

SSL EXPRES

13.05-17.05.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 13-05-2024 Opakování: kontejnery

Všudypřítomný přepravní kontejner nedávno oslavil své 68. narozeniny a stal se mizou světového obchodu. V roce 2023 bylo celosvětově odesláno přibližně 866 milionů TEU, přičemž se předpokládá, že do roku 2027 dosáhne objem 988 milionů TEU.

Ve flotile kontejnerů různých lodních linek existuje několik různých typů kontejnerů:

- dry van nebo kontejnery pro všeobecné použití (standard a high cube)
- kontejnery s otevřenou střechou (měkká a pevná střecha)
- ploché regálové kontejnery (pevný konec, skládací/platformní, super rack)
- nádržkové kontejnery
- chladič kontejnery
- kontejnery s bočními dveřmi
- bulk kontejnery
- různé další zakázkové kontejnery

Široké spektrum nákladu přepravovaného v kontejnerech po celém světě na téměř každé kontejnerové lodi zahrnuje rozmanitou škálu speciálních nákladů, jako jsou nadrozměrné (OOG) a chlazené (reefer) náklady. Jsou označovány jako speciální náklady a speciální kontejnery, protože vyžadují zvláštní pozornost kvůli jejich jedinečné manipulaci s nákladem, potřebám skladování, povolení, schválení, vybavení, předpisů a dokumentace.

Out of Gauge Cargo (OOG) = Náklad OOG je náklad, který se nevejde do normálního kontejneru GP, protože přesahuje rozměry kontejneru GP, pokud jde o délku, šířku a/nebo výšku. Náklad OOG je vzhledem k povaze a velikosti nákladu přepravován v kontejnerech Open Top (OT) nebo Flat Racks (FR).

Open-top kontejnery (OT) – Tento typ kontejneru se používá pro nakládání nákladu, který je příliš vysoký, jako jsou stroje, vozidla, pneumatiky (viz níže), ocelové svitky atd.. Používá se také pro náklad s dostatečnou šířkou, který ale nelze snadno naložit dveřmi a je třeba je nakládat shora (jako sklo)..

Ploché "flat-rack" kontejnery (FT) = Používají se hlavně pro náklad, který přesahuje šířku (označuje se jako nadměrná šířka) nebo výšku (přesahuje výšku)..

Pokud náklad jen těsně přesahuje do šířky nebo výšky lze použít kontejner s pevnými konci. Existují také skládací ploché regály nebo plošinové kontejnery, kde lze konce kontejneru složit tak, aby vytvořily plošinu a na ni je nakládán náklad. Jak pevné, tak skládací ploché FT se používají v kombinaci k nakládání nákladu, který je přetížen. Na tento typ kontejneru se nakládají velké stroje, těžká technika, projektový náklad, velká vozidla na kolejích, lodě, velké kotouče atd. Platformy se také používají v podpalubí kontejnerové lodi k nakládání nadrozměrného nákladu přes několik kontejnerů (jako plošina). Super-racks jsou dalším typem plochého FT s tím rozdílem, že u kontejneru Super Rack lze rohové sloupky vysunout nahoru, aby se zvýšila výška, aby bylo možné uspokojit vysoký náklad.

Přestože se tyto náklady a kontejnery staly běžnou součástí mnoha kontejnerových lodí, chladírenské kontejnery jsou považovány za zvláštní kvůli mnoha požadavkům na náklad podléhající zkáze přepravovaný na těchto kontejnerech. Chlazený kontejner nebo chladírenský kontejner je přepravní kontejner používaný pro přepravu nákladu citlivého na teplotu. Chladírenský kontejner má svou vlastní integrovanou a vestavěnou chladicí jednotku, ale také se spoléhá na externí napájení, z elektrických napájecích bodů na pevnině, kontejnerové lodi nebo na nábřeží. Při přepravě po silnici na přívěsu jsou tyto kontejnery napájeny generátory přichycenými na chladírenský kontejner. Chladírenské kontejnery se používají k přepravě mnoha nákladů, které jsou citlivé na změny teploty a vyžadují prostředí s řízenou teplotou. Příklady zahrnují mražené maso, čerstvé produkty, ovoce, zeleninu, určité chemikálie, fotografické filmy atd. Chladírenské kontejnery se také vyvinuly tak, aby byly chytré, tedy schopné poskytovat sledování v reálném čase a informace týkající se vlhkosti a nastavení teploty; používají se také při studené sterilizaci pro přepravu čerstvých produktů.

Závěr: Schopnost lodního průmyslu přizpůsobit se požadavkům speciálních nákladů prostřednictvím technologických inovací v konstrukci kontejnerů je důkazem jeho zásadní role v globálním obchodu. Každý typ speciálního řešení nákladu a kontejnerů je příkladem složitého a fascinujícího světa globálního obchodu, lodní dopravy, nákladní dopravy a logistiky a zdůrazňuje přizpůsobivost tohoto odvětví a technologický pokrok při řešení výzev moderní přepravy. Pochopení specifických potřeb a vhodných způsobů přepravy pro náklad OOG a Reefer nejen zvyšuje logistickou efektivitu, ale také minimalizuje riziko poškození a zajišťuje, že zboží dorazí na místo určení bezpečně a v optimálním stavu. Jak se globální obchod neustále vyvíjí, tak se budou vyvíjet i technologie a metodiky používané k přepravě těchto kritických nákladů přes světové oceány. Průmysl neustále inovuje, aby splnil požadavky na přepravu těchto komplexních nákladů, protože tyto náklady tvoří základní součásti pro mnoho průmyslových odvětví.



SSL Express 13-06-2024 Rakousko odmítá gigaliner

Těžší než nejjeden bojový tank a delší než dva autobusy za sebou – pokud si Evropská komise prosadí svou, mohla by se brzy stát standardní velikostí běžného nákladního vozidla v EU. Většina občanů v EU ale nechce takzvané gigaliner, tedy kamiony o hmotnosti 44 tun (a více) a délce 30 metrů. Tak je tomu i v Rakousku – vyplývá to z reprezentativního průzkumu mezi 980 lidmi v Rakousku, který provedla francouzská společnost Harris Interactive, která se zabývá průzkumem trhu. Studie "Průzkum vnímání megatrucků. Evropská zpráva" byla vypracována jménem evropského sdružení Rail Freight Forward. 65 procent Rakušanů odmítá používání větších nákladních vozidel a gigalinerů na domácích silnicích. V celé EU bylo dotazováno více než 8 000 lidí v devíti zemích (FR, DE, BE, AT, IT, PL, HU, ES a RO), přičemž celkem 51 % z nich odpovědělo "ne" širším dimenzím.

