

SSL EXPRES

15.-19.04.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 15-04-2024 Výplaty pojistného plnění v souvislosti s nehodou mostu v Baltimoru v centru pozornosti

Nákladní pojišťovna WK Webster uvádí, že majitelé ztroskotané kontejnerové lodi Dali, která minulý měsíc zničila největší most v Baltimoru a ochromila provoz městského přístavu, zřejmě vyhlásili společnou havárii (GA). GA znamená, že všechny strany, které se podílely na nákladu, se budou muset podílet na nákladech záchranných operací. Majitel a správce kontejnerové lodi Dali se snaží omezit možné výplaty v souvislosti s velkou baltimorskou mostní nehodou, při níž zahynulo šest pracovníků údržby silnic. Singapurská společnost Grace Ocean a správce lodí Synergy Marine podaly 1. dubna u soudu žádost o omezení odpovědnosti s cílem omezit svou odpovědnost na pouhých 43,6 milionu dolarů v případě, v němž se celkově očekávají výplaty v řádu miliard dolarů.

Zdá se, že v souvislosti s incidentem na Dali budou překonány rekordy v pojistném plnění z lodní dopravy. Doposud se jako největší nehody tohoto století vyjímají potopení výletní lodi Costa Concordia v roce 2012 a incident Ever Given v roce 2021, ale podle prvních odhadů by celkové náklady na úterní mimořádnou nehodu kontejnerové lodi Dali o nosnosti 9 962 teu mohly tyto nechvalně známé nehody překonat. Šéf londýnské pojišťovny Lloyd's minulý měsíc varoval, že havárie lodi Dali by se mohla ukázat jako největší námořní výplata v historii pojištění.

Na místě probíhajících záchranných prací na přemístění potopeného mostu a poškozené kontejnerové lodi pokračují operace rychlým tempem. "Tento týden došlo k neuvěřitelnému pokroku na cestě k našemu cíli otevřít hluboký kanál s omezeným přístupem," řekl včera plukovník Estee Pinchasin, velitel Baltimorského okrsku inženýrských sborů americké armády. "Náš úžasný tým místních, státních, federálních a komunitních pracovníků se i nadále soustředí na bezpečné a efektivní odstraňování trosků a vraků z federálního kanálu a vodní cesty."



SSL Express 15-04-2024 Limity CO₂ pro nákladní automobily: Po reformě je před reformou

Evropský parlament právě přijal nové limity CO₂ pro těžká nákladní vozidla, ale politická diskuse o opětovné revizi pravidel již probíhá. Téma pravděpodobně bude hrát roli i v kampani před volbami do Evropského parlamentu. Výrobci těžkých užitkových vozidel registrovaných v EU musí do roku 2040 snížit průměrné emise CO₂ svého vozového parku o 90 procent ve srovnání s rokem 2019. Evropský parlament schválil odpovídající nové nařízení o limitních hodnotách 10. dubna 341 hlasy proti, 268 a 14 se zdrželo hlasování. Ještě předtím, než vstoupí v platnost, už ale probíhají diskuse o další reformě. Ta je v novém zákoně plánována do roku 2027. Pouhý rok poté, co vstoupí v platnost – pravděpodobně kolem poloviny roku 2025 – prý Evropská komise prověří, jak by bylo možné registrovat těžká užitková vozidla, která jezdí pouze na klimaticky neutrální paliva, a zda bude lze tato paliva zohlednit pomocí „uhlíkového korekčního faktoru“. Podle právě schváleného nařízení to není možné, protože e-paliva nebo biopaliva ve spalovacích motorech produkují emise CO₂. Pověření k prošetření věci lze nalézt pouze v – právně nezávazném –

„odůvodnění“, které bylo do nařízení vloženo na poslední chvíli. Mezinárodní silniční unie (IRU), světová asociace průmyslu silniční dopravy, však upozorňuje, že Komise bezprostředně před hlasováním v EP slíbila, že nařízení splní. IRU by to velmi uvítala. „Ekonomika dopravy a logistiky EU potřebuje širokou škálu technologických možností, které vyhovují jejím různým provozním potřebám,“ řekl Raluca Marian, vedoucí zastoupení IRU pro EU.

Evropská komise, EP a Rada ministrů budou také sledovat vývoj ve Švýcarsku. Právě tam bylo rozhodnuto o změně národního zákona o CO₂, který stejně jako v EU stanovuje požadavky na výrobce vozidel pro maximální přípustné emise CO₂ jejich vozového parku. Do roku 2030 musí klesnout o 30 procent pod úroveň roku 2019. Podle nového právního textu mohou výrobci a dovozci požadovat, aby při výpočtu emisí bylo zohledněno použití „obnovitelných syntetických paliv“. K tomu musí prokázat, jaké množství takového paliva jim lze „smluvně připsat“.

