

SSL EXPRES

06.05.-10.05.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

+ **SSL Express 06-05-2024 Dvojice šest let starých lodí na zkapalněný zemní plyn je připravena k sešrotování**

Dvě šest let staré korejské lodě na přepravu zkapalněného zemního plynu o objemu 174 000 m³ zakotvily ve vodách Labuanu v Malajsii, kde byly odstaveny, a díky vadným záchytným systémům nikdy nevstoupily do obchodu s plynem. Jihokorejská média naznačují, že plavidla SK Shipping - SK Serenity a SK Spica - budou nyní pravděpodobně prodána do šrotu.

V prosinci loňského roku soud v Londýně rozhodl, že jihokorejská lodářská společnost Samsung Heavy Industries (SHI) má zaplatit majiteli lodí SK Shipping 290 milionů dolarů v důsledku závad v nákladových prostorech dvou lodí na přepravu plynu. Lodě byly objednány před devíti lety a v té době se dostaly na titulní stránky novin, protože jako první byly vybaveny novým korejským membránovým systémem KC-1. Navzdory několika opravám se ukázalo, že záchytné systémy jsou vadné, a lodě se nikdy nedostaly na trh.

Korejci se již několik let snaží vyvinout vlastní systémy pro zadržování plynu, aby nemuseli platit vysoké poplatky francouzské společnosti GTT, která je dnes dominantním světovým dodavatelem membránových systémů pro zadržování plynu na lodích, které obchodují.

✕ **SSL Express 06-05-2024 Déjà vu, jak se hlavní námořní dopravci přetahují o tonáž a kontejnery**

S tím, jak stále více plavidel mění trasu kolem mysu Dobré naděje, se znovu objevuje omezená dostupnost kontejnerových lodí a kontejnerů, která byla naposledy zaznamenána během pandemie Covidu. Nejnovější zpráva společnosti Linerlytica, která byla vydána v pátek, uvádí, že kapacita skříňových lodí přeměrovaných na trasu kolem mysu během několika týdnů překročí hranici 5 milionů teu, a vyhýbání se hrozbě útoků Hútiů nadále pohlcuje rekordní dodávky nových staveb. Včera bylo oznámeno, že Hútiové tvrdí, že zaútočili na loď MSC Orion v Arabském moři a také na dvě lodě amerického námořnictva, ale tyto zprávy nebyly potvrzeny.

Kapacita flotily kontejnerových lodí činí 29,37 milionu teu a do konce června dosáhne 30 milionů teu. Ačkoli nominální nárůst flotily dosáhl meziletočně 10 %, odklon okolo Mysu způsobil, že efektivní nárůst kapacity na trasách Asie - severní Evropa, Asie - Středomoří a transpacifické trasy činí v letošním roce pouhých 3 %. Celosvětově se efektivní kapacita na všech 33 meziregionálních linkách sledovaných společností Linerlytica oproti loňskému roku snížila dokonce o 4 %, přičemž snížená kapacita na trasách přes Rudé moře, Střední východ a Středomoří táhne celkový průměr dolů, a to navzdory růstu na hlavních trasách východ-západ.

Poptávka po lodích se projevila na trhu pronájmu, který se podle společnosti Linerlytica minulý týden rozjel na plné obrátky. Provozovatelé linek se zavázali zajistit si lodě za vyšší sazby na delší období. Nejaktivnějšími pronajímateli byly společnosti CMA CGM, Hapag-Lloyd, Maersk a SeaLead, které prodloužily stávající charterové smlouvy a zároveň zafixovaly další lodě.

Poradenská společnost uvedla: "Poptávka po tonáži stále není plně pokryta, a to i přes vysokou úroveň dodávek nových lodí, protože rostoucí trh nákladní dopravy podporuje růst sazeb za pronájem ve všech segmentech s výjimkou lodí o velikosti 1 100 teu a menších. Kontejnerů a pohotových plavidel je stále nedostatek. Nové kontejnery vyrobené v Číně jsou rezervovány do konce června, zatímco sazby za pronájem lodí nad 1 700 teu prudce rostou."

Mai Boliang, předseda představenstva a generální ředitel společnosti China International Marine Containers, největšího světového výrobce kontejnerů, v březnu uvedl, že od 4. čtvrtletí 23, kdy začala krize v Rudém moři, došlo k oživení poptávky po kontejnerech. Nedostatek lodí a kontejnerů také nutí dopravce opět zvyšovat rychlost plavidel, přičemž v současné době lodě na Kapské trase dosahují rychlosti 18-20 uzlů.

SSL Express 06-05-2024 Skladování a spedice: obchodní klima se stále zlepšuje

Nálada mezi německými logistiky a speditéry je sice stále spíše negativní, ale výrazně se však zlepšuje už druhý měsíc po sobě. Situace v silniční nákladní dopravě však zůstává napjatá. A signály z průmyslu stále nejsou příliš povzbudivé.

Logistické společnosti a dopravci v Německu čekali na hospodářský obrat měsíce. Podíváme-li se na předstihové ukazatele, bod obratu stále nebyl dosažen. Ale tu a tam určitě dojde k pozitivnímu vývoji, zejména na straně poskytovatelů služeb. Ukazatel podnikatelského klimatu pro sektor skladování a spedice stanovený institutem Ifo se v dubnu již druhý měsíc po sobě zlepšil zhruba o 10 bodů. Aktuálně se obchoduje za minus 10 bodů. Méně negativní nálada byla naposledy loni v květnu. Jak ukazují ekonomické průzkumy, situace i složky očekávání v sektoru skladování a spedice se od března vyvíjely výrazně nahoru. Bilance hodnocení současné obchodní situace – rozdíl v procentech odpovědí „dobře“ a „špatně“ – se během dvou měsíců zvýšila o 14 na -12 bodů. Naposledy byla hodnota lepší v červenci 2023, do února nedocházelo k téměř žádnému zlepšení a bilanční hodnoty mezi minus 20 a minus 29 byly pravidlem. Bilance podnikatelských očekávání – rozdíl mezi procenty odpovědí „příznivější“ a „nepříznivější“ – je stále v záporném pásmu kolem minus 8 bodů. V únoru byl však pesimismus mezi skladovou logistikou a speditéry výrazně větší (mínus 33 bodů). Výhled se vztahuje na příštích šest měsíců od data průzkumu.

