

SSL EXPRES

11.03.-15.03. 2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 11-03-2024 Námořní sazby klesají

Společnost Yang Ming se v posledním čtvrtletí roku 2023 propadla do červených čísel s čistou ztrátou 43 milionů dolarů po zisku 483 milionů dolarů ve 4. čtvrtletí roku 22, ale tchajwanskému dopravci se podařilo udržet celoroční zisk ve výši 153 milionů dolarů. "Na pozadí inflace a ekonomického zpomalení v roce 2023 se celková úroveň kontejnerové přepravy snížila ve srovnání s rokem 2022, což vedlo ke snížení ročních příjmů," uvedl dopravce.

Konečné výsledky hospodaření za rok 2023 - od těch dopravců, kteří své finanční výsledky zveřejňují - jsou dalším důkazem neblahých vyhlídek kontejnerové linkové dopravy před narušením dodavatelského řetězce způsobeným útoky húsíů na komerční lodní dopravu. Krátkodobé sazby se koncem loňského roku zjevně propadly na podekonomickou úroveň, přičemž hrozilo nebezpečí, že se nákaza přenesla i na smluvní obchody dopravců. Od doby, kdy začaly být lodě přesměrovávány kolem mysu Dobré naděje, se spotové sazby za přepravu kontejnerů na trasách Asie-Evropa a Transpacifik (přestože jsou méně zasaženy) ztrojnásobily v důsledku příplatků za odklon a GRI. Nyní však začínají klesat, i když zatím nikoliv na úroveň před začátkem krize v Rudém moři. Minulý týden spot Xeneta XSI Asie-Severní Evropa klesl o 7 % na průměrných 3 966 USD za 40 stop a od dosažení maxima 22. ledna ztratil 18 %. Několik dopravců z Asie a severní Evropy začalo konsolidovat své příplatky za odklon z Rudého moře do nových nabídek sazeb FAK (freight all kinds).

"To mě trochu znepokojuje," řekl ředitel jedné britské společnosti NVO, "protože pokud a až bude bezpečně poslat jejich lodě zpět přes Suezský průplav, na příplatkovou složku sazby by se mohlo pohodlně zapomenout." Znepokojilo ho také několik málo plaveb, které proplouvají Rudým mořem ad hoc, a to jak z hlediska příplatků za odklon, které se stále vybírají, tak z hlediska možného problému s pojišťovny nákladu kvůli válečnému riziku. "Nedostáváme informace o tom, které lodě Suezským průplavem proplouvají, a dozvídáme se to až poté, co k tomu dojde, a pak musíme příplatek odmítnout. Ale opravdu se obávám, co by se stalo z hlediska pojištění, kdyby došlo k nehodě," dodal.

Mezitím index Freightos Baltic Index (FBX) pro Asii a Středomoří klesl v průběhu týdne o 5 % na 4 972 USD za 40 stop, což je přibližně o 21 % méně než v polovině ledna, kdy dosáhl svého maxima. Podle zdroje z řad dopravců byly rezervace po čínském Novém roce "horší, než se očekávalo", což potvrdil i komentář Ningbo Containerized Freight Index z tohoto týdne, který uvádí, že "většina dopravců má nedostatek nákladu". To by mohlo vést k období výrazného zlevňování a zrychlení eroze spotového trhu na této trase. Na transatlantické obchodní dráze se nedávné zisky z GRI dopravců nadále snižují, přičemž komponenta XSI Severní Evropa - východní pobřeží USA tento týden klesla o další 2 % na 2 047 USD za 40 stop a pomalu klesá zpět k hranici rentability.



SSL Express 11-03-2024 Airfreight vyhlíží dobrý rok

Letecké společnosti zaznamenaly v loňském roce pokles příjmů svých dceřiných společností zabývajících se nákladní dopravou, ale zainteresované strany jsou i nadále optimistické, pokud jde o nárůst letecké nákladní dopravy po neočekávaně dobrém začátku roku 2024. Tento týden zveřejnily společnosti Lufthansa a Etihad roční finanční výsledky, které odrážejí slabou poptávku po leteckém nákladu v roce 2023 v důsledku pandemie Covid-19. Lufthansa Cargo

vykázala v loňském roce tržby ve výši 2,98 miliardy eur (3,3 miliardy dolarů), což je o 36 % méně než v roce 2022, kdy činily 4,6 miliardy eur, a dosáhla upravené ebitdy ve výši 401 milionů eur, což je o 77 % méně než v roce 2022, kdy činily 1,7 miliardy eur. "Úctyhodný výsledek v obtížném tržním prostředí," uvedl finanční ředitel společnosti Lufthansa Remco Steenbergen. A generální ředitel Carsten Spohr dodal, že čísla odrážejí to, jak v uplynulém roce pokleslo celé odvětví letecké nákladní dopravy v důsledku "zvláštní ekonomické situace způsobené koronavirem". Příjmy společnosti Etihad z nákladní dopravy se totiž v roce 2023 také meziročně propadly, a to o 38 % na 914 milionů dolarů - společnost však uvedla, že v roce 2022 zaznamenala "výjimečný výnos" v důsledku poptávky během Covidu. Navzdory ztrátě příjmů přepravil dopravce se sídlem v Abú Zabí v loňském roce 371 milionů tun, což je téměř stejný objem jako v roce 2022 (372 milionů tun). Finanční pokles proto přičítá spíše "celkovému ochlazení globálních nákladních sazeb" než poklesu poptávky. Pan Steenbergen byl nicméně optimistický, pokud jde o příští rok. Řekl: "Je to pro nás velká výzva: Povzbudivé je, že trh s leteckou nákladní dopravou zřejmě dosáhl svého dna v druhé polovině roku 2023. Ve čtvrtém čtvrtletí se objemy meziročně zvýšily. Kromě toho se výnosy nadále stabilizují na úrovni přibližně 40 % oproti roku 2019." A další pozitivní prognózy pro leteckou nákladní dopravu do značné míry vyplývají z obrovského růstu elektronického obchodu a nejistoty v námořní přepravě, což činí leteckou nákladní dopravu atraktivnější, dodal. Pan Steenbergen uvedl, že společnost Lufthansa Cargo v poslední době zaznamenala "trochu větší vliv Rudého moře" a že německý dopravce má dobrou pozici, aby mohl těžit z rostoucího odvětví elektronického obchodu. Poznamenal však, že ačkoli geopolitická nejistota "v současné době stimuluje krátkodobou poptávku po letecké nákladní dopravě správným směrem", prostředí "zůstává v dohledné budoucnosti náročné".

"Je třeba poznamenat, že tento [pozitivní] odhad podléhá značné nejistotě vzhledem k počáteční fázi roku a potenciálně významnému vlivu geopolitického a makroekonomického vývoje na ceny komodit, kterému jsme i nadále vystaveni."

SSL Express 11-03-2024 Proč Čína vyváží svou deflací (zajímavá analýza DVZ)

Podle čínského 14. pětiletého plánu, který platí do roku 2025, by se měla závislost na exportu snížit ve prospěch posilujícího domácího trhu. Je stále jasnější, že tento plán nebude fungovat. Místo toho čínské společnosti stále více snižují ceny a zaplavují světové trhy svým levným zbožím: Ať už jde o elektromobily, jednorázové oblečení nebo plastový odpad – velké množství vyváženého zboží stále více bobtná. Měřeno čistou hodnotou zboží je tento postřeh mylným dojmem, protože hodnota čínského vývozu v tomto klesá. Například v roce 2023 se zahraniční obchod Číny ve srovnání s předchozím rokem poprvé od roku 2016 opět snížil. Tento vývoj je však masivně více než kompenzován množstvím zboží viditelného v každodenním životě, které vyváží expanzivní hráči v oblasti elektronického obchodování, jako jsou Shein a Temu.

