deltě Perlové řeky kontejnerové terminály Shekou oznámily, že od úterý bude přijímat pouze naložené vývozy s ETA plavidla + 5 dní, ale

Kantonský přístav Nansha očekává další přáliv lodí, když se dopravci odkloní od YICT, ale sdělují „náš port je v pořádku a operace jsou normální“.

Hongkong ještě nebyl zasažen, ačkoli dopravci „by mohli jen vyložit a držet se jízdního řádu, protože jejich největší výzvou dnes je, že všechny řády

jsou úplně mimo. Což znamená, že v dalších čínských přístavech, včetně Šanghaje, Ningbo a Xiamenu, bude více práce. Problém spočívá v tom, že

v současné době je v Šanghaji skutečně poměrně velké přetížení. Očekává se tedy, že víceč

příjezdů uvidí Ningbo uvidím, přinejmenším u transparentních obchodů na východ. “

Pokud jde o asijsko-evropské tradelanes, současná dopravní zácpa v Číně by mohla vést k tomu, že dopravci vynechají plavby ze severních přístavů jako Tianjin a Qingdao. Aliance již v červnu oznámila přibližně devět blank sailings z 35 odplutí. Je to povahou jejich smyček; nemají příliš mnoho možností, aby jen vynechali jediný port a nakonec museli celou cestu zrušit. Loops provozované Ocean Alliance a 2M jsou ale robustnější a je potřeba méně jízd, protože mají více vstupních portů, takže i když jeden přeskočí, mohou to kompenzovat z jiného. Může to být malá kompenzace pro evropské dovozce, ale celková doba přepravy mezi Asií a Evropou se za poslední tři roky drasticky zhoršila, uvádí britská společnost Metro Shipping.

Data Loadstar ukazující časy přepravy do Velké Británie z Yantianu a Šanghaje poskočila z 26 a 31 dnů v roce 2018 na 36 a 42 dní v tomto roce.

Nový právní rámec pro úplnou digitalizaci systému TIR (tzv. eTIR) vstoupil 25.5. v platnost a otevřel eTIR 77 zemím na pěti kontinentech. Tato zásadní změna umožní zcela bezpapírový přeshraniční tranzit zboží v rámci celní záruky systému TIR. Mezinárodní systém eTIR (celní správa) zajistí bezpečnou výměnu údajů o mezinárodním tranzitu zboží, vozidel nebo kontejnerů podle ustanovení Úmluvy TIR mezi vnitrostátními celními systémy a umožní celním orgánům spravovat údaje o zárukách vydaných záručními řetězci držitelům oprávněným používat systém TIR. Systém TIR čítá více než 30 000 oprávněných provozovatelů a je přijímán na více než 3 500 celních úřadech po celém světě. Již více než 70 let umožňuje TIR obchod rychlejší, snazší a bezpečnější. Právní rámec pro digitalizaci - nová příloha 11 Úmluvy Organizace spojených národů TIR - posílí a rozšíří výhody TIR pro globální multimodální obchod. U příležitosti této významné příležitosti se v Ženevě konal zvláštní obřad, který pořádala EHK OSN se 16 velvyslanci a hodnostáři, kteří hovořili na podporu digitalizace TIR. Umberto de Pretto, generální tajemník IRU, řekl: "Již více než 70 let zastupuje IRU provozovatele silniční dopravy, kteří provozují nákladní automobily přes hranice, s ikonickou modrou značkou TIR na zadní straně milionů nákladních vozidel. S příchodem plně bezpapírového TIR nyní uvidíme ještě více výhod pro dopravce a jejich klienty, dovozce a vývozce, kteří jsou srdcem globálního obchodu. Nový právní rámec pro TIR přinese také značné výhody pro celní orgány, zejména pokud COVID-19 nadále omezuje fyzický kontakt mezi celníky a řidiči na hranicích.