Překvapující je také to, že ukazatel prodejních očekávání je letos poprvé opět v kladných hodnotách. V březnu a dubnu získal celkem 33 bodů a aktuálně se pohybuje kolem plus 12 bodů. Speditéři proto v příštích třech měsících očekávají nárůst tržeb. Bilance odpovědí byly v poslední době (mírně) pozitivní dva měsíce po sobě. Také povzbudivé: očekávání zaměstnanců – bilance odpovědí byly mezi červencem 2023 a březnem 2024 téměř trvale záporné – ukazují na další nárůst počtu zaměstnanců s výhledem na další tři měsíce (plus 6 bodů po mínus 18 bodech v únoru).

V silniční nákladní dopravě však stále není patrný obrat trendu. Kromě cenových očekávání jsou všechny dílčí ukazatele v záporných hodnotách. Podnikatelské klima se zlepšuje již třetí měsíc v řadě, ale jen mírně a na velmi nízké úrovni, v dubnu stále kolem minus 30 bodů. Situační indikátor dokonce v dubnu opět mírně poklesl (na -21,5 bodu). Obchodní očekávání se však poněkud zlepšila: minus 37 bodů stále představuje rozšířený pesimismus. Napjatá situace se odráží i v indexu ujetých kilometrů mytného pro nákladní vozidla. Nad hodnotou z předchozího roku byl ukazatel naposledy v září 2022. Index od začátku roku 2022 neustále klesá.

✈️📈😊 SSL Express 06-05-2024 Trh s leteckou nákladní dopravou vykazuje "pozitivní dynamiku" - ale jak dlouho vydrží?

Podle jednoho z největších leteckých zasílatelů vytvořil prudký začátek roku "pozitivní dynamiku" na trzích s leteckou nákladní dopravou, ale klíčovou otázkou je, jak dlouho vydrží. "Trh s leteckou nákladní dopravou se v 1. čtvrtletí 24. roku vyvíjel překvapivě pozitivně, s celkovým nárůstem tonáže o více než 10 % ve srovnání se stejným obdobím loňského roku, s růstem na všech hlavních obchodních trasách," uvedl pro The Loadstar Eric Martin-Neuville, EVP spedice společnosti Geodis. "Rozmach elektronického obchodování a dopad krize rudomořské námořní dopravy podporují toky mimo Asii. Kapacita z větší části rostla v souladu s poptávkou, což vytváří poměrně příznivé tržní prostředí. Čínský trh odchozích zásilek je i nadále do značné míry ovlivněn pokračující silnou dynamikou elektronického obchodu, jehož objemy do značné míry kompenzují pokles tradičního čínského leteckého vývozu, který je důsledkem snahy [odesílatelů] o diverzifikaci zdrojů. Elektronický obchod mobilizuje značnou kapacitu nákladních letadel, ale pouze částečně ovlivňuje kapacitu dostupnou na osobních letech nebo na pravidelných nákladních linkách. Díky elektronickému obchodování objemy nyní pravděpodobně překračují úroveň před pandemií, sazby zůstávají vyšší, než jsme viděli v roce 2019, a proto celková úroveň příjmů zůstává pozitivně nastavena." Nehledě na boom elektronického obchodování se však zdá, že oživení trhu je taženo především tradičními vertikálami letecké nákladní dopravy, jako jsou spotřebitelské hi-tech a farmaceutické výrobky.

Pokud jde o oživení služeb v oblasti sea-air dopravy, pan Martin-Neuville uvedl, že tato bi-modální nabídka těží ze tří faktorů: vyhýbání se Suezskému průplavu ze strany námořních dopravců kvůli hrozbě útoků na lodě, což vede k prodloužení doby přepravy i zvýšení sazeb; nárůst poptávky po leteckém nákladu, což vede k vyšším cenám, než se původně očekávalo; a železniční doprava z Číny do Evropy přes Rusko, která byla negativně ovlivněna konfliktem na Ukrajině. Tato příznivá kombinace faktorů dodala službám námořní a letecké dopravy novou dynamiku, a to především pro toky Asie-Evropa a Asie-Severní Amerika na východním pobřeží. K tomu, jak se podle jeho názoru bude trh vyvíjet ve druhém čtvrtletí a dále, pokud jde o poptávku, kapacitu a sazby, pan Martin-Neuville poznamenal: "První čtvrtletí roku 2024 vytvořilo na trhu pozitivní dynamiku a zvýšilo naši důvěru, zejména v krátkodobém horizontu. Pro druhé čtvrtletí vidíme pevnou poptávku a očekáváme, že kapacita zůstane na většině obchodů dostatečná, i když se budou vyskytovat místa s nedostatkem, jako je tomu v současné době v Indii. To obecně povede k udržení cen na vyšší úrovni, než se původně předpokládalo. Otázkou za milion dolarů je, jak dlouho takové podmínky na trhu vydrží a zda nás dovedou až k vrcholu na konci roku. Pokud ale všechny prvky poptávky zůstanou stejně dobře sladěné jako dnes, může být přístup ke kapacitám s tlakem na růst cen obtížnější, než se očekávalo."