EU v současné době zvažuje změnu "směrnice o hmotnostech a rozměrech", která by umožnila větší a delší nákladní vozidla na všech evropských silnicích. Větší kamiony a gigaliner by měly

přepřavit více zboží na jedno vozidlo, a zajistit tak menší provoz na silnicích, tak zní argument. Studie však ukazují, že opak by byl pravdou. Větší nosnosti by snížily ceny za silniční dopravu. To by vedlo k přechodu od udržitelné železnice k silnici, což by v konečném důsledku přineslo ještě větší podíl silniční dopravy. Větší nákladní vozidla mají navíc obrovský negativní dopad na bezpečnost, silniční infrastrukturu a faktory, jako je hluk a emise znečišťujících látek. V době průzkumu si respondenti nebyli vědomi toho, že tato meganákladní vozidla představují řadu bezpečnostních problémů a představují významné riziko pro stávající infrastrukturu. Po poskytnutí informací o vlastnostech těchto vozidel většina z nich považovala používání Gigalinerů za negativní a vyjádřila obavy z dopadu na silniční infrastrukturu, dopravní zácpy, bezpečnost silničního provozu a hluk. Převážná většina dává přednost podpoře kombinované silniční a železniční dopravy, aby se snížilo přetížení silnic a zajistily vyšší bezpečnostní normy.

Více než 80 procent dotázaných Rakušanů se obává, že těžší nákladní vozidla budou mít obrovský dopad na stav infrastruktury a budou vyžadovat vysoké investice, a zároveň se obávají nebezpečnější dopravy s vyšším rizikem pro ostatní účastníky silničního provozu. 57 procent Rakušanů očekává větší provoz, protože kamionová doprava se zlevňuje. Přibližně 70 procent je přesvědčeno, že zavedení gigalinerů bude mít dopad na více emisí CO₂. Emise budou mít negativní dopad na klima a obávají se, že těžší nákladní automobily a gigalinerky také povedou k větší nepřijemnosti pro obyvatele (klíčová slova hluk, dopravní zácpy atd.).

Již v březnu varoval evropský sektor železniční nákladní dopravy, že zatímco EU má v úmyslu učinit dopravu ekologičtější tím, že umožní větší váhu a prostor pro baterie, současný návrh ohrožuje cíle "Zelené dohody pro EU", protože pouze optimalizuje silniční dopravu a ignoruje obrovský dopad na celý sektor dopravy. Clemens Först, generální ředitel skupiny ÖBB Rail Cargo, zdůrazňuje: "Železnice je naší jedinou šancí pro udržitelnou pozemní dopravu a je nezbytná pro dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu. Pokud bude přijata směrnice EU o maximálních povolených hmotnostech a rozměrech silničních vozidel ve své současné podobě, bude železniční nákladní doprava i nadále ztrácet na atraktivitě ve srovnání se silniční. To, co potřebujeme více než kdy jindy, je spravedlivá hospodářská soutěž, která snižuje externí náklady na emise CO₂, zvyšuje bezpečnost silničního provozu a omezuje enormní potřeby rekonstrukce silniční infrastruktury. Výslovně podporujeme vyšší hmotnost elektrických nákladních vozidel, ale nesmí to sloužit jako fiktivní list pro současné zvýšení hmotnosti u klasických spalovacích motorů."

V polovině června Rada ministrů dopravy EU definitivně rozhodne o nové směrnici o nových maximálních délkách a hmotnostech nákladních vozidel v evropském silničním provozu.

P.S. Zvláštní je, že se proti gigalinerům vyjadřují pouze zástupci drážních společností. Argument úspory chybějících řidičů a snížení emisí na tkm nikoho nezajímá.



SSL Express 13-05-2024 Spotové sazby prudce stoupají

Sazby spotových kontejnerových sazeb prudce stoupají a tento měsíc vykazují vzestupy podobné začátku krize loďní dopravy v Rudém moři nebo dokonce začátku pandemie covid. Drewryho týdenní kompozitní globální index zveřejněný 10.5. vzrostl o 16 % na 3 159 USD měsíčně a ve srovnání se stejným týdnem loňského roku vzrostl o 81 %. Průměrný složený index od začátku roku je 3 227 USD měsíčně, což je o 512 USD více než desetiletá průměrná sazba 2 714 USD, která byla sama o sobě nafouknuta výjimečným obdobím COVID 2020-22.

Sazby za přepravu ze Šanghaje do Rotterdamu vynikly nejvíce, vzrostly o 20 % nebo 606 USD na 3 709 USD měsíčně. Podobně vzrostly sazby ze Šanghaje do Los Angeles o 18 % neboli 617 USD

na 3 988 USD měsíčně. Drewry včera řekl, že očekává, že sazby za přepravu z Číny se budou v nadcházejícím týdnu nadále zvyšovat, a to uprostřed toho, co popsal jako „obrovský nárůst poptávky a omezenou kapacitu“.

„Sazby za přepravu kontejnerů nadále dosahují značných zisků, přičemž objemy v hlavní sezóně přicházejí po období silných objemů pravidelné dopravy a omezené flotily kvůli přesměrování z Rudého moře,“ poznamenali tento týden analytici z investiční banky Jefferies. Jefferies poukázal na to, že globální objemy od typického únorového/březnového klidu znatelně vzrostly a předpovídá, že aktivita v hlavní sezóně pravděpodobně udrží sazby v nadcházejících dvou až třech měsících na této úrovni.

Mnoho analytiků poukázalo na rostoucí přetížení přístavů v mnoha klíčových uzlech po celém světě, což pomáhá vysvětlit růst sazeb v tandemu s pokračující krizí lodní dopravy v Rudém moři. Kvůli přesměrování lodí přes Mys Dobré naděje po útocích Houthisů v Rudém moři je podle odhadů společnosti BIMCO potřeba asi o 10 % více kapacity pro zajištění globálních kontejnerových obchodů. „Pokud bude zvýšení cen zachováno, bude odrážet již tak omezenou kapacitu, která se shoduje s poněkud neočekávaným a nesezónním nárůstem poptávky,“ uvedl Judah Levine, vedoucí výzkumu ve Freightos, platformě pro rezervaci boxů. V severní Evropě Levine předpovídá omezenou kapacitu a roll-over kontejnery pravděpodobně až do začátku doplňování zásob evropskými dovozci. Pokud jde o transpacifický obchod, Levine řekl, že mezi známky nárůstu dovozu patří zprávy o určitém přetížení železniční dopravy při dovozu do přístavů Los Angeles a Long Beach, zatímco přepravci nervózně přihlížejí k možné železniční stávce v Kanadě koncem tohoto měsíce. „Vzhledem k tomu, že duben a květen jsou typicky pomalé měsíce pro námořní přepravu, může nyní nárůst objemů odrážet, že někteří dopravci táhnou zásilky v hlavní sezóně z obav, že přesměrování z Rudého moře nebo potenciální výpadek pracovních sil na východním pobřeží a v přístavech v Perském zálivu mohou způsobit zpoždění během běžného provozu,“ uvažuje Levine. Solidní vzestup spot futures se také odráží na charterovém trhu, přičemž makléř Braemar poznamenává: „Různá aktivita na trhu přetrvává, přičemž téměř všechny velikosti plavidel pokračují ve vzestupné trajektorii.“ Nabídka tonáže se rychle zmenšuje a na trhu chybí rychle dostupná plavidla, což operátory vede k tomu, že hledají delší pozice vpřed.