Osman BEYHAN, předseda správního výboru TIR (AC.2) a náměstek generálního ředitele, ministerstvo obchodu v Turecku uvedl: „Vstup v platnost eTIR je skutečným milníkem pro nás i pro všechny, kteří se zabývají mezinárodním obchodem, logistikou a dopravou. Podle mého názoru je tento vývoj jako výstavba vysoce kvalitní dálnice pro dopravce a obchodníky, aby byl provoz na ní co nejjednodušší a bezchybný. A co je nejdůležitější, tohoto úspěchu bylo možné dosáhnout díky společnému úsilí všech zúčastněných stran zapojených do operací TIR, včetně vlád, soukromého sektoru, národních a mezinárodních sdružení. “

Skupina BLG Logistics Group popřela, že by v současné době jednali se strategickým investorem a že již požádala o jakoukoliv veřejnou finanční pomoc. Společnost to dává najevo v krátké tiskové zprávě na své domovské stránce. BLG minulý pátek popřela odpovídající zprávu z rádia Bremen, kde se hovořilo o hledání soukromého investora.

Poskytovatel logistických služeb však zároveň potvrzuje jednání s akcionářem, tj. s městem Brémy jako majoritním akcionářem, „o možnostech posílení vlastního kapitálu“. Říká se, že v dnešní době je to z hlediska společenské odpovědnosti normální. V loňském roce společnost BLG sklouzla hluboko do červených čísel ve výši 116 milionů eur . V roce 2020 se vlastní kapitál snížil o 70,6 procenta na 59,7 milionů eur. Poměr vlastního kapitálu klesl z 15,8 na 5,0 procenta.

V anglickém přístavu Dover demonstrovaly desítky lidí proti imigraci. Ve výsledku se kamiony, které se pokoušely překročit kanál La Manche do Francie, zasekly podél dálnice A20. Organizátor byl zatčen, uvedla tisková agentura PA. Demonstranti vystavili transparenty s nápisy „Obraňujte naše hranice“ a „Zastavte invazi“.

V Doveru se protesty proti migraci opakují. Podle Německé tiskové agentury britské bezpečnostní síly podle kritiky demonstrantů stále odchyťávají lodě s údajně nelegálními migranty v kanálu La Manche. Letos bylo do Velké Británie nelegálně přepraveno více než 3 100 lidí - dvakrát tolik než ve stejném období loňského roku.

Podle McKinseyho bude elektronický obchod představovat v příštím roce 20 procent celosvětového objemu letecké přepravy. Ve srovnání s rokem 2017 je to dvojnásobek. Podíl tržeb generovaných elektronickým obchodem na globálních tržbách se také do roku 2022 ve srovnání s rokem 2017 zdvojnásobí na 10 procent. V loňském roce byl podíl zásilek elektronického obchodování přepravovaných přes státní hranice 17 procent celosvětového leteckého nákladu, uvádí poradce McKinsey Tobias Wölfel z Lloyds's Loading List. Podle Wölfela byla rychlost růstu v důsledku koronové pandemie pomalejší.

Existují pro to dva důvody. Na jedné straně bylo pro odesílatele elektronického obchodování obtížnější najít možnosti dopravy z důvodu ztráty velké části dodatečné kapacity nakládky. Na druhou stranu se zákazníci omezili více na domácí nákupy. Podle nejnovějších údajů z analytické platformy 17Track klesl počet zásilek z Číny v dubnu 2021 přibližně o 38 procent ve srovnání s květnem 2020. Pokles ve Spojených státech, které jsou po Číně druhou největší zemí původu zásilek elektronického obchodu, byl ještě drastičtější: počet zásilek se ve sledovaném období snížil o dobrou polovinu. V dubnu tohoto roku měla Čína tržní podíl více než 46 procent objemu zásilky; podíl Spojených států na trhu byl necelých 20 procent.

Podle Wölfela zůstane relativní slabé období balíků zasílaných leteckou dopravou výjimkou. Jakmile dostupná kapacita letecké přepravy opět poroste, objem zásilek se prudce zvýší a předstihne domácí elektronický obchod.

