

SSL EXPRES

01.04.-05.04.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 02-04-2024 Majitelé nákladu na m,s Dali budou zřejmě čelit Společné havárii

Vzhledem k tomu, že následky tragického zřícení mostu v Baltimoru trvají, roste pravděpodobnost, že majitel kontejnerové lodi Dali vyhlásí „Společnou havárii“ (GA), což donutí majitele nákladu zaplatit náklady na oběť.

V úterý ms Dali s 9000 TEU na palubě narazila do podpůrného pylonu mostu Francise Scotta Key Bridge, čímž účinně zablokovala vstup do přístavu a způsobila značné škody na lodi a nákladu. Konzultant Marine Claims WK Webster řekl: "Po dalším přezkoumání pozice může být vyhlídka na vyhlášení GA nyní pravděpodobnější."

GA je námořní princip, kdy všechny strany zúčastněné na námořní plavbě sdílejí veškeré vzniklé ztráty. Podíl, který přepravce zaplatí, koreluje s podílem nákladu. Částečnou odpovědnost ponese také majitel lodi, manažer a nájemce. Patrizia Kern, hlavní pojišťovací ředitelka u poskytovatele embedded cargo pojištění Breeze, řekla (The Loadstar): „Toto je jeden z nejsložitějších postupů v pojištění. Pojistitelé budou muset vypočítat hodnotu veškerého zboží na palubě plavidla, aby zjistili částku, kterou dluží každý odesílatel. Velkým problémem je stanovit hodnotu, protože nevíte, co bylo uvnitř každého z kontejnerů". Dodala, že z historických dat může tento proces často trvat čtyři až pět let. MK Webster své zákazníky skutečně varoval: „Pravděpodobně bude nějakou dobu trvat, než bude nehoda zajištěna a plavidlo převezeno na bezpečné místo, po kterém budou možné kontroly.“ Navzdory několika významným nehodám v posledních letech zůstává Společná havárie v přepravě vzácná a je to něco, o čem mnoho odesílatelů neví, natož aby proti ní byli pojištěni. Když vyhlásíte Společnou havárii, uvidíte, kolik lidí není pojištěno, protože každý musí platit. Na lodích, je velký kus nákladu, který není pojištěn, protože si myslí, že je pokrytý jejich speditéry nebo lodní společností. A i když může existovat určité pokrytí zasílatelem nebo přepravcem podle jeho standardních obchodních podmínek (STC), tyto často zahrnují přepravné za kg, na rozdíl od skutečné hodnoty zboží. MK Webster uvedl, že důvodem, proč bude pravděpodobně vyhlášena GA, byl naprostý rozsah katastrofy. Uvádí: „Vyhlášení Společné havárie může být nyní pravděpodobnější, vzhledem k zjevným značným nákladům, které bude nutné vynaložit na vyproštění plavidla z jeho současné polohy a jeho přemístění na bezpečné místo. Nevyhnutelně dojde ke značným zpožděním veškerého nákladu na palubě, ale také kontejnerů na pevnině čekajících na odeslání, kde příjíždějící plavidla nyní nemohou dosáhnout přístavu a kde v důsledku toho může být nutné náklad před odesláním přesunout do alternativních přístavů. Jakýkoli náklad citlivý na teplotu nebo čas v této situaci může vést ke ztrátám. Na pokrytí rekonstrukce mostu a souvisejících nákladů budou pravděpodobně použity také náklady ve Společné havárii. Takový nárok bude nahromaděním velmi nešťastných okolností a někdo to bude muset zaplatit," uzavřela paní Kern.



SSL Express 02-04-2024 Lufthansa nabídla podmínky dohody s Ver.di

Po cca čtyřech měsících občasných stávkových akcí a pěti kolech vyjednávání nabídla Lufthansa Cargo novou dohodu o výhodách pro svůj pozemní personál – ale pro dopravce by to mohla být „velká ekonomická výzva“.

Německý odborový svaz ver.di lobboval za to, aby zaměstnanci pozemního odbavování v Lufthansa Cargo dostali mimo jiné minimálně 12,5% navýšení svého základního platu. Odbory od ledna vyhlásily v Lufthansa Cargo několik stávek, které vedly k embargům, zpožděním a zrušením v celé nákladní síti německého dopravce. Dennis Dacke, vedoucí aliance leteckých posádek ve ver.di, slíbil, že akce bude pokračovat, dokud Lufthansa nepředloží svým zaměstnancům atraktivní nabídku, takže Lufthansa bude mít jen malý prostor pro smlouvání.