Švýcarská alpská iniciativa, která se mimo jiné zasazuje o menší provoz kamionů přes Švýcarsko, vyzývá svoji vládu, aby přijalo limity CO₂ pro nákladní vozidla, o kterých právě rozhodl Evropský parlament – bez zohlednění e-fuel. „Švýcarsko, což je malá oblast s krátkými dopravními trasami, je obzvláště vhodné pro velmi rychlou elektrifikaci silniční nákladní dopravy,“ vysvětlila iniciativa. Jejím cílem je do roku 2035 zcela dekarbonizovat nákladní dopravu ve Švýcarsku. „Účtování e-paliv vnímáme jako špatný krok a nedoporučovali bychom to EU,“ uvedla Alpská iniciativa na dotaz DVZ. V silniční dopravě existují energeticky účinnější udržitelná paliva a e-paliva by se měla používat tam, kde tyto alternativy chybí, například v letecké dopravě.

SSL Express 15-04-2024 Šanghajské nákladní letiště poráží trh

PVG Cargo zaznamenalo v roce 2023 výrazně více nákladu v žebříčku největších nákladních letišť ve srovnání s předchozím rokem, a to i přes vývoj čínského zahraničního obchodu a obecný celosvětový trend. Evropská letiště nehrála v žebříčku žádnou roli.

V roce 2023 se nákladní letiště v Šanghaji vyvíjelo výrazně lépe než jeho konkurenti v top 10 největších světových leteckých uzlů podle objemu, a to i přes nepříznivé obecné podmínky. Podle předběžných údajů mezinárodní zastřešující organizace provozovatelů letišť Airport Council International (ACI World) eviduje velké čínské letiště objem nákladu 3,44 milionu tun; s tímto výsledkem zaujímá PVG třetí místo v žebříčku, jedno místo nad tím z roku 2022. Stejně jako v předchozích letech je na prvním místě hongkongské nákladní letiště s objemem nákladu 4,33 mil. tun, následované americkým uzlem Memphis s 3,88 mil. tun.

Na výkonu Šanghaje je pozoruhodné to, že centrum se ve srovnání s rokem 2022 vyrovnalo s trendy na trhu dvěma způsoby. Zatímco globální objemy nákladu loni podle ACI World klesly o 3,1 procenta, Šanghaj výrazně vzrostla: objemy nákladu na velkém čínském letišti výrazně vzrostly o 10,4 procenta. Většina hubů v top 10 však v roce 2023 ztratila nadprůměrný objem ve srovnání s předchozím rokem, jako je Taipei (mínus 16,8 procenta; 10. místo), Los Angeles (mínus 14,8 procenta; 9. místo) a Louisville (mínus 11,1 procenta; pořadí 6). Evropská nákladní letiště nehrají v loňské top 10 roli; prvních deset míst v žebříčku patří pěti americkým uzlům a pěti letišťům z Asie.

SSLO Express 15-04-2024 Dovoz vozidel zahluje terminály v evropských Ro-Ro přístavech

V souvislosti s měnící se dynamikou na automobilových trzích jsou terminály v evropských přístavech zahlceny značným množstvím dovážených nových vozidel. Vedoucí pracovníci přístavů, automobilového průmyslu a dodavatelského řetězce sdělili (britskému listu Financial Times), že hlavním faktorem přetížení je skutečnost, že někteří čínští výrobci elektromobilů neprodávají své vozy v Evropě tak rychle, jak se očekávalo. Tvrdili také, že místa pro dodávky námořní dopravou byla rezervována bez objednání další přepravy, což vedlo k dlouhým dobám zdržení v přístavech pro vozidla, která by za normálních okolností byla přesunuta do vnitrozemských skladů a prodejen. Jeden ze zdrojů prohlásil, že v evropských přístavech ležela elektrická vozidla dovezená z Číny až 18 měsíců.

Mike Sturgeon, výkonný ředitel Asociace evropské logistiky vozidel se sídlem v Bruselu řekl, že příčinou přetížení přístavů je podle něj oživení automobilového trhu po krachu, kdy zavedení výrobci OEM opět vytvořili vysoké zásoby. Pak přišel prudký nárůst výroby elektromobilů, díky němuž na trh vstoupili menší výrobci a vytvořili si další zásoby. Nyní se všichni výrobci OEM musí přizpůsobit kolísavým vzorcům spotřeby, přičemž nedávný výrazný pokles poptávky po elektromobilech vedl k tomu, že se jim zásoby nedaří prodat, a přístavy to nesou těžce. Antverpy-Bruges a Bremerhaven, největší evropské automobilové přístavy, v posledních 18 měsících velmi trpěly přetížením, a to nejen proto, že jsou plné vozidel. Měly také problémy se sháněním stevedorů, takže se projevil i prvek pracovní síly. Mluvčí společnosti Antverpy-Bruges uvedl, že přetížení se sice v posledních měsících nezhoršilo, ale ani nezmírnilo, a dodal: "Neslyšel jsem však o žádném případě, kdy by autodopravci nebyli schopni vykládat. Myslím, že narušení námořních jízdnicích řádů kvůli konfliktu v Rudém moři poskytlo automobilovým terminálům v evropských přístavech čas na nadechnutí, i když jen na krátkou dobu, protože nyní jsou zavedeny nové trasy přes mys Dobré naděje." A mluvčí zdůraznil, že významným faktorem přetížení jsou elektromobily vyrobené v Číně, které byly dodány do Evropy, ale zatím nenašly kupce.



