

SSL EXPRES

08.04.-12.04.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 08-04-2024 Automatické spřáhlo v roce 0

Digitální automatické spřáhlo (DAK) má přinést revoluci v evropské železniční nákladní dopravě. Vzhledem k tomu, že odpadá pracné a někdy nebezpečné spřažení nákladních vagonů ručně, lze vlaky skládat rychleji. Doprava by tak měla být efektivnější a levnější. Dvouletá testovací fáze několika evropských železničních společností je nyní u konce. Ale z pohledu společnosti a federální vlády zůstávají důležité otázky nevyřešené, zejména pokud jde o financování.

Přibližně před dvěma lety byl první zkušební vlak vybaven novým spřáhlem a se zvláštním schválením byl odeslán po Evropě. Nikutta zdůraznila, že vlak úspěšně dokončil testy. Nyní mají následovat další testovací fáze, a to i v reálném provozu. Velký zájem už nyní projevuje mimo jiné ocelářský průmysl. Pokud DAK přijde jako nový systémový standard, bude muset být v Evropě odpovídajícím způsobem přestavěno přibližně půl milionu nákladních vagonů. Evropská komise odhaduje náklady jen na to kolem 13 miliard eur, jak uvedl mluvčí na žádost. Kromě toho bude třeba kolem 230 milionů eur na provoz testovacích vozidel pro zákazníky a na zřízení řídicí jednotky, která provoz monitoruje. Podle Komise je DAK prospěšný i pro společnost, například kvůli nižším nákladům na životní prostředí, protože spojka podporuje přesun nákladní dopravy na železnici. „Je však velmi obtížné poskytnout nové finanční prostředky EU pro DAK v rámci současného víceletého finančního rámce,“ uvedla Komise s odkazem na sektor a země. "Vzhledem k rozsahu požadované podpory bude jistě zapotřebí významný příspěvek jednotlivých členských států a odvětví, kde to bude možné."

Kromě financování je nejasná i otázka celoevropského schválení technologie. Podle Evropské komise byly technické požadavky na standardizovaný DAC z velké části definovány. „Ještě je však třeba vykonat práci na dokončení elektrických a komunikačních rozhraní a na vývoji harmonizovaných provozních postupů pro použití DAK,“ uvedlo. Stále je otevřené schválení zhruba 100 plánovaných zkušebních vlaků do reálného provozu a také technické dovybavení stávajícího vozového parku nákladních vozů. Komise odhaduje, že schvalovací proces potrvá do konce roku 2025.



SSL Express 08-04-2024 Největší dlužník spedice CEVA krachuje vlivem e-commerce

Bankrot jedné obuvnické společnosti v USA odhalil zajímavý snímek věřitelů, přičemž nákladní doprava a logistika tvoří 41 % celkového dluhu.

Shoes for Crews, společnost zabývající se výrobou a prodejem protiskluzové obuvi pro pracovní oděvy, podala 1. dubna žádost o uplatnění kapitoly 11. Podle podání byla ovlivněna „nepříznivými makrotrendy, včetně zvýšené konkurence mezi online maloobchodníky, kteří mají méně zadlužené kapitálové struktury a větší úspory z rozsahu. K těmto nepříznivým vlivům se přidalo narušení způsobené Covidem-19, který otrásl odvětvím pohostinství a prakticky přes noc změnil chování spotřebitelů a podniků při utrácení. Dlužníci v poslední době čelili extrémnímu inflačnímu tlaku na

cenu zboží a práce. Covid byl obzvláště náročný, protože 95 ze 100 nejlepších značek restaurací v USA bylo zákazníky společnosti, která prodala přibližně 4 miliony párů bot ročně.

Ale je to seznam věřitelů, který odhaluje nejvíce informací. Největším věřitelem, kterému dluží 8,2 milionu dolarů, je Ceva Logistics. Vandegrift, celní makléř z New Jersey, který Maersk získal v roce 2019, je čtvrtým největším věřitelem, kterému dluží přibližně 1,5 milionu dolarů. Mezi další věřitele patří VCW Logistics, s pohledávkou 91 255 USD, Purolator (63 560 USD) a FedEx (26 865 USD), stejně jako Project44, s pohledávkou 102 800 USD. Provozovatelé nákladní dopravy a logistiky se na celkovém dluhu podílejí 41 %, přičemž nárokují necelých 10 milionů dolarů. Dalších 41 % dluží firma výrobcům, většinou v Hongkongu, zatímco ostatní věřitelé, marketing, IT, finanční služby a podobně, tvoří zbývající dluhy ve výši 3,7 milionu dolarů. Shoes for Crews obviňuje své finanční problémy z „odklonu od kamenných maloobchodních nákupů a posunu k online maloobchodnímu nakupování, což vedlo ke zvýšené konkurenci ze strany společností s online přítomností“. Takže jeden příklad, kdy elektronický obchod nefunguje ve prospěch nákladní dopravy a americká značka je podkopávána levným dovozem z elektronického obchodu. Také zajímavé: podle tohoto snímku doprava představuje stejnou částku nákladů jako samotná výroba.



SSL Express 08-04-2024 CMA CGM a GTS zakládají společný podnik pro intermodální přepravu

Francouzská dopravní společnost CMA CGM a italský poskytovatel intermodálních služeb GTS Logistic oznámili vytvoření společného podniku. Nová společnost bude nabízet dopravní a logistické služby šetrné k životnímu prostředí, zejména s nízkými emisemi CO₂. Společný podnik s názvem European Container Network si klade za cíl spojit know-how a zdroje obou společností za účelem vývoje inovativních a udržitelných přepravních řešení pro jakoukoli kontejnerovou přepravu v Itálii a Evropě. Na jedné straně bude společný podnik těžit z využití zařízení, znalostí a stávající sítě GTS v Itálii a v budoucnu i v dalších evropských zemích. Na druhé straně má CMA CGM v úmyslu přispět svými globálními přepravními kapacitami a výsledným objemem kontejnerů ve vnitrozemí. European Container Network si klade za cíl stát se poskytovatelem integrovaných přepravních služeb od dveří ke dveřím. Společný podnik se zaměří na rozšíření možností multimodální dopravy, optimalizaci dodavatelského řetězce a podporu inovací v dopravním průmyslu. Oba aktéři se zavázali k postupům a technologiím šetrným k životnímu prostředí, aby minimalizovali dopad své činnosti na životní prostředí. Zpočátku se European Container Network zaměří na italský trh. Cílem je však dosáhnout rychlého růstu v celé Evropě. Obě společnosti tvrdí, že mají v úmyslu společně poskytovat služby s přidanou hodnotou, "které nastaví nové standardy v tomto odvětví".

"V partnerství s GTS vidíme obrovský potenciál. Společně otevřeme nové příležitosti pro naše zákazníky tím, že jim poskytneme nízkouhlíková řešení při přechodu na železnici," řekla Christine Cabau Woehrel, výkonná viceprezidentka pro aktiva a provoz společnosti CMA CGM. Společnost GTS byla založena v roce 1997. Společnost disponuje vozovým parkem čítajícím 34 lokomotiv, 650 železničních vagonů, 3 600 kontejnerů a 19 vnitrostátních a mezinárodních terminálů. Do roku 2025 společnost plánuje zvýšit počet lokomotiv na 48. Společnost nabízí 118 spojů týdně a přepraví 166 000 zásilek ročně. Podle vlastních informací zásobuje skupina CMA-CGM více než 420 přístavů na pěti kontinentech po celém světě s flotilou přibližně 620 lodí. V roce 2023 přepravila celkem 21,8 milionu TEU (jednotek ekvivalentu dvaceti stop). CMA CGM také vlastní svou dceřinou společnost Ceva Logistics, globálního poskytovatele logistických služeb, který ročně přepraví 522 000 tun letecké přepravy a více než 22 milionů tun po zemi.