Nikde není rozdíl mezi hodnotou zboží a množstvím zboží větší než v přeshraničním elektronickém obchodu; tato část čínské ekonomiky vzrostla v roce 2023 o 30 procent, čímž se vzepřela tržnímu trendu. Zdá se, že tento vývoj jen povrchně sleduje hlavní plán čínské vlády. Opak je pravdou: 14. pětiletý plán, který vstoupil v platnost v březnu 2021 a je v současné době platný, je založen na doktríně hospodářské politiky tzv. "duálního cyklu". Tento ekonomický model předpokládá snížení exportně náročné povahy čínské ekonomiky ve prospěch posílení obrovského domácího trhu s 1,4 miliardami lidí. Čínské společnosti by neměly být pracovním stolem cizích zemí, ale pracovním stolem samotných Číňanů, zejména pokud jde o hodnotné produkty. Je stále zřejmější, že tento

projekt selže. Místo toho čínské společnosti hledají spásu mimo domácí trh. V samotné Číně se velké množství produktů prostě nedá prodat. Místo toho lidé sedí na svých penězích. Hrubá míra úspor, která je v Číně již tak vysoká, se podle nejnovějších údajů za rok 2022 v průběhu pandemie zvýšila na 47 procent. Pro srovnání, průměrná hodnota v zemích OECD v roce 2022 byla podle Světové banky 22,2 procenta; v USA je to jen 17,1 procenta. Nic nenasvědčuje tomu, že by čínský domácí trh nabral na síle: index spotřebitelské důvěry byl na konci roku 2023 hluboko v červených číslech na úrovni 87,6 bodu (100 bodů: neutrální); velká nejistota trvá od ledna 2022, kdy se index stále pohyboval nad 121 body. Neochotu Číňanů nakupovat přizívuje deflace, která dává spotřebitelům další motivaci čekat na ještě nižší ceny. Naposledy se meziročně snížily o 0,8 procenta, což je nejprudší pokles od doby před zhruba 15 lety v důsledku globální hospodářské a finanční krize. Země navíc úpí pod horou dluhů ve výši přibližně 288 procent (2023) hrubého domácího produktu; pro srovnání, německý státní dluh se v roce 2023 odhaduje na přibližně 66 procent.

Nejzávažnějším problémem a zároveň příčinou všech dalších problémů, kterým země čelí, je ale prasklá realitní bublina s miliony prázdných bytů, a tedy blížící se konec slibu komunistické strany o pokroku pro vlastní obyvatelstvo. Znaky na zdi jsou proto více než jasné a účastníci trhu obchodující s Čínou by měli vědět, jak je číst – buďte opatrní. To platí zejména pro mezinárodně působící logistické společnosti, které za svůj rychlý vzestup v posledních letech vděčí z velké části Číně: diverzifikaci se nevyhneme.

SSL Express 11-03-2024 Cesta k systému nákladní elektromobility

Silniční nákladní doprava v Evropě je na pokraji velkého evolučního skoku. V nadcházejících letech mají být konvenční nákladní vozidla se vznětovým motorem postupně nahrazována nákladními vozidly s alternativními systémy pohonu, aby se trvale snížily emise CO₂ v celém logistickém řetězci. Jedním z majáků naděje je elektrické nákladní vozidlo. Aby však bylo možné připravit půdu pro již technicky vyspělá vozidla s nulovými emisemi, musí být vytvořeny různé předpoklady. Výrobce nákladních automobilů a autobusů MAN a infrastrukturní divize společnosti Siemens shrnuly, co to je a kde leží problematické body, v bílé knize. Výchozím bodem pro tento dokument je nařízení o rozvoji dobíjecí infrastruktury (AFIR), které bylo předloženo EU. Hlavní důraz je kladen na rozvoj hlavní dobíjecí sítě v EU podél hlavních dopravních tras. Rozhodnutí počítá s postupným rozšiřováním nabíjecí kapacity. Kromě toho je regulována vzdálenost mezi nabíjecími stanicemi v členských státech EU. Do roku 2030 mají být nabíjecí parky s celkovou kapacitou 3,6 megawattu na jedno místo instalovány každých 60 kilometrů. Autoři bílé knihy si však stěžují, že chybí sankční mechanismy, které by vstoupily v platnost, pokud členský stát EU nesplní požadavky. Kromě toho je třeba urychlit a standardizovat schvalovací postupy, pokud jde o dostupnost a využití půdy, a musí být vytvořeno připojení k síti středního a vysokého napětí. Samotné připojení k síti v současné době představuje největší výzvu pro budoucí provozovatele dobíjecích stanic (CPO), protože jsou závislí na výkonech 25 až 35 megawattů pro velké nabíjecí uzly pro nákladní automobily. Situaci ještě zhoršuje skutečnost, že podle autorů konceptu bude s největší pravděpodobností nutné taková zařízení kompletně přepracovat, protože rozšíření stávajících ploch často není možné. Instalace několika nabíjecích stanic pro elektrická nákladní vozidla by byla na úkor již tak omezeného parkovacího místa. Aby si dopravní společnosti troufla přejít z diesellových nákladních vozidel na elektrická, musí se to na jedné straně vyplatit a na druhé straně musí být možné spolehlivě realizovat přepravní zakázky. Aby toho bylo dosaženo, musí

existovat jednotné normy pro nabíjení v megawattech a aby byla zajištěna bezpečnost plánování, musí existovat rezervační systém pro nabíjecí stanice.

Bílá kniha dále doporučuje vytvořit nabíjecí infrastrukturu založenou na třech pilířích. Základem je **nabíjení** v depu. Například velké množství vozidel může být přes noc znovu uvedeno do provozu s poměrně nízkým nabíjecím výkonem mezi 22 a 150 kilowatty. Kromě toho by infrastruktura mohla být využívána i během dne, pokud to provoz dovolí. Navíc, pokud by některé z dobíjecích stanic měly být zpřístupněny třetím stranám, musel by být integrován systém účtování.

Neméně důležitý je rozvoj nabíjecí infrastruktury v logistických centrech průmyslu a obchodu. Pro **toto nabíjení v cíli** jsou zapotřebí vyšší nabíjecí kapacity, které se pohybují mezi 150 a 400 kilowatty, protože prostoje v nabíjecích boxech jsou výrazně kratší než v depech, a proto by se baterie musely nabíjet rychleji.

Podle bílé knihy je třetím a nejdůležitějším prvkem **tzv. traťové zpoplatnění**, tj. veřejná dobíjecí infrastruktura podél dálnic. Zde musí být k dispozici nabíjecí kapacity od 400 kilowattů do 1 megawattu nebo i více, aby bylo možné baterie elektrických nákladních vozidel nabít během zákonem předepsané přestávky 45 minut.

Autoři jsou přesvědčeni, že elektromobilita v nákladní dopravě se vyvíjí z velké části podle těchto scénářů. Průmyslová asociace ACEA odhaduje, že do roku 2030 bude jen v Evropě zapotřebí přibližně 50 000 dobíjecích stanic pro nákladní vozidla, aby byly splněny cíle CO₂, z nichž přibližně 35 000 by muselo být v řádu megawattů. Otázka, zda lze tohoto cíle dosáhnout s ohledem na současné tempo expanze, je považována za kritickou. Jak by ale měly být navrženy samotné nabíjecí parky? Na jedné straně musí být náklady na systémy udržovány v mezích, na druhé straně je důležité využít prostor co nejefektivněji. Za tímto účelem by mohly být instalovány buď velmi úzké nabíjecí stanice, nebo by mohla být postavena střešní nebo mostní konstrukce. Kromě toho musí být technická infrastruktura (vysokonapěťový transformátor, usměrňovač, výkonová elektronika) umístěna do prostorově úsporného kontejnerového řešení. Velkou výzvou bude též zajistit, aby nabíjecí parky poskytovaly plný nabíjecí výkon i při plné kapacitě a současně využívaly různé úrovně energie. V závislosti na technologii pohonu, kapacitě baterie a technologii konektorů nákladního vozidla jsou zapotřebí různá množství energie. Dynamické řízení zatížení nabíjecího parku musí být schopno tento požadavek splnit. Odebraná energie musí být spolehlivě a přesně měřena a účtována. Špičkové zatížení by bylo možné dočasně snížit pomocí inteligentních technologií, jako jsou bateriová úložiště, fotovoltaika nebo kogenerační jednotky. Podle bílé knihy musí také být důležitým prvkem nabíjecích parků to, aby řidiči mohli pohodlně a bezpečně trávit přestávky. Doporučuje se zařízení oplotit, vybavit rekreačními místnostmi a sociálním zařízením a nastavit kontrolu přístupu. Jakmile si řidič rezervuje místo pro svůj elektromobil, musí ho naváděcí systém navést ke správné nabíjecí stanici. Kromě toho musí mít řidiči, kteří se rozhodnou nabít své vozidlo v krátké době, k dispozici několik kolonek ad hoc. Ty mohou být propojeny s platebním terminálem nebo registrací na místě. Vždy je však třeba klást důraz na praktičnost a snadné použití.