Lufthansa nyní nabídla 20 000 zaměstnancům zvýšení platu až o 12,5 % během dvou let. Zvýší se jim také příspěvek na dovolenou a záruka zaměstnání po absolvování školení bude prodloužena do ledna 2029. Bývalý šéf Federálního úřadu pro zaměstnanost, Dr. Frank-Jürgen Weise, však poznamenal, že i když je to pro zaměstnance dobré, bude to „velká ekonomická výzva v mezinárodním prostředí, v němž mnoho zemí silně dotuje svou kritickou infrastrukturu“. Dodal: „Jednání mezi Lufthansou a Ver.di byla obtížná z hlediska rozmanitosti problémů, různé úrovně poptávaných a nabízených služeb, ale také věcně správná a lidsky respektovaná. Arbitři měli pocit, že jednali v zájmu zaměstnanců, blaha společnosti a zákazníků.“ Vyjednaváč Ver.di Marvin Reschinsky řekl: „Tvrdě jsme bojovali za tento kompromis a nyní můžeme být velmi spokojeni. Dosáhli jsme růstu reálných mezd a vykompenzujeme tak pokles z posledních let. Tento výsledek je historický.“ Minulý týden vedly ver.di a Lufthansa intenzivní jednání spolu s arbitry Bodo Ramelowem, předsedou vlády spolkové země Durynsko, a Dr. Weisem. Ver.di provádí členský průzkum, aby zjistil, zda nabídku přijmout nebo odmítnout. Potrvá do poloviny dubna a pokud bude nová dohoda přijata, bude účinná dva roky.

P.S. Já chci taky !!

SSL Express 02-04-2024 Hamburg: most nebo tunel, toť je otázka

Hamburská zemská vláda chce rozhodnout o výstavbě nového Köhlbrand mostu v přístavu hanzovního města - senátorka pro hospodářské záležitosti Melanie Leonhardová představila na Velikonoční pondělí plány projektu. Ty zahrnují očekávané náklady a plánovanou dobu výstavby. "Po zvážení všech různých alternativ přecházení převažují výhody mostu nad nevýhodami," řekla politička SPD při prezentaci příslušné tiskoviny pro úterní schůzi Senátu. Konstrukce se světlou výškou pro lodě vyšší než 70 metrů má být přibližně o 20 metrů vyšší než starý most a pro dopravu bude otevřena v roce 2042. Starý most má být podle tiskovin zbourán v roce 2046. Předpokládané náklady se pohybují mezi 4,4 a 5,3 miliardami eur.

Most byl dokončen v roce 1974 a je důležitý pro přístav; podle nejnovějších údajů jej denně využívá přibližně 34 000 vozidel, včetně 12 700 nákladních automobilů. Intenzivní používání znamená, že na údržbu mostu musí být vynaloženy velké náklady. Náklady na ni v loňském roce činily 3,3 milionu eur a očekává se, že v roce 2029 vzrostou na 10,7 milionu eur. Kromě toho most již není vhodný pro dnešní velikosti lodí. "Už to představuje značnou překážku a omezuje možnosti rozvoje jižně od křižovatky," říká Leonhard. To platí zejména pro plánovanou přeměnu přístavu na dovoz, výrobu a další přepravu energie z obnovitelných zdrojů a kapalného volně loženého nákladu.

Původně měl přibližně 50 let starý most ustoupit tunelu. Leonhardová to však zpochybnila již v loňském roce poté, co vyšetřování zjistilo, že stavba bude složitější, než se očekávalo, a že náklady budou výrazně vyšší, než se plánovalo. Vypočtené náklady ukázaly, že tunel bude stát v nejlepším

případě 6,1 miliardy eur a v případě problémů až 7,1 miliardy eur, řekla Leonhardová. I zeštíhlený tunel by stále stál o 1 miliardu eur více než most.

Leonhardová předpokládá, že spolková vláda podpoří výstavbu nového mostu až 2 miliardami eur. Již v roce 2020 se tehdejší spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer (CSU) a starosta Peter Tschentscher (SPD) dohodli, že spolková vláda přispěje až 50 procenty čistých nákladů na výstavbu. Za tímto účelem byl most v roce 2021 modernizován na federální dálnici. Leonhard předpokládá, že závazek bude pokračovat.

Opoziční strany, ekologická a podnikatelská sdružení jsou k plánům Senátu skeptická nebo překlenovací řešení vůbec zpochybňují. "Financování nového Köhlbrand mostu nebylo zajištěno, jeho dokončení bylo odloženo na konec dne a konkrétní plánování bylo zatím jen o málo víc než počítačová animace," říká Götz Wiese, mluvčí poslaneckého klubu CDU pro hospodářskou politiku. Ekologické organizace Nabu a BUND by si přály tunel, který by podle jejich odhadu vydržel dvakrát déle než most. Hospodářská komora vyzvala Senát, aby zajistil spolehlivý přístup do přístavu do doby, než bude nový most dokončen. "I přes příznivou dobu plánování a výstavby se obáváme dalších omezení a ještě většího uzavření stávajícího mostu," řekl prezident Norbert Aust.