Francouzská lodní společnost tak jde cestou svého konkurenta MSC, který se již intenzivně angažuje v evropské železniční nákladní dopravě. Zdá se, že například Metrans, dceřiná společnost HHLA pro železniční nákladní dopravu, hraje důležitou roli v iniciovaných investicích do HHLA. V létě 2023 podepsala dceřiná společnost MSC Medlog dopis o záměru se společností Mercitalia získat podíl ve společnosti TX Logistik. A na Pyrenejském poloostrově je MSC zastoupena společností Medway – Transportes e Logistica, bývalou dceřinou společností Portugalských státních drah pro nákladní dopravu. V září 2023 si navíc představenstvo španělských železnic Renfe vybralo Medlog jako strategického partnera pro svou dceřinou společnost Renfe Mercancías (Renfe Freight). Podle zpráv v médiích projevila o tuto roli zájem i CMA CGM.



SSL Express 08-04-2024 Sedm kroků k ideálnímu nabíjecímu parku (autor je ředitelem pro strategii mnichovské platformy internetu věcí pro elektromobily EcoG)

Základním pilířem přechodu na elektrická nákladní vozidla je nabíjecí infrastruktura. Aby bylo možné nastavit správný směr, je třeba při plánování vzít v úvahu více než jen fyzickou strukturu. I za konzervativních předpokladů dospěly různé studie k závěru, že budoucnost patří elektrickému nákladnímu vozidlu. Jádrem transformace nákladní dopravy směrem k bezemisní jízdě je nabíjecí infrastruktura. Na rozdíl od konceptu čerpacích stanic pro diesellové vozové parky je třeba na to myslet jinak: podle studie Oeko-Institutu bude v budoucnu značná část potřebné energie nabíjena nízkou spotřebou energie v depu před zahájením jízdy. Podobná situace nastane, pokud jsou baterie elektrických nákladních vozidel připojeny k příslušným veřejným nabíjecím stanicím přes noc. Pokud vozidla stojí přibližně osm hodin, jsou nabíjecí stanice s výkonem 50 až 150 kilowattů zcela dostačující. Jiná situace je však u elektrických nákladních vozidel, která se mají nabíjet během dne během přestávky řidiče. Aby bylo možné během 30 až 45 minut přenést baterii s akumulací kapacitou 600 kilowatt hodin z 20 procent (120 kW/h) na 80 procent (480 kW/h), jsou nutné nabíjecí stanice s kapacitou nejméně 700 kilowattů. S ještě výkonnějšími megawattovými nabíječkami v rychlonabíjecích centrech lze potřebný čas dále zkrátit, ale vždy je třeba počítat s tím, že řidič nesmí během zákonem stanovené přestávky sám pohybovat nákladním vozidlem. Rozmanitost "tankových" scénářů se tedy zvyšuje. Aby se zajistilo, že se jedná o příležitost, a nikoli o riziko, je nesmírně důležitý výběr správné technologie pro nabíjecí systémy. V závislosti na scénáři nabíjení – v depu, v noci nebo na trase – jsou zapotřebí různá hardwarová řešení. Všechny scénáře mají společné to, že přizpůsobení procesu nabíjení místním podmínkám může přinést výhody. Při navrhování nabíjecí infrastruktury pro vozové parky nákladních vozidel je třeba vždy zohlednit následujících sedm aspektů.

1. Místo nabíjení a nabíjecí výkon

Nabíjení probíhá tam, kde zaparkujete. Rychlost nabíjení závisí na době nečinnosti vozidel na příslušném místě. Na cestě je proces nabíjení omezen předepsanou dobou přestávky 45 minut, v depu je dostupný čas určen dobou nakládky a vykládky a také plánovaným časem odjezdu na další trasy. Na veřejném nočním parkovišti určuje noční odpočinek dobu stání. V závislosti na scénáři nabíjení jsou pak zapotřebí různá řešení: Od nabíjecího kabelu visícího ze stropu ve vozovém parku přes pozemní výdejní stojany se středním stupněm výkonu na nočních odpočívadlech až po nabíjecí stanice HPC nebo MCS s vodou chlazenými kabely podél trasy.

2. Škálovatelnost

Architektura výdejního stojanu Powerblock umožňuje elektrifikovat všechna parkovací místa v depu nebo na parkovišti jedním tahem s relativně malými dodatečnými investicemi. Výkon pak může být zvýšen přidavnými napájecími bloky nebo přidavnými moduly v rámci výkonového bloku, takže stále více vozidel může být napájeno vysokým výkonem současně.

3. Integrace do provozu vozového parku

Prostřednictvím řešení pro správu vozového parku je plánována trasa elektrických nákladních vozidel a data jsou k dispozici všem zúčastněným stranám v reálném čase, aby s nimi mohly porovnat svá vlastní plánovací data. V budoucnu budou tato řešení schopna automaticky rezervovat nabíjecí stanice na trase nebo v (mezičasném) cíli. Používají se například časy příjezdu, stav nabití, další plánování trasy vozidla nebo výběr konkrétních parkovacích míst pro určitá vozidla pro nakládku a vykládku ze systému správy vozového parku.

4. Snadnost použití

Aby řidiči systém přijali k dispozici, musí být snadno ovladatelný. To platí i pro nabíjecí řešení, která mohou řidičům pomoci zorientovat se a například naznačit, na které vozidlo nabíjecí stanice právě čeká. To je možné například zobrazením registrační značky. Nebo sloupek signalizuje svou polohu pomocí blikajících LED diod, když je blížící se vozidlo detekováno přes Bluetooth. Další výhody může přinést integrace dat z místní nabíjecí infrastruktury do správy přístupu na parkoviště a integrované vyúčtování parkovného a poplatků. Díky živým informacím o relaci řidič ví, kdy je vozidlo nabité, i když vozidlo delší dobu stojí. U nabíječky lze aktuální stav nabití sledovat na mobilním telefonu pomocí naskenování QR kódu, a to i v případě, že se řidič vzdálí od vozidla, například na nákup.

5. Integrace do fakturačních procesů

Inteligentní integrace nabíjecí infrastruktury do fakturačních procesů, včetně automatizovaného rozpoznávání vozidel a fakturace mezi spedičními společnostmi, přináší významné výhody. To by také umožnilo nákladním vozidlům třetích stran nakládat v depech, která nejsou provozována vlastní společností společnosti. Z důvodu pohodlí, ale také z důvodu spolehlivosti procesu a automatizovaného vyúčtování elektřiny u provozovatelů dodávajících vozových parků má automatické rozpoznávání vozidel smysl. To může být založeno na různých řešeních, včetně proprietárních, jako je Bluetooth, rozpoznávání technologie hardwarového klíče vozidla nebo dokonce MAC adresy. Individuální řešení jsou k dispozici již dnes. Do tankovací karty lze například integrovat platební funkci – a v budoucnu by bylo dokonce možné, aby se nákladní vozidla nabíjela na dobíjecích stanicích třetích stran za podmínek, na kterých se provozovatel vozového parku dohodl se svým vlastním dodavatelem energie.

6. Integrace s energetickým managementem

Depa vozového parku se mohou stát aktivy na energetickém trhu. Například pokud jsou střechy vybaveny fotovoltaickými systémy. V závislosti na místních podmínkách je lze použít k napájení dočasných bateriových úložných systémů, které lze použít k dobíjení vlastních elektrických nákladních vozidel společností a nákladních vozidel třetích stran. Tyto struktury musí být také vzájemně propojeny, aby bylo možné inteligentně řídit distribuci nabíjecího výkonu do aktuálně obsazených nabíjecích bodů. V závislosti na stavu nabití, čase odjezdu a plánované další trase může jedno vozidlo vyžadovat více energie než jiné. Zde musí být nabíjecí infrastruktura integrována do

nástroje pro správu vozového parku, který je často již zaveden, spolu s daty z inteligentního systému řízení energie. Variabilní cenové modely usnadňují kontrolu využití kapacity.