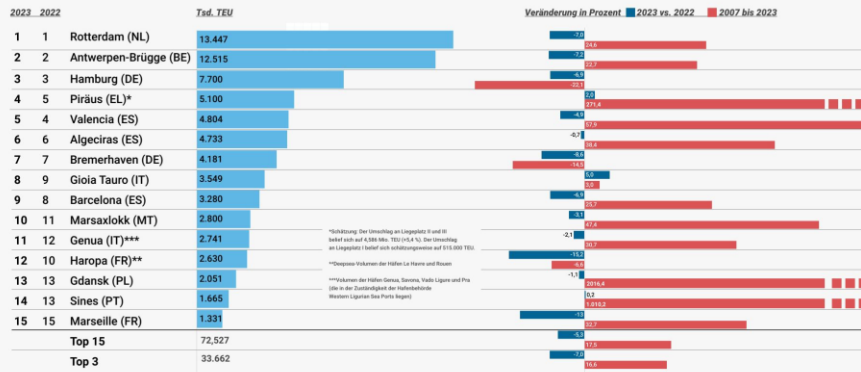
SSL Express 15-04-2024 Vývoj v 15 největších přístavech Evropy v roce 2023

Loni 15 největších evropských kontejnerových přístavů odbavilo 72,5 milionu TEU. To odpovídá poklesu o 5,3 procenta ve srovnání s rokem 2022. Tento vývoj odráží ekonomické a geopolitické podmínky, kterým byly přístavy v loňském roce konfrontovány, říká Theo Notteboom, profesor přístavní a námořní ekonomie na univerzitě, mimo jiné v Gentu (Belgie), u příležitosti zveřejnění jeho žebříčku. Nárůst objemu loni zaznamenaly pouze dva přístavy – Pireus a Gioia Tauro. V řeckém Pireu dosáhla propustnost přibližně 5,1 milionu TEU, což je nárůst o 2 procenta. Pireus se tak v žebříčku posunul o jedno místo na čtvrté místo. Jihoitalský přístav Gioia Tauro zvýšil objemy o 5 procent na dobrých 3,5 milionu TEU. To znamená, že umístění si také polepšilo o jedno místo a je na 9. místě. V pořadí v prvních třech přístavech – Rotterdam, Antverpy a Hamburk – nedošlo k žádným změnám a všechny tři lokality ztratily podobné množství, přibližně 7 procent kontejnerového zatížení.

V 15letém srovnání je však vidět jasný vývoj. Zatímco většina přístavů dokázala od roku 2007 výrazně zvýšit objemy, tři severoevropské lokality od té doby objemy ztratily.



Top 15 EU-Containerhäfen Ranking nach TEU und Veränderung in Prozent; 2023



SSL Express 15-04-2024 Íránský útok na Izrael staví loďní dopravu a globální obchod pod další tlak

Když Světová obchodní organizace minulý týden představila svou nejnovější, poměrně pozitivní prognózu mezinárodní výměny zboží, experti jí poskytli jisté bezpečnostní varování. Letošního nárůstu o 2,6 procenta po poklesu o 1,2 procenta v roce 2023 lze dosáhnout pouze v případě, že geopolitická rizika opět neohrozí oživení. K tomuto případu nyní došlo při víkendovém útoku Íránu na Izrael. Útok je vnímán jako reakce na údajné ostřelování íránské ambasády v syrském Damašku Izraelem.

Zda a do jaké míry ovlivní oživení světového obchodu nedávná eskalace v Perském zálivu, se teprve uvidí v příštích dnech. Nelze vyloučit další růst ceny ropy. To je aktuálně 90 dolarů za barel ropy Brent a za poslední tři měsíce již vzrostla o 15 procent. Experti se obávají nárůstu nad 100 dolarů za barel. Tento scénář se pravděpodobně stane ještě pravděpodobnějším, pokud Írán splní svou hrozbu a zablokuje tankery v Hormuzském průlivu nebo uzavře loďní průchod, který je tak důležitý pro mezinárodní obchod s ropou. Írán to opakovaně používá jako hrozbu, což se také vrátilo na pořad jednání o víkendu poté, co izraelské ministerstvo zahraničí vyzvalo k tomu, aby byly prorežimní Revoluční gardy v Teheránu po íránském útoku klasifikovány jako teroristická organizace.