P.S. Ta "Bílá" kniha se mi zdá poněkud černá

SSL Express 11-03-2024 Na DB se bude opět stávkovat

Dnes večer v 18:00 opět začne 24hodinová výstražná stávka odborového svazu GDL v železniční nákladní dopravě. V úterý brzy ráno ve 2:00 bude následovat osobní doprava. Očekává se, že tato odstávka bude trvat 24 hodin. Ultimátum vedení Deutsche Bahn vypršelo v neděli večer, jen něco málo přes dvě hodiny, když GDL vyhlásila novou výstražnou stávku. Odborový předák Claus

Weselsky již dříve pohrozil, že v budoucnu poskytne železnici a cestujícím mnohem méně času na přípravu, aby se na protestní akci připravili. Deutsche Bahn ostře kritizovala krátkodobé vyhlášení výstražných stávek. GDL plní svou hrozbu, že již nebude vyhlášovat stávky 48 hodin předem, oznámila společnost v neděli večer v Berlíně. Bude to naprostá zátěž pro miliony cestujících v železniční dopravě a pro ekonomiku, stávka bude mít opět masivní dopad na celý německý železniční provoz.

Deutsche Bahn vyzvala GDL, aby v pátek obnovila jednání. GDL vyjádřila svou připravenost pod podmínkou, že jí dráhy předloží novou nabídku do nedělního večera do 18:00. Deutsche Bahn na to nereagovala a pouze toto pondělí obnovila svou nabídku GDL na obnovení kolektivního vyjednávání. Nabídky a řešení by mohly být předkládány a projednávány přímo u jednacího stolu.

Šéf sdružení cestujících Pro Bahn Detlef Neuß řekl v pondělí listu "Rheinische Post" o výstražné stávce: "GDL tím poškozují přijímání stávek ve veřejném sektoru." Neuß zároveň vyzval spolkovou vládu, aby jednala. "Podle našeho názoru jsou politici jako vlastníci DB AG příliš opatrní." Také nyní musí být učiněno vše pro dohodovací řízení. Ministr dopravy Volker Wissing (FDP) řekl deníku Bild: "Stávkovat místo vyjednávání je nezodpovědné. GDL musí mluvit a hledat kompromisy. Musí být urychleně zahájeno formální dohodovací řízení".

P.S. Zdá se, že vícero odborů vyhlásilo německému státu otevřenou válku. A stát mlčí..

SSOL Express 12-03-2024 Rotterdam postaví pobřežní elektrárnu pro napájení lodí

Kontejnerový terminál Rotterdam World Gateway (RWG) v ústí řeky Maasvlakte v největším evropském přístavu zahajuje výstavbu pobřežní elektrárny. Očekává se, že lodě pak budou moci od roku 2026 získávat elektrinu pro zásobování energií v kotvišti. Provozovatel terminálu se tak připravuje na právo EU. Společnost plánuje, financuje a staví závod ve vlastní režii. Skupina RWG podepsala memorandum o porozumění s přístavním úřadem za účelem výměny znalostí a údajů o instalaci a využívání pobřežní energie a nezbytných stavebních pracích na nábřežních zdech.

Nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFIR) stanoví, že od roku 2030 musí přístavy poskytovat vhodnou infrastrukturu pro dodávky energie z pevniny pro lodě a lodě s více než 5 000 hrubými registrovanými tunami musí nakupovat pobřežní energii. V souladu s tím mnoho dalších evropských přístavů investuje miliony do rozvoje nezbytné pobřežní energetické infrastruktury. Od konce loňského roku jsou v hamburském přístavu v provozu první zařízení pro zásobování kontejnerových lodí elektrinou, a to i na terminálu Eurogate. V letošním roce zahájí správa přístavu Hamburk výstavbu dalších zařízení, například v kontejnerovém terminálu Altenwerder.

SSL Express 12-03-2024 DHL zdvojnásobila flotilu náklad'áků na vodík pro Formuli 1

DHL a Formule 1 oznámily na konci února prodloužení svého dvacetiletého partnerství. S cílem dosáhnout do roku 2030 nulových čistých emisí ve Formuli 1 se spolupráce v posledních třech letech zaměřila na udržitelná logistická řešení. Pro evropskou část letošní závodní sezóny rozšiřuje DHL počet nákladních vozidel poháněných biopalivem z 18 na 37. V důsledku toho se emise CO₂ snížily v průměru o 83 procent ve srovnání s nákladními vozidly s diesellovým pohonem.

Kromě zavedení nákladních vozidel poháněných biopalivou v loňském roce nasadila společnost DHL také úsporná letadla Boeing 777, která poskytují úsporu 17 procent emisí CO₂ ve srovnání s konvenčními letadly. V rámci této transformace byl také optimalizován kalendář, aby byl zajištěn lepší tok závodů v určitých regionech a aby se omezily dopravní trasy mezi závody.

DHL je zodpovědná za přepravu až 1 400 tun nákladu na každý závod, včetně závodních vozů, pneumatik, náhradních dílů, paliva, převodového zařízení a marketingového a pohostinského vybavení. Tým DHL Motorsports se skládá ze 100 logistických expertů, z nichž přibližně polovina pracuje lokálně. Pro vybrané evropské závody v sezóně 2024 bude tým využívat nový obytný vůz vybavený solárními panely, nabíjecími a recyklačními stanicemi jako řídicí centrum, které bude přepravováno kamionem na biopaliva.

"Kromě rozšíření vozového parku nákladních vozidel poháněných biopalivou a dalších plánovaných iniciativ v oblasti udržitelnosti je uvedení nového obytného vozu DHL dobrým příkladem závazku našeho týmu k ekologicky šetrnému cestování," řekl Paul Fowler, vedoucí globální logistiky motoristického sportu ve společnosti DHL Global Forwarding.

P.S. A až večer slunko zajde, půjdou experti do rozzářeného paddocku a dají si do nosu ... sodovku



SSL Express 12-03-2024 Německé námořní přístavy stále pocítují dopady slabého zahraničního obchodu

Následky globální krize a slabé ekonomiky se v loňském roce podepsaly na německých námořních přístavech. Jejich nákladní propustnost klesla v roce 2023 o 4,1 procenta na 267,8 milionu tun, oznámil v pondělí ve Wiesbadenu Spolkový statistický úřad. Je to důsledek klesajícího zahraničního obchodu Německa, které v loňském roce zaznamenalo pokles vývozu zboží o 2,0 procenta a dovozu zboží dokonce o 10,1 procenta. Pokles se v různé míře dotkl všech velkých námořních přístavů. Výjimkou je největší přístav v Baltském moři Rostock, který podle statistik těžil zejména z prudkého nárůstu těžby ropy. Stejně jako v předchozím roce byl německým námořním přístavem s nejvyšší propustností Hamburk s výkonem 99,6 milionu tun (pokles o 3,6 procenta oproti předchozímu roku), následovaný Bremerhavenem (39,2 milionu tun, pokles o 8,4 procenta), Wilhelmshavenem (29,8 milionu tun, pokles o 6,1 procenta) a Rostockem (23,9 milionu tun, nárůst o 11,9 procenta).

Pro Ústřední svaz německých provozovatelů námořních přístavů (ZDS) je tento vývoj také důkazem, že infrastrukturu přístavů je naléhavě nutné rozšířit. Přístavní průmysl a pobřežní státy již delší dobu volají po nejméně desetinásobném zvýšení spolkových dotací pro spolkové země, které dosud z Berlína obdržely téměř 40 milionů eur. "Aby bylo možné v příštích několika letech opět zaznamenat růst nákladní propustnosti německých námořních přístavů, jsou zapotřebí masivní investice do námořních přístavů a jejich propojení s ekonomickými oblastmi v celém Německu a sousedních evropských zemích," uvedla prezidentka ZDS Angela Titzrath-ová. Sousední státy podle toho zřídily své přístavy, ale v Německu "se zatím zdá, že chybí politická vůle pustit se do nezbytných opatření a podpořit je dostatečnými finančními zdroji a dobrou regulační politikou," kritizovala Titzrath. "Doufáme, že Národní přístavní strategie, která má být zveřejněna v nadcházejících dnech, bude průkopníkem."

Dvěma nejdůležitějšími partnerskými zeměmi v námořním obchodu byly v roce 2023 USA s překládkou nákladu 27,9 milionu tun a Norsko (25,1 milionu tun). "V roce 2022 Švédsko nahradilo Ruskou federaci jako do té doby nejdůležitější partnerská země a v roce 2023 bylo na 3. místě s propustností 23,0 milionu tun zboží, následované Čínou na 4. místě s 20,1 milionu tun," uvedla

společnost. "Posuny v žebříčku nejvýznamnějších partnerských zemí přispěly ke zvýšení dodávek fosilních paliv ze strany USA v důsledku útočné války Ruska proti Ukrajině." V roce 2023 bylo do německých námořních přístavů přijato celkem 38,0 milionu tun uhlí, ropy a zemního plynu ze zahraničí, což je o 5,3 % více než v roce 2022, přičemž však import uhlí výrazně klesl.

