

SSL EXPRES

15.01.-19.01.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 15-01-2024 HMM přidává ad hoc kapacitu na asijských linkách

Jihokorejský provozovatel vlajkových lodí HMM přidává "extra loader" plavby z Asie do severní Evropy a Středomoří, aby nahradil nedostatek tonáže způsobený odklonem lodí z Rudého moře. Plavby ad hoc budou zahájeny dnes (15. ledna), kdy z Pusanu do Středozemního moře vypluje loď typu panamax, která vyzvedne kontejnery ze Šanghaje, Ningbo a Singapur. Další dvě lodě typu panamax, všechny o objemu 4 000 až 6 000 teu, budou následovat 29. ledna a 4. února. Ve čtvrtek (18. ledna) je naplánována pouze jedna další plavba mezi Asií a severní Evropou, na kterou se vydá loď s kapacitou 11 000 teu. Rejdař, stejně jako mnoho jeho konkurentů, přeměřovala lodě ze Suezského průplavu kolem mysu Dobré naděje, aby se vyhnula hrozbě útoků húthijských povstalců v Rudém moři. Objížďky prodloužily dobu plavby mezi Asií a Evropou o 15 dní, čímž došlo ke zpoždění tonáže. Společnost HMM sdělila (serveru The Loadstar), že ad hoc plavby jsou nezávislé na službách Aliance, které jsou určeny asijským vývozcům spěchajícím s odvozem zboží před oslavami čínského Nového roku, které se budou konat příští měsíc. Mluvčí dodal, že lodě na tyto plavby byly převzaty z jiných služeb dopravce, aniž by byla výrazně ohrožena spolehlivost těchto služeb.

P.S. Rejdaři by vlastně měli těm jemencům poděkovat, že jim zaměstnají jinak prázdné lodě...

SSL Express 15-01-2024 Financování německé železniční nákladní dopravy prý hrozí hororový scénář

Svaz německých dopravních podniků (VDV) dráždí zprávy o údajně rozsáhlých úsporách federálního financování železniční nákladní dopravy. Podle informací průmyslového sdružení VDV hrozí železniční nákladní dopravě v Německu v důsledku úspor ve spolkovém rozpočtu na rok 2024 hororový scénář: několik programů financování Spolkového ministerstva dopravy pro železniční nákladní dopravu čelí výrazným škrtům. Téměř na polovinu má být snížena zejména podpora cen tras, která je zásadní pro konkurenceschopnost odvětví.

Viceprezident VDV Joachim Berends poznamenává: „Železniční nákladní doprava se nesmí stát obětí plánování federálního rozpočtu. Vzhledem k vysoké citlivosti na ceny na dopravním trhu by jakékoli snížení finančních prostředků, například na podporu cen tras, okamžitě vedlo k významným přesunům ze železnice na silnici. Dříve úspěšné snahy tohoto odvětví o udržitelný přesun většího objemu nákladní dopravy na železnici by byly zpomaleny. Potřebujeme jistotu plánování a musíme mít možnost spolehnout se na finanční závazky, protože ty plánujeme do naší nabídky. Většinu jednání pro aktuální rok jsme již vedli a smlouvy se zákazníky jsme již dávno uzavřeli. Následná zvýšení cen nemůžeme přenést, protože dotace jsou ztraceny, ale zůstali jsme u nich. Vyzýváme proto federální vládu, aby i nadále plně a podle plánu podporovala železniční nákladní dopravu. To je jediný způsob, jak dosáhnout cílů změny dopravní politiky; cokoli jiného by bylo z hlediska obratu dopravy zcela nepravděpodobné.“

P.S. Jo jo, jakmile si jednou zvykneš na dotace a přestaneš přemýšlet, jsi na cestě do pekla. A "úspěšné snahy odvětví o udržitelný přesun většího objemu nákladní dopravy na železnici" je zajímavý blábol ve srovnání s tím, co železnice může náročnému zákazníkovi nabídnout

SSL Express 15-01-2024 | exportní zásilky do Asie budou významně připlácet na objízdou trasu

Evropští vývozci do Asie jsou postiženi dvojí ranou, a to příplatky za narušení tranzitu u již odeslaných kontejnerů a obrovským zvýšením sazeb u nových rezervací. Navíc námořní dopravci účtují zákazníkům příplatky za zásilky již od listopadu, kdy byla většina plavidel ještě vedena přes Suezský průplav. Podle Roba Powella, generálního ředitele britské společnosti Miro Logistics, která se specializuje na vývoz recyklátů, umožnilo odvolávání se na doložky o vyšší moci v konosamentech dopravcům účtovat příplatky zpětně; například společnost Maersk účtovala příplatek 400 USD za 40 stop za zásilku, která opustila Spojené království 18. listopadu. Mezitím před Vánoce dopravci vydali oznámení o řadě nepředvídaných příplatků pro evropský vývoz, které vstoupily v platnost okamžitě, a také o nových sazbách FAK (freight all kinds) ve výši až 1 500 USD za 40 stop od 1. ledna.

SSL Express 15-01-2024 Podíl nákladních vozidel s alternativním pohonem činí pouze 1,75 procenta

Navzdory nízkému počtu registrací nákladních vozidel šetrných ke klimatu se federální vláda drží svých cílů v oblasti klimatu. Do roku 2030 by měla být třetina najetých kilometrů užitkových vozidel elektrická nebo založená na palivech na bázi elektřiny. Pomoci má mít mýtné pro nákladní vozidla na bázi CO₂.

V polovině loňského roku mělo 68 312 užitkových vozů bateriový elektrický pohon a 92 vozů mělo vodíkový palivový článek. Existovalo také 517 plug-in hybridů. Celkově je to 1,75 procenta z 3,94 milionu užitkových vozidel registrovaných v Německu s celkovou hmotností od 3,5 do 40 tun. Očekává se, že do šesti let se tento podíl zvýší téměř dvacetinásobně. K dosažení tohoto cíle potřebujeme podle spolkové vlády mimo jiné řídit rozvoj infrastruktury pro tankování a nabíjení, která je koordinována s náběhem vozidel. Navíc je potřeba cílené regulační prostředí, vyplývá z odpovědi na poslanecký dotaz poslaneckého klubu CDU/CSU. Vláda proto zavedla kontroverzní mýtné pro nákladní vozidla na bázi CO₂ jako součást „cíleného regulačního prostředí“. Důležitým opatřením pro snížení emisí skleníkových plynů v dopravě je diferenciací CO₂ v mýtném, která platí od 1. prosince 2023. Nastavuje cenový signál, který umožňuje odvětví nákladní dopravy používat nákladní vozidla s alternativními pohony – např. e-poháněné či nákladní vozy s palivovými články – protože budou podle vládní reakce výrazně atraktivnější z hlediska nákladů.

P.S. A všechny tyto pokusy o zářnou budoucnost nakonec odnese koncový zákazník.

SSL Express 16-01-2024 V čínských přístavech začínají chybět prázdné kontejnery

Předpovídaný nedostatek kontejnerů se začíná projevovat jako důsledek chaosu, který vznikl v Rudém moři, a v záplavě změn tras, zpoždění a rušení. A nedostatek kontejnerů může navzdory předpovědím z minulých týdnů zaskočit celé odvětví, říká ředitel globálního rozvoje společnosti CargoGulf Hans-Henrik Nielsen. Pan Nielsen řekl (časopisu The Loadstar): "Většina lidí si o tom

přečte a možná si i pomyslí 'dobře, zní to jako problém, ale asi to nebude tak velký problém, jak to dopravci prezentují.'" Pan Nielsen však upozornil, že přestože je CargoGulf "malým" hráčem, který se specializuje na obchody mezi Asií a Evropou a Asií a Perským zálivem, problémy nyní vnímá.

"Je stále obtížnější dostat 40stopé a také 20stopé dry kontejnery přes hlavní přístavy v Číně," řekl. "Prázdné kontejnery přemísťujeme, jak nejrychleji to jde, a také jsme převzali poslední várky kontejnerů na nový pronájem, ale ode dneška už žádné nejsou... na dveřích leasingových společností visí nápisy 'vyprodáno'." Mark Rhodes, regionální ředitel pro námořní produkty v Asii a Tichomoří společnosti Crane Worldwide, zdůraznil podobné obavy. řekl: "Exportní linky z Asie do Evropy jsou jen začátkem toho, co by mohlo být v roce 2024 ještě bouřlivější." Podobné problémy zaznamenávají i další spediční firmy, jedna z nich uvádí, že krize, jako byla ta v Rudém moři, umocňují strukturální neefektivitu spojenou s přemísťováním prázdných kontejnerů. Další dodala, že začíná pozorovat problémy s exportními boxy v severočínských feederových přístavech - "zatím nic závažného", ale speditér dodal, že to svědčí o očekávaném nedostatku vybavení.

SSL Express 16-01-2024 Energiewende Agora předkládá studii o plnění emisních cílů v SRN

Sektor dopravy v Německu již potřetí za sebou nesplnil cíle stanovené zákonem o ochraně klimatu. Podle think-tanku Agora Energiewende bude snížení emisí potřebné ke splnění cílů jen stěží dosaženo bez dalších nástrojů.

Se 145 miliony tun ekvivalentů CO₂ ve srovnání se 148 miliony tun ekvivalentů CO₂ v předchozím roce překročil sektor dopravy zákonem předepsané maximální množství o 12 milionů tun ekvivalentů CO₂ v roce 2023. Ve srovnání s rokem 1990 došlo zatím v této oblasti ke snížení pouze o 18 milionů tun ekvivalentů CO₂. Podle projekční zprávy federální vlády povedou opatření dopravní politiky přijatá v době přípravy zprávy k překročení celkového rozpočtu odvětví o 210 milionů tun ekvivalentů CO₂ do roku 2030. Vyplývá to ze studie společnosti Agora Energiewende s názvem „Energetická transformace v Německu: Stav v roce 2023“, která byla představena minulý čtvrtek v Berlíně. Mimo jiné byl v roce 2023 mírný pokles kamionové dopravy kvůli ekonomice kontrovaná nárůstem automobilové dopravy na spolkových silnicích a dálnicích - navzdory zavedení Deutschlandticket.