Podle studie globální automobilový průmysl již v prvním čtvrtletí vyrobil více a také operativně vydělal více peněz než před krizí kvůli covidu. Podle průzkumu v odvětví, který provedla poradenská firma EY, zisk největších výrobců automobilů před odečtením úroků a daní vzrostl na nejvyšší hodnotu, která byla kdy měřena ve výchozím čtvrtletí v desetiletém srovnání. Čtvrtletní výpočty EY jsou založeny na finančních poměrech 16 největších výrobců automobilů. Za předpokladu stálých směnných kurzů vyprodukovali giganti v tomto odvětví mezi lednem a koncem března tržby ve výši 403 miliard eur - zhruba o 35 miliard více než v předchozím roce a jen o 5,8 miliardy méně než v rekordním roce 2018.

Více než dva měsíce po zablokování Suezského průplavu m/s „Ever Given“ nákladní loď stále nesmí pokračovat v plavbě. Obchodní soud v egyptském městě Ismailia v sobotu po jednání

přerušil řízení na zhruba tři týdny. Odročení by mělo dát Správě Suezského průplavu a japonskému majiteli obřího kontejneru čas na mimosoudní urovnání sporu.

Orgán kanálu požaduje náhradu za ekonomické ztráty způsobené blokadou kolem 550 milionů USD. Egyptské orgány loď zabavily a nedovolí jí pokračovat, dokud nebude spor vyřešen. Právníci japonských vlastníků však tvrdí, že chyba spočívá v úřadu pro provoz v kanálu (SCA). To údajně nemělo umožnit „Ever Given“ proplout Suezským průplavem kvůli špatnému počasí.

Egyptské rybářské družstvo nyní také požaduje náhradu. Nákladní loď vypustila takzvanou balastovou vodu a po dlouhou dobu tak poškodila rybí populaci, uvedl na jednání právník družstva. Obhájce japonského majitele obvinění popřel. Balastní voda je absorbována a vypouštěna z lodí, aby jim poskytla stabilitu

V rámci velké evropské aliance pro vodík má německý stát financovat 62 projektů z více než osmi miliard eur. „Podnikáme velký krok na cestě ke klimatické neutralitě v naší ekonomice,“ uvedl v pátek v Berlíně ministr hospodářství Peter Altmaier (CDU). Zejména v ocelářském a chemickém průmyslu lze pomocí vodíkových projektů ročně ušetřit několik milionů tun CO₂. Evropská iniciativa by spustila obrovské investice do budoucích technologií soukromými sponzory v celkové výši 33 miliard eur.

Financované projekty sahají od výroby vodíku a dopravy po průmyslové aplikace. Německo je v procesu na dobré cestě stát se jedničkou na světě, pokud jde o vodík, uvedl Altmaier. Tzv. Zelený vodík je pro federální vládu klíčovým prvkem energetického přechodu. Cílem je vyrábět vodík z obnovitelných energií a používat ho jako alternativu k fosilním palivům - například k výrobě syntetických paliv, jako palivo ve vozidlech s palivovými články nebo jako surovina v průmyslu.

Ministr dopravy Andreas Scheuer zdůraznil: „Uděláme z Německa vodíkovou zemi.“ V současnosti je doprava ze stále více než 95 procent závislá na fosilních palivech. „Naléhavě potřebujeme a chceme podporovat přechod na mobilitu šetrnou ke klimatu,“ zdůraznil politik CSU.

Ve sporu o blokádu Suezského kanálu obvinily orgány kanálu kapitána nákladní lodi „Ever Given“ z vážné nehody. „Podle záznamů se loď při vstupu do kanálu otočila doprava a kapitán ji chtěl nasměrovat zpět do středu,“ řekl Sajid Shaisha, vedoucí vyšetřovatel úřadu kanálu. "Vydal příliš mnoho příkazů ve velmi krátkém čase, asi osm příkazů za dvanáct minut, což nezanechává lodi dostatek času na provedení. Loď je velmi velká a reaguje pomalu."

Hospodářský soud ve městě Ismailia se blokadou důležité vodní cesty zabýval několik dní. „Ever Given“, jedna z největších kontejnerových lodí na světě, tam v březnu najela na mělčinu a na šest dní zablokovala kanál. Orgán kanálu požaduje přibližně 550 milionů dolarů (451 milionů eur) jako náhradu za ekonomické ztráty, práce na uvolnění nákladní lodi a poškození kanálu. Arestovala „Ever Given“ a nechce jí umožnit pokračovat, dokud nebude dosaženo dohody. Další jednání u obchodního soudu v Ismailii je plánováno za tři týdny.