Podle údajů činila propustnost kontejnerů v německých námořních přístavech v roce 2023 12,7 milionu standardních kontejnerů o délce 20 stop (TEU), což je o 8,5 procenta méně než v předchozím roce. "Jednalo se o druhý pokles propustnosti kontejnerů v řadě. To znamená, že předkrizové úrovně 15,0 milionu TEU v roce 2019 ještě nebylo znovu dosaženo." Čína se v roce 2023 podílela na více než pětině (2,6 milionu TEU) na obratu německých kontejnerů, následovaná USA s více než desetinou (1,4 milionu TEU). Ve srovnání s předchozím rokem klesla překládka kontejnerů v přístavech z/do Číny o nadprůměrných 12,2 procenta, zatímco z USA klesla jen mírně (minus 3,2 procenta).

SSL express 12-063-2024 Od našich zámořských sousedů: jak se dá vyhovět agrolobby ve prospěch nadměrně těžkých vozidel

Propagovaná legislativa, která dává státům větší flexibilitu při upuštění od omezení hmotnosti nákladních vozidel v případě nouze, by také dala státním orgánům širokou novou pravomoc zvýšit hmotnostní limity pro všechny druhy nákladu, tvrdí lobbistická skupina, která se staví proti nákladním automobilům s nadváhou.

Legislativa, zákon Modernizing Operations for Vehicles in Emergencies (MOVE), který minulý měsíc představily U.S. Zástupci. Dusty Johnson, R-S.D., a Jim Costa, D-Kalifornie, je podle sponzorů zákona způsob, jak „odstranit zbytečné zátaras a byrokraci“, aby se předešlo narušení dodavatelského řetězce, k jakému došlo během pandemie a po ní.

Jmenovaní zastupují agrobiznisové přepravce. "V době nouze a pandemie byly zasažené komunity v mém okrese nejvíce zasaženy silničními zátaras do našeho dodavatelského řetězce," řekl Costa, jehož okres zahrnuje část kalifornského San Joaquin Valley. "Tato dvoustranná legislativa odstraní bariéry, které nám brání poskytovat životně důležitou pomoc, když ji komunity nejvíce potřebují."

Zákon MOVE rozšiřuje okolnosti, za kterých by federální vláda mohla povolit státu upustit od federálních hmotnostních limitů na mezistátních dálnicích pro náklady „které lze snadno demontovat nebo rozdělit“, aby zahrnovaly nejen přírodní mimořádné události zahrnující počasí, nemoci, lesní požáry a další příčiny, ale také pokud jsou dodavatelské řetězce „podstatně narušeny ve státě, ať už z hlediska celkového pomalého pohybu, přetížení nákladní dopravy nebo jinak“, podle znění návrhu zákona. Legislativa by umožnila, aby takové výjimky zůstaly v platnosti po dobu 270 dnů, ve srovnání se 120denním maximem podle současného zákona, s možností států prodloužit výjimky o dalších 90 dnů.

Kromě American Trucking Associations podporuje MOVE Act také Shippers Coalition, mezi jejíž členy patří agropodniky, agregáty, nápojové společnosti a další přepravci těžkého nákladu, kteří nejvíce těží z vyšších hmotnostních limitů. „Zákon MOVE je nezbytným krokem vpřed k zajištění toho, aby členové Shippers Coalition byli schopni reagovat rychle a efektivně v dobách krize,“ řekl výkonný ředitel Shippers Coalition Sean Joyce. "Rozšířením definice nouzového stavu legislativa zaručuje, že Američané po celé zemi budou mít i nadále přístup k základnímu zboží v době potřeby."

Coalition Against Bigger Trucks (CABT), která je proti snahám o uvolnění požadavků na omezení hmotnosti nákladních vozidel, však vidí zákon MOVE jako způsob, jak dále zmocnit státy ke zvýšení omezení hmotnosti, což může vést k vyššímu počtu nehod. Skupina poukazuje na rok 2016 U.S., kdy Ministerstvo dopravy hlásilo, že těžší nákladní vozidla mají vyšší míru nehod ve srovnání s nákladními vozy s jedním přívěsem o hmotnosti 80 000 liber. "Guvernéři států by měli jednostrannou pravomoc nad rámcem mimořádných událostí a přírodních katastrof svévolně

zvyšovat hmotnost nákladních vozidel na základě nedefinovaných definic narušení dodavatelského řetězce nebo přetížení nákladní dopravy," řekl prezident CABT Brad Roseberry FreightWaves.



SSL Express 13-03-2024 Stávky GDL ničí důvěru v železnici

Kolik stojí stávka strojvedoucích? Podle Německého ekonomického institutu (IW) mohou celkové ekonomické škody činit až 100 milionů eur denně. IW připouští, že se jedná o odhad, který podléhá určité nejistotě. A která má poměrně nápadnou horní hranici, kde se často vynechává sčítání „až“ a rychle se z toho stává „100 milionů eur za den“. Zdá se, že seriózní výpočet není možný. Jedno je ale jisté: náklady na stávku v nákladní dopravě jsou nejen znatelné, ale také obrovské. Ukazují to i vyjádření firem, které DVZ zjišťoval.

Příklad: Hellmann Worldwide Logistics: Spediční společnost jezdí kolem 54 vlaků týdně, které společnost přímo nakupuje a za jejichž využití přebírá zodpovědnost. Hellmann spolupracuje především s DB Cargo, ale využívá i některé další železniční společnosti (EVU). „Během stávkových dnů budou ovlivněny všechny plánované vlaky Hellmann's. To znamená: Tam, kde je to nutné a možné, musíme ve dnech stávek přesunout naše objemy na silnice,“ říká Dirk Baerbock, vedoucí železničního provozu. To zahrnuje nejen spoustu dalšího plánování. „Vzhledem k omezeným kapacitám to také vede ke značným dodatečným nákladům,“ říká železniční expert. Stávka měla také významný negativní dopad z hlediska životního prostředí. V jednom vlaku je až 40 kamionů. „To znamená, že bychom museli každý týden poslat na silnice několik stovek kamionů, abychom úplně kompenzovali výsledný deficit,“ řekl Baerbock. A nyní přicházejí vlny GDL s velmi krátkými avízi. Ty představují pro „dopravní a logistické společnosti bezprecedentní výzvy“, mluví také za své kolegy Baerbock. Složité procesy spojené s manipulací s intermodálními dopravními řetězci vyžadují určitý čas předem, protože je téměř nemožné přejít z železnice na nákladní automobil nebo naopak během několika hodin. „V této situaci jsme proto stále více nuceni uchýlit se k použití nákladních vozidel,“ říká manažer železnic. A jaké náklady jsou s tím spojené? „Náklady pro naši společnost a průmysl jako celek jsou značné,“ říká, nechce nebo není schopen uvést konkrétní čísla.

Stávka GDL se týká i provozovatele Kombiverkehr. Ale ne v míře, kterou by se dalo očekávat vzhledem k faktu, že DB Cargo drží 50procentní podíl v Kombiverkehru. „Díky naší organizaci výroby dělby práce má DB Cargo podíl něco málo přes 20 procent přímé výroby ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě,“ říká generální ředitel Kombiverkehr Armin Riedl. A přesto je pro Kombiverkehr stávka víc než jen „pozorovatelná“. Riedl v posledních týdnech pozoruje neochotu speditérů svěřovat zásilky železnici – tím spíše, že v současnosti je na silnici k dispozici dostatečná kapacita. S oznámením vlnových stávek se obává dalšího zhoršení: nejistota na trhu „nesmírně vzrostla“ a stávky „zesílily trend k odklonu od železnice“. V dlouhodobém horizontu bude docházet k rostoucímu narušování důvěry mezi speditéry, kteří musí plnit své doručovací povinnosti vůči průmyslu a přejdou tedy na nákladní automobily. „V důsledku tohoto vývoje jsme bohužel nuceni, a to i z ekonomických důvodů, vyřazovat vlaky z jízdního řádu ve stávkových fázích z důvodu vytížení kapacity,“ popisuje důsledky protestní akce pro svou firmu Riedl. Během poslední vlny stávek bylo stávkovými opatřeními přímo či nepřímo zasaženo 25 až 30 ze 170 vlaků, kterými Kombiverkehr denně jezdí. Odstávky práce ve stavědlech a výpravcích měly navíc negativní dopad na včasnou dostupnost vlaků.



SSL Express 13-03-2024 Tyrolsko snížilo počet dnů s dávkováním na Brenneru

Rakouská spolková země zveřejnila kalendář nakládání s bloky na druhou polovinu roku 2024. Poprvé od roku 2020 to zahrnuje méně termínů než v předchozím roce.