Arestace 14 000 TEU kontejnerové lodi „MSC Aries“ v sobotu ráno ukazuje, že íránské akce proti loďní dopravě v Hormuzském průlivu nejsou jen plané hrozby. Loď, kterou si pronajala švýcarská loďní společnost s 25člennou posádkou, uvízla 50 námořních mil severovýchodně od Fujairah v Ománském zálivu. Incident v prvních prohlášeních ostře odsoudila jak mezinárodní přístavní organizace IAPH, tak Mezinárodní námořní komora. ICS hovoří o „nehorázném porušení mezinárodního práva“. Samotné MSC se k incidentu zatím nevyjádřilo. Mezitím odborník na mezinárodní loďní dopravu Lars Jensen radí majitelům nákladu na sociální síti LinkenIn, aby si ověřili krytí svého pojištění nákladu. To platí zejména v případě, že se náklad náhle ocitne ve válečné zóně. Společnosti by také měly zvážit vybudování bezpečnostních zásob pro případ eskalace v Hormuzském průlivu.



SSL Express 16-04-2024 Další incident okolo skupiny Mazur kvůli dluhu řidičům

Šéf polské skupiny Mazur použil pepřový sprej proti řidiči na odpočívadle u Günzburgu v Bavorsku. Podle celoevropské nadace Road Transport Due Diligence Foundation jel Uzbek se svým nákladním autem do lokality Aldi Süd. Podle zpráv médií günzburšská policie v sobotu dočasně zatkla polského dopravce Łukasze Mazura. Mazur je šéfem stejnojmenné polské skupiny firem, jejíž řidiči kamionů stávkovali loni dvakrát během několika týdnů na čerpací stanici Gräfenhausen v Hesensku. Podnikatel se předtím naboural do jednoho ze svých kamionů a pepřovým sprejem zaútočil na řidiče, jednatřicetiletého Uzbeka, který v něm spal. Hlásí to jak Bayerischer Rundfunk, tak „Frankfurter Rundschau“. Edwin Atema, manažer celoevropské nadace Road Transport Due Diligence Foundation (RTDD), která zastupovala protestující řidiče z Gräfenhausenu v jejich sporu se skupinou Mazur, incident potvrdil. Policie také vzala původně uzbeckého řidiče do vazby, protože se ve strachu o život bránil nožem; byl následně bez podmínek propuštěn. Podle „Frankfurter Rundschau“ má Mazur složit kauci ve čtyřmístné částce.

K situaci na odpočívadle Burgauer See v okrese Günzburg v bavorském Švábsku došlo proto, že 31letý muž stejně jako ostatní řidiči z Gräfenhausenu měsíce nedostával žádné platby. „Od té doby se v přístupu společnosti nic nezměnilo,“ vysvětluje Atema. Odborář pokračoval, že ho řidič minulý týden kontaktoval, protože mu dopravní podnik nyní dluží platby kolem 10 000 eur. Uzbek pak v koordinaci s odborářem vypověděl smlouvu a požádal Mazura, aby jednal s Atemou; to však šéf firmy odmítl. „Řidič poté kontaktoval Aldi Süd, protože naložil náklad pro Aldi,“ říká Atema. Druhý den ráno, když spal, ho překvapilo, že Mazur vstoupil do zamčeného vozidla, které bylo také zevnitř zajištěno napínacími pásy, a okamžitě ho několikrát postříkal dráždivým plynem. Nizozemský odborář dále říká, že mu v tu chvíli volal přímo řidič a že byl svědkem incidentu po telefonu. Poté požádal 31letého muže, aby aktivoval kameru na svém mobilním telefonu a předal mu snímek, aby události zdokumentoval; natočil obraz z kamery a poté jej zveřejnil prostřednictvím svého účtu na platformě sociálních médií X. Mazur v doprovodu náhradního řidiče údajně cestoval z Polska více než 1000 kilometrů, aby vyhnal Uzbeka z kabiny řidiče a převzal nákladňák s náhradním klíčem zpět.

S RTDD si Atema dala za cíl zlepšit pracovní podmínky řidičů kamionů a předcházet takovému porušování lidských práv v budoucnu. „Mazur není ojedinělým případem, o podobných situacích, kdy řidiči nedostávají peníze za práci, slychají naši zaměstnanci pravidelně celé měsíce,“ zdůrazňuje. Takové přepravní společnosti lze stále nalézt v mnoha dodavatelských řetězcích, včetně společností, jejichž náklady byly nalezeny v Gräfenhausenu během obou stávek a které následně tvrdily, že ukončí spolupráci s Mazurem. Aldi Süd je jedním z hráčů, kteří se chtějí přepravě s polskou firmou vyhnout. Jak uvedl „Lebensmittel Zeitung“ minulý týden, diskont smluvně zavázal své dodavatele, aby dopravní společnost nevyužívali. Nicméně podle jeho přepravních dokumentů byl napadený řidič Mazur na cestě do místa Aldi Süd, uvádí Atema.