Orgán správy kanálu zaslal výsledky svých vyšetřování Mezinárodní námořní organizaci (IMO) se sídlem v Londýně a japonským vlastníkům. Předpoklad, že by silný boční vítr za špatného počasí mohl vést k nehodě, zástupci orgánu kanálu odmítli. Předtím, než „Ever Given“ vplula do kanálu, kanálem úspěšně proplulo několik lodí s podobným nákladem a velikostí.

Saudia Cargo otevírá novou linku a rozšiřuje svou síť pro přepravu nákladu do Evropy a Skandinávie zahájením dvou komerčních letů do Kodaně každý týden. Na této trase, která odstartovala 22. května, bude letecká společnost létat se

svými osobními letadly B777-300 s nosností 140 tun na každý let, naplánovanou každou středu a sobotu. Očekává se, že takzvané „preighter“ lety poskytnou leteckou přepravu pro farmaceutické výrobky a rychle se kazící zboží.

Saudia dodala, že její nákladní stroje jsou připraveny přepravovat zásoby do Kodaně a mezi Skandinávií a nové lety by mohly posílit dovoz a vývoz v tomto regionu. "Saúdská Arábie a Evropa mají silné dvoustranné obchodní vztahy posílené pravidelnými leteckými nákladní a osobní lety mezi nimi."

Jinde na Středním východě je Evropa mimo jiné vysoce ceněna pro své farmaceutické výrobky, léky, osobní a nákladní automobily, technologické výrobky, stroje a zařízení, potraviny, "poznamenala letecká společnost.

Kodaňské letiště a Euro Cargo Aviation, obchodní zástupce letecké společnosti ve Skandinávii, uvítali nově zahájenou obchodní linku. "Toto je ve skutečnosti první komerční let, který Saudia Cargo provozuje do a z Kodaně a Dánska." Díky dvěma odletům týdně budeme nejen schopni poskytnout dánskému trhu dobré a rychlé spojení se Saúdskou Arábií, ale také několika mezinárodním spojeními z Rijádu a Džiddy, "uvedl Johan Toreheim, výkonný ředitel společnosti Euro Cargo Aviation.

Dva britské hlubokovodní přístavy oznamují, že jsou první v zemi, které zvládly superkapacitní nákladní vlaky. Přístavy DP World v Southamptonu a London Gateway nyní manipulují nové 775metrové intermodální kontejnerové vlaky společnosti Freightliner, které pomáhají upevnit klíčovou roli britských inteligentních logistických center v mezinárodním dodavatelském řetězci.

"Důraz na železnici v obou přístavech stahuje každý rok ze silnic ve Spojeném království 300 000 nákladních vozidel, což přináší významné přínosy pro životní prostředí, a očekáváme, že tento počet bude i nadále růst," řekl Ernst Schulze, generální ředitel DP World ve Velké Británii. "Naším cílem je být partnerem v obchodním úspěchu našich zákazníků a poskytovat rychlé, spolehlivé a flexibilní spojení s mezinárodními dodavatelskými řetězci a trhy."

Tyto nové 77m vlaky jsou o 250 metrů delší než běžný nákladní vlak a přepravují 12 až 14 dalších kontejnerů na každou službu, což zákazníkům přepravujícím zboží do přístavů a z přístavů generuje značné úspory a přínosy pro životní prostředí. Eddie Aston, výkonný ředitel společnosti Freightliner a mateřské společnosti Genesee & Wyoming's UK/Europe Region, řekl: "Provoz kontejnerových vlaků o 775 metrech nejen zvyšuje produktivitu a efektivitu železniční nákladní dopravy, ale má významné environmentální přínosy. Tři denní linkové intermodální vlaky o délce 775 metrů, které Freightliner v současné době vypravuje z přístavu Southampton, společně šetří více než čtyři miliony silničních mil a 9 500 tun uhlíkových emisí ročně.

Pan Aston dodal, že to dále přispívá k závazku vlády Spojeného království snížit do roku 2050 všechny emise skleníkových plynů na čistou nulu.