Tyrolsko omezí na 16 dní od července do prosince průjezd kamionů na hraničním přechodu Kiefersfelden-Kufstein do Rakouska na maximálně 300 vozidel za hodinu. Země to oznámila v úterním prohlášení. To znamená, že v průběhu roku bude celkem 40 plánovaných dávkovacích dnů, což je nejnižší hodnota od roku 2020. Od začátku roku navíc kvůli sněžení přibyly dva blokové manipulační dny. Tyrolská zemská vláda ve svém prohlášení zdůrazňuje, že dávkovací kalendář slouží k tomu, aby nedocházelo k výpadkům na dálnicích A12 v údolí Inn a A13 přes Brenner ve dnech, kdy se zvýšený objem kamionů v ranních hodinách kryje s hustým automobilovým provozem. V neočekávaných extrémních povětrnostních podmínkách lze za účelem zvýšení bezpečnosti provozu omezit i příliv kamionů. Za šest let od zavedení opatření získal stát velké zkušenosti s definováním kritických dopravních dnů, uvedl v prohlášení státní radní pro dopravu René Zumtobel. Dávkovací opatření by byla přizpůsobena mimořádným výpadkům způsobeným stavbami a také silnému provozu kvůli mostům a státním svátkům v Německu, Rakousku a Itálii.

Sousední regiony Bavorsko, Jižní Tyrolsko a Tyrolsko pokračují ve spolupráci na vytvoření inteligentního systému řízení dopravy na národní úrovni s cílem ulehčit lidem v regionu. S ohledem na italskou tranzitní žalobu guvernér Anton Mattle zdůraznil, že jsou zapotřebí nová opatření, ne méně, „aby se doprava nasměrovala na správnou cestu“.

Tyrolský dávkovací kalendář je k dispozici ke [stažení zde](#)



SSL Express 13-03-2024 Stávky GDL ničí důvěru v železnici

Kolik stojí stávka strojvedoucích? Podle Německého ekonomického institutu (IW) mohou celkové ekonomické škody činit až 100 milionů eur denně. IW připouští, že se jedná o odhad, který podléhá určité nejistotě. A která má poměrně nápadnou horní hranici, kde se často vynechává sčítání „až“ a rychle se z toho stává „100 milionů eur za den“. Zdá se, že seriózní výpočet není možný. Jedno je ale jisté: náklady na stávku v nákladní dopravě jsou nejen znatelné, ale také obrovské. Ukazují to i vyjádření firem, které DVZ zjišťoval.

Příklad: Hellmann Worldwide Logistics: Spediční společnost jezdí kolem 54 vlaků týdně, které společnost přímo nakupuje a za jejichž využití přebírá zodpovědnost. Hellmann spolupracuje především s DB Cargo, ale využívá i některé další železniční společnosti (EVU). „Během stávkových dnů budou ovlivněny všechny plánované vlaky Hellmann's. To znamená: Tam, kde je to nutné a možné, musíme ve dnech stávek přesunout naše objemy na silnice,“ říká Dirk Baerbock, vedoucí železničního provozu. To zahrnuje nejen spoustu dalšího plánování. „Vzhledem k omezeným kapacitám to také vede ke značným dodatečným nákladům,“ říká železniční expert. Stávka měla také významný negativní dopad z hlediska životního prostředí. V jednom vlaku je až 40 kamionů. „To znamená, že bychom museli každý týden poslat na silnice několik stovek kamionů, abychom úplně kompenzovali výsledný deficit,“ řekl Baerbock. A nyní přicházejí vlny GDL s velmi krátkými avízi. Ty představují pro „dopravní a logistické společnosti bezprecedentní výzvy“, mluví také za své kolegy Baerbock. Složitě procesy spojené s manipulací s intermodálními dopravními řetězci vyžadují určitý čas předem, protože je téměř nemožné přejít z železnice na nákladní automobil nebo naopak během několika hodin. „V této situaci jsme proto stále více nuceni uchýlit se k použití nákladních vozidel,“ říká manažer železnic. A jaké náklady jsou s tím

spojené? „Náklady pro naši společnost a průmysl jako celek jsou značné,“ říká, nechce nebo není schopen uvést konkrétní čísla.

Stávka GDL se týká i provozovatele Kombiverkehr. Ale ne v míře, kterou by se dalo očekávat vzhledem k faktu, že DB Cargo drží 50procentní podíl v Kombiverkehru. „Díky naší organizaci výroby dělby práce má DB Cargo podíl něco málo přes 20 procent přímé výroby ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě,“ říká generální ředitel Kombiverkehr Armin Riedl. A přesto je pro Kombiverkehr stávka víc než jen „pozorovatelná“. Riedl v posledních týdnech pozoruje neochotu speditérů svěřovat zásilky železnici – tím spíše, že v současnosti je na silnici k dispozici dostatečná kapacita. S oznámením vlnových stávek se obává dalšího zhoršení: nejistota na trhu „nesmírně vzrostla“ a stávky „zesílily trend k odklonu od železnice“. V dlouhodobém horizontu bude docházet k rostoucímu narušování důvěry mezi speditéry, kteří musí plnit své doručovací povinnosti vůči průmyslu a přejdou tedy na nákladní automobily. „V důsledku tohoto vývoje jsme bohužel nuceni, a to i z ekonomických důvodů, vyřazovat vlaky z jízdního řádu ve stávkových fázích z důvodu vyčerpání kapacity,“ popisuje důsledky protestní akce pro svou firmu Riedl. Během poslední vlny stávek bylo stávkovými opatřeními přímo či nepřímo zasaženo 25 až 30 ze 170 vlaků, kterými Kombiverkehr denně jezdí. Odstávky práce ve stavědlech a výpravcích měly navíc negativní dopad na včasnou dostupnost vlaků.

SSL Express 13-03-2024 Tyrolsko snížilo počet dnů s dávkováním na Brenneru

Rakouská spolková země zveřejnila kalendář nakládání s bloky na druhou polovinu roku 2024. Poprvé od roku 2020 to zahrnuje méně termínů než v předchozím roce.

Tyrolsko omezí na 16 dní od července do prosince průjezd kamionů na hraničním přechodu Kiefersfelden-Kufstein do Rakouska na maximálně 300 vozidel za hodinu. Země to oznámila v úterním prohlášení. To znamená, že v průběhu roku bude celkem 40 plánovaných dávkovacích dnů, což je nejnižší hodnota od roku 2020. Od začátku roku navíc kvůli sněžení přibyly dva blokové manipulační dny. Tyrolská zemská vláda ve svém prohlášení zdůrazňuje, že dávkovací kalendář slouží k tomu, aby nedocházelo k výpadkům na dálnicích A12 v údolí Inn a A13 přes Brenner ve dnech, kdy se zvýšený objem kamionů v ranních hodinách kryje s hustým automobilovým provozem. V neočekávaných extrémních povětrnostních podmínkách lze za účelem zvýšení bezpečnosti provozu omezit i příliv kamionů. Za šest let od zavedení opatření získal stát velké zkušenosti s definováním kritických dopravních dnů, uvedl v prohlášení státní radní pro dopravu René Zumtobel. Dávkovací opatření by byla přizpůsobena mimořádným výpadkům způsobeným stavbami a také silnému provozu kvůli mostům a státním svátkům v Německu, Rakousku a Itálii.

Sousední regiony Bavorsko, Jižní Tyrolsko a Tyrolsko pokračují ve spolupráci na vytvoření inteligentního systému řízení dopravy na národní úrovni s cílem ulehčit lidem v regionu. S ohledem na italskou tranzitní žalobu guvernér Anton Mattle zdůraznil, že jsou zapotřebí nová opatření, ne méně, „aby se doprava nasměrovala na správnou cestu“.

Tyrolský dávkovací kalendář je k dispozici ke [stažení zde](#)

H2 SSL Express 13-03-2024 Hromadný náklad na řekách má budoucnost

Průmyslové společnosti z chemického, těžařského a ocelářského sektoru chtějí více dostupného přepravního prostoru od vnitrozemské lodní dopravy, aby mohly spolehlivě a udržitelně dodávat suroviny a dodávat své produkty zákazníkům. To se nedávno ukázalo na fóru Bulk Cargo Forum organizovaném Střediskem pro podporu pobřežní plavby vnitrozemskými vodními cestami (SPC) v Bonnu. Philipp Möller, vedoucí logistiky společnosti K+S Minerals and Agriculture, si stěžoval, že je obtížné najít tonáž pro plavbu po kanálech, protože většina dopravy se odehrává na Rýně.