!?! SSL Express 03-04-2024 Záchrané práce v Baltimore budou mnohem náročnější, než se čekalo

Před očekávanými léty právních sporů se majitel a manažer nejdiskutovanější lodi na světě, ms Dali, snaží omezit potenciální výplaty za poškození mostu v Baltimoru z minulého týdne.

Společnost Grace Ocean se sídlem v Singapuru a správce lodí Synergy Marine včera podali žalobu na soud z titulu omezení odpovědnosti, ve které se snaží omezit svou odpovědnost na pouhých 43,6 milionu dolarů, v případě, že se celkově očekává výplata v miliardách dolarů. Podání tvrdí, že samotná loď má hodnotu až 90 milionů dolarů a že eviduje dluh více než 1,1 milionu dolarů v příjmu z nákladní dopravy. Odhad také odečítá dva hlavní výdaje: nejméně 28 milionů dolarů v nákladech na opravy a nejméně 19,5 milionů dolarů v nákladech na záchranu. „Nehoda nevznikla v důsledku žádného zavinění, zanedbání nebo nedostatku péče ze strany navrhovatelů, plavidla nebo jakýchkoli osob či subjektů, za jejichž činy mohou být navrhovatelé odpovědní,“ uvádí se v podání a dodává: „Alternativně, pokud existují takové chyby způsobily nebo přispěly k nehodě nebo k jakékoli ztrátě nebo škodě vzniklé v důsledku nehody, což se popírá, takové chyby byly způsobeny a nastaly bez soukromí nebo vědomí navrhovatelů.“

Ms Dali plující pod vlajkou Singapuru, v charteru od Maersku, zasáhla a zničila největší most v Baltimoru minulé úterý v 13:30, přičemž zemřelo šest lidí. Šéf londýnské Lloyd's minulý týden varoval, že případ Dali by se mohla ukázat jako největší námořní výplata v historii pojištění. Loď uvízla na mělčině, přičemž část konstrukce tíží její příď. Až 4 000 tun oceli z rámu mostu visí na přídi lodi a přitlačuje trup ke dnu řeky pod ním.

Úřadům se podařilo na severovýchodní straně hlavního kanálu vytvořit dočasný náhradní kanál o hloubce 3,35 m, který včera úspěšně využil remorkér. Očekává se, že brzy bude spuštěn druhý, dočasný alternativní kanál na jihozápadní straně hlavního kanálu s předpokládaným omezením ponoru až 4,87 m. Na místě aktivně pracují dva jeřábové čluny, 650tunový jeřáb a 330tunový jeřáb. Trosky mostu jsou za denního světla vyzvedávány a přenášeny na člun. Přesun Dali se však ukazuje jako velmi složitý proces. Kontradmirál Shannon Gilreath, velitel 5. okrsku pobřežní stráže, včera

přiznal, že potápěčské průzkumy vody kolem plavidla odhalují, že rozsah zkázy mostu pod vodou ztěžuje jakákoli rozhodnutí při řezání kovů. Nosníky mostu jsou smíchané pod čarou ponoru, vysvětlil Gilreath, takže je obtížné určit, kde se mají trosky začít řezat, aby je bylo možné zvednout z místa činu. V pátek by měl místo činu navštívit americký prezident Joe Biden. Níže jsou uvedeny oficiální plány záchrany, které také ukazují, jak se potenciálně těžko odstranitelný Dali nachází z velké části mimo hlavní přepravní kanál.

FRANCIS SCOTT KEY BRIDGE RESPONSE
SALVAGE OPERATIONS PLAN
 U.S. ARMY US Army Corps of Engineers
The situation remains dynamic, and the plan and the graphic will be continually updated as the engineering data becomes known.

OBJECTIVES

- A** Stabilize DALI to prevent pivoting.
- B** Analyze internal bridge truss structure.
- C** Position 1000-ton and 600-ton floating cranes.
- D** Cut diagonal truss to lift from vessel and swing wreckage for removal.
- E** Refloat DALI away from wreckage.
- F** Disassemble and remove bridge.