Přetížení přístavů v kontejnerových uzlech severní Evropy nadále ovlivňuje alianční sítě a dále narušuje již tak napjaté dodavatelské řetězce. Partneri aliance 2M, Maersk a MSC, dnes zákazníkům oznámili, že jejich AE7/Condor Loop 4 na další čtyři týdny nenapluje Hamburk a vyloží náklad v Bremerhavenu.

Dánský dopravce uvedl, že rozhodnutí učinil "v důsledku vysokého provozu na lince a výjimečné čekací doby na naše plavidla v přístavu Hamburk". A MSC se zmínila o "závažném

problému přetížení" v hamburském terminálu Eurogate, který "měl dopad na spolehlivost jízdnicích řádů a způsoboval zpoždování dodávek".

Oba dopravci potvrdili, že vyložení nákladu v Bremerhavenu bude znamenat "konec přepravy", podle příslušných klauzulí jejich konosamentů. Podle údajů *eeSea* nasazuje 2M na Loop 4 10 lodí s průměrnou kapacitou 17 916 teu. To bude znamenat dodatečné náklady na dopravu pro příjemce, kteří očekávali vyzvednutí svých kontejnerů v Hamburku, ale MSC uvedla, že odmítá jakoukoliv odpovědnost za jakékoli dodatečné náklady. Kontakt s dopravcem *řekl The Loadstar*, že má podezření, že je to "varovný výstřel", aby rejdař vyvinul tlak na vedení terminálu Eurogate. "Za starých časů by se dopravci neodvážili vysypat hamburský náklad v Bremerhavenu bez jakékoli nabídky odškodnění, ale nyní jim projde prakticky cokoli a odesílatelé mají jen málo nebo žádné slovo," řekl.

Připomenout je nutno také, že narušení přístupu ke silnicím ze strany klimatických aktivistů Extinction Rebellion v minulém týdnu přispělo k problémům s přetížením v hamburských kontejnerových terminálech. Zpráva o odklonu 2M přichází, když přístav Hamburk očekával vyšší objemy od první fáze představení nových navigačních kanálů na začátku května. Plavidla, která vplouvají do Labe a opouštějí ho, mohou nyní těžít z přibližně poloviny z 1,9 m dodatečného ponoru z programu hloubení plavební dráhy, který podle odhadů umožní lodím přivést do přístavu dalších 1 000 kontejnerů.

Hamburk oznámil v 1. čtvrtletí 1,8% nárůst obratu kontejnerů na svých terminálech na 2,2 m teu, což zahrnovalo 16% nárůst výměny s největším obchodním partnerem Čínou (na 672 000 teu). Předpovídá se pozitivní výhled na zbytek roku 2021. S obnovením pozastavených liniových služeb a otevřením některých nových se očekává dosažení mety 130 milionů tun a 8,7 m teu.

--

Maloobchodníci, kteří se zoufale snaží najít dostatečnou kapacitu, čelí s návratem odvětví B2B k životu přísnějším a rostoucím logistickým nákladům. Vzhledem k vynikajícím maržím pro poskytovatele logistiky od společností B2B budou muset maloobchodníci zdokonalit alternativní kanály, aby mohli dodávat své zboží spotřebitelům. Například v USA v posledních měsících vzrostla průmyslová výroba; po březnovém nárůstu o 3,1 % vzrostla v dubnu o 0,4 %, což je nárůst, který by byl vyšší, kdyby nebylo nedostatku polovodičů, které tlačily výkon v automobilkách dolů o 4,6 %.