7. Otevřená rozhraní a možnost aktualizace:

Nabíjecí stanice musí být udržovatelné a upgradovatelné – a to po celou dobu životnosti produktu – aby i u vozidel, která nebudou na trhu dalších pět let, nedošlo na stanicích k přerušení nabíjení. Současně je důležitá integrační schopnost – rozhodující je nejen výběr backendu, ale také výběr správného hardwaru v terénu. To, co potřebujeme, je otevřený operační systém, ve kterém lze různá data implementovat prostřednictvím otevřených programovacích rozhraní, aby bylo možné individualizovat a integrovat procesy.

Sečteno a podtrženo, informační propojení nabíjecí infrastruktury je stejně důležité – ne-li vyšší – než fyzická zařízení. Je však také zásadní, aby procesy od počátku podléhaly standardizaci, aby bylo možné vytvořit systém, který funguje bez přerušení médií napříč hranicemi společností a států.

P.S. Sečteno a podtrženo - méně greenwashingu, více rozumu a hlavně zajistit tu energii, megawattová nabíječka už je zařízením o kapacitě menší obce



SSL Express 08-04-2024 Ministři dopravy EU volají po závazných podílech přepravy na železnici

Zákonodárci EU by měli stanovit minimální podíl zboží a cestujících v transevropské dopravní síti (TEN-T), kteří musí být přepravováni po železnici. To požadují ministři dopravy EU. Současná Evropská komise se však touto myšlenkou nehodlá zabývat. Ministři dopravy EU k tomu vyzývají v " Bruselském prohlášení", které přijali po konferenci o železniční nákladní dopravě a neformálním zasedání Rady. Komisařka EU pro dopravu Adina Valeanová to však přímo odmítla. "Už máme tolik závazných cílů," řekla novinářům. Rada ministrů a Evropský parlament by měly nejprve rozhodnout o legislativních návrzích, které jsou v současné době projednávány, jako je účinnější řízení kapacit v železniční dopravě a podpora kombinované dopravy. Pak uvidíme, jak se modální rozdělení vyvine. Většího přechodu na železnici by bylo možné dosáhnout i bez závazného požadavku, "pokud budeme mít politickou vůli". Je však nepravděpodobné, že by Valeanová zůstala komisařem pro dopravu i po evropských volbách, a teprve se uvidí, jak se k této otázce postaví nová Evropská komise.

Současný předseda Rady EU, belgický ministr dopravy Georges Gilkinet (Zelení), na dotaz nezopakoval výzvu k závaznému cíli pro podíl na různých druzích. Poukázal pouze na to, že EU v roce 2020 formulovala strategický cíl zdvojnásobit objem železniční nákladní dopravy do roku 2050. V posledních letech však došlo pouze k nárůstu o 0,3 procenta a podíl železnice na evropské nákladní dopravě se dokonce snížil, uvedl Gilkinet.

Cíl zdvojnásobit objem železniční nákladní dopravy do roku 2050 je znovu potvrzen v "Bruselské deklaraci". Za tímto účelem by měl být vypracován "hlavní plán" a Evropská komise musí zajistit, aby všechna politická rozhodnutí EU podporovala přechod na železnici, požadují ministři dopravy. K mobilizaci většího množství finančních prostředků pro železniční dopravu by měly být využity "všechny dostupné finanční nástroje". Mezi další požadavky deklarace patří:

- Posílit konkurenceschopnost železnic prostřednictvím legislativy a zaručit "spravedlivou hospodářskou soutěž" s ostatními druhy dopravy, zejména pokud jde o zdanění energií a paliv a státní podporu.
- Prosazujte zásadu "znečišťovatel platí". Ceny všech druhů dopravy by měly rovněž odrážet externí náklady, které způsobují, jako je znečištění, emise CO₂ nebo dopravní zácpy.
- Bude analyzována celounijní potřeba intermodálních překládkových terminálů a členské státy budou podporovány při jejich naplňování.
- Železniční odvětví EU má být chráněn před "nekalou konkurencí ze třetích zemí" bez ohledu na to, zda jsou konkurenti zvýhodněni příznivějšími daňovými, sociálními nebo environmentálními pravidly.

P.S. No japatoto, že náš svazácký závazek skomírá již v počátcích? A koho vytaháme v roce 2050 za uši, když to nedopadne??

SSL Express 09-04-2024 Přetížení kanadských přístavů jde na vrub nedostatku železniční kapacity

Prudký nárůst dovozu, který se setkal s napjatou železniční kapacitou, prodloužil dobu postojů kontejnerů v přístavech na západním pobřeží Severní Ameriky, zejména ve Vancouveru. A dovozci čelí dalšímu narušení, protože kanadští železniční dělníci budou při vyjednávání o smlouvě s železnicemi hlasovat o protestních akcích.

Včera panel Vancouver Fraser Port Authority pro železniční toky ukazoval doby zdržení kontejnerů více než sedm dní v kontejnerovém zařízení Centerm, zatímco Vanterm a Deltaport zaznamenaly pobyty pět až sedm dní. Průměrná doba prodloužení se vyšplhala ze 4,3 dne v prosinci na 5,2 dne v lednu, 6,7 v únoru a 7,3 v březnu.

Přetížení způsobil dvouciferný nárůst dovozu. Za březen port vykázal 10% nárůst kontejnerů oproti únoru, o 51,7% více než před 12 měsíci. Využití terminálů dosáhlo 91 % na Deltaport a 96 % na Centerm.

Hapag-Lloyd varoval zákazníky, že všechny námořní terminály v přístavu jsou silně přetížené kvůli nedostatečné nabídce železničních vozů. Oba kanadští železniční dopravci třídy I nahnali do přístavu další vozy a prodloužili vlaky, ale přístavní úřad naznačil, že bude nějakou dobu trvat, než se nevyřízené položky odstraní. Mezitím Teamsters Canada Rail Conference oznámila svým členům, že nastavila hlasování pro stávkou, které se bude konat od 8. dubna do 1. května, což znamená, že protestní akce by mohla přijít již 22. května. Odborový svaz, který zastupuje inženýry a dispečery zaměstnané v Canadian National a CPKC, jednal s dopravci o nové pracovní smlouvě, která nahradí smlouvu, která platila do konce loňského roku. Rozhovory začaly loni na podzim, ale brzy uvízly na rozdílech v platech a době odpočinku. Unie odmítla návrhy dopravců a tvrdila, že by to znamenalo snížení platů pro zhruba polovinu jejich členů a eliminaci „všech záruk kvality života dosaženého roky bojů“. Zapojení federálních smírčích soudců od 1. března nedokázalo posunout jednání. Podle společnosti RailState, která monitoruje železniční dopravu, by stávka ovlivnila pohyb zboží v hodnotě 1 miliardy dolarů denně.

Podobně jako ve Vancouveru zaznamenaly přístavy v Kalifornii také silný růst propustnosti tažených prudkým nárůstem dovozu. V Los Angeles vzrostla propustnost kontejnerů za první dva měsíce o 35 %, Long Beach ohlásila nárůst o 20,7 % a objem TEU v Oaklandu vzrostl o 18,1 %. Podobně nedostatek železničních vagonů zhoršil tlak v důsledku prudkého nárůstu dovozu, což přimělo BNSF a Union Pacific k tomu, aby přivezly více zařízení, aby omezily nedodělky. Prudký nárůst na západním pobřeží USA však nezpůsobil žádné vážné dopravní zácpy, řekl Weston LaBar, SVP pro průmyslové vztahy v Cargomatic. V reakci na zkušenosti z přetížení v letech 2021 a 2022

zúčastněné strany hodně investovaly do infrastruktury a vybavení, takže přístavy měly lepší pozici, aby zvládly nárůst objemu. Navíc lepší viditelnost příchozího provozu poskytla zúčastněným stranám čas připravit se na zvýšený objem, vysvětlil. "Největší, co je třeba sledovat, je železnice," dodal. „V únoru se doba setrvání na kolejích značně prodloužila, ze 4,7 na 6,26 dne. To znamená, že to může ovlivnit provoz nákladních vozidel.“ Celkově však zkušenosti ukázaly, že brány na západním pobřeží jsou přizpůsobeny tak, aby zvládly větší objemy, aniž by vznikly překážky, které by mohly přimět majitele nákladu přesunout dopravu jinam.