PRIORITIES

- 1 CLEAR FEDERAL CHANNEL**
 - Establish wreckage consolidation point
 - Position cranes to remove bridge span from Dali
 - Clear wreckage from DALI
 - Remove wreckage from Federal Channel
- 2 REFLOAT & REMOVE DALI**
 - Assess cargo and remove containers as necessary
 - Stage assets for repositioning of DALI
 - Refloat and move DALI from hard grounding
- 3 CLEAR REMAINING WRECKAGE**
 - Systematically clear wreckage from outside of the federal channel
 - Facilitated under the direction of Maryland Department of Emergency Services

PHOTO CREDIT: SKANSKA/RESOLVE
 All of 21MAR2024 NAB.USACE.ARMY.MIL

SSL Express 03-04-2024 Technické závady na takřka každém druhém LKW

Spolkový úřad pro logistiku a mobilitu (BALM) provedl v únoru během pěti dnů prioritní kontroly celkem 1 644 nákladních vozidel s celkem 318 osobami na 96 kontrolních stanovištích.

U 1 417 vozidel, která byla zkontrolována z hlediska dodržování předpisů o kabotáži, inspektoři zjistili porušení zákona. 46 ze 415 kontrolovaných řidičů nedodrželo zákaz trávit prodlouženou týdenní dobu odpočinku v nákladním vozidle – podíl 11,1 procenta; 191 z nich se dopustilo dalšího blíže nespecifikovaného porušení zákona o řidičích (46 procent).

Při současně prováděných silničních technických kontrolách bylo zjištěno vady u 45 z 96 kontrolovaných nákladních vozidel, tj. téměř každé druhé; ty se týkaly osvětlení v osmi vozidlech a šestkrát byly reklamovány i pneumatiky.

Za všechna porušení zjištěná v únoru inspektoři BALM vystavili pokuty ve výši téměř 151 000 eur. Úřad poukazuje na to, že výsledky kontrol nejsou reprezentativní a neumožňují vyvodit závěry

o celkové situaci. Kontrolní stanoviště byla vybrána na základě předpokládané intenzity provozu a na základě poznatků z předchozích kontrol a zkušeností inspekční služby.



SSL Express 03-04-2024 Evropská komise chce usnadnit podporu přechodu na jiný druh dopravy

Členské státy EU budou pravděpodobně moci v budoucnu snadněji podporovat intermodální dopravu nebo přechod ze silnice na železnici nebo vnitrozemské vodní cesty. Evropská komise už nechce předem zkoumat a schvalovat řadu dotací. Pracuje na odpovídajícím nařízení o blokových výjimkách (GMO) pro pozemní dopravu. To má být přijato do čtvrtého čtvrtletí roku 2025.

Každé oznámení o podpoře představuje podle dokumentu Komise připojeného k projektu náklad jak pro členský stát, tak pro společnosti v tomto odvětví. Ukázalo se však, že mnohé z dotčených subvencí byly povoleny, protože se jevíly jako bezproblémové. Tak tomu bylo zejména v případě podpor na pokrytí rozdílu mezi celkovými náklady na různé druhy dopravy, které rovněž zohledňovaly náklady na znečištění životního prostředí, podpory na využívání infrastruktury a interoperabilitu, jakož i dotace na intermodální terminály a soukromé vlečky.

Nejnovejším příkladem dotací klasifikovaných jako bezproblémové je program, kterým hodlá polská vláda dotovat intermodální dopravu přibližně 180 milionů eur do 30. června 2026. Společnostem, které mají pobočku nebo zastoupení v Polsku, může být proplacena až polovina způsobilých nákladů na intermodální dopravu.

Větší intermodální doprava snižuje dopravní zácpy, znečištění životního prostředí a zdraví a přispívá k dosažení cílů Zelené dohody, rozhodla Evropská komise. Bez dotací by však firmy neinvestovaly. Dotace jsou omezené, "přiměřené" a mají jen omezený dopad na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy, uvedla Komise.

Než však bude podobná podpora vyňata z požadavku EU na povolení nařízením o blokových výjimkách, je třeba ještě vyjasnit, na která odvětví, subjekty a druhy podpory se má nařízení o blokových výjimkách vztahovat, jaké podmínky mají být uloženy a do jaké výše má být od povinnosti posouzení upuštěno. Souběžně s nařízením o blokové výjimce pro pozemní dopravu pracuje Komise rovněž na reformě pokynů pro železniční dopravu.

P.S. Holt byrokracie sama sebe zvýšenou byrokracií neodstraní ...



SSL Express 03-04-2024 UPS se zaměří na pharma a hodlá masivně investovat

Americký poskytovatel služeb KEB United Parcel Service (UPS) plánuje v příštích třech letech investovat až 18 miliard amerických dolarů. Do konce roku 2026 chce společnost také zvýšit své tržby na 108 až 114 miliard dolarů. V uplynulém fiskálním roce 2023 činily tržby 91 miliard dolarů. Logistická společnost tyto plány představila investorům minulé úterý. Podle zprávy půjde největší část investic do rozšiřování a údržby globální sítě. Logistická společnost plánuje mimo jiné diverzifikovat své aktivity v Asii kolem Číny a více investovat v zemích, jako je Indie, Vietnam, Thajsko, Korea a Japonsko. Tímto způsobem se UPS snaží podpořit růst v zemích se slibnými růstovými očekáváními a zároveň minimalizovat rizika nadměrné závislosti.