Poskytovatelé logistiky si již nějakou dobu všímají nárůstu toků B2B. Cathy Morrow Roberson, zakladatelka a hlavní analytička Logistic Trends & Insights, poznamenala, že "Fedex a UPS vykazaly v prvním čtvrtletí zlepšení úrovně objemů B2B, poháněné automobilovým, hi-tech a maloobchodním sektorem. Poukázala na to, že integrátoři měli před pandemií provoz rozdělen mezi B2B a B2C v poměru 50:50, což se loni posunulo na nerovnováhu 70:30 ve prospěch maloobchodu. Teď je poměr asi 60:40", řekla. Průmyslové indexy poukazují na další posílení odvětví B2B. V březnu dosáhl index nákupních manažerů (PMI) společnosti IHS Markit nejvyšší úroveň od roku 2007 a duben vykázal nejrychlejší tempo růstu nových výrobních zakázek za 11 let. Analytici společnosti IHS Markit však varují, že výrobní kapacita je zatížena kombinací prudce rostoucí poptávky a narušení dodavatelského řetězce. Výrobci očekávají, že dodávky kapacity a surovin zůstanou napjaté po zbytek letošního roku.

Podobná varování přišla od Institutu řízení dodávek, který poznamenal, že prodloužené dodací lhůty, rozsáhlý nedostatek kritických základních materiálů, rostoucí ceny komodit a potíže s přepravou výrobků ovlivňují všechny segmenty výrobní ekonomiky.

Zatímco nárůst výrobní činnosti v kombinaci s pokračující silou trhu zatěžuje všechna odvětví dopravy i zařízení pro výrobu a distribuci, podle některých zpráv je tlak nejvýraznější v odvětví LTL. Vzhledem k tomu, že kapacita je v podstatě na maximu, řidiči nákladních vozidel a

zprostředkovatelé nákladní přepravy naznačují, že očekávají, že sazby LTL budou pokračovat ve své vzestupné trajektorii po zbytek tohoto roku, ne-li déle. Výrazně se také zvýší míra vytížení nákladních vozidel. Index nákladní dopravy CASS, který měří výdaje na logistiku, vytvořil v dubnu rekord – čtvrtý rekord za pět měsíců – a spotové ceny jsou údajně na dobré cestě k růstu o 70 % ve druhém čtvrtletí. Podobně index logistických manažerů, který sleduje náklady na zásoby, sklady a dopravu, je v současné době na druhé nejvyšší úrovni v historii a v průběhu roku 2021 se očekává jen malá úleva.

Vzhledem k tomu, že ceny zůstávají na vyšších úrovních, bude pro odesílatele obtížné přesunout zboží tam, kde ho chtějí mít. Tlak na dopravce B2C neúměrně klesne, na B2C uvidíme větší snížení kapacity, protože B2B byla pro dopravce vždy ziskovější. Spotřebitelé se budou stále častěji setkávat s návrhem, aby vyzvedávali své zásilky z míst, kde jsou uskladněny místo aby si je nechali doručit do svých domovů - uvidíme, jak ceny přinutí lidi k tomu, aby si zásilky vyzvedli na komerčních místech.

Námořní linky nadále mění své jízdní řády, aby čelily přetížení na Yantianském mezinárodním kontejnerovém terminálu (YICT) v čínském přístavu Shenzhen, kde kongesce na břehu zůstává vysoká. Společnost MSC oznámila, že vynechá řadu naplutí do přístavu Yantian, aby se minimalizoval dopad na její jízdní řády, zatímco společnost Ocean Network Express (ONE) rovněž uvedla, že několik plavidel vynechá své obvyklé přistání v terminálech Yantian nebo Shekou a tím minimalizuje narušení jízdního plánu. Singapurská kontejnerová linka ONE zveřejnila následující pohotovostní plán:

Service	Vessel	Voyage	ETA	Contingency
FE2	AL ZUBARA	0015W	03-Jun	YTN Omission confirmed.
FE2	MOL TREASURE	0013W	10-Jun	YTN Omission confirmed.
FE3	HMM STOCKHOLM	0003E	09-Jun	YTN Omission confirmed.
FE3	HMM RAON	0001W	13-Jun	Change from YTN call to NSA call.
FE4	ONE WREN	0013E	30-May	YTN Omission confirmed.
FE4	HMM ALGECIRAS	0005W	05-Jun	Change from YTN call to NSA call.
PN3	HYUNDAI SPLENDOR	0083E	07-Jun	YTN Omission confirmed.
PS4	CONTI CRYSTAL	0121E	05-Jun	YTN Omission confirmed.
EC1	HYUNDAI AMBITION	0029E	01-Jun	YTN Omission confirmed.
AX1	COPIAPO	2122E	2-Jun	YTN Omission confirmed.
AX1	SEASPAN BRIGHTNESS	2123E	02-Jun	YTN Omission confirmed.
SX1	SEASPAN OSPREY	2120W	03-Jun	YTN Omission confirmed.
AUE	EVER UBERTY	0170S	03-Jun	YTN Omission confirmed.
VH2	CONFIDENCE	0008W	04-Jun	YTN Omission confirmed.