SSL Express 09-04-2024 Baltimore: A loď pluje (to je taky filmová hádanka)

Záchranné posádky v neděli začaly odstraňovat kontejnery z paluby kontejnerové lodi, která narazila a zničila most Francis Scott Key Bridge v Baltimoru. Odstraňování kontejnerů z paluby Dali bude pokračovat tento týden, jak to počasí dovolí, zní prohlášení sjednoceného velitelství Key Bridge Response Unified Command. Posádky postupovaly směrem k odstranění částí mostu, které leží přes příď lodí, aby se nakonec mohla pohnout. Dočasnými kanály na obou stranách vraku prošlo celkem 32 plavidel.

"Sjednocené velení souběžně postupuje ve svých hlavních liniích úsilí o odstranění dostatečného množství trosk k otevření kanálu většímu komerčnímu provozu," řekl kapitán americké pobřežní stráže David O'Connell.

M/s Dali, spravovaná společností Synergy a pronajatá Maersku, byla uvězněna pod zhroucenou ocelí v řece Patapsco od chvíle, kdy 26. března narazila do mostu a zabila šest pracovníků údržby silnic. Prezident Joe Biden v pátek navštívil Baltimore a slíbil, že „pohne nebem a zemí“, aby pomohl městskému přístavu obnovit se.

Amazon, Home Depot...a další společnosti všechny spoléhají na tento port a zavázaly se, že budou držet zaměstnance na výplatních listinách. Úředníci doufají, že do konce dubna otevřou omezený přístupový kanál široký 280 stop (80 m) široký a 35 stop (10 m) hluboký, aby umožnil jednosměrný provoz pro kontejnerové lodi a některé dopravce automobilů. Očekává se, že celý trvalý kanál bude čistý a připravený k použití do konce května.

Další kontejnerová loď, která se dostala do potíží poblíž amerického mostu, se o víkendu dostala do novin. V roce 2012 postavená, 10 106 TEU m/s APL Qingdao ztratila část obslužného systému pátek večer poblíž newyorského mostu Verrazano-Narrows Bridge. Plavidlo dlouhé 349 m později znovu získalo pohon, ale pomáhaly mu tři vlečné lodě bezpečně zakotvit těsně severně od 4,1 km dlouhého visutého mostu. Byly provedeny opravy a lodní systém byl opět plně funkční, když v neděli ráno bezpečně opustila New York.

SSL Express 10-04-2024 HMM a ZIM agresivní v budování flotil

Konzervativní rozšiřování flotily kontejnerových lodí společnosti Yang Ming způsobilo, že se tchajwanský provozovatel propadl na žebříčku linkových lodí. V roce 2020, na začátku boju poháněného pandemií Covid, byla Yang Ming osmou největší boxship linkou. Nyní je ve stínu konkurentů, kteří zahájili agresivní programy objednávek nových lodí a nákupů z druhé ruky, a je až na desátém místě.

Yang Ming si s objednáváním nových lodí dala na čas, což pozorovatelé přičítají byrokratickému rozhodování, neboť ve společnosti má významný podíl tchajwanský stát. Tchajwanské ministerstvo dopravy a komunikací a Národní rozvojový fond drží příslušné podíly ve výši 13,39 % a 13,17 %.

Mezitím jihokorejský vlajkový dopravce HMM a izraelská společnost Zim Line, které se umístily pod Yang Ming, začali budovat své flotily. Od roku 2021 si HMM objednala tucet lodí o kapacitě 13 600 teu, devět lodí o kapacitě 9 000 teu a tři lodě o kapacitě 1 800 teu; v červnu 2022 se dohodla

na pronájmu dvojice lodí o kapacitě 7 700 teu od společnosti Navios Maritime Partners na 14 let, které mají být dodány koncem tohoto roku. Tato navýšení kapacity umožnila společnosti HMM, jejíž kapacita nyní činí 801 308 teu, předstihnout společnost Yang Ming. Společnost Zim, která přijala strategii snižování objemu aktiv, si od pandemie pronajala více než 100 lodí, včetně deseti lodí o kapacitě 15 000 teu, které společnost Seaspan Corp objednala u společnosti Samsung Heavy Industries, 15 novostaveb o kapacitě 7 000 teu, které společnost Seaspan objednala u společnosti Yangzijiang Shipbuilding, a šesti lodí o kapacitě 5 300 teu, které společnost Navios Maritime Partners objednala u loděnice Zhoushan Changhong International Shipyard. Dopravce se sídlem v Haifě převzal 3. dubna poslední plavidlo s kapacitou 15 000 TEU, Zim Mount Vinson. Zim se zavázal k lodím Seaspan na 12 let a k lodím Navios na pět let. A v letech 2022-2023 se Zim dohodl na pronájmu dvojice lodí s kapacitou 12 000 teu od společnosti Regional Container Lines na pět let. Díky tomu dosáhla celková provozovaná kapacita 714 800 teu, čímž se společnost Zim dostala na deváté místo v celosvětovém žebříčku dopravců před společností Yang Ming.

Pro srovnání, kapacita společnosti Yang Ming, která si loni v květnu objednala pět lodí o kapacitě 15 500 teu u společnosti Hyundai Heavy Industries, se zastavila na 705 816 teu.

SSL Express 10-04-2024 Belgická Bpost rozšiřuje své portfolio akvizic

Belgický poskytovatel poštovních služeb Bpost plánuje akvizici francouzské logistické společnosti Staci v hodnotě 1,3 miliardy eur (1,41 miliardy dolarů), aby se vyrovnal s "měnící se dynamikou doručování na poslední míli". Společnost Bpost včera přiznala, že se v posledních letech potýkala se strukturálními problémy a že se snaží transformovat svůj obchodní model. V letech 2010-2016 vykazovala ziskovou marži 20-25 % s ebitem kolem 450-500 milionů eur, ale od roku 2017 se její marže snížila na 6-8 % s ebitem 250-350 milionů eur. Společnost Bpost viní "strukturální pokles poštovních činností, který nebyl plně kompenzován silným růstem v oblasti balíkových služeb", a to navzdory jejímu stále silnému postavení na belgickém trhu. Společnost se obávala, že volatilní trh a omezená integrace by mohly ovlivnit budoucí výkonnost, zejména na konsolidujícím se trhu, a akvizice společnosti Staci by představovala významnou diverzifikaci jejího portfolia.

Francouzský smluvní logistický operátor působí v oblasti skladování, distribuce, spedice a služeb s přidanou hodnotou pro B2B, B2C, D2C a e-commerce. V roce 2023 vykázal tržby ve výši 771 milionů eur s marží 14 %. Jeho většinovým vlastníkem je francouzský investiční dům Ardian, který podle údajů S&P Global Market Intelligence získal svůj podíl za 600 milionů eur v transakci z roku 2019, v níž vedení společnosti Staci získalo menšinový podíl s podporou francouzské banky Societe Generale.