🏢🚰🌍 SSL Express 06-05-2024 Pojišťovny varují před "stále větší nevymahatelností" stropu cen ropy

Mezinárodní skupina P&I klubů předložila britskému parlamentu písemné důkazy, v nichž upozorňuje, že omezení cen ropy, které bylo zavedeno 16 měsíců před koncem roku ve snaze snížit ruské příjmy, nefunguje. Britští politici vedou vyšetřování, jehož cílem je zjistit, jak fungují sankce proti Rusku. Mezinárodní skupina, kterou tvoří 12 klubů P&I, jež pokrývají více než 85 % světové tonáže, varovala, že od zavedení limitu z jejich knih zmizelo více než 800 tankerů, přičemž kritizován byl zejména systém atestace. Limit umožňuje obchodníkům, majitelům lodí, nájemcům a poskytovatelům finančních služeb zapojit se do prodeje, nákupu a námořní přepravy ruské ropy a ropných produktů za předpokladu, že prodejní cena ruské ropy nebo ropných produktů je nižší nebo rovna ceně stanovené skupinou

G7 a její koalicí států. Doložení prodejní ceny těchto produktů je závislé na procesu atestací, které musí na počátku poskytnout obchodník s ropnými produkty. "Tato potvrzení mohou, ale nemusí poskytovat přesné informace o cenách, čímž vystavují majitele lodí a pojistitele obvinění, že porušili pravidla," tvrdí Mezinárodní skupina a dodává: "Atestace je chybný režim, který potenciálně vystavuje jak P&I klub, tak vlastníka lodi, provozovatele nebo nájemce porušení [limitu]."

Pojišťovny varovaly, že cenový strop "se zdá být stále méně vymahatelný", protože stále více lodí a souvisejících služeb se přesouvá do stínové flotily.

SSL Express 07-05-2024 Historie otázky odpovědnosti dopravce za oznámení o příjezdu zásilky

Jak víme, konosament má kolonky Příjemce a Oznámení, jejichž údaje poskytuje/aktualizuje odesílatel nebo objednatel dopravci jako součást pokynů ke konosamentu. V poli Příjemce jsou uvedeny údaje o jménu a adrese skutečného vlastníka, kupujícího, koncového uživatele, banky, speditéra nebo agenta, nebo v něm může být uvedeno pouze "Na řad" v závislosti na typu vystaveného konosamentu. Uvedení příjemce v konosamentu s sebou nese riziko a odpovědnost za mnoho problémů, jako je neodbavení nákladu, pozdní odbavení, opuštění nákladu, reklamace atd. V poli Notify (oznámit) mohou být na druhé straně uvedeny údaje o subjektu, který by měl být informován o příchodu nákladu v.. Může to být skutečný kupující nebo příjemce zboží, zúčtovací a zasílatelský agent, obchodník nebo zprostředkovatel. Oznámení o příjezdu nákladu je zasíláno tomuto oznamovanému subjektu. Dopravce/agenti v přístavu vykládky obvykle postupují podle výše uvedených informací poskytnutých odesílatelem a zasílají oznámení o příjezdu příjemci a/nebo notify.

Takže pokud jde o otázku "Je dopravce odpovědný za nějaké náklady, pokud neodešle oznámení o příjezdu pro dovozní náklad...?", odpověď z pohledu dopravce by měla znít, že "není odpovědný".... Z pohledu dopravce je zaslání oznámení o příjezdu pouze "službou zákazníkovi" a není k němu právně povinen. Toto je jasně uvedeno ve většině konosamentů, obvykle vedle pole Notify Party (strana k oznámení), jako je níže uvedený příklad z konosamentu společnosti Hapag Lloyd.

Image : Hapag Lloyd Bill of Lading

Příslušná ustanovení najdete také na zadní straně konosamentu (Terms and Conditions).

20. Oznámení a doručení (Hapag Lloyd)
(1) Případné neoznámení příchodu zboží nezakládá odpovědnost dopravce ani nezbavuje obchodníka jakýchkoli povinností vyplývajících z této smlouvy.

nebo

22. Oznámení, vyložení a dodání (Maersk)
22.1 Jakákoli zmínka v tomto konosamentu o stranách, které mají být informovány o příchodu Zboží, slouží výhradně pro informaci Dopravci. Nepodání takového oznámení nezakládá žádnou odpovědnost Dopravce ani nezbavuje Obchodníka jakýchkoli povinností vyplývajících z této smlouvy.

Podle dopravce je konečný zákazník nebo jeho zástupce odpovědný za sledování a dohledání své zásilky.

Nová otázka tedy zní: "Spoléháte se v dnešní době sledování zásilek v reálném čase ještě na dopravce, pokud jde o aktualizaci informací o příjezdu...?". Nebo máte na dosah ruky důvěryhodnou technologickou alternativu...?



SSL Express 07-05-2024 Dekarbonizace v silniční nákladní dopravě pouze s dostatečnými pobídkami

Každoroční průzkum společnosti Transporeon o dekarbonizaci silniční nákladní dopravy se zabývá třemi hlavními otázkami: Proč subjekty dekarbonizují nákladní dopravu? Jak to dělají? A jak měří úspěch? V letošním roce se 181 zasílatelů a 527 speditérů zúčastnilo každoročního průzkumu o dekarbonizaci silniční nákladní dopravy, který provádí logistická softwarová společnost Transporeon. Tři hlavní otázky, kterými se průzkum zabýval, jsou: Co motivuje zúčastněné strany k dekarbonizaci nákladní dopravy? Jaké jsou současné priority a trendy v dekarbonizaci? A jak aktéři měří úspěšnost svých dekarbonizačních strategií a opatření? První část ZERO by DVZ je věnována výsledkům první otázky. Druhá a třetí část budou následovat 8. a 10. května.