Přestože má K+S přepravní objem 26,4 milionů tun (2023), pouze 9,5 procenta hromadné přepravy se odehrává po vodních cestách. Je to dáno i tím, že společnost nemá výrobní závod na vodě, ale musí své produkty dopravovat vlakem na místo expedice – nejlépe do Hamburku. „Naším cílem jako těžařské společnosti bude i v budoucnu optimálně integrovat železniční a vnitrozemskou vodní dopravu do našeho dodavatelského řetězce. To však vyžaduje stálou dostupnost všech zdrojů, aby bylo možné pokračovat v distribuci dalších objemů na tyto druhy dopravy.“

Manažer zákaznické logistiky Fabian Gerdes jako zástupce Salzgitter Flachstahl uvedl nedostatek přepravního prostoru jako důvod, proč si jeho společnost nyní pronajala tři vnitrozemská plavidla, aby při přepravě surové oceli a šrotu nebyla závislá na tonáži, která je aktuálně na trhu. „Můžeme proto vybudovat cirkulární ekonomiku tím, že přivezeme suroviny, šrot, kamenivo a skladovací materiály od dodavatelů do Salzgitteru a odtud budeme dodávat produkty, které vyrábíme, jako jsou svítky, nosiče, plechy nebo desky zákazníkům.“

Chemický průmysl má zvláštní zájem o lodní dopravu. Na jedné straně je nebezpečné zboží na lodi často lépe chráněno. Na druhou stranu, výrobní zařízení a odběratelé se často nacházejí na vodě, řekl Carsten Schmücker, manažer nákupu v Lanxess Germany.

Majitelé lodí a účastníci na vnitrozemských vodních cestách se s dopravci dohodli, že potenciál vodní cesty, která je považována za šetrnou k životnímu prostředí, lze využít pouze prostřednictvím úzké koordinace. Dali však také jasně najevo, že je nezbytný větší politický závazek k rozšíření a údržbě vodní cesty. Roberto Spranzi, člen představenstva DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschiffahrt, poukázal na to, že nové lodě zmiňované dopravci by bylo obtížné financovat, zejména pro soukromé osoby, pokud by nebyly uzavřeny dlouhodobé smlouvy. Pro lodní dopravu a přístavy se v důsledku energetické transformace otevírá zcela nové tržní prostředí. Například vodík se snadno přepravuje a skladuje; je to však také nebezpečné zboží, a proto se nedá všude snadno vyrobit ani skladovat. V tomto případě je pro vnitrozemskou lodní dopravu a přístavy zajímavá přeprava a skladování derivátů vodíku, jako je amoniak. Duisport to například rozpoznal a postavil se jako energetický uzel. Přístav Duisburg již zahájil projekty, jako je rozvoj a rozšíření skladovacích kapacit nádrží (metanol, čpavek a CO₂), rozvoj terminálové infrastruktury pro zelené zdroje energie, výstavba elektrolyzérů pro zásobování mj. pro nákladní a individuální osobní dopravu, a výstavba infrastruktury vodíkových bunkrů pro zásobování vnitrozemské lodní dopravy. Pro Markuse Bangena, generálního ředitele Duisburger Hafen AG, je to jasné: „Vodík a zelená transformace nabízejí obrovské příležitosti pro vnitrozemskou lodní dopravu.“ Způsob dopravy má potenciál stát se ve střednědobém horizontu hlavním zdrojem energie budoucnosti. Za tímto účelem má zásadní význam důsledné a krátkodobé rozšiřování infrastruktury vodních cest, infrastruktury v přístavech a rozvoj kapacit loďstva. Nicméně tradiční sypké zboží, jako jsou stavební materiály, recyklované materiály, biomasa, paliva a ocel, mají i nadále velký význam.

Pokles nákladu ve vnitrozemské lodní dopravě, a to i bez energetického přechodu, je problémem pro více firem. Pro srovnání: Zatímco v roce 2015 bylo po německých vodních cestách přepraveno 221 milionů tun, v roce 2023 to bylo pouze 180 milionů tun. Zároveň je mnoho lodí sešrotováno z

důvodu stárí a přibližně 1/3 velitelů lodí je starších 55 let. Výzvy nespočívají pouze v kompenzaci ztráty sypkého zboží a v otázce, zda jej může nahradit vodík. Spíše se musí celý průmysl přeorientovat na budoucnost, například investicemi do moderních lodí, které vypouštějí méně CO₂, lodí navržených pro nízkou hladinu vody a digitalizace. Transformace energie vytváří nové segmenty zboží a představuje příležitost pro průmysl. Zboží jako vodík, H₂ deriváty, syntetická paliva, biomasa nebo větrná energie komponenty mohou nahradit fosilní zdroje energie, jako je uhlí nebo minerální olej, aby kompenzovaly pokles jejich objemů. Toto nové zboží však vyžaduje přizpůsobené dodavatelské řetězce.

SSL Express 14-03-2024 Tržby rakouské pošty rostou i navzdory inflaci

Tržby rakouské pošty se v roce 2023 zlepšily o 8,7 procenta na 2,74 miliardy eur. Divize Parcel & Logistics vykázala nárůst tržeb o 16,6 procenta na 1,42 miliardy eur na základě nárůstu objemu ve všech regionech Rakouské pošty: V celém roce 2023 byla společnost schopna dosáhnout růstu objemu o 10 procent v Rakousku a 29 % v jihovýchodní Asii a východní Evropě, a 4 % v Turecku. EBITDA vzrostla o 5,0 procenta na 391,6 milionu eur a zisk před úroky a zdaněním (EBIT) vzrostl o 1,0 procenta na 190,2 milionu eur. „Na pozadí náročného makroekonomického prostředí jsme s výkonem naší společnosti velmi spokojeni,“ vysvětluje generální ředitel Georg Pölzl. Vysoká inflace a současný pokles ekonomické výkonnosti se podle Rakouské pošty negativně podepsaly na investičním chování spotřebitelů a firem.

Divize Letter & Advertising Mail vygenerovala v roce 2023 EBIT ve výši 152,3 milionu eur po 157,6 milionu eur v předchozím roce (mínus 3,3 procenta). Klesající objemy se podle firmy daly jen částečně kompenzovat tarifními opatřeními. V divizi Parcel & Logistics vygenerovala Rakouská pošta ve finančním roce 2023 EBIT ve výši 89,5 milionu eur po 88,8 milionu eur ve stejném období předchozího roku (plus 0,8 procenta). Divize Branch & Bank zaznamenala v roce 2023 EBIT minus 13,7 milionu eur po minus 26,7 milionu eur ve stejném období předchozího roku (plus 48,6 procenta).

SSL Express 14-03-2024 Jednání s generální podnikovou radou v DB Cargo o transformaci selhalo

Se strojvedoucími nejprve nebyla domluva. A nyní se také vede hmatatelný spor se zástupci zaměstnanců o restrukturalizaci v DB Cargo a také o špatných výsledcích za rok 2023 v DB Cargo a DB Schenker: Skupina DB už zažila výrazně lepší časy. Jednání představenstva DB se závodní radou o transformaci selhalo. "Intenzivní jednání se zástupci zaměstnanců nevedla k dohodě," řekla dnes zástupcům médií generální ředitelka DB Cargo Sigrid Nikutta.

Představenstvo DB Cargo se nyní rozhodlo jít zákonem předepsanou cestou: zástupci zaměstnanců byli požádáni o účast v tzv. smírčím orgánu. Jak dále paní Nikutta oznámila, DB Cargo požádá příslušný pracovní soud o zřízení smírčí rady, pokud s tím zájmové skupiny nebudou souhlasit. S ohledem na vysoké ztráty je vedení DB Cargo nuceno změnit strukturu společnosti. Plánuje se outsourcing provozu v kombinované dopravě (KD) do dceřiných společností RBH Logistics (kontinentální KD) a MEG (námořní KD). DB Cargo je pod tlakem také proto, že Evropská komise pro hospodářskou soutěž vzhledem k vysokým ztrátám v posledních letech hrozí přijetím vážných opatření, včetně rozdělení společnosti. „Pro DB Cargo neexistuje žádná alternativa ke

konkurenceschopnosti," zdůvodnila Nikutta svůj tlak na dodržení plánů transformace. „Pouze společnosti, které se prosadí v konkurenci, mohou být dlouhodobě úspěšné," řekla šéfka DB Cargo.