Bpost chce podíl společnosti Ardian odkoupit v rámci dohody, která by znamenala, že vedení společnosti Staci v čele s generálním ředitelem Thomasem Mortierem bude "reinvestovat společně s Bpost" a zůstane ve společnosti. "Akvizice společnosti Staci je významným krokem na cestě transformace společnosti Bpost, která se z poštovního hráče stává mezinárodním poskytovatelem logistických služeb třetích stran se silným zaměřením na flexibilní logistiku s vysokou přidanou hodnotou," uvedla společnost Bpost. Dohoda podléhá schválení regulačních orgánů a její dokončení se očekává v říjnu. Společnost Bpost mezitím uvedla, že hledá další cíle převzetí. Skupina není v oblasti fúzí a akvizic nováčkem, naposledy v roce 2021 získala francouzskou doručovací společnost IMX. Od roku 2010 společnost Bpost získala takové logistické hráče, jako jsou Landmark Global, Dynagroup, FDM, Apple Express, Radical, Leen Menken a Active Ants.

Belgická vláda má ve firmě většinový podíl 51 %

P.S. A co na to chlapi v Jindřišské?

SSL Express 10-04-2024 U kyberzločinu je dobré vědět, co nastane po útoku

Terčem a obětí kybernetických útoků se stále častěji stávají i poskytovatelé logistických služeb. Proto má evropská směrnice o bezpečnosti informací NIS-2 zajistit lepší ochranu a odolnost.

Kyberkriminalita stojí německou ekonomiku draho: od roku 2021 dosahují celkové škody způsobené krádežemi dat, špionáží nebo sabotáží ve Spolkové republice ročně více než 200 miliard eur, zjistila digitální asociace Bitkom prostřednictvím průzkumů. Incidentsy jako ten nedávný i 4PL logistického providera Forto nejsou výjimkou, obětí se podle expertů Bitkomu potenciálně stane devět z deseti společností. Očekává se však, že tato znepokojivá čísla se brzy zlepší. S novou směrnicí o bezpečnosti sítí a informací (NIS-2) chce EU zajistit vysokou společnou úroveň kybernetické bezpečnosti v celé Evropě. Nařízení definuje konkrétní oblasti činnosti a vyžaduje systematické řízení bezpečnosti informací. Každý, kdo nepodnikne žádné kroky, musí počítat s vysokými pokutami: pokud nebudou splněny požadavky nebo dojde k bezpečnostním incidentům, bude splatná nejméně 10 milionů eur nebo 2 procenta ročního obratu. Za tuto částku je osobně odpovědný příslušný management. Směrnice musí být transponována do německého práva až 17. října. Týká se to pak společností s 50 a více zaměstnanci a obratem alespoň 10 milionů eur. DVZ se dotazovalo auditorů, konzultantů, poskytovatelů softwaru a poskytovatelů logistických služeb na aktuální stav příprav; nereprezentativní průzkum na platformě sociálních sítí LinkedIn dospěl k závěru, že téměř polovina účastníků nařízení stále nezná.

Směrnice EU zdůrazňuje, že oblast dopravy a logistiky je poprvé jedním ze základních zařízení, které má nejvyšší prioritu. „V případě výpadků nebo narušení dodavatelských řetězců lze očekávat značné ekonomické škody, a proto je dobré a správné, že tato klasifikace vznikla,“ hodnotí Michael Falk, který jako partner auditorské firmy KPMG se specializuje na optimalizaci řídicích struktur, procesů a používaných technologických dovedností v oblasti řízení kybernetických rizik. Požadavky nařízení nejsou nové ani přehnané. Společnosti nyní dostaly za úkol určit svou pozici a stanovit minimální standardy. Dodavatelský řetězec je také jednou z nejzranitelnějších oblastí v jiných průmyslových odvětvích, například pro farmaceutické výrobce a výrobce potravin.

V tuto chvíli ale stále není jasné, co konkrétně společnosti očekávají a zda se to přímo dotkne kamionových přepravců, kritizuje Nikolja Grabowski, členka představenstva Cargo Association Elvis. Spolupráce nahlíží na téma IT bezpečnosti především z pohledu přidružených speditérů a podporuje je prostřednictvím školení, v odvracení nebezpečí nebo při výběru kybernetického pojištění. Společně se svým dlouholetým konzultačním partnerem SBCF připravuje Elvis také manuál kybernetické obrany, který bude sloužit jako návod pro přepravní společnosti při obraně proti typickým scénářům útoku. Pro případ nouze si společnosti ponechaly i notebooky s nejnütnějšími programy a adresáře s nejdůležitějšími telefonními čísly. Asociace by také mohla v krátké době aktivovat domovskou stránku pro krizovou komunikaci. Kromě kritických podtextů týkajících se legislativního procesu se NIS-2 těší vysoké úrovni schválení v tomto odvětví. „Je důležité, aby směrnice byla snadno implementovatelná pro společnosti všech velikostí,“ říká Sami Awad-Hartmann, Chief Information Officer ve společnosti Hellmann Worldwide Logistics. Jen tak vytvoří jednotnou úroveň ochrany pro kritické síťové systémy a lepší odolnost. Poskytovatel

služeb byl na konci roku 2021 postižen kybernetickým útokem a od té doby dále zvyšuje investice do bezpečnostních opatření IT: Situace ohrožení se v posledních letech extrémně zvýšila a žádná společnost nebude nikdy zcela bezpečná.

Sebastian Kremer, specialista na problematiku bezpečnosti IT u poskytovatele IT služeb Eikona, doporučuje společnostem, které se na NIS-2 ještě nepřipravily, nejprve ujasnit, zda jsou součástí cílové skupiny směrnice. Dalším krokem musí být posouzení rizik, po kterém následuje vývoj nástroje řízení rizik včetně analýzy zranitelnosti. Na organizační úrovni vytvořil ISMS v kombinaci s bezpečnostním operačním střediskem (SOC) potřebné struktury. „SOC je specializovaná jednotka v rámci organizace, jejímž primárním úkolem je analyzovat, monitorovat a chránit informační bezpečnost,“ vysvětluje Kremer; okamžitě řeší hrozby. Vzhledem k četnosti útoků prostřednictvím e-mailových příloh Dietmar Haveloh, manažer klíčových účtů a koordinátor ochrany dat u poskytovatele TMS Anaxco, doporučuje nechat e-maily čist pomocí softwaru a zpracovávat informace automaticky. Výměna dat mezi společnostmi musí být také důsledně šifrována. „Každý, kdo používá software, jako je ERP nebo TMS z cloudu, těží nejen z vysoké dostupnosti prostřednictvím redundantních systémů a připojení k internetu, ale také z centrálního zálohování dat a nacvičených postupů obnovy,“ zdůrazňuje. To nabízí vysoké bezpečnostní standardy za zvládnutelné náklady a umožňuje poskytovatelům logistických služeb pokračovat v práci mnohem rychleji po útocích.



SSL Express 11-04-2024 DHL sází na e-commerce v Indii a Číně

Společnost DHL Express těží z diverzifikace dodavatelských řetězců mnoha svých zákazníků. V polovině března představil John Pearson, generální ředitel společnosti DHL Express, společně s autorem studie a profesorem Stevenem Altmanem v indickém hlavním městě Dillí zprávu DHL Global Connectedness Report. Pearson tuto studii nepotřebuje, aby věděl, že Indie je v současné době pro jeho společnost jedním z nejatraktivnějších trhů. Od loňského roku je jihoasijská země s více než 1,4 miliardami obyvatel nejlidnatější na světě. A s 6,3 procent má jedno z nejvyšších předpokládaných temp hospodářského růstu pro rok 2024. Expresní divize skupiny se sídlem v Bonnu v současné době investuje do svých poboček v zemi přibližně 200 milionů eur. Nedávno byl na letišti v Dillí uveden do provozu nový automatizovaný třídící systém. V důsledku toho logistická společnost zvýšila svou kapacitu v Dillí šestinásobně od doby, kdy před 20 lety otevřela své první zařízení pro manipulaci s leteckou přepravou v metropoli.