Studie zdůrazňuje nadcházející změnu pohonu u těžkých užitkových vozidel. Důležitým hnacím motorem jsou proto zvýšené požadavky EU, které budou pravděpodobně brzy přijaty v rámci limitů vozového parku pro těžká užitková vozidla. Podle toho bude muset 90 procent nově registrovaných nákladních vozidel v roce 2040 tvořit nákladní vozidla s nulovými emisemi. Spolkové ministerstvo dopravy na základě diskusí s výrobci předpokládá, že do roku 2030 bude 60 procent nových registrací tvořit bateriový elektrický pohon a 17 procent palivový článek. Změna pohonu u nákladních vozidel by tedy musela být dosažena mnohem rychleji, než tomu bylo u osobních automobilů v posledních letech.

Agora Energiewende také doufá, že mýtné pro kamiony bude mít zásadní vliv na přechod pohonu pro kamiony. Od 1. prosince 2023 to na německých dálnicích a federálních dálnicích zahrnuje cenu za použití infrastruktury a externí náklady, jako je znečištění ovzduší, a také cenu za emise CO₂. Sazba CO₂ v rámci mýtného pro nákladní vozidla je stanovena v závislosti na kategorii vozidla tak, aby odpovídala 200 eurům za tunu CO₂. Jedná se o maximální sazbu použitelnou podle směrnice EU o nákladech na infrastrukturu. Od roku 2024 budou navíc provozovatelé nákladních vozidel muset platit cenu CO₂ za naftu ve výši 45 eur za tunu CO₂ na čerpací stanici. Podle Agora

Energiewende jsou bateriové pohony nákladově efektivnější než diesellová vozidla v porovnání celkových nákladů ve stále více aplikacích.

Studie také kritizuje nedostatek velkých elektrických nákladních vozidel, stejně jako nedostatek nabíjecí infrastruktury pro kamiony na dálnicích a nedostatek možností dobíjení přes noc. Zejména důvěra v rychlý rozvoj veřejné dobíjecí infrastruktury má zásadní význam pro rozhodnutí provozovatelů nákladních vozidel přejít na elektrickou energii. Spolková vláda by proto měla spolehlivě poskytnout prostředky na propagaci tzv. sítě počátečního dobíjení a podporovat koordinované, výhledově orientované rozšiřování dobíjecích míst a kapacit distribuční sítě.

Pokud bude novela zákona o ochraně klimatu schválena v aktuálním návrhu, bude možné v budoucnu dodatečné emise v odvětví dopravy kompenzovat zvýšenou úsporou v jiných odvětvích. Na základě dosud přijatých a plánovaných opatření však podle Agora Energiewende nelze předpokládat, že odvětví energetiky, průmyslu, teplárenství a zemědělství překročí své cíle snížení emisí do té míry, že předvídatelnou stávající mezeru v dodržování předpisů v dopravě bude možné zaplnit.

Celkově podle předběžných výpočtů Agora Energiewende však Německo loni vyprodukovalo méně skleníkových plynů než za sedm desetiletí. V souladu s tím se emise CO₂ ve srovnání s rokem 2022 snížily o 73 milionů tun na celkových 673 milionů tun – což odpovídá poklesu o 46 procent ve srovnání s rokem 1990. „Emise dosáhnou v roce 2023 nejnižší úrovně od 50. let minulého století. Zároveň jde o největší meziroční pokles v tomto období,“ uvedl ředitel Agory Německo Simon Müller. Za období před sjednocením autoři sečetli údaje o emisích skleníkových plynů ze Spolkové republiky a NDR. Nicméně: Podle analýzy odborníků nepředstavuje rekordní rok pro ochranu klimatu trvalý úspěch.

SSL Express 16-01-2024 Datový rozbočovač KV4.0 poskytuje informace v kombi dopravě

Nedostatkem kombinované dopravy je netransparentnost: speditéři, kteří odešlou svou zásilku, často nevědí, kde se právě v přepravním řetězci nachází. Pomoci by měl datový rozbočovač.

Pro kombinovanou dopravu (KD) jsou dva hlavní důvody: Je výrazně ekologičtější než kamiony, hovoří se o průměrně o dvě třetiny nižších emisích CO₂ v závislosti na přepravě. Za druhé, může být použit k řešení nedostatku řidičů kamionů. Vlak veze podle délky kolem 40 návěsů. Pro přepravu na dlouhé vzdálenosti je tedy potřeba o 40 kamionů méně. V neposlední řadě mohou existovat ekonomické důvody pro intermodální přepravu. Proč tedy více společností nepřesouvá své zásilky na železnici? I to má své důvody: KD není vždy levnější. Hlavní roli samozřejmě hraje kvalita, tedy dochvilnost. Co ale mnoho speditérů o této přepravě neví a odrazuje je: Mají podstatně méně informací, nebo v horším případě žádné, kde se jejich zásilka aktuálně nachází a kdy dorazí na místo určení nebo na terminál. A odesílatelé jsou často často nároční na kontrolu; chtějí vědět v kterýkoliv okamžik, kde jejich zásilky jsou.

Účastníci KD jsou si této slabiny vědomi. Na rozdíl od kontinuální silniční dopravy je do intermodálního dopravního řetězce zapojeno podstatně více hráčů. A ne každý projeví zájem poskytovat informace ostatním členům řetězce. Existují také technické překážky, protože každý aktér má často svůj vlastní IT systém. Proto existuje více iniciativ, které chtějí zajistit větší transparentnost. Datový hub „KV4.0“ od provozní společnosti DX Intermodal je jedním z nich. Výchozím bodem pro KV4.0 byl projekt financování od Federálního ministerstva

dopravy. Velcí hráči ze sektoru komerční dopravy byli jako partneři projektu hned od začátku: operátoři Hupac a Kombiverkehr, železniční společnosti DB Cargo, Lokomotion a SBB Cargo International, speditéři Bertschi, Hoyer a Paneuropa a také provozovatelé terminálů KTL a Hupac v Busto a Singen.

„Chceme zpřístupnit data v celém řetězci v reálném čase,“ popisuje Christoph Büchner, výkonný ředitel DX Intermodal, ambiciózní cíl pro KD dopravu. KV4.0 není portál, ale datový rozbočovač, poukazuje na ústřední funkci. Aktéři sami rozhodují, s kým si data vymění. KV4.0 funguje jako jakási telefonní ústředna, která spojuje volající a příjemce a zajišťuje jednotný jazyk dat – s tím rozdílem, že spojení se nezapojují ručně, ale výměna probíhá automaticky. S KV4.0 lze informace doručit na více než 20 místech v přepravním řetězci – od vyzvednutí jednotky až po doručení příjemci. „Skutečnost, že jsou skutečně potřebná všechna data, je určitě výjimkou,“ říká Büchner. Ale: „Dokud jde všechno podle plánu, je všechno v pořádku. Je ale bohužel fakt, že ne vždy vše v KD dopadne podle představ,“ říká IT expert. Velkou výhodou je co nejvíce informací co nejdříve. Pawlitzki to vidí také takto: „Pokud všichni v řetězci pošlou své informace, mohou být procesy mnohem plynulejší, i když došlo k odchylkám v jízdním řádu.“ Mezi aktuálně vyměňované zprávy patří mimo jiné rezervace, stav „odjelo“, odhadovaný čas vyzvednutí, zprávy o jízdě vlaku, zprávy o ETA vlaku a zprávy o narušení sítě od DB Netz. Uplatnění KV4.0 by bylo myslitelné i v rámci aktuálně diskutovaného projektu EU Counting Emissions, pokud jde o interakci všech silničních a železničních úseků a jejich emisní bilanci.

SSL Express 16-01-2024 LH stahuje dva A321 dočasně z provozu kvůli prasklině v trupu

Německá nákladní letecká společnost dočasně stáhla dvě ze svých čtyř nákladních letadel A321 poté, co byla na trupu jednoho z letadel objevena jediná jemná prasklina. Poškození bylo zjištěno při běžných kontrolách.

Dvě postižená letadla jsou letadla s identifikačními čísly D-AEUC a D-AEUI. První podle Flightradar 24 nelétalo několik dní, zatímco druhý letělo naposledy 9. prosince. Mluvčí společnosti Lufthansa Cargo sdělil sesterské publikaci DVZ „Air Cargo News“, že všechna čtyři letadla byla původně vyřazena z provozu pro účely inspekce, dvě z nich (D-AEUA a D-AEUJ) se ve středu (10. ledna) měla vrátit zpět do provozu. "Během rutinní prohlídky 9. ledna byla objevena jediná jemná prasklina v konstrukci zadní části trupu letounu A321P2F (D-AEUC) v provozu s Lufthansa Cargo," uvedl mluvčí. „Jako preventivní opatření byly všechny tři další přestavěné nákladní stroje A321 v nákladní flotile vyřazeny z provozu a zkontrolovány, zda nemají praskliny. Mluvčí dodal, že osobní verze rodiny Airbusů A320 nebyla dotčena, pouze letouny přestavěné pro nákladní provoz. Letecká společnost neočekává, že by situace vyústila v dlouhodobá zpoždění.