Odborový svaz EVG se na projekt dívá jinak. Vyzval ke čtvrtletní shromáždění v Mohuči před centrálou Cargo, aby společně řekli „ne“ „plánům na smršťování v DB Cargo“. "Celé EVG povstane," říká mluvčí. DB Cargo je již 15 let v červených číslech, nic se však nestalo, každoroční milionové ztráty zůstaly. A nyní se plánuje, že 1800 pracovních míst v DB Cargo padne za oběť červené tužce. Demonstrace proběhne souběžně se zasedáním dozorčí rady DB Cargo, kterého se účastní i Richard Lutz, šéf DB a předseda dozorčí rady DB Cargo.

Mezitím média informovala, že čísla v DB Cargo v roce 2023 byla také špatná. List Handelsblatt s odvoláním na dokumenty, které má agentura Reuters k dispozici, píše, že ztráty v DB Cargo se vyšplhaly na zhruba půl miliardy eur. Na rok 2024 se neplánuje žádný zisk, ale společnost nyní očekává ztrátu 50 milionů eur. Jak již také (DVZ) informovalo, DB Schenker se bude muset v roce 2023 vyrovnat s poklesem zisků z 1,8 miliardy eur (2022) na miliardu eur. Celkově by podle agentury Reuters ztráta celé DB Group v roce 2023 činila dvě miliardy eur – po něco málo přes 200 milionů eur méně než v předchozím roce.



SSL Express 14-03-2024 Zvýšení sazeb překračuje náklady na obeplování Rudého moře a zvyšuje zisky přepravců

Před dnešní prezentací výroční zprávy společnosti Hapag-Lloyd za rok 2023 je značný zájem o předběžné hodnocení příjmů tohoto dopravce za první čtvrtletí ve světle odklonů od plavby Rudým mořem.

Ratingová agentura Fitch říká, že krátkodobá ziskovost námořních dopravců „bude těžít ze zvýšených sazeb za přepravu, které převyšují náklady na přesměrování. Nedávné zvýšení sazeb za kontejnery převyšuje dodatečné náklady na přesměrování a podpoří krátkodobou ziskovost společností zabývajících se přepravou kontejnerů a pronajímatelů plavidel. „Odhadujeme, že provozní náklady lodních společností na dotčených trasách se zvýšily asi o 50 %, což je výrazně méně než skutečné zvýšení sazeb,“ uvádí Fitch. Kromě toho podle Fitch současné zvýšené spotové sazby ovlivní smluvní sazby, což povede k vyšším průměrným sazbám za TEU za celý rok, a to by mohlo pomoci zmírnit dopravicům dopad nižší poptávky oproti tomu, co se jinak očekávalo jako slabý rok 2024. Fitch však varuje: „Vyřešení blízkovýchodního konfliktu a obnovení plavby Suezským průplavem na úroveň před konfliktem by mohlo opět dramaticky snížit sazby za přepravu a zisky lodních společností. Ratingová agentura nicméně věří, že narušení Rudého moře a omezení kapacity Panamského průplavu „by mohly udržet déle vyšší sazby za přepravu“.

Dosud jediný údaj o úrovních ziskovosti za 1. čtvrtletí pochází od japonského dopravce ONE, který pro své poslední fiskální čtvrtletí (do 30. března) předpověděl čistý zisk 239 milionů USD – ve srovnání se ztrátou 83 milionů USD v předchozím čtvrtletí. Navzdory neočekávanému nárůstu příjmů z přesměrování mimo Rudé moře byl 8. února pesimistický generální ředitel Maersk Vincent Clerc, když společnost hlásila zisk - učinil konzervativní předpověď, že v nejlepším případě dojde k obratu až do ztráty 5 miliard dolarů za celý rok: „V 1. čtvrtletí se příliš zotavíme; ve srovnání s přímými náklady na dopravu to podpoří příjmy v prvním čtvrtletí, ale náklady na prodloužení budou stále existovat,“ řekl. Pan Clerc také řekl, že pro asijsko-evropské obchody, kde již byly dohodnuty smlouvy s nižšími sazbami, by poplatky za odklon byly odstraněny okamžitě, jakmile by lodě obnovily tranzit Suezským průplavem. Jiné obchodní cesty, jako je transpacifický koridor, se však pro dopravce, jako je Maersk, mohou ukázat jako výnosnější.

Na konferenci S&P Global TPM24 minulý týden, tradičním začátkem jednání o nových ročních smlouvách mezi Asií a USA, která probíhají od května do dubna, bylo uzavřeno jen velmi málo obchodů. Podle řady zpráv odpovídali správci účtů operátorů na výběrová řízení „nerealistickými“ kotacemi, které sledovaly velký skok ve spotových sazbách zaznamenaný na transpacifickém trhu od prosince. V důsledku toho zasilatelé a dopravci hrají vyčkávací hru, první věří, že eroze spotových sazeb se zrychlí, zatímco dopravci udělají vše pro to, aby je před vypršením stávajících smluv udrželi na vyšší úrovni, včetně řízení kapacity.

P.S. Já to říkal hned od začátku: kdyby nenastala krize v Rudém moři, tak by si ji rejdaři museli vymyslet. Cui bono



SSL Express 15-03-2024 Trh s logistikou kusového zboží na pokraji vyčištění

Vzhledem ke složité ekonomické situaci dojde v letošním roce k další úpravě na německém trhu s kusovými zásilkami. Účastníci trhu očekávají výrazný nárůst prodejů a insolvenčí, jak vyplývá z aktuálního průzkumu (DVZ general cargo). Na jedné straně se to dotkne samotných spediterů, ale také dopravních společností působících v sektoru kusové nákladní dopravy. Hlavním uváděným důvodem je zvýšená konkurence; důvodem k prodeji a uzavírání podniků je však také nedostatečná dohoda o nástupnictví.

Od druhé poloviny roku 2022 objemy na trhu klesají. Na jedné straně jsou důsledkem přibývajících výběrová řízení ze strany zákazníků a tendence k zaplňování uvolněných přepravních kapacit cenou. "Někteří účastníci trhu stanovují ceny velmi agresivně," zdůrazňuje Markus Egerer, generální ředitel společnosti 24plus. Nižší cena, jak vysvětluje Stephan Opel, jednatel společnosti NG, vede k horší ziskovosti a může se odrazit ve ztrátě kvality. Jörn Peter Struck, generální ředitel společnosti Cargoline, si také stěžuje na cenovou válku, která se znovu rozhořela. Mnoho malých a středních podniků si proto kladou otázku, jak by se mohly prosadit oproti konkurenci. "Čím více mizí středně velké firmy schopné vytvářet sítě, tím silnější jsou spediční společnosti a tím více kapacit mizí z trhu – někdy i na úkor zasílatelů," zdůrazňuje. Nízké marže rovněž brání vstupu nových poskytovatelů na trh. V konečném důsledku dochází k nárůstu insolvenčí, "což pozorujeme i v naší vlastní síti," říká Michael Sterk, generální ředitel společnosti Palletways Germany. "Zdá se, že zejména malým a středním firmám dochází dech." Přičítá to také skutečnosti, že "zákazníci spediterů jsou v platební neschopnosti, a proto již nejsou k dispozici bázoví zákazníci".

Tímto vývojem trpí i dopravci pro přepravu všeobecného nákladu. "Mezi malými a středními podniky existuje trend konsolidace," zdůrazňuje Thomas Vogel, ředitel DHL Freight Germany. Neustále rostoucí náklady, ale i chybějící dědičná opatření se projeví. "Mnoho starších dopravců jednoduše ukončí svou činnost," dodává šéf společnosti Emons Ralf Wieland. Tento vývoj má důsledky pro spedici a tím i pro síťové prostředí. "Velké a středně velké společnosti se budou i nadále stále více pokoušet o strategicky rozumné akvizice, protože to vede k mnohem rychlejším efektům než investice do vlastní infrastruktury," je si jistý Opel. Problémem však také zůstávají fúze. Tento vývoj, dodává Francesco De Lauso, vedoucí síť CTL, by mohl znamenat "bolestivou konsolidaci" pro spediční spolupráci. Nebo dojde k posunům, kolaboracím či fúzím mezi firmami, i když v současné době "není nic v dohledu", jak zdůrazňuje. Jeho protějšek ze Simcarga Alexander Bauz-Medicke také očekává rostoucí spolupráci mezi oběma společnostmi, a to "dokonce blízko prahu fúze".

Objemy na německém trhu s kusovým zbožím v loňském roce výrazně poklesly. Většina sítí zaznamenala pokles objemu zásilek přibližně o 5 procent. Na svém vrcholu to byl dokonce pokles o 9 a 13 procent. Pouze dvě sítě – Emons a Online System Logistics – se přiblížily úrovni roku 2022.