SSL Express 14-05-2024 Nedostatek rozpočtových prostředků: Nejsou peníze na vodíkové čerpací stanice

Podpora vodíku v rámci Národního inovačního programu Technologie vodíkových palivových článků fáze II "nebyla v zásadě zastavena". Píše to Spolkové ministerstvo dopravy (BMDV) ve své odpovědi na malý dotaz poslaneckého klubu CDU-CSU. Ministerstvo rozhodlo, že "až do odvolání nesmí být schválena žádná nová oznámení o financování vodíku ani uzavřeny nové smlouvy ze strany BMDV," uvádí se v odpovědi.

V případě "časové nevyvratitelnosti" by však oprávněná výjimka z výše uvedeného principu mohla být učiněna "až po schválení na úrovni státního tajemníka". Dotační projekty, které již v této tematické oblasti probíhají, budou zpracovány podle stávajících předpisů, píše vláda. Jakákoli oznámení o změnách probíhajících projektů financování by zase vyžadovala schválení na úrovni státního tajemníka.

Pohled do blízké budoucnosti také není příliš povzbudivý. V krátkodobém horizontu se neplánují žádné nové programy financování na posílení vodíkové mobility. "Vzhledem k omezené

dostupnosti rozpočtových prostředků nelze v současné době předpokládat, zda bude možné zveřejnit další výzvu k financování výstavby zařízení na elektrolýzu," píše vláda.

P.S. Tak nic, zpátky na zem a k veslům ... Teda k naftě

✈️ 🇺🇦 ✖️ **SSL Express 14-05-2024 Spor o noční lety v Bruselu pokračuje**

I poté, co bruselské letiště získalo na konci března od odpovědné vlámské regionální vlády novou, neomezenou provozní licenci, která zahrnuje střednědobý strop pro pohyb letadel a určité podmínky pro noční lety, pokračují diskuse o zákazu nočních letů. Belgická Nejvyšší zdravotní rada (SHC) požaduje takový zákaz nočních letů mezi 23:00 a 7:00 ve zprávě, kterou si nechal vypracovat belgický ministr zdravotnictví Frank Vandenbroucke (sociální demokraté). Odborníci také označují nárůst pohybů letadel za "nepřijatelný". Podle nové provozní licence bude od roku 2032 v Bruselu povoleno maximálně 240 000 pohybů letadel ročně. V roce 2023 jich bylo 212 000. Provozovatel letiště očekává do roku 2032 240 000 letů. Růst je stále možný v příštích osmi letech, "ale jsou nutné úpravy, aby bylo možné růst i poté," oznámilo bruselské letiště. "Povolení navíc obsahuje přísné požadavky na snížení hluku." Ačkoli tyto požadavky nezakazují noční lety, letiště musí do roku 2032 snížit noční hlukovou zátěž pro obyvatele o 30 procent. Kromě toho budou o víkendech zavedeny "tiché noci". Například od roku 2026 budou povolena pouze přistání, která splňují přísnější hlukové normy, a to v noci z pátku na sobotu, ze soboty na neděli a z neděle na pondělí mezi 1. a 5. hodinou ranní. Časové okno bude prodlouženo do let 2028 a 2030 a od roku 2028 budou stejné požadavky na ochranu proti hluku platit i pro vzlety.

Podle zprávy SHC se v roce 2022 uskutečnilo v Bruselu-Zaventemu v období od 23:00 do 6:00 16 916 vzletů a přistání, z nichž 53,34 % bylo způsobeno nákladními lety. 7 804 letových pohybů se uskutečnilo mezi 6. a 7. hodinou ranní, kdy lidé spí méně hluboce. Téměř 152 000 obyvatel letiště bylo v roce 2022 vystaveno hluku z letadel o síle více než 45 decibelů (dB) mezi 23. hodinou večerní a 7. hodinou ranní a 123 239 obyvatel bylo vystaveno více než deseti letům za noc s více než 60 dB. "V tomto hustě obydleném regionu nemá budoucnost letiště, které vzkvétá pouze díky významným nočním aktivitám," komentoval zprávu v televizi Ring TV ministr zdravotnictví Vandenbroucke. Je zastáncem "realistického, ale systematického" snížení počtu nočních letů. "V noci musíte nechat lidi spát," řekl Vandenbroucke. Připustil však, že vzhledem k velkému hospodářskému významu bruselského letiště je třeba sladit práci a zdraví. Jedná se o "důležitý úkol pro nadcházející federální a vlámskou vládu". Belgický federální parlament a regionální parlamenty budou znovu zvoleny 9. června.

Vlámský ministr životního prostředí Zuhail Demir ze separatistické strany NVA, která novou provozní licenci vydala, kritizoval v televizi Ring TV, že zpráva Rady pro zdraví přichází příliš pozdě a nebere v úvahu omezení vyplývající z provozní licence. Bruselské letiště ve svém prohlášení uvedlo, že hluková zátěž se již mezi lety 2000 a 2019 snížila o 57 procent a bude nadále klesat. "Některý náklad je časově kritický a musí být přepraven co nejdříve, například farmaceutické výrobky," uvedli provozovatelé letiště. Noční lety jsou také důležité pro mnoho osobních letů, aby byla zachována funkce uzlu bruselského letiště. V roce 2022 bylo na letišti odbaveno 621 000 tun leteckého nákladu, z toho velká část byla přepravena osobními letadly. Do roku 2032 chce letiště odbavit 1 milion tun nákladu a 32 milionů cestujících ročně, přičemž se očekává, že celkový počet letů zůstane téměř stejný jako v roce 2019 před koronavirem. Podle provozovatelů je na bruselském letišti zaměstnáno asi 64 000 lidí.

Letiště Lutych, které je také důležitým evropským leteckým nákladním uzlem, mezitím získalo novou provozní licenci. Odpovědná valonská regionální vláda zrušila právně kontroverzní ekologické povolení z ledna 2023 a nahradila ho novým se stejnými požadavky, ale "solidnějším

právním odůvodněním", řekl v pátek mluvčí letiště (DVZ). Důvodem je skutečnost, že žaloby proti schválení probíhaly u Belgické státní rady, soudního orgánu pro správní právo, omezují roční počet letů v Lutychu na 55 000, ale důvodová zpráva zmiňuje pouze 50 000. Valonská vládní koalice sociálních demokratů (PS), liberálů (MR) a zelených (Ecolo) se v průběhu schvalovacího procesu dohodla na navýšení původně plánovaného počtu 50 000 letů, a to na naléhání vedení letiště. Pokud by Státní rada vyhověla žalobám proti schválení z ledna 2023, letiště by muselo ukončit provoz. Mluvčí letiště však uvedl, že proti změněnému povolení budou pravděpodobně podány i žaloby. Letiště Lutych je největším belgickým leteckým nákladním uzlem s propustností 1 005 676 tun v roce 2023 (o 11,8 % méně než v roce 2022) a trvale patří mezi 10 nejlepších v Evropě. Počet cestujících se v roce 2023 zvýšil o 5,2 procenta na 175 606.