SSL Express 16-01-2024 V čínských přístavech začínají chybět prázdné kontejnery

Předpovídaný nedostatek kontejnerů se začíná projevovat jako důsledek chaosu, který vznikl v Rudém moři, a v záplavě změn tras, zpoždění a rušení. A nedostatek kontejnerů může navzdory předpovědím z minulých týdnů zaskočit celé odvětví, říká ředitel globálního rozvoje společnosti CargoGulf Hans-Henrik Nielsen. Pan Nielsen řekl (časopisu The Loadstar): "Většina lidí si o tom přečte a možná si i pomyslí 'dobře, zní to jako problém, ale asi to nebude tak velký problém, jak to

doprováci prezentují." Pan Nielsen však upozornil, že přestože je CargoGulf "malým" hráčem, který se specializuje na obchody mezi Asií a Evropou a Asií a Perským zálivem, problémy nyní vnímá.

"Je stále obtížnější dostat 40stopé a také 20stopé dry kontejnery přes hlavní přístavy v Číně," řekl. "Prázdné kontejnery přemísťujeme, jak nejrychleji to jde, a také jsme převzali poslední várky kontejnerů na nový pronájem, ale ode dneška už žádné nejsou... na dveřích leasingových společností visí nápisy 'vyprodáno'." Mark Rhodes, regionální ředitel pro námořní produkty v Asii a Tichomoří společnosti Crane Worldwide, zdůraznil podobné obavy. řekl: "Exportní linky z Asie do Evropy jsou jen začátkem toho, co by mohlo být v roce 2024 ještě bouřlivější." Podobné problémy zaznamenávají i další spediční firmy, jedna z nich sdělila společnosti The Loadstar, že krize, jako byla ta v Rudém moři, umocňuje strukturální neefektivitu spojenou s přemísťováním prázdných kontejnerů. Další dodal, že začíná pozorovat problémy s exportními boxy v severočínských feederových přístavech - "zatím nic závažného", ale speditér dodal, že to svědčí o očekávaném nedostatku vybavení.

Pan Nielsen varoval, že "někdo musí zaplatit" vyšší náklady, "zejména z Číny", které začnou "dopadat na všechny".

✈️✘🚢 SSL Express 16-01-2024 CMA CGM a Air France-KLM ukončují alianci v letecké nákladní dopravě

Francouzská logistická společnost CMA CGM a francouzsko-nizozemská letecká společnost Air France-KLM ukončují alianci v oblasti letecké nákladní dopravy. Jedná se o konec partnerství uzavřeného v květnu 2022, v jehož rámci se CMA CGM stala třetím největším akcionářem Air France-KLM s 9% podílem. Investice byla také součástí snahy společnosti CMA CGM se sídlem v Marseille rozšířit svůj dosah v oblasti logistiky.

Investici doprovázelo uzavření dohody o spolupráci, na jejímž základě CMA CGM a AF-KLM sloučí své aktivity v oblasti letecké přepravy. Společný podnik pro leteckou nákladní dopravu byl původně plánován na deset let a počítal se sloučením sítí CMA, CGM, Air Cargo a AF-KLM. Kromě toho si oba partneři vzájemně nabízeli své kapacity. Letecké společnosti však zůstaly na trhu aktivní nezávisle a pod svým vlastním jménem.

Důvodem ukončení je blíže nespecifikované "napjaté regulační prostředí". CMA CGM bude i nadále hlavním akcionářem Air France-KLM, ale po ukončení spolupráce odstoupí z představenstva letecké společnosti.

🚚🤔😡 SSL Express 17-01-2024 Demonstrace v Berlíně - o co jim jde

Před Braniborskou bránou se v pondělí sešli hlavně zemědělci a některé dopravní firmy, aby společně demonstrovali proti škrtům koaliční "semaforové" vlády. Dopravní svazy požadovaly mimo jiné kompenzaci za dvojí zátěž v podobě ceny CO₂ a mýtného CO₂ a podporu klimaticky neutrálních nákladních vozidel. Pozván byl i spolkový ministr financí Christian Lindner (FDP), který však oslovil pouze zemědělce.

Kdo pondělí ráno v Berlíně zmeškal budík, probudil nejpozději ve čtvrt na sedm hlasitý troubící koncert. Traktory a nákladňáky se pomalu pohybovaly směrem k Braniborské bráně. Společně demonstrovaly proti zrušení zemědělské nafty, proti dvojímu zatížení mýtného za CO₂ a cen CO₂ bez kompenzace a požadovaly zdvojnásobení fondů na harmonizaci mýtného na 900 milionů eur

ročně a více peněz na mosty, silnice a parkovací místa pro kamiony. Speditérů se dotýká zejména to, že mají přispívat k transformaci dopravy směrem k alternativním pohonům, ale vláda právě minulý týden zrušila odpovídající dotaci na nákup klimaticky šetrných kamionů.

"Vysoké daně a byrokracie se stále zhoršují," stěžuje si Micha Lege, prezident svazu spedičních společností Bádenska-Württemberska VSL. Promlouvá přitom z duše mnoha dopravních společností, které se cítí být vytlačovány a šikanovány. Místo toho, aby politici reagovali na dopravní sektor, jeho přání ignorují, tvrdí Lege. Vadí mu, že bude průmysl zatížen miliardami eur na dodatečném mýtném, které pak potečou na železnici. Tyto peníze by byly dobře investovány do podpory užitkových vozidel šetrných ke klimatu. Apeluje na politiky, aby obnovili rozhovory s odvětvím. "Naše středně velké podniky s tím již nemohou držet krok," varuje Dirk Engelhardt, mluvčí představenstva Spolkového svazu silniční nákladní dopravy, logistiky a odpadového hospodářství (BGL) před tisíci zemědělci a dopravních podniků u Braniborské brány, a hrozí dalšími demonstracemi v případě, že vláda tomuto odvětví nevyjde vstříc. Pokud by členové BGL dva nebo tři dny nepřepřavovali žádné zboží, "pak by nastal naprostý chaos".

Ať už se jedná o zemědělce nebo dopravní průmysl – všechny projevy u Braniborské brány hovoří o velkém zklamání, hněvu a někdy i rezignaci. "Hospodářská politika prováděná koalicí je nebezpečím pro celé Německo," řekl Axel Plaß, prezident Spolkového svazu spedice a logistiky DSLV. Zdůraznil systémový význam tohoto odvětví a to, že politici by mu měli být vděční. Po počátečním váhání se spolek rozhodl protestů zúčastnit. Ekonomika na tom nebude lépe, pokud nebudou splněny všechny požadavky; jde o zásadní otázky. "Je načase, aby politici znovu něco dávali, a ne jen něco brali," je přesvědčen Michael Schaaf, jednatel společnosti Bay Logistik ve Waiblingenu v Bádensku-Württembersku.

Spolková vláda pozvala ministra financí Christiana Lindnera (FDP), který po počátečním hlasitém bučení dokázal 15 minut řečnit. Snažil se projevit pochopení, ale nakonec řekl, že z federálního rozpočtu nemůže nic slibovat. Pozoruhodné bylo, že zřejmě neměl na seznamu dopravní společnosti. Sedláci mu děkovali neustálým skandováním a hesly jako: "Semafor musí zhasnout", "My jsme lid", "Nové volby" nebo prostě "Lháři".

✈️👍👏 SSL Express 17-01-2024 FRAPORT hlásí za rok 23 pokles objemu

Objem letecké přepravy na letišti Frankfurt nad Mohanem činil v roce 2023 přibližně 1,9 milionu tun. To odpovídá poklesu o 3,9 procenta ve srovnání s předchozím rokem, uvádí provozovatel letiště Fraport. Ve srovnání s předkovidovým rokem 2019 to představuje minus 9,3 procenta. Fraport uvádí jako důvody poklesu omezení v evropském vzdušném prostoru a slabý ekonomický rozvoj v důsledku globální geopolitické situace.

Uplynulý rok však nakonec skončil pozitivně. Objem v prosinci činil asi 171 000 tun. To představuje meziměsíční nárůst o 7,2 procenta. "Vánoční obchod jako obvykle vedl ke zvýšení objemu," pokračuje Fraport.

🏠📊📦 SSL Express 16-01-2024 Stručná analýza vývoje v námořní dopravě od xChange

V neustále se vyvíjejícím prostředí lodní dopravy se dostalo do centra pozornosti Rudé moře a vytvořilo vlny, které přetvářejí celý ekosystém kontejnerů. Platforma cenového zpravodajství xChange odhaluje, jak tyto změny ovlivňují klíčová místa po celém světě.

Ašdodské dilema: Ceny kontejnerů z týdne na týden zaznamenaly pokles o 4,51 % u 20 stop a podstatný pokles o 20,6 % u 40 stop HC kontejnerů.

Nedostatek Jebel Ali: Zrušení služeb vedlo k nízké kapacitě feederů, což vyvrcholilo pozoruhodným 12,87% nárůstem cen 20ft kontejnerů w/w.

Vzestup cen v Evropě: Zvýšená poptávka po prázdných kontejnerech v Číně pohání ceny přepravy do Evropy – Pireus stoupá o 9,76 %, Rotterdam o 8,60 % a Hamburk o 7,08 % w/w u 20ft kontejnerů.

Zákon globálního vyvažování obchodu: Na druhé straně obchodu byly Qingdao a Taichung svědky týdenního nárůstu cen 20ft kontejnerů (eastbound) o 9,9 % a 8,57 %.