SSL Express 15-03-2024 Evropský parlament konečně přijal (revidovanou) normu Euro 7

Přichází nová norma pro znečišťující látky. Od poloviny roku 2028 budou muset nová těžká nákladní vozidla vstupující na trh EU splňovat přísnější limity znečišťujících látek. Evropský parlament ve středu ve Štrasburku přijal nařízení o emisní normě Euro 7 poměrem hlasů 297 pro,

190 bylo proti a 37 se zdrželo hlasování. Upravuje mezní hodnoty a zkušební postupy pro nákladní automobily, autobusy, dodávky a osobní automobily. Parlament a předsednictví Rady EU se na znění nového (upraveného) právního předpisu dohodly v prosinci. Velvyslanci členských států při EU již s kompromisem souhlasili. Hlasováním plenárního zasedání je tedy norma Euro 7 de facto přijata. Čeká se pouze na formální schválení Radou ministrů EU.

"Jsem rád, že nová emisní pravidla vycházejí z ekonomické reality," řekl Jens Gieseke, mluvčí CDU/CSU v Evropském parlamentu pro dopravní politiku. "Zachování zavedených zkušebních podmínek Euro 6 chrání výrobce především před vysokými investicemi do dalšího vývoje technologie spalovacích motorů, které se již nevyrábějí." Zejména u těžkých užitkových vozidel je výrazně zlepšené kvality ovzduší dosaženo přísnějšími mezními hodnotami pro oxid dusičitý a zachycováním výrazně menších pevných částic. Pokud by bylo na trhu více elektromobilů, otěr brzd a pneumatik by nejvíce znečišťoval ovzduší, řekl Gieseke. "Nová norma Euro 7 zde stanovuje milník tím, že poprvé stanovuje limity pro otěr brzd a pneumatik."

Mluvčí FDP v Evropském parlamentu pro dopravní politiku Jan-Christoph Oetjen řekl: "My, svobodní demokraté, jsme dnes nemohli souhlasit s normou Euro 7. Navzdory mnoha vylepšením neexistuje samostatná kategorie vozidel pro osobní automobily poháněné e-palivou."

Michael Bloss, mluvčí Zelených v EP pro klimatickou politiku, řekl: "Necháváme obce na holičkách s kontrolou znečištění ovzduší. Nyní musí chránit své obyvatelstvo před znečišťujícími karcinogenními látkami, astmatem a respiračními chorobami s nedostatečnými zdroji."



SSL Express 15-03-2024 LIDL vstupuje do vnitrozemské logistiky

Diskontní prodejce zakládá Tailwind Intermodal jako sesterskou společnost vlastní liniové přepravní společnosti skupiny Tailwind Shipping Lines. V budoucnu bude organizovat další přepravu zboží, které připlouvá do slovinského přístavu Koper na vlastních lodích společnosti Lidl, do východní Evropy.

Tailwind Intermodal GmbH bude mít sídlo v rakouském Werndorfu, jižně od Štýrského Hradce, a má zahájit provoz s počáteční pracovní silou deseti až dvanácti zaměstnanců. Jako sesterská společnost vlastní kontejnerové přepravní společnosti skupiny Tailwind Shipping Lines bude Tailwind Intermodal v budoucnu organizovat a koordinovat vnitrozemskou přepravu zboží příjíždějícího do slovinského kontejnerového přístavu Koper na vlastních lodích společnosti Lidl. V budoucnu bude železniční dopravu mezi Koperem a Štýrským Hradcem zajišťovat železniční společnost Adria Transport. Kamionové přepravy budou prováděny různými dopravci ze skupiny společností, které budou v případě potřeby pověřeny.

Slovinský námořní přístav je v současné době strategicky nejdůležitějším přístavem pro společnost Tailwind Shipping Lines. Lodě Lidlu přivážejí zboží z Číny do Koperu liniovou službou zvanou Panda Express. Společnost Tailwind Intermodal je zodpovědná za další přepravu do vnitrozemí a také za návrat prázdných kontejnerů do Koperu k naložení na Panda Express v Číně.

Společnost Tailwind Intermodal pověřuje různé partnery, aby přepravili zboží do Cargo Center Graz až pěti vlakovými spoji denně a paletizovali je ve skladu umístěném přímo v terminálu.



SSL Express 15-03-2024 CLECAT chce zbrzdit celní reformu EU

Evropský parlament ve středu velkou většinou 486 hlasů (pro): 19 hlasů (pro): 19 (proti): 97 se zdrželo hlasování, projednal ve středu svůj postoj k reformě celního práva EU. Plánované změny mají podpořit práci celních úředníků ve všech členských státech, uvedla irská europoslankyně Deirdre Cluneová (Evropská lidová strana), která návrh zákona koordinuje jako zpravodajka EP. S ohledem na rozmach zásilek z elektronického obchodu je například nutné najít jednodušší linii EU pro kontroly založené na posouzení rizik. Plánovaná centrální celní datová platforma EU usnadní obchodování se třetími zeměmi, uvedl Clune. "Díky této průlomové reformě přizpůsobujeme evropskou celní správu věku nakupování na internetu," uvedla Anna Cavazziniová (Zelení), předsedkyně Výboru pro vnitřní trh Evropského parlamentu. "V současné době celní orgány narážejí na své limity: existuje stále více výrobků, které nesplňují naše evropské normy, končí cestu ze třetích zemí přímo u dveří spotřebitelů." Evropské sdružení speditérů CLECAT však reformní plány nepřesvědčily. Odborníci uvedli, že z plánovaných nových postupů, centrální platformy celních údajů EU a preferenčního zacházení, které přinese nový status vysoce důvěryhodného obchodníka "Trust & Check" (T&C), budou mít prospěch především velké nadnárodní společnosti, zatímco pro malé a střední obchodníky, speditéry a poskytovatele celních služeb to bude obtížnější.

Podle názoru CLECAT slibované přínosy reformy příliš závisejí na statusu T&C, který by podle odhadů Evropské komise mohlo získat 75 procent všech společností, speditéři však o tom pochybují. Aby byl uznán jako obchodník s řízenými podmínkami, musí být splněno ještě více podmínek než pro současný status "oprávněného hospodářského subjektu" (AEO). V roce 2022 bylo na celním území EU pouze 18 210 oprávněných hospodářských subjektů, zatímco "miliony obchodníků" obchodovaly se třetími zeměmi bez regulace. Podle sdružení speditérů by mnoho společností, zejména malých a středních podniků, nebylo schopno splnit ještě přísnější požadavky na obchodní podmínky, protože by jim chyběly jak IT struktury, tak know-how pro celní odbavení. Současně by měla být zrušena stávající celní privilegia pro oprávněné hospodářské subjekty i pro společnosti, které zatím nezískaly osvědčení. CLECAT také varuje před nedostatkem celních makléřů, protože reformní plány by dramaticky změnily jejich obchodní podmínky. Stěží mohou jednat jako "přímí zástupci" dovozních a vývozních společností, což je v současné době nejběžnější forma, ale pouze jako "nepřímí zástupci". To znamená, že zprostředkovatelé jsou společně a nerozdílně odpovědní se svými klienty za všechny právní důsledky celního řízení. Mimo jiné musí nést riziko doplatku dovozního cla po celním odbavení po dobu nejméně tří let a v případě celní kontroly mít přístup k účtům dovozce. Přímí celní zástupci jsou naproti tomu obvykle odpovědní pouze podle občanského práva. Podle CLECAT se celní agenty budou také zdráhat přebírat stále větší odpovědnost za dodržování dalších předpisů, jako jsou sociální standardy a prevence odlesňování v dodavatelském řetězci nebo výběr poplatků za vyrovnání na hranicích EU za uhlíkovou stopu dováženého zboží (CBAM). V důsledku toho již malé a střední podniky nebudou moci najít celní zprostředkovatele za ceny, které si mohou dovolit.

CLECAT varuje před "zákonem, který nemůže být implementován v praxi", pokud převáží linie EP. "Navrhované změny jsou natolik ambiciózní, že je čas přiznat, že prostě potřebujeme více času na jejich důkladnou analýzu," uvedla asociace speditérů. Evropská komise musí nejprve komplexně prozkoumat možné dopady na obchodní modely. V reakci na kritiku Evropský parlament uvedl, že EP chce zachovat současný systém AEO souběžně s nově navrhovaným statusem T&C. Evropská komise a členské státy by měly vytvořit podpůrný systém pro budování kapacit a výměnu osvědčených postupů, které mohou využívat malé a střední podniky, jimž byl udělen status důvěry a kontroly nebo o něj požádaly. Pokud společnosti nemají status řízených obchodních podmínek, měly by mít i nadále možnost využívat "nepřímého zastoupení" celními deklaranty, uvádí se v