P.S. Ano, odstěhujeme letiště mimo města a přestaňme létat mezi 22:00 a 07:00. Pak budou ti nezaměstnaní lépe spát

SSL Express 14-05-2024 Zvýšení ceny (železnice v Německu, nebojte), které je nespravedlivé a nepřiměřené

To se v této podobě ještě nikdy nestalo: Několik nákladních drah se soudí proti zvýšení cen použití železničních kolejí. Současně proti němu podnikají právní kroky také společnosti DB Cargo, DB Fernverkehr a DB InfraGo.

Ve skutečnosti lze nad cenovými předpisy pro užití tratí jen kroutit hlavou. Vzhledem k tomu, že spolkové země vyjednaly s federální vládou dohodu, že ceny za přístup k tratím v regionální dopravě budou zastropovány, bude muset dálková osobní a nákladní doprava o to více finančně krvácet, což nemá nic společného se skutečnými náklady. To v žádném případě nezohledňuje situaci hospodářské soutěže na příslušných trzích. A pokud se po nákladních vlacích požaduje, aby platily o 16,2 procenta více a přebíraly tak část břemene regionální dopravy, není to spravedlivé, protože s uživateli tratí se nezachází stejně.

V případě nákladní železnice je zde také skutečnost, že dotace na ceny přístupu k infrastruktuře mají být sníženy na polovinu. Tato úsporná opatření během probíhajícího provozu na jedné straně nezapadají do vysokých investic spolkové vlády do železniční sítě na straně druhé. Křičet "hurá", pokud jde o investice do budoucna, a jednat s "prř" při současných cenách není soudržná politika. To vede k zášti mezi postiženými.

SSL Express 14-05-2024 Spot námořní přeprava: sazby za rok na novém maximu

Růst sazeb na trhu námořní přepravy se zrychluje. Podle Šanghajského indexu se cenová hladina zásilek z Dálného východu po posledním zvýšení cel (GRI) vyšplhala na nové roční maximum. Tržní barometr, který sleduje spotové sazby pro 13 tras ze Šanghaje, vyskočil na konci minulého týdne o téměř 19 procent na více než 2 305 bodů. To výrazně překonalo předchozí maximum 2 239 bodů z poloviny ledna.

Nejnovější přírůstky jsou rozloženy víceméně rovnoměrně. Na hlavních tratích z Dálného východu do Severní Ameriky a Evropy vzrostly indexové sazby o 19 až 25 procent. U rezervací do evropských přístavů North Range se nyní průměrná spotová úroveň odhaduje na 2 869 USD/TEU. Agenti a logistici dotazovaní pro SCFI také zaznamenali značné zisky v menších obchodech

směřujících na západ z Číny do Afriky a na východní pobřeží Jižní Ameriky. Mezitím se tam objevují částky, které nebyly zaznamenány asi 18 měsíců.

Aktuální údaje o nákladní dopravě za březen a indexy nákupních manažerů za duben vykreslují mírně pozitivní obrázek poptávky po dopravě. Trh říká, že rezervační aktivita se v důsledku nedávného zvýšení sazeb zrychlila. Podle zprávy se zákazníci snaží přepravit co nejvíce nákladu za nižší smluvní sazby, což ještě více zvyšuje současné využití kapacity lodí. Odjezdy z Dálného východu do Evropy jsou nyní údajně plně obsazeny na několik týdnů a uvolnění se očekává nejdříve v červnu. Zda se tak stane, se teprve uvidí. Sezónně silné měsíce totiž teprve začínají – v podnikání v rámci Asie a poté ve vývozu do Evropy a Severní Ameriky. Vše nasvědčuje tomu, že kontejnerová liniová doprava je opět na hranici vytížení kapacity, zejména proto, že dlouhé objížďky kolem mysu Dobré naděje zabírají kvůli krizi na Blízkém východě mnohem více nákladového prostoru.

Společnost Maersk nedávno varovala, že změna tras spojená se zpožděními a problémy v přístavech by mohla ve druhém čtvrtletí připravit dopravu mezi Asií a Evropou o 15 až 20 procent celkové kapacity lodí, a další lodě lze jen stěží mobilizovat. A pokud ano, tak pouze na úkor ostatních obchodních oblastí. Podle nejnovějších statistik společnosti Alphaliner v segmentu kontejnerové dopravy nadále převládá plná zaměstnanost. Dalším problémem je, že rozšiřování lodního parku prostřednictvím nových budov postupuje pomaleji, než se plánovalo. Podle zprávy Maritime Overview Report hamburské lodní společnosti Peter Döhle dodaly asijské loděnice za posledních šest měsíců 86 kontejnerových lodí z celkového objemu téměř 460 000 TEU méně, než bylo plánováno. To znamená, že dokončení více než jedné ze čtyř novostaveb bude odloženo. Ve společnosti Döhle panuje podezření, že loděnice v posledních dvou letech přetížily své kapacity.

Samozřejmě, že by se karta mohla náhle obrátit, pokud dojde k politickému řešení konfliktu v Gaze a hůtější rebelové v Jemenu zastaví své raketové útoky na obchodní lodě v Rudém moři. Vyhlídky na rychlou normalizaci situace v kombinaci s návratem liniové dopravy na suezskou trasu jsou však stále menší a menší. Dopravci se připravují na pokračování odklonů v dlouhodobém horizontu. To je vidět i na změněných charterových strategiích. Navzdory masivnímu nárůstu nákladů na pronájem lodí nyní liniové společnosti často uzavírají smlouvy na dva roky, někdy až s dodáním až v druhé polovině roku. Této tonáže by se již nemohly v krátkodobém horizontu zbavit, i kdyby se liniová doprava vrátila ke starému modu operandi a mnoho lodí by se stalo zbytečnými.