SSL Express 17-01-2024 SCM a logistika: deset hlavních trendů pro rok 2024 (trochu delší, ale stojí za to přečíst)

Složitost řízení dodavatelského řetězce se zvyšuje, protože společnosti budují strategie odolnosti a udržitelnosti navzdory nedostatku kvalifikovaných pracovníků a tlaku na náklady. Po diskusích a analýzách vypracovali odborníci SCM ze společnosti Setlog deset ústředních tezí pro rok 2024. Podle Setlogu je deset hlavních trendů SCM pro rok 2024:

1. Nedostatek kvalifikovaných pracovníků si vynucuje opatření

Přední společnosti zintenzivňují svůj závazek k profesní orientaci a reagují na potřeby generace Z. Jak ukazují studie, mladí lidé přikládají velký význam ploché hierarchii a chtějí moderní IT ve svém každodenním pracovním životě. Mnoho společností se může a musí stát ještě efektivnějšími nebo zatraktivnějšími pracoviště. Ti nejlepší z nejlepších také diferencují svou náborovou strategii – například podle generací nebo potenciálních skupin, jako jsou vedlejší uchazeči nebo zahraniční zaměstnanci. Nabízejí také různé retenční programy a ukazují perspektivy prostřednictvím flexibilní pracovní doby, rodičovské dovolené a školení a dalšího vzdělávání.

2. Zákony o udržitelnosti a oběhové hospodářství podporují lepší procesy

Udržitelnost a společenská odpovědnost firem (CSR) jsou top témata nejen pro korporace, ale i pro středně velké firmy. Obchodní partneři, spotřebitelé a politici vyzývají společnosti, aby jednaly rychle. EU prosazuje komplexní právní předpisy o dodavatelských řetězcích. Stále více společností klade snižování emisí oxidu uhličitého a dodržování zákona o dodavatelských řetězcích na první místo agendy. Účinná opatření na ochranu klimatu však vyžadují přehodnocení myslí zaměstnanců a úprav stávajících pracovních procesů. Manažeři také stále více přemýšlejí o tom, jak mohou implementovat strategie oběhového hospodářství, aby se zničilo méně zboží. Společnosti, které nemohou sledovat cestu svých produktů od vývoje až po nákup, výrobu a expedici, budou mít problém splnit nové požadavky vlád, spotřebitelských sdružení a zákazníků. Malé podniky jsou v mnoha zemích stále vyloučeny ze zákonů o dodavatelském řetězci. Stále se s tím však musí vypořádat na každodenní bázi, nejpozději když vstoupí v platnost nová celoevropská "směrnice o dodavatelském řetězci" (zkráceně Corporate Sustainability Due Diligence Directive, zkráceně

CSDDD). Pro SME podniky platí následující: S korporacemi mohou nyní obchodovat pouze v případech, že splňují všechny nové předpisy.

3. Budování odolnosti při současném tlaku na náklady

Extrémní povětrnostní jevy, politické krize, pandemie: Vzhledem k tomu, že se v posledních letech změnila rámcové podmínky pro ekonomiku, posunuly se i priority manažerů dodavatelských řetězců. V minulosti bylo například na prvním místě agendy téma snižování nákladů v samotném dodavatelském řetězci. Nejpozději od pandemie Covid-19, kdy i ve vysoce rozvinutých zemích nebyly některé produkty dočasně k nalezení na pultech, nabývají na důležitosti témata dostupnosti a odolnosti zásobování produktů. Odolné řízení dodavatelského řetězce v zásadě umožňuje odpovědným osobám co nejrychleji obnovit dodavatelský řetězec po vnějších událostech. Diverzifikace v rámci dodavatelského řetězce navíc obecně vede k lepší odolnosti. Pro robustní řízení dodavatelského řetězce proto přední společnosti budují široké portfolio dodavatelů citlivých produktů, materiálů a komponentů a také různých přepravních tras. Nesmí však ztrácet ze zřetele otázku snižování nákladů. Ti nejlepší z nejlepších již mezi zaměstnanci zvýšili povědomí o nákladech. Pokud chcete jít tímto směrem, měli byste zapojit zaměstnance do prodeje a vývoje nákladů otevřenou a transparentní komunikací. Dalším důležitým bodem je větší flexibilita. Společnosti musí identifikovat největší nákladové faktory a vypracovat opatření k jejich snížení.

4. Transparentnost a spolupráce jsou stále důležitější

Transparentnost je předpokladem odolných a diverzifikovaných dodavatelských řetězců. Když je splněna, mohou manažeři rychleji identifikovat, která oblast v řetězci je ovlivněna externí událostí. Vzhledem k vysoké volatilitě v ekonomice mnoho společností testuje stávající smlouvy. Flexibilita hraje ústřední roli při novém sladění smluv. Aby bylo možné lépe plánovat, je nezbytná důvěryhodná spolupráce mezi všemi partnery v dodavatelském řetězci, což často vyžaduje nové komunikační platformy. Moderní IT nástroje lze použít ke sdílení dat, sdružování sil a rychlému rozhodování tváří v tvář dynamickým výkyvům v poptávce. Společnosti, které používají IT nástroje a vhodné algoritmy pro globální řízení poptávky a nabídky, budou rozhodujícím krokem před konkurencí, která v této oblasti stále působí pomocí e-mailů nebo tabulek. S pomocí platform společností zlepšují efektivitu a schopnost reagovat dodavatelský řetězec.

5. Dodavatelský řetězec jako služba se stává rozhodujícím faktorem pro konkurenceschopnost

Software jako služba (SaaS) používají společnosti jako službu již léta. Stále více z nich se však přesouvá k outsourcingu části svého dodavatelského řetězce – například výroby, distribuce, nákupu, logistiky nebo řízení dopravy. Digitální dodavatelský řetězec budoucnosti zvýší potřebu outsourcingu pro společnosti, tj. využití Supply Chain as a Service (SCaaS) nebo služeb od specialistů pro logistiku 4PL. Podle studií je tento trend stále důležitější, protože mnoho společností nemá odborné znalosti, peníze a zdroje na to, aby využily všechny dostupné nové technologie k tomu, aby samy zvládly rostoucí složitost dodavatelských řetězců. Nanejvýš velké korporace budou v budoucnu tuto práci dělat interně – alespoň částečně. Experti Gartneru se domnívají, že tento trend roste. Mezi výhody přechodu na digitální dodavatelský řetězec patří komplexní globální elektronická konektivita, vyšší produktivita, nižší náklady, lepší služby a větší flexibilita. Nebude-li tento vývoj pokračovat, povede to k nedostatečné konkurenceschopnosti, a tím i k finančním problémům.

6. Zdroje ERP jsou rozbité

Malé podniky se spoléhají na jeden nebo dva a některé velké korporace se spoléhají na 20 nebo více interních systémů. Již před koronavirovou krizí se projevovala neefektivita těchto zdrojů. Covid-19 zapůsobil jako posilovací dávka. Paralelní používání více systémů uměle zvyšovalo rezervy zásob, zpomalovalo tok informací a vedlo k vysokým nákladům na IT rozhraní, údržbu a upgrady. Lídři v oboru přesouvají své pracovní postupy dodavatelského řetězce na platformu pro spolupráci, která překonává sila a umožňuje sdílení dat i skutečný přenos dat mezi odděleními a organizacemi. Řešení propojená rozhraním REST API s inteligentní IT architekturou rozbíjejí bariéry a umožňují spolupráci napříč společnostmi s ideální výměnou dat.

7. Globální a regionální řetězce jsou smíšené

Společnosti potřebují kombinaci globálních a regionálních hodnotových řetězců. Po krizích mohou společnosti identifikovat oblasti, kde má regionální výroba smysl, ale ekonomika stále těží z globalizace a vytváření sítí. V závislosti na odvětví se společnosti musí při zadávání veřejných zakázek vydat individuálními cestami, aby se staly odolnějšími. Po pandemii koronaviru začaly přední společnosti analyzovat oblasti, ve kterých má regionální výroba smysl. Studie výrobců automobilů prokázaly, že re- nebo nearshoring určitých produktů nebo komponentů má smysl. To může být dražší, ale díky tomu budou řetězce stabilnější. Na druhou stranu v sektoru spotřebního zboží je vzhledem k obrovskému rozdílu v nákladech mezi Evropou a USA na jedné straně a Asií na straně druhé smysluplnější zachovat výrobu převážně na Dálném východě a v předchozích zemích, kde se získávaly zdroje, aniž by se hledaly blízké továrny nebo dokonce stavěly nové. Vysoké náklady na energie, rostoucí úrokové sazby nebo pomalý pokles inflace jsou argumenty, které hovoří proti rozvoji nebo dalšímu rozšiřování nelokalizace nebo relokalizace v mnoha průmyslových odvětvích. Kromě toho, pokud jde o zisk společnosti, je stále důležitější nákup, prodej a řízení dodavatelského řetězce. Je tomu tak proto, že příležitosti k prosazení vyšších cen v nižších a středních segmentech produktů se staly vzácnými. Ceny jsou pro zákazníky prostřednictvím nákupních platform stále transparentnější. Zisky se dnes generují prostřednictvím nákupu – přesněji řečeno – optimalizací procesů. Odborníci se shodují: Spolupráce mezi podniky a dodavateli, nákupními kanceláři, továrnami, zkušebními laboratořemi, poskytovateli logistických služeb a maloobchodníky je stále důležitější. Z tohoto důvodu budou společnosti i v budoucnu posilovat své obchodní sítě a stále více vyhledávat spolupráci mezi průmyslem, logistikou a IT. Během pandemie Covid-19 zjistili, že jejich systémy zaměřené na společnost nefungují příliš dobře. Výsledkem je, že lídři v oboru používají nástroje a platformy, které umožňují bezpečné sdílení dat a podporují úzce spolupracující pracovní postupy pro prognózování, objednávání, výrobu, kapacitu, dodávky a úroveň zásob v reálném čase. Vzhledem k tomu, že tato spolupráce zaručuje lepší holistický tok zboží a optimální využití dat a zlepšený tok informací eliminují chyby, zpoždění a neefektivitu, mohou všichni hráči snížit náklady a posílit svou konkurenceschopnost pomocí podnikových sítí.