Společnost MSC navíc poznamenala, že celková produktivita provozu na YICT zůstává nepříznivá a očekává, že současná zpoždění kotvení lodí a kongesce přístavů budou pravděpodobně pokračovat po dobu nejméně jednoho týdne. Kvůli kongesci, která ovlivňovala operace v přístavu, YICT přijala následující opatření ke zlepšení současné situace: Přijímání kontejnerů ložených na vývoz bylo obnoveno od 00:00 dne 31. května. Ale od 31. května do 6. června budou přijaty pouze exportní kontejnery s ETA-3 (tj. do 3 dnů od předpokládaného času příjezdu plavidla). Vyzvednutí importních kontejnerů (zejména ve východní části přístavu) zůstává na obvyklé bázi.

Do Německa přichází finanční směrnice pro modernizaci vnitrozemských vodních cest. Během 9. národní konference o nákladní dopravě a logistice v Berlíně spolkový ministr dopravy

Andreas Scheuer (CSU) řekl doslovně: „Souhlasil jsem s komisí EU, že modernizaci vnitrozemské lodní dopravy lze nyní konečně provést s oznámením na evropské úrovni, bohužel téměř po roce.“

Na začátku roku 2021 zamítlo Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž Komise EU první návrh pokynů k financování. Podle informací DVZ se nyní očekává jeho schválení v polovině června a k jeho zveřejnění by mělo dojít v červenci nebo srpnu.

Ministr také hovořil o dodatečných fondech pro vnitrozemskou lodní dopravu, které oznámil federálnímu ministru financí v rámci „okamžitého programu 2022“ vybaveného 8 miliardami eur. O ničem dosud nebylo rozhodnuto, ale on „bude bojovat“.

Novinkou také bylo, že ministerstvo zjevně plánuje dalších 300 kilometrů pro trolejové vedení. Wolfgang Schade, vedoucí strategie pro mobilitu a palivo konsorcia, hovořil také o „mýtném založeném na využití“. To znamená, že jízdy s prázdnými vozidly by měly být účtovány s vyšší sazbou mýtného než u nákladních vozidel, která jsou dobře využívána. Schade neřekl, jak to může konkrétně vypadat.

Logistický průmysl se musí letos na jaře potýkat se zpožděním v přístavu a ve vnitrozemí - celosvětově. Toto je hlavní poselství aktuální analýzy Světové přístavní organizace IAPH. Skupina lobbistů více než rok zkoumala výsledky svého barometru dopadů na přístavy, který byl spuštěn v dubnu 2020, tj. na začátku pandemie, a od té doby je pravidelně vyhodnocován.

Jak ukazují data, poté, co se provoz ve vnitrozemí zhruba před rokem - po zavedení lockdownů - masivně synchronizoval, se situace do loňského podzimu do značné míry normalizovala. Od té doby se však podmínky opět znatelně zhoršily. Na konci dubna si téměř pětina přístavů stěžovala na zpoždění v nákladní dopravě. Čtvrtina přístavů má problémy s železniční dopravou do vnitrozemí a dokonce 27 procent s vnitrozemskou vodní dopravou.

I v Německu vyvolala napjatá situace v posledních týdnech silnou frustraci - zejména s ohledem na největší německý přístav, Hamburk.

Společnost Mediterranean Shipping Company (MSC) objednala další čtyři kontejnerové lodě o velikosti 24 200 TEU od společností Hudong-Zhonghua Shipbuilding a Jiangnan Shipyard (Group), které jsou dceřinými společnostmi China State Shipbuilding Corporation a budou se rovnoměrně dělit objednávkami. Cena každé lodi je 150 milionů USD a podle makléřů budou dodány na konci roku 2023.