Dopravci v průzkumu uvádějí jako hlavní motivaci připravované předpisy, následované požadavky zákazníků a finančními pobídkami. Firmy by se cítily povzbuzovány ke snižování emisí zejména v případě, že by jejich zákazníci platili pojistné a nabízeli delší smlouvy nebo kdyby vláda nabízela dotace a daňové pobídky. Další uvádějí informace o opatřeních a technologiích na snížení spotřeby paliva, jakož i on-line platformy na podporu emisí CO₂. Na druhou stranu se zdá, že měření a snižování má méně motivační účinek. Podle autorů zprávy, odborníka na logistiku a konzultanta Wolfganga Lehmachera a profesora námořní informatiky Mikaela Linda, se jedná o nízko visící ovoce a "rychlé výhry", které mají okamžitý pozitivní dopad na provozní náklady, zatímco změna chování zákazníků trvá mnohem delší dobu.

Hlavními překážkami dekarbonizace zůstávají obavy dopravců z nákladů a dostupnosti infrastruktury a vozidel. Toto pořadí se oproti roku 2022 změnilo jen nepatrně. Pozitivní změnou oproti roku 2022 je, že obavy z nedostatečné externí poptávky po nízkouhlíkovém provozu klesly z dvanácti na sedm procent. Podobně klesly obavy o dostupnost nízkouhlíkových paliv z 16 na 12 procent.

Změny v poptávce lze potvrdit i jinde v průzkumu, kde přibližně třetina speditérů uvedla, že dopravci využívají nízkouhlíková energetická a palivová řešení. Toto číslo se zvýšilo z 21 procent v roce 2022 na 34 procent v roce 2023. Na druhou stranu více než polovina dotázaných přepravců uvedla, že od dopravních společností vyžadují nízkouhlíková energetická a palivová řešení. Tento rozpor v datech je třeba sledovat, důležitý je však pozitivní meziroční trend, který naznačuje postupný nárůst poptávky po nízkouhlíkových palivových řešeních, upozorňují autoři zprávy. Speditéři mohou očekávat, že poptávka po nízkouhlíkových řešeních pro silniční nákladní dopravu bude i nadále růst.

Průzkum nicméně ukazuje, že pouze asi 24 procent speditérů vnímá udržitelnost životního prostředí jako velkou nebo velmi velkou obchodní příležitost, zatímco asi 28 procent ji vnímá jako umírněnou a asi 48 procent ji dokonce vidí jako malou nebo žádnou obchodní příležitost. Ve srovnání s rokem 2022 je o tom, že environmentální udržitelnost může být obchodní příležitostí, přesvědčeno výrazně méně firem. Tento vývoj lze připsat zhoršujícímu se ekonomickému klimatu

a nejisté budoucnosti, uvádějí autoři zprávy. Na druhou stranu 51 % přepravců dotázaných poprvé v průzkumu v roce 2023 souhlasí s tím, že udržitelnost životního prostředí je velkou nebo velmi velkou obchodní příležitostí

SSL Express 07-05-2024 KD v Evropě - již snad odraz ode dna

Podle výsledků průzkumu se výsledky evropských kombinovaných operátorů v prvním čtvrtletí roku 2024 ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku snížily. Lepšího výsledku však bylo naposledy dosaženo ve třetím čtvrtletí roku 2022.

Kombinovaní operátoři v Evropě se v prvním čtvrtletí roku 2024 nadále potýkali s poklesem objemu. Vyplývá to z průzkumu Mezinárodní asociace pro kombinovanou dopravu silnice-železnice (UIRR), který tato asociace se sídlem v Bruselu provádí mezi svými členy každé čtvrtletí. Podle zprávy objemy v prvním čtvrtletí roku 2024 klesly o 3,89 procenta ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku. To je stále malá ztráta. Ve čtvrtletích roku 2023 byl ale procentuální pokles vždy dvouciferný. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2023 činil pokles stále 11,1 procenta. Pokud bude tento trend pokračovat, KD se pomalu odrazí ode dna. "Narušení globálních kontejnerových toků, některé stávky, narušení související s pracemi na infrastruktuře a pokračující slabá výkonnost ekonomiky EU zatížily kombinovanou dopravu, ale některé trhy již zaznamenaly oživení," popisuje aktuální vývoj v prvním čtvrtletí roku 2024 ve zpravodaji UIRR Ralf-Charley Schulze, prezident UIRR.

Asociace se také ptá firem na jejich hodnocení nadcházejících dvanácti měsíců. V průměru byla situace hlášena jako "neutrální". Jedná se o nejlepší čtení od druhého čtvrtletí roku 2022. Od té doby se hodnocení vždy pohybovalo v negativním teritoriu. "To naznačuje," píše Schulze, "že se ekonomika stabilizuje, že vnější poruchy postupně odezní a že vlaky na tratích Gotthard a Fréjus budou na podzim opět jezdit normálně." Souběh vážných poruch, které charakterizovaly uplynulý rok, by nyní měl skončit, řekl Schulze.

Potěšitelný vývoj nastal i pro samotnou asociaci: s Contargem mohla UIRR přivítat nového člena do svých řad.

SSL Express 07-05-2024 První testovací vlak na zeleném jutském koridoru

Přestože se jedná pouze o zkušební jízdu, může se z ní vyvinout trvalá služba, která zahrnuje intermodální dopravu do jižního Norska. Hirtshals má několik trajektových spojení přes Skagerrak do Kristiansandu a Larviku.