Přibližně 1 miliarda dolarů z investice je vyčleněna na plánovaný růst v oblasti zdravotnictví. V tomto sektoru chce UPS v příštích třech letech zdvojnásobit tržby na 20 miliard dolarů (2023: 10 miliard dolarů). Tento segment je pro UPS obzvláště atraktivní díky svým vysokým maržím a slibuje silný růst v nadcházejících letech. Zákazníci také potřebují komplexní logistická řešení a poptávka po nich byla po celý rok konzistentní, uvedla Kate Gutmannová, která je zodpovědná za mezinárodní obchod a zdravotnictví UPS.

Na domácím americkém trhu se očekává, že upravená provozní marže vzroste v roce 2026 z 9 % na 12 %. Za tímto účelem chce společnost UPS zvyšovat příjmy za balík rychleji než náklady na jednotku. Aby toho společnost dosáhla, oznámila, že uzavře některá distribuční centra v USA a také více investuje do automatizace ve stávajících lokalitách, aby zvýšila efektivitu. To by mohlo do roku 2028 ušetřit přibližně 3 miliardy dolarů, vypočítala společnost.

Případné akvizice nejsou zahrnuty do miliardového investičního programu, ale podle prezentace byly započítány. Z cílových tržeb ve výši 114 miliard dolarů v roce 2026 UPS předpokládá, že prostřednictvím akvizic vygeneruje až 6 miliard dolarů.

Za první pololetí letošního roku společnost stále očekává, že tržby budou až o 2 procenta nižší než ve stejném období loňského roku. Očekává se, že tento trend se obrátí ve druhé polovině roku, kdy UPS očekává růst o 4 až 8 procent a konsolidované celoroční tržby mezi 92 a 94,5 miliardami dolarů.

SSL Express 04-04-2024 Freightos indexy dopravních sazeb air a sea

Freightos Baltic Index

Asia - N. Europe FBX 11 růst o 2% na USD 3.258/FEU

Asia - Mediterranean FBX 13 růst o 17% na USD 5.307/FEU

Freightos Air Index

China - N. Europe týdenní průměr pokles o 6% na USD 3,31/kg

N. Europe - N. America týdenní průměr pokles o 2% na USD 2,01/kg

SSL Express 04-04-2024 Alibába získá větší podíl kontroly nad Cainiao

U Alibaby se vrací v čase zpět: Čínský e-commerce gigant, který byl nedávno téměř zapomenut kvůli hřebu kolem svých konkurentů Shein a Temu, minulý týden zrušil IPO své logistické dceřiné společnosti Cainiao. Alibaba by tak svůj podíl snížila z 67 na 50 procent. Nyní chce společnost místo toho koupit všechny akcie v oběhu a utratit za to 3,75 miliardy dolarů.

Kde se vzala změna názoru? Alibaba sama odkazuje na slabé prostředí finančního trhu na hongkongské burze, kde skupina loni v září zaregistrovala kotaci. Analytici však předpokládají, že zámořský triumf Sheiny a Temu je trnem v oku společnosti, kterou kdysi založil Jack Ma. Efektivní logistická dceřiná společnost je proto hlavním aktivem pro udržení konkurence pod kontrolou. Protože zatím nemají vlastní logistickou infrastrukturu, spoléhají výhradně na externí poskytovatele služeb.

Ve srovnání s tím jsou logistická data Cainiao docela působivá. Každý týden startuje jménem společnosti 170 pronajatých letadel. Cainiao také provozuje 1100 skladů po celém světě o rozloze

16,5 milionu metrů čtverečních; z toho jsou 3 miliony metrů čtverečních vyhrazeny výhradně pro rychle rostoucí a vysoce konkurenční přeshraniční elektronický obchod. Alibaba se tedy do druhé řady tak snadno nedostane.

SSL Express 04-04-2024 Globální logistický trh silně roste navzdory ekonomickému poklesu

Jak předpověděla nedávná analýza, outsourcované služby se v roce 2024 zvýší o 6,7 procenta. V následujících letech se bude podnikání posouvat jak regionálně, tak ve vztahu k jednotlivým dílčím trhům. Očekává se, že globální výdaje na logistiku v lodním průmyslu a mezi poskytovateli logistických služeb dosáhnou v letošním roce rekordní úrovně. Experti americké logistické poradenské společnosti Armstrong & Associates (A&A) ve své nejnovější zprávě předpovídají nárůst na 11,9 bilionu amerických dolarů. V loňském roce výdaje klesly z 11,4 bilionu dolarů na 11,2 bilionu dolarů kvůli slabé poptávce a klesajícím sazbám. Ze strukturálního hlediska budou náklady v nadcházejících letech pravděpodobně nadále růst, v neposlední řadě proto, že dodavatelské řetězce jsou stále složitější. Do roku 2026 očekává A&A další růst na 13,3 bilionu dolarů.