SSL Express 15-05-2024 Předběžná zpráva o nehodě mostu v Baltimoru uvádí výpadky proudu na kontejnerové lodi Dali

Národní úřad pro bezpečnost dopravy (NTSB) v USA včera zveřejnil předběžnou zprávu o vážné nehodě kontejnerové lodi Dali s největším mostem v Baltimoru. Podle federálních vyšetřovatelů došlo na lodi, kterou spravuje společnost Synergy Group a kterou si pronajímá společnost Maersk, asi 10 hodin před vyplutím z baltimorského přístavu k výpadkům elektrického proudu a znovu krátce předtím, než 26. března v ranních hodinách narazila do mostu Francis Key Bridge. K prvnímu výpadku proudu došlo poté, co člen posádky při údržbě omylem zavřel výfukovou klapku, což způsobilo zastavení jednoho z diesellových motorů lodí, uvedli vyšetřovatelé. Krátce po vyplutí z Baltimoru loď narazila do jednoho z nosných pilířů mostu, protože další výpadek proudu, jasně zachycený na videozáznamu, způsobil ztrátu řízení a pohonu. Komise uvedla, že osudný výpadek nastal asi čtyři minuty před havárií, kdy se neočekávaně vypnuly elektrické jističe a způsobily ztrátu napájení veškerého osvětlení a většiny zařízení na lodi, když byla 1 km od mostu. Posádka Dali obnovila napájení, ale asi 320 m od mostu došlo k dalšímu výpadku, který zastavil všechna tři kormidelní čerpadla. Posádka nemohla pohnout kormidlem, aby mohla loď odklonit. NTSB včera uvedla, že bude pokračovat v hodnocení konstrukce a fungování rozvodného systému lodi Dali včetně jejich jističů. Zkoumání poškození plavidla bude pokračovat, až bude loď zbavena trosk a přesunuta do pobřežního zařízení.

Přístav Baltimore včera oznámil, že kanál Fort McHenry Limited Access Channel byl oficiálně znovu otevřen na

dostupnou hloubku 13,7 m pro komerční lodní dopravu denně od 20:00 do 6:00 hodin. Ostatní tři mělké dočasné kanály zůstanou otevřené. V pondělí proběhla řízená demolice, jejímž cílem bylo bezpečně odstranit část mostu z Dali. Očekává se, že 15 m hluboký hlavní kanál přístavu bude znovu otevřen do konce května.



SSL Express 15-05-2024 V Polsku je řízení nákladních vozidel považováno za službu

Pro řidiče v Polsku jsou stálá místa výjimkou. Ukrajinci a Bělorusové i nadále obsazují volná místa řidičů v dopravních společnostech, loňské protesty v Gräfenhausenu nevyvolaly žádnou diskusi o pracovních podmínkách v zemi. Už je to dobrý rok, co protestní akce řidičů z polské skupiny Mazur vyvolala problém pracovních podmínek ve východoevropských dopravních společnostech po celém Německu: nedostávali měsíce žádné peníze, museli celou dobu spát v kamionu, když byli ve službě a nikdy se nemohli vrátit ke svým rodinám. Když společnost platila, nedodávala faktury a svévolně si strhávala částky za škody, které údajně způsobily, uvedli řidiči. Hrozilo jim, že budou násilím vyvedeni z nákladních vozů, aby náhradní řidiči mohli pokračovat v práci. Mzdy byly vyplaceny až po týdenním sporu, druhá stávka v září dokonce vedla k hladovce. Od té doby je Polsko považováno za rizikovou oblast pro bezpečnost práce a lidská práva v dopravním průmyslu. Z Polska se k těmto okolnostem zatím téměř nikdo nevyjádřil. Ale vnímání je tam úplně jiné než v Německu. „Je mýtus, že pracovní podmínky pro řidiče jsou v Polsku horší než v západní Evropě,“ říká Dariusz Gołębiowski, ředitel vozového parku dceřiné společnosti Rohlig SUUS Logistics, jedné z největších polských logistických společností. „Stejně jako ve zbytku EU se i na nás vztahují ustanovení balíčku mobility, který upravuje pracovní podmínky,“ zdůraznil v rozhovoru (pro DVZ).

Polský dopravní průmysl v současnosti zaměstnává přibližně 1 milion lidí, z nichž velkou část tvoří řidiči nákladních vozidel. Pocházejí i ze zemí, které nepatří do EU. Podle polských statistik je 80 procent z nich Ukrajinců a 18 procent Bělorusů. Stále více řidičů přichází také z Asie. Odhaduje se, že v Polsku je 100 000 až 150 000 volných míst pro řidiče. Přestože se firmy proti obviněním Německa vehementně brání, vlády obou zemí berou otázku pracovních podmínek velmi vážně. Hladovka v Gräfenhausenu vedla k zásahu na nejvyšší úrovni. V září 2023 vyzval spolkový ministr práce Hubertus Heil svůj polský protějšek Agnieszku Dziemianowicz-Bąk, aby jednal. Až v březnu dostal Heil první informace z Polska: správní řízení stále probíhalo, ale už byly uvaleny sankce ze strany odpovědných polských úřadů. Na jednání v Bruselu oba ministři zdůraznili, že chtějí i nadále úzce spolupracovat. Odpovědný generální inspektor pro silniční dopravu (polsky: Główny Inspektor Transportu Drogowego, GITD) po opakovaných dotazech a opětovném útoku šéfa společnosti Łukasze Mazura na jednoho z jeho řidičů vysvětluje, že jeho úřad může odejmout evropskou dopravní licenci, pokud provozovatel dopravy ztrácí profesní průkaz. V případě Mazura byly „požadavky na schválení prověřeny a dopravní podnik byl pozitivně ověřen,“ píše bez dalšího vysvětlení. Úkolem úřadu je dbát na dodržování předpisů silničního provozu; Jedno z jejích oddělení je výhradně odpovědné za výměnu nápadů s ostatními evropskými organizacemi silničního provozu – včetně německých úřadů.



SSL Express 16-05-2024 Austrálie zakáže vývoz hospodářských zvířat po moři v roce 2028

Austrálie zakáže od května 2028 vývoz živých ovcí po moři v návaznosti na sérii katastrofálních zpráv o přepravě hospodářských zvířat. Počty hospodářských zvířat přepravovaných po moři z Austrálie již mnoho let trvale klesají. Podle údajů z Canberry vyvezla Austrálie v letech 2022-23 po moři přibližně 652 000 ovcí, zatímco před 20 lety to bylo 5,92 milionu ovcí. Očekává se, že rozhodnutí vlády ukončit veškeré přepravy hospodářských zvířat po moři narazí na značný odpor.

"Nedáme pokoj, dokud tato chybná politika nebude zrušena," řekl Tony Mahar, generální ředitel Národní federace zemědělců. "Dnešní oznámení jen odsuzuje zahraniční ovce k praktikám, které jsme zakázali před deseti lety." Loď na přepravu dobytka Bahijah se na začátku tohoto roku dostala na titulní strany mnoha novin kvůli rozhodnutí vrátit ji - a 16 000 zvířat na jeho palubě - zpět do Austrálie a poté ji přeměrovat přes mys Dobré naděje. V loňském roce (Splash) informoval o požáru na přepravníku hospodářských zvířat u Austrálie, o poruše motoru na jiném plavidle u Darwinu a také o dražbě čínského přepravníku hospodářských zvířat v Sydney kvůli nezaplaceným účtům.