Minulý čtvrtek se v dánském Hirtshalsu na severním cípu Jutska konala významná událost, která by mohla být předebranou k zelenému dopravnímu koridoru z Norska přes Dánsko do střední Evropy. Poprvé od roku 2015 vyjel z přístavu Hirtshals nákladní vlak. A přestože se jednalo pouze o zkušební jízdu, existuje naděje, že se může vyvinout ve stálou službu, která zahrnuje také jižní Norsko jako "Zelený jutský koridor" pro intermodální dopravu. Hirtshals má několik trajektových spojení přes Skagerrak do Kristiansandu a Larviku. Do roku 1991 byly nákladní vagony přepravovány do Kristiansandu také trajektem. "Je to pro nás důležitý krok, abychom mohli přepravovat zboží tímto koridorem," říká projektový manažer Tommy Madsen. Skandinávské oddělení DB Cargo je zodpovědné za fyzické zpracování. Alexander Wehnert, který je v DB Cargo Scandinavia zodpovědný za rozvoj nových obchodních příležitostí, vidí značný potenciál pro

relokaci. "Každý rok se po dálnicích v Jutsku projede více než 200 000 návěsů, které by mohly cestovat intermodálně. To je více než 400 kamionů denně. To je důvod, proč existuje poptávka, zejména proto, že každý přívěs, který nepřejede po silnici, přispívá k úsporám CO₂." Wehnert byl optimistický a věřil, že se mu podaří vytvořit konkurenceschopnou nabídku – jak z hlediska ceny, tak termínu. "Očekáváme asi 20 hodin cesty z Hirtshalsu do oblasti Duisburgu."

Od roku 2015 nabízí společnost Hirtshals možnost překládky v kombinované dopravě. V té době do příslušné infrastruktury přiteklo 35 milionů dánských korun (4,7 milionu eur). Do 2. května 2024 však nejezdil ani jeden nákladní vlak, i když se v posledních letech opakovaně objevovaly pokusy o kombinované řešení. Zásahu na tom měla především technologie vlakového zabezpečovače na 17,8 km dlouhé trati mezi Hirtshalsem a Hjørringem. Tam se trať napojuje na železniční spojení do Ålborgu a Frederikshavnu. Přestože je úsek vybaven vlakovým zabezpečovačem ECTS, vhodné lokomotivy dosud chyběly. "Zkušebním provozem ukážeme, že je to možné," říká Wehnert a dodává, že přestavba našich vlastních lokomotiv již začala.

Projekt v Hirtshalsu je realizován ve spolupráci s železniční společností Nordjyske Jernbaner, která provozuje osobní dopravu na jednokolejné trati. S provozovatelem infrastruktury musí být také vypracován jízdní řád, který zohledňuje jak nákladní, tak osobní vlaky. Zkušební jízdou, která se konala 2. května, společnost Cargo Scandinavia ukázala, že výzvy na trati lze zvládnout. Do konce roku by měly být zavedeny pravidelné služby. Nyní je na zákaznících, zda nabídku přijmou.

P.S.Trochu komické je, že reklamní fotografie ukazuje červenou dieselelektrickou lokomotivu



SSL Express 09-05-2024 Další dvě lodi MSC terčem útoku húsů

Hútiové v úterý zaútočili na další dvě kontejnerové lodě společnosti Mediterranean Shipping Co (MSC) a podle odhadů Splash se počet obchodních lodí, které se od listopadu loňského roku staly terčem útoku v regionu, blíží stovce. Cílem útoku se staly lodě MSC Gina a MSC Diego - obě o velikosti přibližně 4 000 teu -, ačkoli nebyly hlášeny žádné škody. MSC Gina byla předmětem podobného útoku ze strany Hútíů již 7. dubna.

Mezitím majitelé Galaxy Leader, lodi přepravující automobily unesené i s posádkou před více než 160 dny, vyzvali Hútie, aby posádku propustili. "Bohužel se zdá, že na posádce nyní okolní svět zapomněl a že nijak neslouží k tomu, aby podpořila věc Hútíů, takže znovu zaznívá výzva, v níž žádáme hútióvské vedení, aby bylo lidské a propustilo 25 členů posádky, kteří jsou bezdůvodně zadržováni, aby se mohli vrátit ke svým blízkým," uvádí se v prohlášení majitele lodi.

Washingtonský institut pro blízkovýchodní politiku, proizraelský americký think tank, sečetl všechny útoky na obchodní lodě za posledních sedm měsíců.



SSL Express 09-05-2024 Na hranicích Bulharska je potřeba mít trpělivost

Bulharsko je již dlouho proslulé tím, že kamiony musí zvláště dlouho čekat, než smějí překročit hranici. V posledních letech často se měnící vlády vždy prosazovaly, aby jejich země vstoupila do schengenského prostoru s argumentem, že jediné to může urychlit odbavení hranic pro mezinárodní nákladní dopravu. Na konci března se balkánská země připojila k schengenskému prostoru společně s Rumunskem, ale pouze na moři a ve vzduchu. Pozemní hraniční kontroly zůstanou v

obou zemích v dohledné době zachovány, protože zejména Rakousko kritizuje Bulharsku zajištění vnější hranice EU proti nelegální migraci. Bulharští celníci v jakémsi kroku zpět od začátku letošního roku blíže kontrolují nejen rakouské spediční společnosti, ale i vozidla jiných národností, když nakládají rakouské zboží nebo jsou na cestě do Rakouska. Situace se tedy nezlepšila.