V nadcházejících letech se také opět zvedne obchod s logistickými službami outsourcovanými externími poskytovateli služeb (3PL). Vzestupný trend zde však není tak výrazný, jako je tomu u logistických nákladů jako celku. Pro rok 2024 konzultanti předpovídají objem trhu 3PL ve výši 1,28 bilionu dolarů. To je nárůst o 6,7 procenta a výrazně více než v roce 2019 před korunou (964 miliard dolarů). Hodnota je navíc vyšší než 1,20 bilionu dolarů v roce 2023. Rekordní hodnoty roku 2022 ve výši 1,48 bilionu dolarů však trh dosáhne až v roce 2026. Pak outsourcované služby pravděpodobně přidají až 1,46 bilionu dolarů.

Je také zajímavé podívat se na růstový potenciál v jednotlivých regionech světa. Podle zprávy odborníci očekávají v letech 2023 až 2026 průměrný roční růst objemu 3PL pro Asii a Tichomoří o 6,7 procenta. S 10,5 procenty ročně vyčnívá Indie. Výhled je o něco slabší v Severní Americe s 6,2 procenta, přičemž USA přicházejí s pouhými 5,8 procenta. Vyhlídky pro Evropu jsou překvapivě dobré – 7,2 procenta ročně, přičemž v Německu se očekává v průměru 7,3 procenta.

Pokud jde o jednotlivé složky služeb, analýza A&A ukazuje posun růstu od mezikontinentální logistiky, tj. především námořní a letecké přepravy, směrem ke skladování a distribuci, stejně jako ke klasické pozemní přepravě. Takzvaný International Transportation Management, který měl v roce 2022 stále globální objem 3PL 509,1 miliardy dolarů, se loni propadl o 45,6 procenta. Pro roky do roku 2026 nyní výzkumníci trhu očekávají roční růst o 4,1 procenta na 312,5 miliardy dolarů. Vyhlídky na růst dílčího trhu skladování a distribuce s přidanou hodnotou jsou lepší. Očekává se, že roční růst bude 5,3 procenta. Očekává se, že objem outsourcovaný poskytovatelům služeb dosáhne v roce 2026 365,2 miliardy USD poté, co byl dílčí trh v roce 2023 poprvé větší než segment námořní a letecké přepravy.

Tento dílčí trh je však také trpaslíkem ve srovnání s tradiční pozemní dopravou. S 601,8 miliardami dolarů jsou i nadále s velkým náskokem největším samostatným segmentem a také slibují nejvyšší tempo růstu. Společnost Armstrong & Associates očekává v roce 2026 globální růst o 8,1 procenta ročně na 760,2 miliardy dolarů.

SSL Express 04-04-2024 Komisařka Valeanov **přenechává spor o Brenner Evropskému soudnímu dvoru**

Evropsk komise se jíž léta snaží vyřešit spor mezi Rakouskem, Itálií a Německem ohledně tyrolských dopravních omezen na brennersk trase prostřednictvím zprostředkování rozhovorů. Nyní se komisařka EU pro dopravu zjevn vzdala naděje, že tmto způsobem dosáhneš uspchu.

Evropsk soudn dvůr rozhodne o tyrolských dopravních omezench na brennersk trase v reakci na žalobu Itálie. Dala to jasn najevo komisařka EU pro dopravu Adina Valean ve středu v rámci Dn propojen Evropy v Bruselu. "Vyčerpali jsme všechny moźnosti, jak vyřešit spor mezi Rakouskem, Itálií a Německem," řekla. Nyní musíme počka, jak rozhodne Evropsk soudn dvůr.

V říjnu se italsk vláda rozhodla zažalovat Rakousko kvůli letitm omezenm kamionov dopravy. Podle článku 259 Smlouvy o fungování EU vsak musí člensk stát EU před tím, neź může podat žalobu proti jinému státu u Evropského soudního dvoru, nejprve poźadat Evropskou komisi, aby proti údajnému porušení zasáhla. Pouze v připad, že člensk stát vydá stanovisko nebo tak ještě neučinil po třech měsících, může člensk stát postoupit vc Evropskému soudnímu dvoru. Valean uvedla, že takov žaloba je podle jejího názoru nejrychlejším způsobem, jak vyřešit spor, "mnohem rychleji neź připad porušení práva".