Fwd: SSL Express 15-05-2024 Přísnější emisní pravidla EK pro dopravce "by mohla vyřadit malé a střední podniky z podnikání"

Přísnější emisní normy pro nákladní vozidla, které 13.5. přijala Evropská komise (EK), označila Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) za "příliš ambiciózní" a "idealistické" a varovala, že by mohly omezit schopnost malých a středních podniků konkurovat velkým firmám. Podle nové legislativy budou emisní normy EK rozšířeny tak, aby téměř všechna nová nákladní vozidla s certifikovanými emisemi CO2 podléhala cílům snižování emisí, a nově se budou vztahovat i na menší nákladní vozidla, městské autobusy, autokary a přívěsy. V souladu s cílem EK snížit do roku 2030 celkové emise oxidu uhličitého o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990 musí navíc odvětví nákladních vozidel od roku 2030 dosáhnout snížení emisí o 45 % - původně to bylo 30 %. Poté musí toto odvětví do roku 2035 dosáhnout snížení emisí o 65 % a do roku 2040 o 90 %.

EK uvedla: "Zpřísněné požadavky na snižování emisí CO2 by měly motivovat ke zvyšování podílu těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi... a také zajistit zachování inovací v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu a s tím spojených vysoce kvalitních pracovních míst." Ředitelka IRU pro prosazování zájmů v EU Raluca Marianová však varovala: "Z hlediska infrastruktury nezbytné pro rozšíření nasazení těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi se nacházíme někde v 'okamžiku nula'. Z hlediska informovanosti a ochoty zákazníků našeho odvětví podílet se na vysokých nákladech přechodu jsme pomalu překonali okamžik nula, ale stále jsme ještě daleko. Jinými slovy, dosud zákonodárci pracovali na základě ideálů, nyní je čas dát dohromady čísla a zjistit, co ekonomika EU může skutečně přinést."

Odvětví nákladní dopravy se skutečně potýká s rostoucími provozními náklady a sníženou poptávkou zákazníků, což má za následek snižování ziskových marží, které činí investice do nových vozidel neproveditelnými. A mluvčí IRU sdělil (časopisu The Loadstar), že nová pravidla "silně zasáhnou" menší přepravní společnosti, které mají méně kapitálu na investice do elektrických vozidel nebo vozidel s nižšími emisemi. Mluvčí varoval, že by to mohlo vést ke snížení konkurenceschopnosti na trhu a dokonce k ukončení činnosti některých malých a středních dopravců. EK uvedla, že se vypracovává "přechodový plán", který má doprovázet "přechod hodnotového řetězce automobilového průmyslu", ale podrobnosti zatím nezveřejnila. Uvedla, že "zvláštní pozornost bude věnována malým a středním podnikům v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu". Komise rovněž uvedla, že zkoumá vhodná opatření a pobídky ke zvýšení cenové dostupnosti těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi a k "pomoci mikropodnikům při nákupu". Velké společnosti mají větší kupní sílu, pokud jde o možnosti vozového parku s nulovými emisemi, což by mohlo vést ke konsolidaci v tomto odvětví. Společnost DB Schenker dnes oznámila, že se "intenzivně věnuje elektrickým nákladním vozům", a jako první společnost ve Švédsku začne testovat elektrický nákladní vůz R 450e od společnosti Scania na pravidelných dálkových trasách.

Itálie, Polsko a Slovensko včera hlasovaly proti návrhu zákona navrženému původně 14. února 2023, zatímco Česká republika se zdržela hlasování a všechny ostatní členské státy hlasovaly pro.

→ SSL Express 16-05-2024 Dangerous Goods Regulations (DGR) Certificates musí být do 31.5. ohlášeny IATA

Following FIATA's recent communication with IATA, and the review of the compliance in the Region Europe, there are still some freight forwarding companies in your region who have not submitted evidence to IATA to demonstrate that they continue to meet Dangerous Goods Regulations (DGR). It is crucial that they upload valid DGR Certificates on the IATA system as soon as possible to ensure that they do not face adverse consequences to their status with IATA.

✈️ 🇩🇪 🇩🇪 🇩🇪 🇩🇪 🇩🇪 SSL Express 16-05-2024 Nervozita z dlouhých kontraktů v letecké nákladní dopravě opadá, protože hrozí rušné čtvrté čtvrtletí

Podle šéfa letecké nákladní dopravy společnosti Xeneta Nialla van de Wouwa se přepravci a speditéři kvůli nestálým objemům elektronického obchodu B2C "necítí dobře", pokud jde o uzavírání dlouhodobých smluv, ale hrozba rušného čtvrtého čtvrtletí změnila taktiku uzavírání smluv. V úterní aktualizaci letecké nákladní dopravy společnosti Xeneta a Tiaca uvedly, že současný vysoce frekventovaný trh letecké nákladní dopravy je poplatný snížené spolehlivosti námořních termínů a přeshraničnímu elektronickému obchodu. Generální ředitel společnosti Tiaca Glyn Hughes k tomu poznamenal: "Síla poptávky je ohromující. Dlouhodobost poptávky po elektronickém obchodování i narušení námořní přepravy je však do značné míry nepředvídatelná".

"Když se podíváte na sílu poptávky, kterou jsme zažili, je otázkou, jak dlouho může pokračovat?" ptá se pan Hughes. A tato nejistota, poznamenal pan van de Wouw, způsobila, že se zasilatelé a speditéři obávají sjednávat dlouhodobé smlouvy. "Čím dlouhodobější smlouvu uzavřete, tím větší je riziko; a riziko bude na obou stranách. Uzavřel jsem správnou dohodu, ve správný čas, na správné úrovni?... Je to spíše 'počkat, co se stane se světem'."

Podle průzkumu Xeneta mělo 70 % smluv v 1. čtvrtletí 24. roku platnost tři měsíce nebo méně, což je meziročně o 11 % méně a o 23 % méně než ve 4. čtvrtletí 23. roku. "Pokud se však podíváme na vztah mezi leteckou společností a přepravcem, vidíme pravý opak," řekl van de Wouw. "Pokud se podíváme na celosvětový průměr, letecké společnosti a speditéři ve srovnání s loňským rokem vyhledávají dlouhodobější obchody - hledají větší stabilitu," dodal. A jak vysvětlil, je to pravděpodobně způsobeno očekáváním rušného čtvrtého čtvrtletí. Vzhledem k tomu, že se speditéři snaží snížit své riziko, snižuje se rozdíl mezi jejich smlouvami s odesílateli a leteckými společnostmi.

"V loňském roce, kdy ještě hodně nakupovali na krátkodobém trhu, se tento trh zbláznil a oni měli stále dlouhodobější závazky vůči zasilatelům za nižší sazby," řekl pan van de Wouw. To dostalo některé speditéry do "obtížné pozice" a znamenalo to, že mnoho smluv muselo být znovu sjednáno, dodal.

"Celkově jsou speditéři v méně rizikové pozici, protože jsou více v souladu s tím, jak nakupují a jak prodávají, což se liší od rozdílu, který měli v loňském roce, kdy prodávali dlouho a nakupovali krátce." K tomu van de Wouw rovněž upozornil na nedávný nárůst kontraktů vázaných na index (ILA).