8. Kybernetická bezpečnost se stává nejvyšší prioritou

Vzhledem k tomu, že v nedávné minulosti došlo k většímu počtu kybernetických útoků, které měly pro společnosti závažné důsledky, přijaly společnosti další opatření na ochranu před zločinci. Podle průzkumu digitální asociace Bitkom každá druhá logistická společnost dotazovaná v Německu v roce 2022 zpřísnila svá bezpečnostní opatření v oblasti IT. Podle průzkumu je řízení IT bezpečnosti ve většině společností odpovídajícím způsobem vysoké: V téměř devíti z deseti společností je oblast IT bezpečnosti zakotvena na úrovni představenstva nebo managementu. Přední společnosti také pravidelně školí své zaměstnance na toto téma a nechávají provádět bezpečnostní audity. A to

je dobře strávený čas: protože nástroje pro kybernetickou bezpečnost existují, ale nejvíce zranitelní jsou lidé. Kybernetické útoky ukázaly, že i velké společnosti s odbornými IT specialisty mohou být paralyzovány a poškozeny na několik dní. Toto téma hraje stále důležitější roli, zejména v logistice a řízení dodavatelského řetězce, protože kyberzločinci mohou získat přístup k citlivým datům díky stále rostoucímu síťování a digitalizaci společností. A tato data obvykle pocházejí nejen z přímo postižené společnosti, ale také z její sítě.

9. Automatizační projekty se posouvají kupředu

Je pravda, že vzhledem ke globálnímu politickému rámci a současnému chování spotřebitelů v některých odvětvích nejsou firemní pokladny tak plné jako před několika lety. Přesto mnoho společností prosazuje již zahájené projekty automatizace a digitalizace nebo zahajuje nové, protože na trhu vedou pouze ti, kteří dokážou držet krok s vysoce výkonnou logistikou a nejvyšší úrovní služeb. Plánování rozpočtů na automatizaci, robotiku, digitalizaci, úsporu energie a personál je dobře investovaný kapitál. Například ve vnitropodnikové logistice musí být manuální procesy postupně automatizovány a digitalizovány. Robotika a strojové učení hrají hlavní roli v tom, že jsme na jedné straně rychlí a na druhé straně udržujeme chybovost na minimu. IT experti se zabývají digitalizací v celém dodavatelském řetězci a iniciují nové projekty v několika člancích řetězce současně – nedávno se například používání digitálního nákladního listu (eCMR) dostalo na titulní stránky novin po celém světě.

10. Software s otevřeným zdrojovým kódem je stále přesvědčivější

Použití softwaru s otevřeným zdrojovým kódem jako operačních systémů pro počítače není nic nového. V oblasti řízení dodavatelského řetězce však mnoho IT oddělení tomuto trendu odolalo. Mezitím existují velmi úspěšné praktické příklady založené na jasných pravidlech – například v případě Open Logistics Foundation. Její členové již sami neinvestují desítky hodin do programování jednoduchých standardních rozhraní, ale využívají stávající rozhraní od svých partnerů, se kterými jsou někdy v ostrém konkurenčním boji. Každý, kdo se do takové kooperativní práce zapojí, však potřebuje ve firmě nové myšlení. Přehodnocení je třeba provést i v dalších oblastech – například při rozhodování se spoléhat na nové technologie, jako je umělá inteligence. Jedna věc je však jasná: ti nejlepší z nejlepších budou procesy ještě více automatizovat a využívat umělou inteligenci v oblasti preskriptivní analytiky a autonomních agentů k dosažení zvýšení efektivity. Díky novým nástrojům a technologiím mohou společnosti urychlit proces od plánování až po dodání, snížit rezervy, efektivně řídit procesy a v konečném důsledku čelit nedostatku kvalifikovaných pracovníků. Ve všech činnostech v oblasti IT je důležitější než kdy jindy, aby se společnosti profesionálně chránily před útoky hackerů na své systémy – to ukázaly například závažné důsledky nedávných útoků na IT prostředí velkých logistických společností.

Zdroj: Logistik Heute, 1.1.2024



SSL Express 17-01-2024 Maersk se pokusí alespoň částečně nahradit Panamský průplav železnicí

Maersk minulý týden oznámil, že „obejde“ Panamský průplav a použije nákladní železnici k přepravě nákladu přes Panamu. Její spoj Oceánie-Amerika (OC1) obvykle prochází Panamským průplavem a vykládá náklad pro Jižní Ameriku v přístavech Cristobal a Cartagena, než zamíří do přístavů na východním pobřeží USA, tedy Philadelphie a Charlestonu.

Kanál dosáhl v roce 2022 propustnosti 10,9 mio TEU, ale s poklesem hladiny vody, díky fenoménu El Nino, omezení ponoru snížilo množství nákladních lodí, které mohou proplout, a omezilo počet tranzitů, což má za následek dlouhé fronty a zpoždění. Maersk proto sdělil zákazníkům, že OC1 využije panamský „pozemní most“ přes železniční síť. Kontejnery směřující na východ budou vyloženy v Balboa, zatímco bedny směřující na západ budou vyloženy v Manzanillo.

Data Searoutes naznačují, že cesta železnicí přes šíji by generovala přibližně polovinu CO2 cesty lodí přes kanál. Maersk říká, že také vynechá přístav Cartagena, důležitý překládací uzel v Kolumbii. Nasazení 11 plavidel s průměrnou kapacitou 3 400 TEU, včetně 10 % pronajatých slotů od Hapag-Lloydu a MSC, se podle údajů eeSea teprve uvidí, zda společnost Panama Canal Railway Company (PCRC) může poskytnout dostatečnou kapacitu pro OC1. Od revitalizace železnice v roce 2011 je její kapacita údajně až 2 m TEU za rok, nebo kolem 2 740 TEU v každém směru za den. PCRC je vlastněna a provozována společným podnikem americké třídy I, kanadského Pacifiku Kansas City (CPKC) a Mi-Jack Products, výrobce jeřábů v Chicagu, který se rozšířil do intermodálních železničních operací. Využívá dvojitě přepážkové vozy a 18 lokomotiv vyrobených v letech 1972 až 1995.

Maerskův krok také vyvolává otázku, zda by se mohla začít využívat jiná železniční kapacita ve Střední Americe, přičemž mexický projekt Corredor Interoceánico, dokončený v prosinci, rovněž slibuje, že v pravý čas poskytne kapacitu přibližně 1,14 milionu TEU. V říjnovém článku britských Financial Times Lars Østergaard Nielsen, viceprezident operací Maersk, Americas, citoval, že projekt „by mohl být velmi užitečný“. Benjamín Alemán, bývalý ředitel mexické agentury pro regulaci železniční dopravy, ale v říjnu BBC řekl, že Mexiko nenabízí dostatečně hluboké ponory, aby uspokojilo lodě, které právě proplouvají Panamou.



SSL Express 18-01-2024 Nákladním železničním hrozí zdvojnásobení cen užití vlakových cest po Německu

Železniční nákladní doprava po Německu směřuje k další velké finanční zátěži: poté, co spolková vláda oznámila, že výrazně sníží dotace na ceny vlakových cest, hrozí od roku 2025 další zvýšení nákladů. Železniční nákladní dopravě hrozí další rána," říká Peter Westenberger, jednatel spolku "Die Güterbahnen". Důvodem jeho obav je oznámení společnosti DB InfraGo, že hodlá na začátku roku 2025 zvýšit ceny vlakových cest o 13,4 procenta. Podle asociace se jedná o bezprecedentní nárůst.

Podle podkladů pro korekční jednání rozpočtového výboru má být navíc dotace na ceny vlakových cest v roce 2024 snížena téměř o polovinu (z 350 milionů na 179 milionů eur). Sdružení nyní vypočítalo: Snížení dotace na ceny vlakové trasy a současné zvýšení poplatků ze strany DB InfraGo znamenají, že náklady na standardní nákladní vlak se mohou v období od konce roku jízdního řádu 2023 (9. prosince 2023) do začátku roku jízdního řádu 2025 (15. prosince 2025) zvýšit z 1,22 eura na vlakový kilometr až na 2,60 eura. To by odpovídalo nárůstu o 113 procent. "InfraGo tak dělá špatný začátek," obviňuje Westenberger dceřinou společností DB. Provozovatel železnice byl po léta známý vysokými náklady, špatnou kvalitou a nedostatečným pochopením železničních společností. Ani založení nové infrastrukturní společnosti orientované na obecné blaho nevedlo k žádnému zlepšení. "Místo toho se ukazuje, že konkurenční podmínky na železnici se ve srovnání s nákladními auty zhoršují rychleji a výrazněji než kdykoli předtím," říká výkonný ředitel asociace.

Podle tiskové zprávy bude Spolková agentura pro síť diskutovat o způsobilosti vyšších cen vlakových cest na veřejném slyšení 17. ledna. Ve střednědobém horizontu lze nákladovou spirálu

zastavit pouze reformou systému zpoplatnění vlakových tras v zákoně o regulaci železnic (ERegG). Sdružení se obává, že nákladní železnice ztratí velké množství nákladu ve prospěch silniční přepravy, pokud budou plány realizovány tak, jak bylo oznámeno.



SSL Express 18-01-2024 Šokující zpráva: Hapag-Lloyd opustí THE A a vytvoří alianci s Maerskem!

Před rozvodem s aliančním partnerem 2M, MSC, Maersk přizval vedoucího rejdáře THE Aliance Hapag-Lloyd, aby spolu zahájili novou dlouhodobou operační spolupráci.