V Polsku zatím nepanuje pochopení pro popisy sobotních událostí. „Neznám všechny okolnosti tohoto konkrétního incidentu, a proto se necítím oprávněn se k němu vyjadřovat,“ říká na dotaz DVZ Jan Buczeck, prezident Sdružení mezinárodních silničních dopravců (ZMPD) a dodává: „Nicméně, pokud byla použita síla, je to naprosto zavrženíhodné a nelze to za žádných okolností tolerovat.“



SSL express 16-04-2024 Nové konsorciium podpoří zavedení DAK

The Digital Automatic Coupling (DAK) má zjednodušit železniční nákladní dopravu v Evropě a především usnadnit sestavování vlaků. Aby toho bylo dosaženo, musí být touto technologií

vybaveno přibližně 500 000 nákladních vagonů v celé Evropě. Takzvaná migrace stávající flotily je mamutí projekt a má začít v roce 2028. Pokud je to možné, instalace by měla být provedena hladce a bez omezení provozního procesu.

Aby to celé bylo nakonec úspěšné, bylo založeno konsorcium „DACFIT“ s dalšími šesti evropskými partnery pod vedením DB Cargo. Cílem je analyzovat stávající vozový park nákladní dopravy a prostřednictvím workshopů posoudit časové a prostorové výzvy migrace v celé Evropě. Nově založené konsorcium získá finanční podporu od společného evropského železničního podniku (EU-Rail). Konsorcium je při technických analýzách nákladních vagonů, lokomotiv a speciálních vozidel podporováno renomovanými instituty a společnostmi jako K + V (Německo), Instytut Kolejnictwa (Polsko), VUKV (Česká republika) a BME ITS (Maďarsko). Analýza evropského dílenského prostředí je v rukou společnosti VPI European Rail Service GmbH (VERS), která vytvořila síť 280 odborně hodnocených dílen nákladních vagonů a mobilních servisních týmů po celé Evropě. Výkonní ředitelé VERS Heiko Radke a Joachim Wirtgen zdůrazňují: „Prostřednictvím naší sítě máme potřebné znalosti a zkušenosti o tom, jak musí být zřízeny dílny pro přeměnu vozových parků pomocí DAK,

Fraunhofer Institute for Material Flow and Logistics (IML) se bude podílet na konsorciu s cílem strukturovat dovybavení 500 000 vozidel v celé Evropě z hlediska času a prostoru. „Poskytujeme zde nejen podporu pomocí IT zdrojů, ale máme také komplexní odborné znalosti v oblasti takzvané ‚první a poslední míle‘ pro mnoho továrních a průmyslových železnic,“ vysvětlila Agnes Eiband z Fraunhofer IML.



SSL Express 16-04-2024 Evropské námořní síly varují před placením výkupného pirátům

Námořní síly EU Atalanta, které se zabývají pirátskými operacemi v Indickém oceánu, varovaly, že rozhodnutí bangladéšské společnosti z minulého týdne zaplatit výkupné za propuštění své lodi a posádky by mohlo vést k dalším útokům na obchodní lodní dopravu. Lodě plující u somálských břehů byly včera vyzvány, aby zachovávaly zvýšenou ostražitost s ohledem na nedávnou eskalaci pirátských hrozeb, přičemž evropské námořní síly dodaly, že končící monzunové období by mohlo pirátské aktivity v regionu ještě více usnadnit. Somálští piráti v neděli brzy ráno propustili unesenou bangladéšskou loď Abdullah a její 23člennou posádku poté, co bylo zaplacen výkupné ve výši 5 milionů dolarů. Loď byla unesena 12. března. Námořní tým včera uvedl, že zaplacení výkupného by mohlo vyvolat novou vlnu únosů dhow, která by v budoucnu vedla k útokům na obchodní lodě.

Námořní síly osvobodily rybářské lodě, kterých se zmocnili ozbrojenci, a zmařily další pokusy o útoky. Minulý měsíc se indické komando nalodilo na loď Ruen plující pod maltskou vlajkou, která byla unesena v prosinci, a získalo ji zpět. Všech 17 rukojmích bylo zachráněno a 35 údajných pirátů bylo předvedeno do Bombaje k trestnímu stíhání. Podle týmu Atalanta bylo uneseno až 18 člunů; a pracovní skupina též identifikovala několik možných pirátských táborů na somálském pobřeží nacházejícím se mezi Xaafuunem a vesnicí Garacad, s horkým místem severně od Eylu, kde Ruen a Abdullah několik týdnů kotvily. Typická pirátská strategie údajně spočívá v obsazení a únosu lodi typu dhow, která je následně využívána jako jejich mateřská loď. Poté se vmísí do běžného provozu a z mateřské lodi nasadí skify, aby zaútočily na plavidla plující až 600 námořních mil a více od východního somálského pobřeží. Návrat somálských pirátů přichází v době, kdy jemenští Hútiové rovněž ostřelují obchodní lodě proplouvající kolem jejich pobřeží, přičemž za posledních šest měsíců se stalo terčem útoku přibližně 80 plavidel.