🚚 🇩🇪 🇩🇪 🇩🇪 🇩🇪 🇩🇪 SSL Express 16-05-2024 Waberer's poklesl zisk

Maďarská logistická společnost musela v prvním čtvrtletí ustoupit, zejména v mezinárodní přepravě vlastními vozidly. Divize kontraktní logistiky se naopak vyvíjí pozitivně.

Maďarský poskytovatel dopravních a logistických služeb Waberer zvýšil v prvním čtvrtletí letošního roku tržby skupiny o 11,3 procenta na 196,7 milionu eur ve srovnání se srovnatelným čtvrtletím roku 2023, ale musel výrazně snížit EBIT a čistý zisk. EBIT klesl o 24 procent na 8,5 milionu eur a výrazně horší finanční výsledek vedl ke kolapsu čistého zisku z 10,4 milionu eur na pouhých 1,1 milionu eur. Společnost to oznámila ve středu ráno. Dvě hlavní obchodní oblasti si vedly v provozním podnikání odlišně. Divize kontraktní logistiky dokázala ve srovnání s předchozím rokem zvýšit čtvrtletní tržby o 16,9 procenta na 58,5 milionu eur a EBIT téměř o 15 procent na 4,6 milionu eur. Přispěly k tomu akvizice zákazníků v oblasti vnitropodnikové logistiky a vnitrostátní přepravní služby přidělené této divizi a také navýšení cen. V segmentu Mezinárodní doprava a spedice trpěla přeprava vlastního vozového parku slabou ekonomikou a nárůstem mýta, což vedlo ke stagnaci tržeb a nižší ziskovosti. Naproti tomu spediční doprava byla rozšířena s využitím subdodavatelů a podle čtvrtletní zprávy byla schopna dosáhnout mírně lepší návratnosti. Tržby vzrostly o 6,4 procenta na 118,4 milionu eur. EBIT divize se však za první tři měsíce propadl do červených čísel z kladných 1,8 milionu eur v předchozím roce; čtvrtletní rozvaha za rok 2024 vykazuje ztrátu 2 miliony eur. Třetí pojišťovací divize společnosti Waberer přispěla ve sledovaném období k tržbám částkou 23 milionů eur a k EBIT částkou 5,9 milionů eur.

Pro aktuální rok se vedení Wabereru drží prognózy zveřejněné na začátku roku o tržbách skupiny ve výši téměř 800 milionů eur. EBIT by měl být na podobné úrovni jako v roce 2023, což znamená více než 40 milionů eur. K tomu by mělo přispět očekávané výrazné zlepšení výsledků v divizi mezinárodní dopravy a spedice ve druhé polovině roku.

SSL Express 17-05-2024 Kontroverzní otázka: Co bude dál s DB Cargo?

Generální ředitel DB Richard Lutz nyní učiní ze situace v DB Cargo nejvyšší prioritu. Lutz to slíbil na schůzce s podnikovou radou skupiny, podle sdělení železničního a dopravního odborového svazu (EVG). Jablkem sváru je plánovaná restrukturalizace železniční dceřiné společnosti DB Cargo, která je zodpovědná za nákladní dopravu.

Podniková rada Deutsche Bahn si předvolala generálního ředitele DB Richarda Lutze ke krizovým rozhovorům. Představenstvo skupiny musí učinit ze situace v DB Cargo nejvyšší prioritu, uvádí se v oznámení: "Představenstvo společnosti Cargo se musí vrátit k jednacímu stolu – a to bez předběžných podmínek," vysvětluje předseda podnikové rady skupiny Jens Schwarz. V návaznosti na angažovanost Richarda Lutze nyní proběhnou "rozhovory s otevřeným koncem" o budoucnosti DB Cargo a obnovení sociálního partnerství v blízké budoucnosti. Po prozatímním rádiovém tichu je nyní na čase vrátit se k jednacímu stolu. Podniková rada a odbory jsou nespokojeny s tím, že železniční společnost chce zadávat část své nákladní dopravy dceřiným společnostem, aby ušetřila peníze. V tomto bodě je opět kladen důraz na kombinovanou dopravu (KD). Podniková rada DB Cargo a EVG se nyní obává, že by v rámci restrukturalizace mohlo dojít k masivnímu snižování počtu pracovních míst. Na druhou stranu to DB Group popírá; faktem však je, že v příštích několika letech odejde do důchodu v DB Cargo více lidí, než stanoví nový plán pracovních míst, říká železniční skupina. Mezitím podniková rada skupiny ujišťuje podnikové rady nákladních závodů o plné solidaritě. Přístup spočívající v tom, že si od poradenské firmy kupujete "bílé knihy" o "transformaci", informujete zaměstnance a jejich zástupce pouze po částech a odmítáte jednat s radami zaměstnanců – tento přístup "nesmí být používán jako vzor pro spolupráci ve skupině. Jsme připraveni pokročit v diskusích o řešeních." Podle EVG bude generální ředitelka DB Cargo Sigrid Nikutta hrát pouze podřadnou roli.

Tvrzení EVG, že generální ředitelka DB Cargo není zodpovědná za vyjednávání se stranou zaměstnavatelů, je nepodložené a jednoduše mylné. Generální ředitelka DB Cargo byla, je a zůstane kontaktní osobou pro transformaci DB Cargo, zdůrazňuje DB Group ve svém prohlášení. Každý, kdo chce mluvit o DB Cargo, musí mluvit s vedoucím DB Cargo. "Byli jsme a jsme připraveni jednat, ale v této věci máme jasno," vysvětluje Nikutta. Naposledy to byli zástupci zájmů zaměstnanecké strany, kteří "vstali od stolu".

SSL Express 17-05-2024 Letiště Mnichov digitálně testuje leteckou nákladní dopravu v terénu pomocí umělé inteligence a autonomní robotiky

Výzkumníci z Fraunhoferova institutu pro materiálové toky a logistiku IML předvedli 13. května zástupcům politiky, průmyslu, administrativy a médií na půdě mnichovského letiště první výsledky výzkumného projektu "Digital Test Field Air Cargo" (DTAC) – řešení, která mají podle tiskové zprávy výzkumného ústavu demonstrovat potenciál digitálních technologií pro budoucnost letecké nákladní dopravy.

"Robotický pes", který autonomně hlídkuje ve skladu a vyhledává volné skladovací prostory, vysoce dynamický přepravní robot, který automaticky přepravuje palety na místo určení, a velmi flexibilní robot Segway, který ukládá balíky europalet na dopravní pás: to vše je součástí testovacího scénáře, který výzkumníci z Fraunhoferova institutu IML nyní poprvé předvedli veřejnosti na letišti v Mnichově. Společně s Vysokou školou aplikovaných věd ve Frankfurtu, pojišťovnou KRAVAG a průmyslovými partnery na letišti v Mnichově (Cargogate, CHI,

Sovereign Speed a DB Schenker) představili první konkrétní výsledky výzkumného projektu "Digital Test Field Air Cargo" (DTAC). Dr. Jan-Henrik Andersson, obchodní ředitel a bezpečnostní ředitel společnosti Flughafen München GmbH, se k dosavadním výsledkům výzkumu vyjádřil velmi pozitivně: "Spolupráce mezi Fraunhoferovým institutem IML a letištěm v Mnichově je perspektivní. Vzhledem k rostoucímu objemu letecké nákladní dopravy a výzvám v oblasti nábory nám digitalizace a robotika pomohou v blízké budoucnosti zefektivnit manipulaci s nákladem a zavazadly a zatraktivnit pracovní místa v těchto oblastech."