Další země s atraktivními vyhlídkami jsou také nedaleko. "Zaměřujeme se také na země jako Indonésie, Malajsie, Filipíny a Vietnam," říká Brit. Zajímavé jsou také Mexiko a Turecko. Pro DHL Express jsou dvojnásob důležité. Na jedné straně tam západní globální hráči zřizují své výrobní závody, aby diverzifikovali své dodavatelské řetězce v důsledku geopolitického napětí. Čínské společnosti z různých průmyslových odvětví, jako jsou technologie, spotřební zboží nebo móda, zároveň přemísťují své výrobní závody do těchto zemí, aby se přiblížily tamním spotřebitelům. "Tyto čínské společnosti jsou také na našem seznamu potenciálních zákazníků a některé z nich s námi budou v budoucnu dodávat své zboží." DHL také sleduje trend geografické diverzifikace mezi společnostmi z jiných zemí. Podle Pearsona tento vývoj ukazuje pozitivní podobu strategie "Čína plus jedna" mnoha společností, protože nejde o to, aby jedna strana prohrávala, ale o to, aby všichni hráči diverzifikovali. A manažer na dalším příkladu ilustruje, co pro jeho společnost znamená přemístění výrobních závodů z Číny. DHL Express vysílá čínsky mluvící zaměstnance mimo jiné do Mexika. Jak ukazuje poslední zpráva, logistická centra se zde budují výslovně v zájmu čínských společností, které chtějí tímto způsobem získat přístup na

americký trh. Čínské společnosti jsou pro společnost Pearson hlavním cílem, pokud jde o zajištění objemů v jednom z nejdůležitějších segmentů pro DHL Express: e-commerce. Již téměř deset let se objemy zásilek z online maloobchodu velmi silně rozvíjejí a nyní tvoří polovinu objemu. Skupina již spolupracuje s čínskými maloobchodníky, jako jsou Temu a Shein, a to ve všech divizích, vysvětluje Pearson. Tito poskytovatelé jsou poptáváni jak po expresní přepravě, tak po řešeních dodavatelského řetězce a potřebují doručování balíků na poslední míli. Zároveň se v zemi rychle rozvíjí e-commerce. Zejména v odvětvích se zaměřením na B2C, jako je móda a spotřební zboží, vzniká mnoho nových společností, které by v budoucnu mohly převzít dominantní roli ve svých segmentech. "Proto velmi pozorně sledujeme vývoj, abychom zjistili, která společnost bude dalším Sheinem nebo Temu. Koneckonců, chceme být včas připraveni na spolupráci s těmito společnostmi," říká Pearson, aniž by jmenoval konkrétní jména. Pohled na grafy stahování v Číně například ukazuje aplikaci Xiaohongshu na vrcholu seznamu. Lifestyleová aplikace je v současné době k dispozici pouze tam a Číňané ji stále častěji používají k online nákupům. Podle článku v deníku "Handelsblatt" zde již působí německé společnosti jako Aldi a Rossmann.

Digitální konzultant a odborník na Čínu Björn Ognibeni v rozhovoru (pro DVZ) jmenoval tři kandidáty, u kterých očekává zajímavý vývoj. Například platforma sociálních médií TikTok plánuje letos spustit svou funkci obchodu v Evropě. Tato služba již velmi dobře funguje v USA a slibuje vzrušující rozvoj i zde, vysvětluje Ognibeni. Společnost v současné době masivně buduje personál pro marketing a logistiku v Evropě v rámci příprav na vstup na trh. Z jeho pohledu musí dva hlavní čínští hráči Alibaba a JD také jednat a expandovat do zahraničí. Obě země se zatím záměrně zaměřovaly pouze na Čínu, protože tam v průběhu let zaznamenaly dostatečný růst. Nyní prodeje v domovské zemi stagnují a zároveň si musí uvědomit, jak úspěšní jsou Shein a Temu v zahraničí, zatímco zavedení západní online prodejci mají podle jeho názoru proti novým konkurentům jen málo co nabídnout.

Kromě přepravy zboží ze sektoru B2C však hrají důležitou roli i objemy B2B. Je to proto, že manipulace s objemy firemních zákazníků je výrazně ziskovější, jak je patrné z aktuální výroční zprávy. Podle zprávy byl podíl objemů B2C a B2B v loňském roce téměř vyrovnaný. Dobré tři čtvrtiny svých tržeb však DHL Express generoval B2B zásilkami.

V souladu s tím bude DHL pravděpodobně potěšena rostoucím trhem B2B e-commerce, který odborníci na maloobchod očekávají. Tento vývoj výrazně zvýší objem v expresním segmentu, protože objednávky mají tendenci se zmenšovat, jakmile společnosti založí úspěšný e-commerce kanál pro své firemní zákazníky, uvádí DHL. "'Menší objednávky' dokonale zapadají do naší expresní sítě. Kromě toho také vidíme, že očekávání, která byla ve světě B2C nastavena z pohledu spotřebitele, si nyní našla cestu do světa B2B e-commerce a tito kupující také očekávají své zboží stisknutím tlačítka." Kromě e-commerce zmiňuje Pearson jako relevantní odvětví pro svou divizi také energetický sektor, logistiku baterií a od pandemie také zdravotnictví. Pandemie vedla k novým řešením dodavatelského řetězce, jako je přímá dodávka od výrobce k pacientovi, bez okliky přes odpovídající farmaceutické sítě. DHL očekává, že trend přímé přepravy pacientům bude pokračovat, což povede k růstu objemů B2C.

SSL Express 11-04-2024 Ve Wilhelmshafenu plánují největší německý terminál na překládku zkapalněného plynu

Dolnosaská státní společnost NPorts, která se zabývá přístavní infrastrukturou, prosazuje plány na výstavbu velkého mola pro dovoz zkapalněných plynů ve Wilhelmshavenu. Podle současných plánů má výstavba 1,7 kilometru dlouhého mola na severu přístavu začít v roce 2026, oznámila ve

středu společnost NPorts. S až šesti kotvišti pro lodě má být vybudován "největší terminál pro dovoz plynu v Německu". Kromě toho je investor s cílovým objemem investic kolem 600 milionů eur dosud největším projektem vlastní přístavní infrastruktury, uvedla mluvčí NPorts.

Takzvané molo pro zkapalněné plyny (AVG) má z Wilhelmshavenu učinit důležitý uzel pro dovoz plynů šetrných ke klimatu pro celé Německo. Původní plány počítají se třemi kotvišti pro velké tankery na vnější straně mola a další tři lodě mohou kotvit uvnitř. V případě potřeby by mělo být možné i prodloužení. Podle NPorts v současné době probíhají šetření pro plánování a schválení. Patří mezi ně například námořní simulace, hodnocení průtoku a posuzování vlivů na životní prostředí. Podle dřívějších informací Ministerstva hospodářství v Hannoveru by investor mohl být připraven do roku 2027.

Molo mají provozovat energetické společnosti Tree Energy Solutions (TES) a Uniper. Uniper například plánuje přes Wilhelmshaven dovážet čpavek, který bude sloužit k výrobě zeleného vodíku pomocí takzvaného krakovacího zařízení.

Podle plánů má být nové molo postaveno přímo na hluboké plavební dráze Jade - jižně od stávajícího překladiště Voslapper Groden, kde v současné době kotví první plovoucí speciální plavidlo pro dovoz zkapalněného zemního plynu (LNG) "Höegh Esperanza". Bez ohledu na plány na molo na zkapalněný plyn se v současné době staví druhý plovoucí terminál pro dovoz LNG poblíž prvního terminálu LNG, který by měl být uveden do provozu v letošním roce.

SSL Express 11-04-2024 EP finišuje v přijímání eko norem, než bude zvolen nový (a ten se snad nezakecá...)