SSL Express 05-04-2024 Arlbersk tunel bude brzy na sedm měsíců uzavřen

Tunel Arlberg mezi Vorarlberskem v západním Rakousku a Tyrolskem bude od 15. dubna do 22. listopadu zcela uzavřen z důvodu rozsáhlých silničních prací. Uzavírka znamená, že mnoho dlkovch kamionů bude muset jezdit dlouhými objždřkami.

Nejdelší jednotabusov silniční tunel v Rakousku se 14 kilometry potřeba po 46 letech provozu rekonstrukci. Ve druhé stavebn fázi po loňsk plron uzavírce nyní provozovatel dlnice Asfinag obnovuje silnici na vorarlbersk straně. Kromě toho bude zrekonstruována mytnice Sankt Jakob a cel mytn oblast.

Během prací na stavebním projektu za 75 milionů eur musí kamiony s přivsy a nvsy absolvovat dlouh objždřky, z nichž nkter vedou do oblasti Mnichova. Přes téměř 1800 metrů vysok přsmyk Arlberg smějí po tuto dobu projíždět pouze osobn automobily a dodávky; výjimky platí pro týmy a nvsy, které mají cíl nebo start v okresech Bludenz, Feldkirch nebo Landeck.

SSL Express 05-04-2024 Audi prepravuje dily intermodální

Automobilka Audi spustila nov spojen CT společn s poskytovatelem logistických sluźeb Duvenbeck a Źeleznin společnst Helrom. Mezi Regensburgem a Lbny jezdí vlak a na své hlavní trase zásobuje automobilovými dily Ingolstadt a Neckarsulm i továrny v Gyru. Audi je přukopnkem: pro zásobování svých dvou zvod v Gyru, Ingolstadtu a Regensburgu bude nyní kaźd vsedn den jezdit intermodální vlak mezi Regensburgem a Lbny v Mařarsku. Duvenbeck se stará o svoz a rozvoz a poskytuje přivsy. Helrom je Źeleznin společnst a poskytne lokomotivy, strojvedou a vagny. Př kaźd zpaten cestě (Regensburg–Lbny–Regensburg) urazí vlak 1000 kilometrů za 24 hodin.

Zvláštnost vlaku KD je v tom, že k manipulaci není potřeba žádný jeřáb ani zakladač. Vagony Helrom se otevírají po stranách. Návěsy jsou poté zatlačeny do určené polohy, poté jsou složeny zpět a nakonec připevněny k vagónu. Helrom používá svůj vlastní provozní model, kdy veškerou manipulaci na dráze provádí sám. Společnost poskytuje nejen vagóny, ale také lokomotivy, strojvedoucí a personál pro nakládku a vykládku. Pro případné opravy je k dispozici vyhrazená dílna. To znamená, že je vše z jedné ruky, čímž dosahuje přesnosti 95 až 98 procent. Vlak Audi je nyní druhým spojem Helrom.

„Spolupracovali jsme s partnery, abychom našli řešení, jak učinit logistiku šetrnější k životnímu prostředí,“ řekl Dieter Braun, vedoucí dodavatelského řetězce ve společnosti Audi AG. „S novým konceptem ušetříme 12 000 tun CO₂,“ říká Braun. Zlepšení však bylo dosaženo ve všech dimenzích udržitelnosti: ekologicky, ekonomicky a také sociálně, protože řidiči kamionů nyní jezdí na kratší vzdálenosti, a jsou tedy večer zpátky doma. Zdůraznil, že jde o společný projekt, a projekt vnímal jako pouhý začátek: „Jsem si jistý, že dnešní projekt může být příkladný.“ Norbert Joichl, COO South East ve společnosti Duvember, poukázal na nedostatek kvalifikovaných pracovníků. Duvember by nyní přivezl řidiče kamionů z Asie do Evropy, aby zaplnili mezery. Přemístění by mohlo zmírnit úzké místo na této trase. Duvember chce také snížit emise ve fázi před a po přepravě. „Během příštích dvou let chceme dát na silnice 170 elektrických nákladních vozidel,“ řekl Joichl; nedostatečná dobíjecí infrastruktura však ztěžuje používání těchto vozidel.