V prosinci 2020 společnost MSC objednala šest lodí podobné velikosti od společnosti Shipong-Zhonghua, Jiangnan a Yangzijiang Shipbuilding, zatímco objednávky byly rovnoměrně přiřazeny každému výrobcí. Nejnovější objednávky MSC údajně financují ICBC Financial Leasing a leasingová jednotka CSSC, CSSC (Hong Kong) Shipping.

Švýcarský kontejnerový rejdář dosáhl provozní kapacity 4 miliony TEU se 172 loděmi a 427 pronajatými plavidly, čímž vyrovná vedoucí postavení na trhu Maersk Line, jehož kapacita je 4,11 milionu TEU, jelikož k tomu má švýcarsko-italský operátor na zakázce 40 lodí o 724 760 TEU, z čehož letos budou z Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering dodány čtyři lodě každá o 23 000 TEU.

Společnost MSC dále v dubnu objednala 13 nákladních lodí 16 16 000 TEU u dalších dvou loděnic CSSC, Guangzhou Shipyard International a Dalian Shipbuilding Industry Company.

MSC koupila od září 2020, kdy zpevňující trh vyústil v nedostatek přepravní kapacity, 49 lodí. Začátkem tohoto měsíce navíc dopravce se sídlem v

Ženevě zaplatil 14 milionů USD za Contship Hub a Contship Gem, dvě lodě postavené v roce 2003 o 1 102 TEU, které společnost již měla na charteru.

Společnost Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) jedná se společností Cosco Shipping Ports Limited (CSPL) o strategickém menšinovém podílu společnosti CSPL ve společnosti HHLA Container Terminal Tollerort GmbH (CTT), dceřiné společnosti HHLA. CSPL je hongkongský provozovatel terminálů a člen skupiny Cosco Shipping Group.

Dosud nebylo mezi oběma stranami dosaženo žádné právně závazné dohody. Kromě interního souhlasu příslušných výborů stran by taková dohoda vyžadovala schválení odpovědnými orgány.

S účastí CSPL však HHLA očekává posílení vztahů se zákazníky s čínským partnerem a také udržitelné plánování zabezpečení dalšího rozvoje kontejnerového terminálu Tollerort s cílem zajistit množství a zaměstnanost v přístavu v Hamburku. CTT by však měl být i nadále otevřen všem zákazníkům v síti HHLA.

Trh s pronájmem kontejnerových lodí pokračuje v býčí jízdě, přičemž denní sazby nájmu v některých částech se podle společnosti Alphaliner „vymkly kontrole“.

Uvádí se, že krátké chartery v sektoru panamax jsou na „bezprecedentní úrovni“, a cituje nedávnou fixaci na jednotku 5000 teu pro 80denní nájem, které se údajně pohybuje mezi USD 100 000 až 145 000 denně. Současný trh hlásí sazbu zhruba USD 52 000 denně za typických 4 000 teu panamax, nicméně, i když je desetkrát vyšší, než bylo dosaženo majiteli lodí ještě před pěti lety, je tato sazba vzhledem k nedostatku volných plavidel hypotetická. Jeden britský makléřský kontakt sdělil, že se o „posledních“ sazbách předchozí dohodnuté fixační sazby raději nemluví. „Teď to ani není bod k jednání,“ řekl, „Případní nájemci musí otočit všechny kameny, jen aby si čuchli k lodí, a jednání začíná bílým šekem,“ dodal.

Majitelé lodí se skutečně snaží tyto vysoce zvýšené sazby zafixovat na co nejdelší dobu. Alphaliner uvedl, že napočítal tři nájmy na pět let, devět na čtyři roky a deset na tři roky a že v nahlášených charterech bylo také 20 otevřených smluv na 24 měsíců.

„Střednědobé vyhlídky NOO zůstávají jasné. Neustále vysoké objemy nákladu a nepřetržitý růst sazeb za nákladní dopravu, s vrcholící sezónou, která teprve začne, jakož i přetrvávající problémy s přetížením dopravy po celém světě budou i nadále podporovat vysokou poptávku po tonáži,“ zdůrazňuje Alphaliner.