Projekt DTAC, který je financován Spolkovým ministerstvem pro digitální záležitosti a dopravu částkou přibližně sedm milionů eur a potrvá do září 2024, zkoumá otázku, jak lze optimalizovat efektivitu a výkonnost řetězce letecké nákladní dopravy. Toho má být dosaženo lepším propojením a digitalizací procesů. Během prezentace projektu v Mnichově bylo použito několik autonomních a automatizovaných zařízení, která buď zcela převzala některé velmi pracné a opakující se kroky na příslušných rozhraních při odbavení, nebo podpořila zaměstnance v jejich fyzicky náročné práci. Klíčové role byly přiděleny robotům, kteří pracovali velmi odlišně. Například "robotický pes" Spot od amerického výrobce Boston Dynamics, vybavený skenerem a 4K kamerou, autonomně hlídkoval ve skladu a identifikoval velké skladové palety a odpovídající skladovací místa připravená ke skladování. Autonomně pracující vysokozdvizný vozík převzal mezilehlou přepravu do automaticky provozovaného skladu s vysokými regály a všesměrový, vysoce dynamický robot O³dyn vyvinutý společností Fraunhofer IML byl zodpovědný za přepravu europalet do sousedního skladu. evoBOT – dynamicky stabilní systém se dvěma uchopovacími rameny, který je založen na principu obráceného kyvadla a nevyžaduje externí protizávaží – rovněž vyvinutý výzkumníky z Dortmundu, umístil balíky z europalety na dopravní pás rentgenového přístroje a po rentgenovém procesu zpět na paletu. Procesy byly řízeny softwarem Fraunhoferova řídicího systému "openTCS" – nízkoprahovým nástrojem pro koordinaci automaticky řízených vozidel (AGV). I když během demonstrace, která nyní proběhla na letišti v Mnichově, nebyly všechny procesní kroky zcela autonomní a jeden nebo druhý proces byl řízen ručně, výzkumníci věří, že míra automatizace v odbavení leteckého nákladu se velmi rychle výrazně zvýší.



SSL Express 17-05-2024 Vedení Hapag Lloydu hodnotí výsledky 1Q a výhled do 2H

Navzdory tomu, že přeprava v prvním čtvrtletí vzrostla o 6,8 % na 3 miliony TEU, německý dopravce Hapag-Lloyd zaznamenal meziroční pokles tržeb a zisku kvůli nižším průměrným sazbám za přepravu, které klesly z 1 999 USD za TEU - zaznamenané v prvním čtvrtletí roku 2023 - na 1 359 USD. V důsledku toho tržby klesly o 24 % na 4,26 miliardy USD, zatímco EBIT se snížil o 83,5 % na 365 milionů EUR, ve srovnání s loňským čtvrtletím EBIT ve výši 1,47 miliardy EUR v roce 2023.

Jeho nedávno vytvořená jednotka Terminals & Infrastructure zaznamenala tržby ve výši 98 milionů EUR a EBIT 16 milionů EUR. "I když jsou naše výsledky výrazně pod mimořádně silnými čísly z předchozího roku, díky normalizaci dodavatelských řetězců jsme rádi, že jsme nový rok začali dobře," řekl generální ředitel Rolf Habben Jansen.

Pan Habben Jansen uvedl, že rok začal podle „normálních sezónních vzorců“, začal relativně pomalu před nápirem před čínským Novým rokem, ale zdálo se, že je poněkud zmaten nedávnou silnou poptávkou a doprovodným nárůstem cen. „Nedávno jsme zaznamenali velmi strmý nárůst spotových sazeb. Je trochu těžké pochopit, odkud ten impuls pochází," řekl. „V posledních týdnech vidíme velmi silnou poptávku, ale pozadí toho je trochu nejasné. Je to krátkodobý nárůst, nebo to opravdu souvisí s brzkým vrcholem sezóny nebo s nějakým doplňováním zásob tady nebo tam?“

Nedávné posílení obchodu však donutilo rejdaře upravit svůj celoroční výhled a nyní předpovídá EBIT na rok 2024 mezi nulou a 1 miliardou EUR ve srovnání s dřívějšími prognózami v rozmezí mezi ztrátou 1 miliardy EUR a 1 miliardou EUR zisku.

"Vědomě jsme zvýšili cíle, ale také jsme stále zachovali velmi široký rozsah," řekl pan Habben Jansen analytikům během doprovodné zprávy o zisku. „Protože když se podíváme na druhou polovinu roku, myslím si, že je tam velká nejistota – z výkyvů, které vidíme například od čtvrtého čtvrtletí do prvního čtvrtletí, můžeme vidět, že ty výkyvy mohou být docela výrazné. „ přidal. Jedním z aspektů, který byl z velké části vyřešen, jsou jeho dlouhodobé smlouvy, které byly nyní většinou uzavřeny na transpacifických, asijsko-evropských a latinskoamerických obchodech na úrovni, která je podobná nebo mírně vyšší, než jakou jsme viděli v loňském roce. „Naším přístupem v kontraktační sezóně bylo pokusit se zajistit o něco více, než jsme měli v předchozím roce. Myslím, že obecně jsme se přihlásili trochu víc. A myslím, že jsme s tím spokojeni. Zejména na straně BCO si myslím, že jsme zaznamenali poměrně zdravý růst.“

Stejně jako ostatní liniová vedení čekající na to, jak se situace v Rudém moři vyvine, pan Habben Jansen zdůraznil, že dopravci mají stále v rukávu několik karet, jak se vypořádat s nadměrnou kapacitou odvětví, až se vrátí. „Neaktivní flotila byla za poslední čtyři roky výjimečně nízká, a když se podíváme na knihu globálních objednávek, tyto lodě přicházejí – ale také nezapomínejme, že sešrotování je v tuto chvíli stále na historicky nízké úrovni a sešrotování bude muset vyšplhat dokonce výrazně nad 500 000 TEU, a ta se nyní předpovídají na příští rok, protože jednoduše z dlouhodobého hlediska musíte předpokládat, že asi 4 % celosvětové flotily budou každý rok sešrotována, protože většina lodí je spotřebována za 25 let a zejména se zpřísnujícími se ekologickými předpisy. Ve druhé polovině tohoto desetiletí bychom měli vidět sešrotování pravděpodobně blížící se 1 milionu TEU ročně, možná od roku 2026 nebo 2027 – to také v určitém okamžiku pomůže obnovit rovnováhu trhu,“ řekl.