„S jedinou továrnou bychom nebyli schopni na této trase shromáždit množství potřebná pro ucelený vlak,“ řekl Peter Haselwanger, který je ve společnosti Audi zodpovědný za plánování dopravy. Zdůraznil dobrou spolupráci mezi těmito třemi partnery. „Projekt jsme zadali před necelými dvanácti měsíci. Nyní se vlak rozjel. To je na železniční standardy extrémně rychlé,“ řekl manažer Audi. Vlak takto ušetří 185 000 kilometrů týdně kamionem. "To je vzdálenost čtyřikrát kolem světa za týden, s níž můžeme uvolnit tlak na silnici," poukázal na ekologickou výhodu. Haselwanger zdůraznil, že železnice by u Audi měla hrát stále důležitější roli: „Chceme postupně zvyšovat podíl železnice na našich příchozích přepravách. Chceme se dostat z diesellového světa do elektrifikace.“

Joachim Zimmermann, jednatel společnosti Bayernhafen, na jejímž pozemku překládka probíhá, vidí nový projekt jako potvrzení strategie své společnosti, kterou je přesun dopravy ze silnice na železnici, což je již s kontejnery. „Teď mě těší, že můžeme realizovat i projekt s návěsy pro kontinentální přepravu,“ řekl Zimmermann.

 **SSL Express 05-04-2024 Tunel na Taiwanu před a po zemětřesení**

Part of the road leading to the Qingshui Tunnel has collapsed

Jun 2023



3 Apr 2024



Image credits: Google, Taiwan Train Communication Networks Traffic Centre

BBC

Qingshui tunel na Taiwanu, před a po zemětřesení o síle 7.4 stupně, rozdíl je vidět na první dobrou (tunel vydržel)



Část nedokončeného spojení D11 z Trutnova k polské hranici, před a po zrušení výběrového řízení na zhotovitele. Poznej 7 rozdílů!



□□□□ **SSL Express 05-04-2024 Americká vláda hledá cesty k řešení Rudomořské krize**

Spojené státy zkoušejí nový přístup k Hútíům v Jemenu. Na jedné straně americká armáda tvrdí, že její útoky na húthijská zařízení fungují a v poslední době snižují schopnost skupiny útočit na obchodní lodě v Rudém moři a Adenském zálivu. Mezitím americká diplomacie tvrdí, že Washington by mohl zrušit označení Hútíů za teroristy, pokud budou souhlasit s tím, že přestanou

útočit na lodě proplouvající kolem jeho břehů.

Hútióvé - podporovaní iránskou rozvědkou a technikou - zaútočili během téměř šesti měsíců od zahájení války Izraele s Hamásem na přibližně 70 obchodních lodí, což vedlo k masovému odlivu lodní dopravy v regionu. V posledních deseti dnech však útoky polevily. Generálporučík Alexis Grynkewich, vrchní velitel amerického letectva na Blízkém východě, přisuzuje tuto novou klidnější fázi námořní krize v Rudém moři pravděpodobně všem úderům, které v posledních týdnech provedly ozbrojené síly USA a Spojeného království a které zlikvidovaly velkou část arzenálu bezpilotních letounů a raket Hútiů. "Tempo jejich operací už není takové, jaké bylo," řekl Grynkewich na včerejší tiskové konferenci. Grynkewich však připustil, že komplikujícím faktorem je to, jak rychle může iránská armáda zásobovat spojence Hútiů. Zvláštní vyslanec prezidenta Joe Bidena pro Jemen novinářům naznačil, že diplomatické kanály mezitím usilovně pracují na řešení mezi Washingtonem a vedením Hútiů, což by mohlo vést k tomu, že Bílý dům zruší své nedávné označení Hútiů za teroristy.

"Doufám, že se nám podaří najít diplomatické cesty," řekl včera na online tiskovém brífinku Tim Lenderking, náměstek ministra zahraničí. Lenderking byl tento týden v ománském hlavním městě Maskatu, městě, které hostí řadu hútijských vůdců. Jednal s ománskými a saúdskými představiteli a hledal řešení probíhající krize v Rudém moři. Americký diplomat uvedl, že Hútióvé by mohli "prokázat dobrou vůli" a "záměr deeskalace", pokud by propustili 25člennou posádku Galaxy Leader, automobilové lodi, kterou unesli v listopadu.

Salvatore Mercogliano, docent historie na Campbellově univerzitě, tvrdil, že jakékoli řešení krize v Rudém moři spočívá na pevnině. "Základním řešením zůstává vyřešení konfliktu v Gaze," řekl v rozhovoru (pro Splash) na začátku tohoto roku a poukázal na to, jak protipirátské hlídky proti Somálsku v prvních dvou desetiletích století ukázaly, že námořní síly sice mohou minimalizovat hrozby, ale nemohou je zcela eliminovat.

Mezitím se v Dánsku dostala na titulní stránky novin krize v námořní dopravě v Rudém moři kvůli závadám zjištěným na jedné z fregat. Dánská vláda včera propustila šéfa obrany země Flemminga Lentfera poté, co nenahlásil závady na protivzdušné obraně a zbraňových systémech fregaty, které se objevily během útoku húthijských ozbrojenců v Rudém moři minulý měsíc.