Evropský parlament ve středu schválil pravidla vyjednaná s členskými státy o tom, o kolik musí být do roku 2040 sníženy emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel. Na pořadu jednání byly i další legislativní návrhy týkající se odvětví dopravy. Od roku 2040 budou moci nákladní vozidla s hmotností nad 7,5 tuny, která jsou nově registrována v EU, vypouštět ve vozovém parku maximálně 10 procent množství CO₂ oproti stavu u výrobce v roce 2019. Evropský parlament ve středu přijal poměrem hlasů 341 (pro): 268 (proti): 14 (zdrželo se hlasování) odpovídající nařízení o limitech CO₂ pro těžká užitková vozidla, které bylo vyjednáno s členskými státy. Nařízení znamenají, že většina vozových parků užitkových vozidel bude muset být po roce 2040 poháněna elektrickými nebo vodíkovými spalovacími motory. Vzhledem k velkému množství spalovacích motorů poháněných udržitelnými biopalivy nebo syntetickými palivy (e-paliva) nelze limity splnit kvůli jejich emisím CO₂ ve výfukových plynech. Než zákon vstoupí v platnost, musí jej s konečnou platností schválit také Rada ministrů EU. Velvyslanci členských států při EU tak učinili již na začátku února. Aby zohlednili obavy německé vlády – přesněji FDP – přidali k textu nový tzv. bod odůvodnění. Uvádí, že rok poté, co nařízení vstoupí v platnost, chce Evropská komise prozkoumat, jak by mohla být registrována těžká nákladní vozidla, která jezdí výhradně na klimaticky neutrální paliva, a zda lze tato paliva započítat pomocí "uhlíkového korekčního faktoru", aby byly splněny limity vozového parku CO₂. Mandát k takovému auditu byl již obsažen v textu zákona. V souladu s tím musí být povinná nejpozději do roku 2027. Pokud se Evropská komise, která má být nově vytvořena po volbách do Evropského parlamentu, bude řídit novým právně nezávazným bodem odůvodnění, může přezkum posunout na datum přibližně od poloviny roku 2025.

Evropský parlament rovněž s konečnou platností schválil čtyři právní předpisy týkající se námořní bezpečnosti a ochrany moří před znečištěním. Cílem je revidovat pravidla EU od roku 2005 do roku 2009:

- Směrnice o státní přístavní inspekci
- Směrnice o státní inspekci vlajky
- Směrnice o vyšetřování námořních nehod
- směrnice o znečišťování z lodí.

Cílem těchto změn je ještě více přiblížit pravidla EU mezinárodním pravidlům, jako jsou pravidla Mezinárodní námořní organizace (IMO). Revidované hlavní směry nastolují rovnováhu mezi zajištěním vysoké kvality lodní dopravy a zajištěním konkurenceschopnosti evropského odvětví lodní dopravy, oznámila Rada ministrů po dosažení kompromisu vyjednaného s Evropským parlamentem na konci února. Současně by byly zachovány přiměřené náklady pro provozovatele a správní orgány spolkových zemí.

Poslanci EP ve středu 349 hlasy pro, 243 (proti): 12 se zdrželo hlasování, přijali svůj postoj k navrhovanému nařízení o počítání emisí v EU. Plánovaný zákon se má vztahovat na všechny druhy dopravy. Obsahuje pravidla týkající se toho, jak musí společnosti, které vykazují emise skleníkových plynů způsobené dopravou, tyto emise identifikovat. Základem má být norma ISO 14083:2023, která se používá ke stanovení emisí "od zdroje energie ke kolu" (well-to-wheel). Cílem nařízení však není uložit povinnost k výpočtu emisí. Ve střednědobém horizontu poslanci také požadují, aby byly zohledněny emise vznikající při výrobě, údržbě a likvidaci nákladních vozidel, vlaků, lodí nebo letadel. Vyzývají Evropskou komisi, aby do dvou let od vstupu právního předpisu v platnost vypracovala metodiku pro odpovídající analýzu životního cyklu.

Aby se malým a středním podnikům usnadnilo používání této metody výpočtu, vyzývá Evropský parlament rovněž k vytvoření zjednodušeného a bezplatného výpočetního nástroje. Přístup k normě by měl být rovněž bezplatný a členské státy by měly poskytovat finanční podporu podnikům, aby mohly měřit své emise, pokud je to možné, a nespoléhat se na průměry. Jednání s členskými státy o konečném znění legislativního textu mohou začít, jakmile bude Evropský parlament po volbách do Evropského parlamentu znovu ustaven.

SSL Express 11-04-2024 Dodávky nových B 777F vážnou

Boeing včera přiznal, že se mu v prvním čtvrtletí roku nepodařilo dodat jediný nákladní stroj 777F. Problémový výrobce letadel jich sice podle analýzy Jefferies vyrobil 11, ale ještě nemají namontované motory a tyto takzvané „kluzáky“ jsou uloženy v jeho zařízení v Everettu.

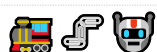
Kromě problémů s peněžními toky, která zpoždění jistě způsobí Boeingu, bude také výzvou pro jeho zákazníky – a mohla by ovlivnit trh letecké přepravy. Boeing má u 777F splnit asi 55 objednávek. Loni dodala devět ve 4. čtvrtletí, osm ve 3. čtvrtletí, pět ve 2. čtvrtletí a čtyři v 1. čtvrtletí. Na 777F čeká asi 14 leteckých společností, včetně Air China Cargo, Qatar, Lufthansa a EVA Air. GE, výrobce motorů 777F, minulý měsíc uvedl, že asi 80 % nedostatků jeho dodávek bylo způsobeno omezeními u subdodavatelů.

Letecký průmysl byl vážně zasažen problémy dodavatelského řetězce. Airbus minulý měsíc řekl (deníku The Loadstar): „Po Covidu se vyskytlo mnoho problémů, většinou souvisejících s úrovní dovedností. Už to začíná vypadat lépe, ale stále existují problémy a letadla jsou stále dodávána pozdě. Některými z chybějících částí mohou být vybavení zařízení pro nás nebo vybavení zařízení kupujícím pro leteckou společnost, například sedadla. Část problému byla

během Covidu, kdy zaměstnanci dodavatelů využili výhodu předčasného důchodu. Takže to znamená, že se musí najmout nové lidi a tito noví se musí naučit novou práci".

Zpoždění u Boeingu v jeho závodě s Airbusem nepomohou. Mnoho leteckých společností se v současné době snaží vybrat mezi A350F a 777-8F, přičemž mnoho rozhodnutí vychází z možných harmonogramů dodávek. Čekání na dodávky 777F spolu s některými neidentifikovanými leteckými společnostmi je následující = Air China Cargo: 4 China Airlines: 3 DHL Aviation: 6 Emiráty: 5 Etiopský: 4 FedEx: 2 Vzduch EVA: 1 Latam Brazílie: 1 Lufthansa: 1 Maersk: 2 Katar: 1 SilkWay: 3

P.S. A co vy? Už máte svoje letadlo v hangáru?



SSL Express 12-04-2024 Automatické spřáhlo hudbou vzdálené budoucnosti (?)

Digitální automatické spřáhlo (DAK) má učinit železniční nákladní dopravu, zejména jednovozovou, modernější, efektivnější a atraktivnější. Spolu s evropským systémem řízení vlaků ERTMS by DAK mohlo zvýšit kapacitu železniční nákladní dopravy až o 15 procent, odhaduje Sigrid Nikutta, šéfka DB Cargo. Odkud se ale vezmou peníze na přestavbu celé evropské flotily nákladních vozů čítající zhruba 500 000 vagonů, není zatím jasné. Podle odhadů průmyslu by to stálo 13 miliard eur.