Bulharský národní celní úřad 20. března suspendoval 20 celníků za údajné požadování úplatků od rakouských řidičů kamionů za zkrácení čekací doby. O pouhé dva týdny později byla zatčena celní ředitelka Pét'a Banková na základě obvinění ze spolčení s pašeráky cigaret. Není jisté, zda lze obvinění právně doložit; Nesporné však je, že korupce na bulharských hranicích spolu s obecně neefektivním vyřizováním již mnoho let ničí podnikání mezinárodních přepravních společností. Nákladní doprava mezi Tureckem a západní Evropou je vážně postižena. „Ano, problém s obtěžováním vozidel s napojením na Rakousko stále přetrvává,“ potvrzuje Alper Özel, generální ředitel turecké asociace mezinárodních dodavatelů nákladní dopravy (UND) DVZ. "Všichni jsme naštvaní, upozornili jsme ambasády a úřady a bylo nám řečeno, že jde o spor mezi Bulharskem a Rakouskem kvůli schengenskému vetu." Özelovi se připomíná Chorvatsko, „které zpřísnilo kontroly ještě před vstupem do Schengenu, aby Bruselu ukázalo, jak jsme přísní“. Özel si uvědomuje, že „jako důvod je uváděn problém migrace, ale pokud bude nákladník stát na hranici několik dní, zvyšuje se riziko, že se mu lidé pokusí dostat do područí,“ zdůrazňuje šéf UND. Rychlejší odbavení hranic toto riziko snižuje.

„Turecko je ve skutečnosti v celní unii s EU,“ říká šéf UND. „To by mělo znamenat, že zboží se bude volně pohybovat. Ve skutečnosti jsou režimy na hranicích pro dodavatelské řetězce katastrofou. Znamená to, že zboží, které by mohlo být v cíli za 4 nebo 5 dní, trvá 10 až 15 dní, a proto se prodáží.“ Také se domnívá, že skutečnost, že turecký řidič potřebuje k získání víza tři měsíce, je problém. U vydávaných dopravních kvót je situace diferencovanější. „S Německem máme 200 000 ročních kvót. To je dost, dostaneme 160 000 až 170 000 cest ročně. Ale s Českou republikou máme jen 10 000 kontingentů. Pokud se ty vyčerpají, budou muset naše firmy jet dražší objížďkou přes Polsko, pokud třeba něco dovezou do Drážďan. To trvá déle, stojí více a způsobuje další škody na životním prostředí.“ Všechny tyto problémy Özel podle svých slov několikrát hlásil Evropské komisi, ale také německým podnikatelským svazům. „Všichni pak říkají, sakra, to je neuvěřitelné, předáme to příslušným kompetentním orgánům. Ale pak se nic neděje.“

Bulharská asociace mezinárodních přepravních společností (SMP) zveřejnila v polovině dubna studii, podle níž bulharská ekonomika ročně přichází kvůli hraničním kontrolám o ekvivalent zhruba 500 000 eur. Průměrná čekací doba na Dunajském mostě 2 mezi bulharským Vidinem a rumunským Kalafatem je podle studie 16 hodin a na Dunajském mostě 1 mezi bulharským Russe a rumunským Giurgiu 11 hodin. Na nejfrekventovanějším hraničním přechodu Buglaria, Kapitan Andreevo, s Tureckem, by mohla být čekací doba v extrémních případech až 52 hodin.

SSL Express 09-05-2024 Naléhavá opatření nutná k řešení přetrvávajících problémů s ICS2 Release 2 a IT support

Níže podepsaná evropská a mezinárodní obchodní sdružení zastupující letecké společnosti, expresní dopravce, speditéry, poskytovatele IT služeb (ITSP) a dopravce by vás chtěly ještě jednou upozornit na přetrvávající problémy, kterým čelí hospodářské subjekty (EO) se systémy IT, kde se kombinují národní systémy a centrální složky, zejména pokud jde o fungování cyklu end-to-end ICS2 a příslušné podpůrné procesy usilující o zvýšení schopnosti reagovat a podporovat IT. Dovolte nám poskytnout stručný přehled nedávných událostí. Ve čtvrtek 28. března, těsně před Velikonocemi, zažilo odvětví logistiky letecké nákladní dopravy v řízení ICS2 výpadek proudu v