„Projekt Gemini“ začne v únoru 2025. Dohoda představuje obrat ze strany společnosti Maersk, která uvedla, že její strategie integrátorů „nesedí“ se sdílením plavidel; a bude šokem pro partnery společnosti Hapag-Lloyd's THE Alliance, tedy ONE, Yang Ming a HMM.

Rozpad 2M byl oznámen 25. ledna loňského roku, krátce poté, co MSC překonal Maersk a stal se největším světovým přepravcem kontejnerů, a oficiálně skončí v lednu příštího roku. Mezitím obě linky víceméně rozdělily své východo-západní smyčky na služby využívající buď plavidla provozovaná Maerskem nebo MSC. Kromě toho přidali do mixu řadu samostatných služeb, například společnost MSC v květnu loňského roku obnovila svou službu China-North Europe Swan, avšak již bez Maersku.

Nová spolupráce Gemini mezi Maersk a Hapag-Lloyd bude zahrnovat sedm spojení: Asie-západní pobřeží USA; Asijsko-americké východní pobřeží; Asie-Střední východ; asijsko-středomořské; Asie-severní Evropa; Střední východ/Indie-Evropa; a transatlantické. Bude zahrnovat 26 hlavních linek, podporovaných sítí specializovaných kyvadlových služeb, soustředěných kolem vlastněných nebo řízených překládkových uzlů a bude nasazeno přibližně 290 plavidel s kombinovanou kapacitou 3,4 m TEU, z nichž 60 % dodá Maersk a 40 % Hapag-Lloyd.

Dnešní oznámení odvětví překvapilo, zejména proto, že podle generálního ředitele MSC Sorena Tofta Maersk podnítl rozdělení 2M a řekl, že nemá zájem připojit se k nové dohodě o sdílení plavidel. Generální ředitel Maersk Vincent Clerc po rozhodnutí o rozpuštění 2M analytikům a investorům při řadě příležitostí řekl, že dopravce neusiluje o připojení nebo vytvoření jiného VSA. Zdá se, že pan Clerc a jeho vedení byli přesvědčeni, aby změnili názor. Nyní říká, že Hapag-Lloyd je „ideálním partnerem na naší strategické cestě“ a „zvedne laťku spolehlivosti v tomto odvětví“. V rámci dohody si Maersk a Hapag-Lloyd stanovily cíl zlepšit spolehlivost plánu na více než 90 %, což by představovalo dramatické zlepšení oproti současnému nízkému průměru 60 % v liniiovém průmyslu. Pokud jde o cíle dekarbonizace, Maersk usiluje o čistou nulu do roku 2040, zatímco cílem Hapag-Lloyd je rok 2045. A v samostatné zprávě zákazníkům se generální ředitel Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen snažil ujistit klienty dopravce, že „nemáme v úmyslu stát se logistickým integrátorem“. Řekl: „To nepředstavuje změnu strategického směru pro Hapag-Lloyd. Zůstáváme plně zaměřeni na liniiovou přepravu a úzce propojené terminály a vnitrostátní operace.“ Také rád pochválil „dlouhodobé, důvěryhodné a úspěšné partnerství“ THE Alliance, které Hapag-Lloyd opustí na konci ledna 2025. Pan Habben Jansen řekl, že nový VSA spojí jeho zákaznický servis s „mnohem vyšší provozní kvalitou v robustní a odolné síti“.

Lars Jensen z Vespucci Maritime uvedl, že krok Hapag-Lloyda zanechal zbývající partnery THEA, ONE, Yang Ming a HMM, „ve velmi zranitelné pozici, jelikož nebudou schopni postavit síť odpovídající sítím Ocean Alliance, MSC nebo Gemini“. Dodal: "Na tyto dopravce je pak vyvíjen tlak, aby buď přilákali nového partnera z Ocean Alliance, nebo znovu vymysleli nový koncept

služeb." A Simon Heaney z Drewry souhlasí. Komentoval: „To ponechává velkou mezeru v nabídce THE Alliance... to pro ně bude nepochybně překvapením, protože dohoda byla prodloužena o 10 let, když HMM vstoupila v dubnu 2020.“

SSL Express 18-01-2024 Výzkumný projekt Spirit-E

Aby elektrická nákladní vozidla dosáhla průlomu, musí být zajištěna dodávka energie pro tato vozidla. V průběhu výzkumného projektu Spirit-E, který byl zahájen v srpnu 2023, byly nyní uvedeny do provozu dvě laboratoře z reálného světa, které zkoumají integraci soukromě provozovaných nakládacích konstrukcí na stanovištích speditérů, překladištích a logistických centrech a vyvíjejí návrhy řešení.

Do roku 2040 mají být emise CO₂ v EU sníženy o 90 procent. K dosažení tohoto cíle je třeba používat také bateriová elektrická nákladní vozidla. Problém je v tom, že v současné době neexistuje prakticky žádná infrastruktura veřejných dobíjecích stanic pro nákladní vozidla na elektrický pohon. Aby bylo možné dobít baterie vozidel v přiměřeném čase, jsou zapotřebí nabíjecí kapacity 500 kilowattů a více.

Projekt Spirit-E se zaměřuje na řešení zpřístupnění soukromě provozované nabíjecí infrastruktury v logistických lokalitách externím speditérům a dopravním společnostem. Jednotlivé nabíjecí body mají být zájemcům spolehlivě k dispozici prostřednictvím digitálního rezervačního systému.

Nejde však jen o zásobování elektrických nákladních vozidel energií, ale také o výzkum efektu, který může mít obousměrný nabíjecí systém. Toto řešení by také mohlo být použito k integraci užitkových vozidel do místních energetických systémů jako přebytečné úložiště. To by umožnilo snížit vytížení v logistickém místě, zejména s ohledem na obnovitelné energie. Bylo by možné nakládat a vykládat způsobem, který je příznivý pro systém a síť, což by mohlo vést k nákladovým výhodám pro provozovatele logistických zařízení. Zapojení do projektu pro ně znamená, že jejich nabíjecí infrastruktura bude lépe využita. Tím se zabrání úzkým místům, efektivně se využijí zdroje a rychleji se refinancují investice provozovatelů dobíjecích stanic.

Projektovou agenturou výzkumného projektu Spirit-E je Německé středisko pro letectví a kosmonautiku DLR-PT. Dalšími partnery jsou Technická univerzita v Mnichově, která vyvíjí provozní strategii jako lídr konsorcia, výrobce elektrických nákladních vozidel MAN, Výzkumné centrum pro energetickou ekonomiku, poskytovatel nabíjecí techniky SBRS, Fraunhoferův institut pro energetické systémy a energetický průmysl a společnost Hubeject GmbH, která přispívá k rezervačnímu systému.

SSL Express 19-01-2024 Díky aliance Gemini ztratí Hamburg část objemu překládky

Přístav Hamburk bude v důsledku vytvoření aliance Gemini odbavovat výrazně méně nákladu ze společnosti Hapag-Lloyd. Na pozadí tohoto vývoje je relativní ztráta významu německého kontejnerového přístavu s nejvyšší propustností: Na rozdíl od Bremerhavenu a Wilhelmshavenu, které mohou od společnosti Hapag-Lloyd očekávat velký nárůst nákladu, není Hamburk součástí takzvaného severního uzlu.

Společnosti Hapag-Lloyd a Maersk zakládají novou námořní alianci nazvanou Gemini Cooperation. Podle obou kontejnerových přepravních společností je zahájení provozu naplánováno

na únor 2025. V důsledku vytvoření aliance společnost Hapag-Lloyd na konci ledna 2025 vystoupí ze svého stávajícího konsorcia The Alliance. Společnost Maersk se připojuje ke spolupráci Gemini ihned po ukončení námořní aliance 2M, která se skládá z Maersk a MSC, oznámené na leden 2025. Sladění obou partnerů se odrazí především v budoucím plánování tras. Jak dopravci avizovali, globální doprava bude řízena především prostřednictvím sedmi centrálních překladišť, která jsou tvořena celkem dvanácti kontejnerovými přístavy. Většina hubů má společně to, že mají terminály, které dopravci Gemini ovládají jako akcionáři. Toto uspořádání je založeno na principu hub-and-spoke, který jinak charakterizuje leteckou přepravu. V důsledku toho bude při plánování tras zohledněno méně zastávek v přístavech na jednu linku a některé přístavy budou odstraněny z jízdnic hlavních spojů. Podle společnosti Hapag-Lloyd budou k dispozici také takzvané kyvadlové služby, které budou přepravovat náklad do a z překladišť. Podle Rolfa Habbena Jansena bude v Evropě 14 kyvadlových linek, 13 v Asii, čtyři na Blízkém východě a jedna v Mexickém zálivu.

Co to znamená pro jednotlivé přístavy, je vidět na příkladu přístavu Hamburk. Budoucí severní uzel se bude skládat z přístavů Wilhelmshaven, Bremerhaven a Rotterdam. Hamburk mezi ně naopak nepatří. Podle Rolfa Habbena Jansena budou německé přístavy jako celek těžít z přeskupení v rámci Gemini. "Ve srovnání s rokem 2022 přivezeme do německých přístavů celkově o 20 procent více nákladu," řekl Habben Jansen. To však neplatí stejně pro všechny porty. "V Hamburku se bude obsluhovat přibližně o 10 procent méně nákladu," říká Habben Jansen. V roce 2023 činil objem nákladu společnosti Hapag-Lloyd v hamburském přístavu přibližně 2,1 milionu TEU.