SSL Express 17-04-2024 Zelený německý vlk se nažral, ale zákazy jízd nehrozí

ákaz řízení v Německu byl odvrácen – přichází reforma zákona o ochraně klimatu. Shodli se na tom zástupci skupin vládních stran. Minulý týden federální ministr dopravy Volker Wissing (FDP) vytvořil krátkodobý panel na sociálních sítích k zákazu řízení o víkendu, kde byl obviněn z nečinnosti a vydírání. V pondělí bylo dosaženo dohody: zástupci vedoucích skupin vládních frakcí se shodli na reformě zákona o ochraně klimatu a solárním balíčku. Pokud nový zákon „nevstoupí v platnost před 15. červencem 2024, hrozí kvůli starému právnímu stavu drastické omezení individuální mobility,“ napsal BMDV a mluvilo se o zákazech řízení osobních a nákladních automobilů o víkendových dnech.

„Zrušení ročních sektorových cílů v zákoně o ochraně klimatu zajišťuje, že nebudou existovat žádné zákazy řízení,“ říká Dr. Lukas Köhler, zástupce vedoucího poslaneckého klubu poslaneckého klubu FDP, ve společném prohlášení poslaneckého klubu semaforu. "Změnou zákona o ochraně klimatu obracíme německou klimatickou politiku vzhůru nohama, protože od nynějška záleží jen na tom, aby bylo dosaženo cílů v oblasti klimatu celkově a ne tam, kde se snižují emise." V roce 2028 se také prověří, zda lze zrušit i ostatní předpisy v zákoně o ochraně klimatu. "Vzhledem k tomu, že obchodování s emisemi zajistí, že do té doby budou v celé Evropě splněny klimatické cíle, je parlamentní skupina FDP přesvědčena, že pak nebudou nutné žádné národní předpisy. V každém případě jsme zajistili, že nebudou existovat žádné sektorové cíle, a tudíž ani zákazy řízení," uvedl po roce 2030."

Zelení také dosáhli některých svých cílů novelou zákona o ochraně klimatu: "Dáváme ochraně klimatu v Německu důraznou aktualizaci, díky níž bude země na dalších 20 let na cestě ke klimatické neutralitě. Nový Zákon o ochraně klimatu poprvé zavazuje federální vládu, a to konkrétně v Nastavení opatření na ochranu klimatu na období 2030 až 2040, které obnovuje závazek každého sektoru a bude měřit úspory CO2 inteligentněji,“ řekla Julia Verlinden, zástupkyně vedoucího parlamentní skupiny Aliance. 90/Poslanecký klub Zelených. „S ohledem na mnohem přísnější klimatický cíl do roku 2040 je třeba udělat více, zejména v oblasti dopravy,“ zdůrazňuje také.

Podle Matthiase Miersche, místopředsedy poslaneckého klubu SPD, budou do nového zákona integrována i evropská nařízení, čímž se stane závaznějším. "Samozřejmě i nadále platí cíle snížení CO2 ze současného zákona. Novela znamená, že nesmí být vypuštěn ani gram CO2."

P.S. Rozumíte tomu? Mám stále nutkavější pocit, že se politici zbláznili...

SSL Express 17-04-2024 Přístupový kanál z řeky do Le Havre dostává zelenou

Správní soud v Rouenu zamítl naléhavou žádost o pozastavení prací na přístupovém kanálu v Le Havre (známém jako „kočičí klapka“). S rozhodnutím z 29. března může Haropa Port pokračovat v přípravných pracích na přehradě k zajištění a rozšíření vnitrozemského přístupu k přístavu 2000, uvedla organizace přístavu. Zamítnutí neodkladné žádosti proti uplatnění usnesení vlády ze dne 19. června 2023, kterým bylo schváleno zahájení prací na průplavu, odůvodnil správní soud tím, že „za současného stavu řízení žádný z argumentů postoupených žalobci neuvádí, že jsou vhodné a závažné k tomu, aby vyvolaly pochybnosti o zákonnosti napadeného usnesení.“ Přístup tvoří 1800 metrů dlouhý kanál chráněný přehradou, který vytváří přímé spojení mezi přístavem 2000 a důležitou hospodářskou oblastí povodí Seiny. Projekt podporuje region Normandie částkou 82,75 milionu eur, francouzský stát částkou 23,6 milionu eur a EU částkou 11 milionů eur. Investice má strategický význam pro

rozvoj multimodality podél celé osy Seiny a pro vytvoření zeleného koridoru pro dekarbonizaci logistických řetězců, vysvětlil Haropa Port. Přípravné práce na stavbu přehrady začaly na začátku roku 2024. Jeho dokončení bude trvat téměř dva roky.

Když byl před více než 20 lety přístav Port 2000 zabudován do ústí Seiny, vodní cesta do historického přístavu Le Havre byla z cenových důvodů vynechána. Bylo to dáno geografickými zvláštnostmi. Mezi přístavní nádrží s přímým přístupem k moři a starým přístavem se nachází tankoviště. Aby se to obešlo, musel by být směrem do vnitrozemí vybudován kanál, který ústí do vnitřní části historického přístavu. Leží ale za velkým zdymadlem a hladina vody je zde nižší než hladina moře. Proto měl mít spojovací kanál i propust'. Aby byla nyní zavedena bezpečná cesta, musí se tankoviště obejít na mořské straně. K tomu bude nejprve vybudována 2 kilometry dlouhá hráz, která propojí jižní molo historického přístavu se severní částí přístavu Port 2000, rovnoběžně s pobřežím. Po dokončení tohoto spojovacího pilíře lze odstranit dvou starších pilířů. To znamená, že všechna vnitrozemská plavidla budou mít přístup do přístavu 2000 bez ohledu na vítr a počasí.