datovém centru EU. Vzhledem k tomu, že nedošlo k žádné komunikaci a že příčina zřícení byla známa až následující týden a národní asistenční služby nebyly na IT technické pomoci kontaktovatelné, mělo to za následek zastavení nákladu na místě až do úterý 2. dubna, protože narušení informačního řetězce vedlo k situaci, kdy se nepřijímalo žádné rozhodnutí. Členské státy bohužel neodsouhlasily plán kontinuity provozu (Business Continuity Plan, BCP), který prohloubil zpoždění a silně narušil dodavatelské řetězce. Vzhledem k těmto událostem naléhavě vyzýváme Evropskou komisi a členské státy, aby zajistily významná zlepšení související se stabilitou systému, propouštěním, okamžitými reakcemi a okamžitým šířením informací v případě poklesu kvality práce v systému na všechny zúčastněné strany, spolu se zavedením technické a provozní podpory 24/7, jak bylo dohodnuto v dokumentu BCP hospodářského subjektu ICS2, který také nařizuje aktivaci v případě výpadků delších než 30 minut. Přetrvávající potíže plynoucí z nedostatečné podpory narušily zásobovací řetězce průmyslových odvětví zbytečným zpožděním, poškodily konkurenceschopnost evropského zpracovatelského a logistického průmyslu, ale stejně tak dopadly na evropské občany v důsledku zpoždění v dodávkách kritického zboží. I když oceňujeme úsilí Evropské komise a členských států, naléhavě vyzýváme k trvalému odhodlání nalézt pro toto odvětví funkční řešení. Pokud jde o itovou podporu ICS2 R2, Komise opakovaně uvedla, že je nyní odpovědností členských států obchod podporovat. Očekáváme proto, že Komise přinutí členské státy, aby evropskému obchodu poskytly takovou míru podpory, která bude splňovat provozní požadavky, nebo tímto úkolem alternativně pověří centrální instanci, která může být odpovídajícím způsobem financována členskými státy. Podle našeho názoru je prostě nepřijatelné, aby 24/7 evropský celní systém, který funguje už téměř rok a má sloužit nejrychleji se pohybujícímu způsobu dopravy, tedy letecké, stále postrádal řešení pro podporu 24/7. Stejně tak se domníváme, že je nepřijatelné, aby se EO setkávaly s „rádiovým tichem“ nebo s nedůslednou reakční dobou, kdy národní asistenční služby zasílají dotazy centrální asistenční službě. Kromě toho je nedostatečná viditelnost dostupnosti služeb v rámci systémů EU, což vede k nezjištěným problémům s připojením během nezveřejněných prostojů nebo údržby systému. Po dřívějších diskusích na posledním plénu TCG o výzvách pracovního programu UCC, jako dlouhodobém řešení, naléhavě vyzýváme Komisi, aby uvažovala o zřízení vlastního centralizovaného rámce pro IT podporu. Nyní je zřejmé, že současná legislativa vyžaduje vnitrostátní podporu hybridních systémů, centrální rozvojový model tento mandát podkopává, což vede k neefektivnosti a negativním dopadům na obchod a členské státy obecně. Oceňujeme pokračující úsilí o normalizaci celních procesů a pro zajištění úspěchu tohoto modelu navrhuje, aby Komise posoudila proveditelnost vyčlenění rozpočtových a lidských zdrojů na vytvoření centrálně řízeného týmu schopného dohlížet na provoz všech IT systémů využívajících centrální modul jádra. Domníváme se, že je nezbytné urychleně jednat před zřízením navrhovaného datového centra EU jako celního orgánu EU, protože jsou zaváděny nové systémy. Závěrem konstatujeme, že i když byla ICS2 aktivována pro leteckou dopravu až v současné fázi, zajištění jejího spolehlivého a stabilního provozu je klíčové pro předcházení případným problémům po vstupu Release 3 v platnost. Jsme i nadále odhodláni spolupracovat s Komisí a členskými státy na řešení těchto naléhavých otázek a zajištění hladkého fungování evropského celního prostředí.

P.S. Teď je to ještě brnkačka, ale až v létě přistoupí námořní import ...



□ SSL Express 10-05-2024 Slot systém na Brenneru

V dlouhotrvajícím sporu mezi Německem, Rakouskem a Itálií se v současné době jeví jako nejrealističtější přístup slotový systém pro kontrolu přístupu na Brennerskou osu přes Alpy, aby bylo možné vzdát se v budoucnu blokové manipulace, která je velmi nepopulární, zejména v Bavorsku. Řešení však zatím není skutečně hmatatelné, a to i přes širokou shodu v přímo dotčených regionech Bavorska, Tyrolska a

Jižního Tyrolska. To se ukázalo na průmyslové akci „Logistics Innovative“ v LKZ Prien. „Měli bychom si vyzkoušet slotový systém, abychom se na oplátku co nejvíce vyhnuli blokovému zpracování,“ zdůraznil při diskusi na toto téma René Zumtobel, tyrolský státní rada pro dopravu. Bavorský státní ministr dopravy Christian Bernreiter má však v tomto ohledu jistá očekávání. Systém musí být bezpečný a snadno použitelný a musí poskytovat skutečné zlepšení oproti současnému stavu, řekl. "Také žádáme naše Tyrolany, aby se zabývali zákazem jízdy v noci." Uživatelé Axis mají stále výhrady ke slotovému systému. „Potřebujeme více informací o konkrétním provedení,“ požaduje Sabine Lehmann, jednatelka regionálního sdružení bavorských speditérů, protože v současné době není vidět žádné skutečné zlepšení. "Ve skutečnosti se obáváme, že systém slotů by jednoduše vedl k rozšíření zpracování bloků na celý rok." Pro Daniela Alfreidera, náměstka guvernéra a státního radního pro infrastrukturu v Jižním Tyrolsku, je jasné, že systém slotů může být pouze dočasným řešením, dokud nebude dokončen Brennerský tunel a nebude k dispozici větší kapacita železnice.

Posilování dráhy bylo také tématem panelové diskuse druhého dne konference a Ingrid Felipe se vyjádřila zcela jasně. Základem přechodu na železnici je spolehlivá infrastruktura, „a ta v tuto chvíli neexistuje,“ řekla členka představenstva pro plánování infrastruktury a projekty v DB InfraGO. V tomto ohledu je nevyhnutelná rekonstrukce hlavních dopravních koridorů, která nyní začíná, i přes bolestivost nutných uzavírek tras. Úspěch železničního systému také do značné míry závisí na přístupu k infrastruktuře. A hlavní roli v tom hraje důsledná podpora. Maximilian Altmann, generální ředitel stejnojmenné automobilové logistické společnosti a iniciátor aliance „Nákladní dráhy – každý metr se počítá“, zdůraznil velký význam čekacích a dispečerských drah. Důležité je také neštvat proti sobě jednotlivé druhy dopravy. Nemá například smysl podporovat intermodální dopravu a zároveň omezovat financování elektrických nákladních vozidel, pokud skutečně chcete posílit celý systém. Mario Glöckner, který je u provozovatele infrastruktury Cargobeamer zodpovědný za expanzi terminálů, se opět zaměřil na dlouhodobější charakter financování. Chtěl by framework, který vydrží kolem 10 let jako ve Švýcarsku. To je jediný způsob, jak zajistit potřebnou bezpečnost plánování.