Pro společnosti jako DB Cargo je konverze nezbytná, ale neexistuje pro ni žádný obchodní model, řekla Nikutta na Connecting Europe Days v Bruselu. Navíc téměř všechny nákladní železnice jsou v mínusu. „Nemůžete řídit investice, pokud jste ve ztrátové situaci,“ říká Nikutta. Majitelé vozů se také nevidí v pozici, aby to dokázali. Jestliže se výhody DAK mají rozšířit do celého železničního systému, investice se vyplatí až po dlouhé době, řekl David Zindo, prezident mezinárodní asociace majitelů vozů UIP. 13 miliard eur pro DAK je také příliš mnoho pro rozpočet EU. „Nemohu vám dnes říci, že peníze jsou k dispozici a čekají na vás,“ řekla Magda Kopczynska, generální ředitelka Evropské komise pro dopravu. Domnívá se, že by bylo jednodušší najít způsoby, jak financovat částečnou přestavbu vozového parku. Pak by se mohl „vyvinout obchodní případ, který přiláká soukromé investory“.

Na Connecting Europe Days se diskutovalo o tom, že do roku 2026 bude zpočátku uvedeno na trh 100 lokomotiv vybavených DAK s přibližně 2 000 nákladními vozy DAK a do roku 2028 otestovat jejich využití. Společný podnik EU Europe's Rail v lednu vyzval železniční společnosti, aby se v případě zájmu ozvaly. Požadavek na financování vlaků před nasazením se odhaduje na 200 milionů eur. Ve skutečnosti existují státy EU, ve kterých panují pochybnosti o užitečnosti digitální automatické spojky. Společnosti z Polska upozorňují, že vyšší náklady na údržbu a digitální technologie pro využití výhod DAK by mohly zdvojnásobit cenu nákladních vagonů. V zemích, kde je relativně malý provoz jedním vagonem, ale stále existuje mnoho blokových vlaků, například pro přepravu uhlí, to není atraktivní obchodní model.

Průmysl DAK argumentují, že výhody lze plně realizovat pouze tehdy, budou-li mít všechny evropské vozy inteligentní spřažení, které umožňuje nové logistické služby a nepřetržité napájení nákladních vlaků. Vlaky s elektromagnetickými brzdami by mohly být delší a těžší a jezdit rychlostí 160 kilometrů za hodinu místo 120. „Rychlejší nákladní vlaky lze lépe integrovat do jízdnic rádu,“ zdůraznil spolkový ministr dopravy Volker Wissing (FDP). Nákladní železniční doprava získá větší kapacitu také díky výrazně zrychlenému spřažení a rozpojení vlaků.

P.S. Možná by pro začátek stačilo namontovat pouze jedno DAK na vagon?? Hned by to bylo o polovinu levnější...



SSL Express 12-04-2024 Pirátské útoky na lodě opět na vzestupu

Znepokojivý "nový normál" geopolitického napětí vytvořil nebezpečné zóny pro mezinárodní lodní dopravu a námořníci se ocitli v první linii. Mezinárodní námořní úřad (IMB) Mezinárodního trestního soudu (ICC) včera zveřejnil zprávu za 1. čtvrtletí o námořním pirátství u somálského pobřeží, která uvádí 33 zaznamenaných případů pirátství a ozbrojených loupeží proti lodím. To představuje 18,2% nárůst oproti 27 incidentům za první tři měsíce roku 2023. "Z 33 hlášených incidentů bylo 24 plavidel přepadeno, u šesti došlo k pokusu o útok, dvě byla unesena a na jedno bylo střeleno," uvádí se ve zprávě. Při těchto útocích bylo 35 členů posádky zajato jako rukojmí, devět uneseno a jednomu bylo vyhrožováno. Generální tajemník Mezinárodní obchodní komory (ICC) John Denton řekl: "Obnovení činnosti somálských pirátů je znepokojivé a nyní je více než kdy jindy důležité chránit obchod, zabezpečit trasy a bezpečnost námořníků, kteří zajišťují obchod. Je třeba přijmout veškerá opatření k zajištění nepřerušovaného volného toku zboží v rámci mezinárodních dodavatelských řetězců." Indické námořnictvo a seychelská pobřežní stráž vyvíjejí úsilí o zachycení unesených plavidel a zabezpečení posádek v oblasti Somálska a plavidla byla požádána o spolupráci tím, že budou přísně hlídat proti pirátství a loupežím a hlásit útoky a podezřelá pozorování místním orgánům. Mnoho dopravců se také rozhodlo změnit trasu svých plavidel, aby se vyhnuli nebezpečným zónám nebo aby široce zakotvili u postiženého pobřeží. Mezitím na Haiti - v zemi, která se od atentátu na demokraticky zvoleného prezidenta Jovenela Moïse v roce 2021 propadá do anarchie - došlo nedávno k únosu lodi s generálním nákladem, která plula z Varreux do Cap-Haitien. Rádio Télé Métro uvedlo, že 4. dubna členové gangu unesli všechny osoby na palubě lodi a ukradli asi 10 000 z 60 000 pytlů rýže, které loď převážela. Loď byla v pondělí po pětihodinové přestřelce nalezena haitskou národní policejní agenturou. Zpráva rovněž zaznamenává hlášení pěti incidentů proti čtyřem velkým lodím pro přepravu volně loženého nákladu a lodi pro přepravu běžného nákladu v Singapurském průlivu. Zatímco ohrožení nákladu je v této oblasti považováno za nízké, ohrožení posádek lodí zůstává vysoké - v lednu bylo při třech různých incidentech zajato pět námořníků.

✈️🚫 SSL Express 12-04-2024 Letiště Lutych (Liège) se obává ztráty provozní licence

Soudní spor o provozní licenci letiště Lutych, významného evropského leteckého nákladního uzlu, by mohl vést k zastavení letů. Informují o tom belgické noviny. Jde o ekologické povolení pro letiště, které bylo obnoveno na konci ledna 2023 odpovědnou valonskou regionální vládou. Žaloby proti schválení čekají na belgickou Státní radu, soudní orgán pro správní právo, protože omezuje roční pohyby letů v Lutychu na 55 000, ale odůvodnění uvádí pouze 50 000. Valonská vládní koalice sociálních demokratů (PS), liberálů (MR) a zelených (Ecolo) při schvalovacím procesu souhlasila na navýšení původně plánovaného počtu 50 000 letů na naléhání vedení letiště, které ve skutečnosti chtělo horní limit 70 000 letů, píše list „L'Echo“. V únoru auditor Státní rady, jehož doporučeními se tribunál často řídí, doporučil schválení, které platí do roku 2040, zrušit kvůli rozporům. Pokud se tak skutečně stane, aniž by existovalo přechodné období, „správní rada letiště v Lutychu bude nucena okamžitě ukončit provoz na letišti,“ cituje L'Echo z právní zprávy letiště.

Nejbezpečnějším způsobem, jak se tomuto scénáři vyhnout, je vydat novou provozní licenci a zrušit spornou licenci valonskou vládou. Belgická média ale očekávají problémy s ohledem na parlamentní volby, které se konají 9. června. Během předvolební kampaně by se Ecolo mohlo nechat zlákat k požadavku původně plánovaného stropu 50 000 letů. Podle L'Echo valonský ministr zodpovědný za letiště, rozpočet, finance a sportovní zařízení Adrien Dolimont z liberálního koaličního partnera striktně odmítá renegociace. „Jde o tisíce pracovních míst v Lutychu a zachování ekonomického nástroje, který je pro Valonsko zásadní,“ řekl. Kdy Státní rada rozhodne, není známo. S propustností 1 005 676 tun v roce 2023 (o 11,8 procenta méně než v roce 2022) je letiště Lutych největším leteckým nákladním uzlem v Belgii a trvale patří mezi 10 nejlepších v Evropě. Počet cestujících vzrostl o 5,2 procenta na 175 606 v roce 2023.