P.S. Ve Francii to jde; u nás se budeme o propojení vnitrozemské vodní cesty Labe-Vltava se světem bavit ještě 10 let

SSL Express 18-04-2024 CMA CGM Air Cargo rozšiřuje svou síť

Letecká nákladní společnost francouzského poskytovatele logistiky začne od léta 2024 provozovat transpacifické služby. Od roku 2026 je plánováno masivní rozšíření flotily. Letecká společnost francouzského poskytovatele logistiky za tímto účelem uvádí do provozu dva velkokapacitní nákladní stroje B777-200. Obě nákladní letadla provozuje leasingová společnost Atlas Air.

První letoun bude dodán v červnu 2024; bude obsluhovat letiště v Hongkongu, Chicagu a Soulu. Druhý nákladní stroj ze stejné série pak bude na nové trase nasazena během čtvrtého čtvrtletí roku 2024, a bude rotovat mezi Čínou a různými severoamerickými letišti.

V prvním čtvrtletí roku 2025 přidá CMA CGM Air Cargo do své flotily další nákladní letoun; v následujícím roce dojde k masivnímu rozšíření flotily s dodáním dalších osmi velkých nákladních A350.

SSL Express 18-04-2024 Vnitrozemské přístavy na trase Hedvábné stezky nabývají opět na významu

Přepravci z Dálného východu zjevně stále více využívají železniční spojení podél trasy Hedvábné stezky k ochraně svých dodavatelských řetězců před narušením námořní dopravy v krizových oblastech Rudého moře a nyní i na Blízkém východě.

Krise v Rudém moři a na Blízkém východě způsobují vyšší poptávku po železniční dopravě na Hedvábné stezce z Číny do střední Evropy. "V současné době zaznamenáváme nárůst rezervací o 30 až 40 procent na jednotlivých trasách, které vedou do Duisburgu," řekl Markus Bangen, generální ředitel přístavu Duisburg (Duisport), na výroční tiskové konferenci v úterý. Nezmínil však skutečnost, že pokud dojde k poklesu sazeb, námořní přeprava bude rychle převedena zpět na lodní dopravu, což je nyní opět případ.

Aby byl generální ředitel Duisportu ještě méně závislý na trase přes severní koridor, který vede mimo jiné přes Rusko, zavazuje se ke zlepšení takzvaného centrálního koridoru. Ten vede přes

Kazachstán, Kaspické moře, Gruzii a Turecko. Příjemný vedlejší efekt: Railport, který Duisport uvádí do provozu letos společně s tureckým partnerem Arkas, bude integrován. V samotném místě v Duisburgu zahájí letos v létě provoz terminál Duisburg Gateway Terminal (DGT) a upgraduje funkci hubu v přístavu. V kombinaci s výzkumným projektem EnerPort II má být terminál provozován zcela klimaticky neutrálním způsobem. Akcionáři DGT jsou Duisport, švýcarský Hupac, nizozemská vnitrozemská lodní společnost HZS Intermodaal a PSA Belgium Holdings. Belgická pobočka PSA ze Singapuru vstoupila s 22 procenty v létě 2023.

SSL Express 18-04-2024 Krize v Perském zálivu hrozí cenovým šokem u paliv

Hrozí, že situace na Blízkém východě eskaluje a vyvíjí tlak na přepravní a dodavatelské řetězce. Logisti však prokázali, že si s podobnými situacemi poradí. Proti případnému prudkému růstu cen ropy jsou ale z velké části bezmocní.

Dobré zprávy: cena ropy v pondělí nestoupla a dokonce klesla – i přes značné obavy – po iránském útoku na Izrael. Nebezpečí ale nebylo zažehnáno, Izrael již oznámil vojenskou reakci. Logistický průmysl se proto musí připravit na rostoucí ceny pohonných hmot a následně další zátěž v již tak napjatém ekonomickém prostředí.

Nejnovější hodnocení významných bank působících v obchodu s ropou ukazují, kudy by se mohla cesta ubírat. Citi Group a Société Générale zvýšily svou krátkodobou prognózu cen o přibližně 10 procent na přibližně 90 USD za barel a zároveň varovaly, že eskalace v Perském zálivu by mohla vytlačit ceny černého zlata daleko za hranici 100 USD. To by nejen podpořilo právě zachycenou inflaci a ohrozilo by růst. Pro některé malé dopravní společnosti by to mohl být umíráček na benzínce. Naděje tedy spočívá v opatrnosti a deeskalaci, aby benzín a nafta příliš nezdražily.