Nová spolupráce bude zahrnovat flotilu přibližně 290 plavidel s celkovou kapacitou 3,4 milionu TEU. Maersk se na tom bude podílet 60 procenty a Hapag-Lloyd 40 procenty. Maersk je v současné době druhou největší kontejnerovou přepravní společností na světě, pokud jde o kapacitu slotů více než 4,15 milionu TEU (podíl na trhu: 14,6 procenta); společnost Hapag-Lloyd je v celosvětovém žebříčku na pátém místě s kapacitou 1,97 milionu TEU (podíl na trhu: 6,9 procenta). Spolupráce se bude týkat sedmi obchodních tras a 26 služeb; oba partneři mají také 79 terminálů: Maersk přidá 59 terminálů (vlastněnými nebo spolupodnikanými) na všech kontinentech v 31 zemích; společnost Hapag-Lloyd přispěje do sítě 20 terminály v Evropě, Latinské Americe, USA, Indii a severní Africe. Podle Habbena Jansena dosáhla společnost Hapag-Lloyd v posledních letech nedostatečného pokroku, pokud jde o provozní kvalitu. Generální ředitel doufá, že spolupráce se společností Maersk výrazně zlepší dodržování jízdnic německého dopravce. Podle nejnovějších údajů z listopadu 2023 dorazilo do přístavů včas pouze 54 procent lodí společnosti Hapag-Lloyd; to podle Habbena Jansena není dobrá hodnota. "V budoucnu chceme dosáhnout hodnoty 90 procent."

Ze strany společnosti Maersk bylo důležitým bodem při vytváření aliance také zlepšení spolehlivosti a dodržování harmonogramu, řekl Johan Sigsgaard, člen správní rady společnosti Maersk a zodpovědný za produkt Ocean. "Očekáváme dochvilnost 90 procent v nové konstelaci, zatímco ve starém spojení s MSC to bylo pouze 75 procent." Očekává se, že propojením svých sítí takovým způsobem, aby bylo méně zastávek ve smyčce, zlepší Maersk a Hapag-Lloyd také kvalitu pro zákazníky. Zkušenosti ukazují, že čím více mezipřistání je, tím více trpí kvalita."

Rozhovory mezi oběma lodními společnostmi začaly asi před šesti měsíci, řekl Sigsgaard. Naznačil, že iniciativa přišla od společnosti Maersk s cílem zvýšit kvalitu. To byla také aspirace společnosti Hapag-Lloyd, a proto manažer hovořil o dohodách o klíčových bodech. Klíčovým rozdílem oproti Allianz 2M je, že smlouvy obsahují také finanční důsledky, které se projeví, pokud úroveň kvality klesne.

SSL Express 19-01-2024 DACHSER zavádí pevné termíny pro online zákazníky

Poskytovatel logistických služeb se sídlem v Allgäu podporuje svou novou nabídkou omnichannel prodej soukromým příjemcům. Dodání lze provést na místo použití.

S pevnými dodacími termíny přímo v okamžiku nákupu chce společnost DACHSER a její zákazníci z oblasti online maloobchodu uspokojit nové potřeby koncových spotřebitelů. S produktem Targo On-Site vytváří poskytovatel logistických služeb možnost dohodnout se na termínu dodání prostřednictvím prodejce v celé Evropě přímo při nákupu produktu. Podle prohlášení společnosti to dává spotřebitelům možnost koupit si zboží a nechat si ho doručit pouze tehdy, když se to vejde do jejich osobního rozvrhu, například po prázdninové cestě. To znamená, že spotřebitelé budou moci v budoucnu flexibilněji plánovat doručení předem. Poskytovatel služeb také kombinuje schůzku s doručením na místo použití, ale ne při manipulaci dvěma osobami.

DACHSER touto nabídkou oslovuje společnosti, které kromě prodeje pro firemní zákazníky dodávají i soukromým příjemcům. Pro logistiku znamená včasné objednání kratší čekací doby na zboží před doručením na příchozí pobočku a výrazně méně úsilí při objednávání. "Skutečnost, že doplňujeme naše služby a procesy o jednodušší a rychlejší řešení, je součástí růstové strategie naší evropské sítě kusových zásilek," vysvětluje Alexander Tonn, Head of Road Freight Transport ve společnosti DACHSER.

SSL Express 19-01-2024 Dekarbonizace silniční nákladní dopravy v EP: kupředu, zpátky ni krok

Od roku 2040 budou moci nová nákladní vozidla s hmotností nad 7,5 tuny, která budou registrována v EU, vypouštět pouze maximálně 10 procent množství CO₂ ve srovnání s rokem 2019 v průměru na výrobce. Shodli se na tom ve čtvrtek vyjednávači Evropského parlamentu a předsednictví Rady EU. Kompromisní text nového nařízení o limitech CO₂ pro těžká užitková vozidla může vstoupit v platnost, pokud jej schválí plénum EP a státy EU. Aktuálně platné nařízení stanoví, že výrobci nákladních vozidel musí od roku 2025 snížit své emise CO₂ o 15 procent pod úroveň roku 2019 a od roku 2030 o 30 procent. S novou verzí se cíl pro rok 2030 zvyšuje na 45 procent a od roku 2035 to musí být 65 procent. Požadavek na snížení o 90 procent platí pro městské autobusy od roku 2030 a od roku 2035 musí být tato vozidla zcela bez emisí. Bez emisí znamená, že z výfuku nesmí vycházet žádné významné emise CO₂. Limitních hodnot pro vozový park nelze dosáhnout použitím nízkoemisních nebo klimaticky neutrálních paliv, jako jsou e-paliva, jiná syntetická paliva nebo některá biopaliva. Výrobci se musí spolehnout na elektromotory poháněné bateriemi, venkovním vedením nebo palivovými články nebo na vodíkové spalovací motory.

„Místo toho, abychom umožnili konkurenci mezi nejlepšími technologiemi, jde opět o to, dát vše do jednoho koše. Záložní možnost není k dispozici. Je to hazard se zadní stranou našeho průmyslu,“ kritizoval Jens Gieseke (CDU), mluvčí dopravní politiky CDU/CSU v Evropském parlamentu. Zákodárci EU se však shodli, že nové nařízení o limitních hodnotách musí v roce 2027 přezkoumat Evropská komise. Komise by také měla prozkoumat, jak by bylo možné registrovat těžká užitková vozidla, která jezdí výhradně na klimaticky neutrální paliva, a zda lze tato paliva zohlednit pomocí „uhlíkového korekčního faktoru“, aby byly splněny limity vozového parku CO₂.

Zavádějí se také limity CO₂ pro návěsy a přívěsy. Požadavky na snížení platí od roku 2030 a činí 7,5 procenta pro přívěsy a 10 procent pro návěsy ve srovnání s rokem 2025. Gieseke se domnívá, že tyto hodnoty nejsou v praxi dosažitelné. "Středně velkým výrobcům, kteří jsou v Německu obzvláště dobře zastoupeni, hrozí katastrofální pokuty," řekl. Podle informací Parlamentu by přívěsy a návěsy bez vlastního pohonu mohly být díky změnám v jejich konstrukci šetrnější ke klimatu. Toho lze dosáhnout například aerodynamickými úpravami, jako je profil zploštělý směrem k zádi nebo uchycení ve tvaru spoileru, použitím lehčího kovu – jako je hliník místo oceli – nebo pneumatikami s nižším valivým odporem.

Vyjednávač delegace EP, Nizozemec Bas Eickhout (Zelení), zdůraznil, že limitní hodnoty budou nejen důležitým příspěvkem k ochraně klimatu, ale také zajistí čistší ovzduší v Evropě. Oproti návrhu Evropské komise je rozsah nového nařízení rozšířen. Od roku 2035 budou zahrnuta také určitá pracovní vozidla, jako jsou popelářské vozy, sklápěče a domíchávače betonu. Vyloučena jsou pouze vozidla pro těžbu, zemědělství a lesnictví, stejně jako nákladní automobily pro armádu, civilní obranu, policii, hasiče a zdravotnictví. O tom, zda musí pravidla splňovat i menší užitková vozidla pod hranicí 5 tun, se bude diskutovat během přezkumu v roce 2027. V důsledku rozhodného rozšíření oblasti působnosti spadalo pod nařízení o mezních hodnotách přibližně o sedm procent více vozidel než podle návrhu Komise.



SSL Express 19-01-2024 US prezident připustil, že údery na Húthie zatím nemají žádaný účinek

Prezident nejmocnější země světa přiznal, že vojenské úsilí jeho země o obnovení bezpečné plavby v Rudém moři zatím nefunguje. Hútióvé z Jemenu a americké námořní síly se v uplynulých 24 hodinách opět střetli s palbou - Íránem podporované milice se zaměřily na další lodě a americké centrální velení bombardovalo další zařízení. Na chemický tanker Chem Ranger plující pod vlajkou Marshallových ostrovů byly v noci vypáleny dvě protilodní balistické střely. Z námořních databází vyplývá, že loď je spravována společností Interunity Management v Řecku. "Posádka zpozorovala, že střely dopadly do vody v blízkosti lodi. Nebyla hlášena žádná zranění ani poškození lodi," uvedlo americké Centrální velitelství na platformě sociálních médií X. Válečné letouny amerického námořnictva provedly včera v reakci na poslední útoky další údery. Od listopadu se Hútióvé stali terčem útoku na více než 30 obchodních lodí, což vedlo k rozsáhlému překreslení globální námořní mapy.

Americký prezident Joe Biden ve čtvrtek připustil, že americké protiúdery zatím útoky Hútiů neodradily, ale dodal: "Budeme pokračovat? Ano." Evropský parlament včera přijal usnesení, v němž odsoudil nedávné útoky na obchodní lodní dopravu v Rudém moři a vyzval k okamžitému a společnému úsilí EU, včetně námořní operace. Nový generální tajemník Mezinárodní námořní organizace Arsenio Dominguez během včerejšího setkání se zástupci lodního průmyslu zopakoval poselství, že námořníci jsou v nestabilní situaci v Rudém moři nevinnými oběťmi. Za druhé je třeba zachovat svobodu plavby, aby byl zaručen celosvětový obchod a tok zboží po moři. Dále je třeba dbát na opatrnost a zdrženlivost, aby se zabránilo dalšímu vyhocení situace v Rudém moři a širší oblasti, uvedl Dominguez.