P.S. A ještě poplácání po zádech, jak jsme si pěkně popovídali, a vzhůru na další konferenci

SSL Express 10-05-2024 Stav německé železniční sítě se opět mírně zhoršil

Stav železniční sítě v Německu se opět mírně zhoršil. Deutsche Bahn dává své vlastní infrastruktuře za poslední rok pouze průměrnou známku 3,03, jak je vidět z aktuální zprávy o stavu sítě od společnosti DB InfraGo zabývající se infrastrukturou veřejného zájmu, která byla zveřejněna ve středu. Za předchozí rok byla hodnota jen mírně lepší na 3,01. Oblastní síť na druhé straně dosahuje hodnocení 2,99 podle DB InfraGO. Poněkud hůře si vedou vysoce výkonné koridory, které jsou dlouhé kolem 9 200 kilometrů s hodnocením stavu 3,09. Železnice zdůrazňuje, že všechny systémy infrastruktury jsou „stabilní, provozuschopné a provozně bezpečné“. "Systémy, které jsou zvláště důležité pro přesnost, jako jsou výhybky, přejezdy a signalizační boxy ve vysoce zatížené síti, však mají pouze průměrný až špatný koeficient." Podle zprávy o stavu sítě nyní potřeba obnovy sítě činí více než 92 miliard eur. Součet se týká hodnoty systémů s hodnocením špatné až nedostatečné, které je třeba ve střednědobém až krátkodobém horizontu nahradit. Oproti předchozímu roku podle zprávy vzrostla o téměř dvě miliardy eur.

Podle zprávy je situace obzvláště špatná kolem přejezdů a signalizačních skříní. Mnohé z nich jsou dnes tak zastaralé, že v úvahu připadá pouze nová stavba. Železnice nyní dává stavědlům špatnou hodnotu 4,02. "Toto je jednoznačně poplašný signál," řekl ve středu výkonný ředitel Pro-Rail

Alliance Dirk Flege. „Příliš mnoho našich signálních boxů je připraveno pro muzea. Politici musí přepnout výhybku a rychle pokročit v digitalizaci staveb.“ Cestující a dopravní společnosti z toho také vytěží prostřednictvím přesnějších vlaků. Podle zprávy železnice také vidí „zvláštní potřebu akce“. Rozsáhlým investičním programem chce v následujících letech komplexně modernizovat desítky úseků trasy, zejména silně vytížených. Letos začíná na Riedbahn mezi Frankfurtem a Mannheimem, která bude po dobu stavebních prací zhruba na pět měsíců zcela uzavřena.

„Špatný stav železnice po letech diktátu úspor je evidentní,“ řekla ve středu dopravní expertka Greenpeace Lena Donat. „Pro modernizaci zanedbaných tratí, zchátralých nádraží a zastaralých objektů potřebuje železnice dlouhodobé financování ze státního fondu. Každoroční to, co se vejde do současného rozpočtu, musí skončit.“ Spolkový ministr dopravy Volker Wissing (FDP) se nedávno vyslovil pro takový fond na financování dopravní infrastruktury. Stále však není jasné, jakými prostředky musí být takový fond vybaven a co by měl obsahovat.

Systém hodnocení hlášení o stavu sítě funguje podobně jako školní známky. Hodnoty mezi 1,0 a 1,99 představují nové nebo nové systémy. 2,0 až 2,99 znamená „dobrý“, stupně 3 znamenají průměrný stav. Investice s hodnotou 4 jsou považovány za „špatné“. Investice do výměny zde mohou být již po splatnosti. Systémy se známkami mezi 5,0 a 5,99 jsou označeny štítkem „špatný“. Mohly by ovlivnit provoz a měly být již vyměněny



SSL Express 10-05-2024 Letecká a námořní přeprava: Vzestup nabírá na síle

Tyto dva druhy dopravy zaznamenávají nárůst nákladů a zvyšující se sazby za přepravu. I v Evropě, dopravním regionu, který je dlouhodobě v krizi, přibývají relevantní klíčová čísla. A zlepšuje se i nálada na straně poptávky.

1. Objem / přepravní výkon

Námořní přeprava Globální propustnost kontejnerů dosáhla v březnu historického maxima 129,3 bodu. Předchozí rekordní hodnota z února 2022 je překonána o dobré 3 body. Severoevropské přístavy také zaznamenaly nejvyšší úroveň za dlouhou dobu se 114,9 body. Podle odborníků je to částečně proto, že lodě připlouvají pozdě v rámci přesměrování kolem Jihoafrické republiky a do statistik se započítaly až v březnu.

Letecká nákladní doprava Mezinárodní doprava vzrostla v březnu již čtvrtý měsíc v řadě a ve srovnání se stejným měsícem loňského roku vzrostla o 11,4 procenta. Největší nárůst zaznamenali dopravci z Perského zálivu (plus 19,9 procenta), před africkými leteckými společnostmi (plus 14,1 procenta) a nákladními leteckými společnostmi z asijsko-pacifického regionu s plus 13,8 procenty. Silně rostou i evropské aerolinky, a to až o 10 procent.

2. Vývoj ceny

Námořní přeprava Spotové sazby ukončily svůj měsíc trvající klesající trend a v týdnu 18 se vyšplhaly na hodnotu 3 103 USD/FEU.

Letecká přeprava Spotové sazby za kilogram jsou v současné době přibližně o 1 procento nižší než hodnota dosažená ve stejném měsíci minulého roku, s průměrnou hodnotou 3,87 USD.

3. Očekávání

Námořní přeprava Dílčí index „New Export Orders“ globálního indexu nákupních manažerů, který je relevantní pro obchod s námořní přepravou, dosáhl v dubnu 50,5 bodu, což je nejvyšší úroveň za více než dva roky.

Letecká nákladní doprava Podle IATA, navzdory celkově nižším tržbám než v roce 2023, budou nákladní letecké společnosti na konci tohoto roku generovat o 11 procent vyšší tržby než v roce 2019 před pandemií. V letech 2021 a 2022 byl nárůst každý o více než 100 procent.