Lodě ve všech segmentech se odklánějí, aby se vyhnuly nebezpečné situaci na Blízkém východě, přičemž provoz Suezským průplavem se v prvních dnech roku 2024 meziročně propadl o více než třetinu. Jedním ze segmentů, kde delší plavby pravděpodobně vyvolávají obavy, je sektor přepravy hospodářských zvířat. Agentura Bloomberg uvedla, že dopravce hospodářských zvířat Bahijah se

na své cestě z Austrálie na Blízký východ zřejmě odklonil směrem k Jihoafrické republice, přičemž týdny navíc na palubě, než se dostane do cílové destinace, pravděpodobně povedou k úhynu řady zvířat.



SSL Express 18-01-2024 Konflikt v Rudém moři eskaluje, tankery zvažují objízdnu trasu

Americké a britské nálety na pozice Houthisů v Jemenu neučinily Rudé moře pro lodní dopravu o nic bezpečnějším.

"Problémy s Rudým mořem se zhoršují, ne zlepšují," řekl analytik přepravy Stifel Ben Nolan. Loď suchého hromadného nákladu Gibraltar Eagle, kterou vlastní společnost Eagle Bulk se sídlem v Connecticutu, byla v pondělí zasažena protilodní balistickou střelou v Adenském zálivu. Loď pro suchý hromadný náklad Zografia pod řeckou vlajkou byla v úterý zasažena raketou na jihu Rudého moře. Ropný přepravce Shell v úterý zastavil všechny tranzity Rudým mořem, stejně jako tři velcí japonské vlastníci tankerů a dry bulk lodí MOL, NYK a K-Line.

Zdá se, že odklony kontejnerových lodí kolem Mysu Dobré naděje budou pravděpodobně trvat měsíce. Zisky spotových sazeb z odklonů se téměř jistě protáhnou do období, kdy budou vyjednány roční transpacifické smlouvy na rok 2023, což povede ke zvýšení smluvních sazeb. Vliv Rudého moře na obchody s tankery zůstává nejistý, ačkoli bod zlomu může být velmi blízko. Pokud se ropné a produktové tankery odkloní od Rudého moře a Suezského průplavu ve stejné míře jako kontejnerové lodě, měla by se zvýšit míra nahodilosti cen u tankerů, protože delší plavby by zaplnily kapacitu tankerů.

Budou tankery následovat kontejnerové lodě kolem mysu? „Už došlo k prudkému poklesu počtu kontejnerových lodí připlouvajících k Adenskému zálivu, který ústí do úzkého průlivu Bab-el-Mandeb, a v nadcházejících týdnech pravděpodobně dojde k velkému poklesu i v dalších segmentech námořní dopravy,“ předpovídá expert Omar Nokta, přepravní analytik společnosti Jefferies, v úterní zprávě pro klienty. Údaje o poloze lodi ukazují prudký pokles přepravy kontejnerů, ale u pohybu tankerů skromně a přeprav suchých sypkých materiálů velmi málo, pokud vůbec. Podle Clarksons Securities byly příjezdy kontejnerových lodí do Adenského zálivu minulý týden na nejnižší zaznamenané úrovni, což je o 90 % méně než průměr z roku 2023. Naproti tomu příjezdy lodí na hromadný náklad do Adenského zálivu byly v souladu s historickým průměrem a příjezdy tankerů byly podle Nokta, který citoval Clarksonovy údaje, o 20 % nižší než v letech 2022-2023. Podle údajů z komoditní analytické skupiny Kpler klesl klouzavý průměr přeprav tankerů Suezským průplavem tento týden na 14 za den, což je nejnižší úroveň od května 2022 a pokles z průměrných 22 za den před měsícem. Jinými slovy, na straně tankerů existují objízdky, které jsou pozitivní pro sazby, ale stále se neblíží tomu, co je vidět v kontejnerové dopravě.

"Většina majitelů tankerů zatím není ochotna zavázat se k nákladnému přesměrování kolem Afrického mysu," uvedla v pondělí makléřská společnost BRS. Zvýšení nákladů na pojištění by nakonec mohlo vychýlit váhy tankerů směrem k GHC trase, řekl Frode Mørkedal, lodní analytik Clarksons Securities. "Pojistné za pojištění válečných rizik za loď raketově vzrostlo," napsal Mørkedal v pondělí před útoky na Gibraltar Eagle a Zografia. „V posledních týdnech se prémie zvýšily z 0,1 % běžně na 0,5 % hodnoty trupu lodi. S eskalací napětí v Rudém moři by nás nepřekvapilo, kdyby se pojistné zvýšilo na 1 % hodnoty lodi.“ Mørkedal uvedl příklad 10 let starého tankeru LR2 (Long Range 2) v hodnotě 60 milionů dolarů. Prémie je nyní 300 000 USD, pětinašobek obvyklých 60 000 USD. Pokud by prémie vzrostly na 1 % hodnoty trupu, náklady by

vyskočily na 600 000 dolarů. A navíc k pojištění se poplatky za tranzit Suezským průplavem za LR2 pohybuje kolem 500 000 USD.

SSL Express 19-01-2024 Jak německé stávky ovlivňují provoz u našich jižních sousedů

Z logistického hlediska nezačal nový rok pro Německo ideálně. Německý svaz strojířů (GDL) v rámci kolektivního vyjednávání, které probíhalo měsíce, vyzval ke stávce. Tisíce farmářů zablokovaly Berlín a do ulic vyšli i logistika a dopravci. Německé průmyslové svazy vyzvaly své členy k účasti na rozsáhlých zemědělských protestech v Berlíně 15. ledna – včetně Bádensko-Württemberského svazu spedice a logistiky (VSL) a Spolkového svazu logistiky, silniční dopravy a likvidace odpadů (BGL). V překvapivě krátké době vyjádřila solidaritu s účastníky také Německá asociace spedice a logistiky (DSL), i když generální ředitel Frank Huster nedávno v rozhovoru označil protesty za „nepřiměřené“. Nároky strojířů a farmářů se liší, vždyť farmáři se obávají krácení dotací (včetně zemědělské nafty), které se jejich kolegů na kolejích nedotkne. Pokud jde o naftu, vyjasňují se motivy logistů a dopravních společností k účasti na demonstracích. Asociace proto jednoznačně a jednotně volají po zrušení dvojí zátěže způsobené zvýšením mýta a příplatkem za CO₂ na naftu, efektivním financováním zavádění alternativních pohonů a investicemi do silnic a železnic.

Dopad na železniční dopravu v Rakousku: Strojvedoucí, kteří vedou tvrdý spor s Deutsche Bahn (DB), požadují od DB lepší pracovní podmínky, zkrácení týdenní pracovní doby pro směnové pracovníky z 38 na 35 hodin s plnou kompenzací mzdy, a kolektivní smlouvu pro dispečery. Claus Weselsky, federální předseda GDL, již pohrozil další „delší a tvrdší“ stávkou. Stále není jasné, kdy k tomu dojde, protože Weselsky nevedl žádná konkrétní data. V rozhovoru ale řekl, že mezi dvěma stávkami nechce trávit příliš mnoho času. Dopad na osobní a nákladní dopravu v Německu bude drastický. Důsledky ale pocítí i Rakousko. Bohužel nelze vyloučit zpoždění a zrušení vlaků. V první fázi bude stávkovat pouze DB Cargo, což znamená, že zákazníci RCG jsou postiženi zejména v provozu jednotlivých vozů. Ve druhé fázi bude stávkovat i infrastruktura a ovlivněna tedy bude i bloková vlaková doprava, kterou si převážně vyrábíme sami nebo s partnery třetích stran.

Nikolaus Hirsenschall, generální ředitel kombinovaného operátora Roland Spedition, je také znepokojen situací. „Stávky mají významný dopad na naše vlakové systémy, protože stávkují například i stavědla. To pak vede ke zrušení vlaků. Po skončení stávek dochází k masivním nevyřízeným efektům a nějakou dobu trvá, než bude možné znovu spustit standardní jízdní řád.“ Jako alternativu může Roland nabídnout přímé jízdy kamionů; alternativy po železnici s dalšími zvláštními vlaky po stávce obvykle nejsou možné, protože pro to nejsou žádné možnosti dodatečně jízdy příslibeny.

Stávky a demonstrace zasáhly i další logistická odvětví, i když méně vážně. Důvody demonstrací – totiž vysoké mýto – však mají na byznys výrazný dopad. „Pracujeme v oblasti KEP a dopady stávkové situace jsme ovlivněni jen částečně. Ale zvýšení mýtného má samozřejmě dopad na ceny, které se v důsledku toho zvýšily,“ říká Thomas Bissels, Country Manager Austria ve společnosti LetMeShip. A pokud dojde ke stávce, společnost nabízí svým zákazníkům možnosti, jak se ze situace dostat, od expresních služeb až po přímé cesty. „Zejména v těchto těžkých časech jsou naše alternativní služby důležité a velmi žádané,“ říká Bissels.

Nerovnováha dopravy je však v současné době velkým problémem a tuto situaci navíc značně ztěžují delší doby námořní přepravy přes Mys Dobré naděje – kvůli krizi v Rudém moři. Celkově se kombinovaná doprava mezi Německem a Rakouskem potýká s nedostatkem atraktivních výkonů ve srovnání se silniční dopravou, která je v mnoha případech i cenově napřed.