SSL Express 19-04-2024 Transformace v ocelářském průmyslu - další skok do neznáma

Výroba a přeprava bez emisí CO₂: To je herkulovský úkol, který stojí před společnostmi v ocelářském průmyslu. Zástupci průmyslu a speditéři v síti Stahl varovali, že politici by mohli klimatickou transformací zahltit ekonomiku. Ocelářský průmysl v Německu (ale i jinde v Evropě) čelí možná největšímu obratu, jaký kdy zažil. Musí změnit svou výrobu: po staletí se ocel vyráběla pomocí uhlí. V budoucnu se má používat vodík, pokud možno vyráběný ze zelené elektřiny. Tento nový typ výroby je však spojen s enormně vysokými finančními výdaji, jak se ukázalo v úterý na fóru Steel Network. Jen výstavba zařízení s přímou redukcí potřebných pro transformaci, která nahradí vysoké pece, bude stát miliardy eur. Výstavba elektráren bude stát celkem 2,4 miliardy eur. Konference nenechala nikoho na pochybách, že zvolená cesta by měla být dodržena, i když: "V tuto chvíli není výroba vodíkem rentabilní. Jinak bychom tu změnu udělali už dávno." Průmysl nemůže jednoduše vyrábět ocel o 200 nebo 300 eur za tunu dráž a pak si myslet, že na ní může nějak vydělat. To bude fungovat pouze v případě, že budou správné rámcové podmínky.

SHS postavila ocelárnu v Ascorvalu (Francie), kde se vyrábí zelená ocel pro kolejnice. Ve Francii totiž státní železnice SNCF zahrnuje CO₂ do kritérií pro zadání zakázky, a je proto také významným dodavatelem kolejnic v této zemi. "Ale například Deutsche Bahn zatím takto neuvažuje.

Důležitou roli v transformaci hraje také logistika, a to ve dvou ohledech. Na jedné straně se procesy mění. V SHS je pro výrobu zelené oceli potřeba mnohem více šrotu než dříve. V průměru 50 procent použitého množství bude tvořit šrot. V závislosti na typu oceli je to však někdy 10 a pak

zase 90 procent. Je tedy potřeba nová struktura nákupu a dodavatelského řetězce pro výrobu. Podle prognózy společnost potřebuje asi 1,5 milionu tun šrotu ročně. Tento materiál se však nehromadí selektivně, ale musí být shromažďován od různých dodavatelů. Na druhé straně je pro Salzgitter Stahl i SHS důležité, aby i poskytovatelé dopravních služeb pracovali s co nejmenším množstvím CO2 nebo dokonce bez CO2. Je pravda, že emise CO2 ve výrobě jasně převažují nad emisemi vypouštěnými v logistice. Průmyslové podniky však musí vyrovnávat svou uhlíkovou stopu podle Scope 3 – a nepřímé emise CO2 z dopravy jsou toho součástí.

Emise by mohly být také ušetřeny přesunem dopravy ze silnice na železnici. Řečníci Bross i Weber v Dortmundu potvrdili, že se chtějí vydat touto cestou. Müller byl naopak skeptický: "Jsme spediční společnost, takže železnice pro nás není alternativou. Obecně se domnívám, že potenciál železnice je velký. Na druhou stranu v příštích letech dojde na železnici k mnoha stavebním opatřením a restrukturalizacím. S větší pravděpodobností uvidíme, že spolehlivost nákladního vozidla je opět potřeba, když jsou v některých případech potřeba celé úseky trasy," řekl Müller. Rein byl také skeptický, i když již v minulosti objednal několik ucelených vlaků jménem automobilky; v tuto chvíli má ale železnice pouze problémy: s infrastrukturou, s dostupností vlakových tras nebo strojvedoucími. Nemají potenciál nám zboží vzít," popsal svůj dojem ze stavu železniční nákladní dopravy v Německu. Pro Brosse však neexistuje žádný způsob, jak železnici obejít. "Sečteno a podtrženo, železnice je doprava s nízkými emisemi CO2. Musíme zapracovat na tom, abychom znovu získali funkční a spolehlivou trať," řekl manažer Salzgitteru. Každý má své místo v dopravním systému: nákladní automobil je ve své roli nepostradatelný, ale stejně tak je nepostradatelná železnice. Podobný názor zastává i Weber, který poukazuje na to, že přeprava jednotlivých vozových zásilek po železnici má pro ocelářský průmysl velký význam.

V závěru předseda ocelářského výboru VVWL Stefan Windgätter vyzval politiky, aby realisticky stanovili cíle transformace. "Pokud hrozny visí tak vysoko, že nemám šanci na ně dosáhnout, tak vůbec neskočím," varoval Windgätter. Politikům se svými vysokými standardy se podařilo zajistit, že "drive" z transformace je v současné době mimo většinu speditérů. Roky 2024 a pravděpodobně 2025 označil za "ztracený rok transformačního úsilí" pro odvětví nákladní dopravy.

P.S. Ještě že máme ten CBAM, to nám naši vysoce ztrátovou výrobu oceli zachrání. Jen netuším, kdo tu celou pitominu nakonec zaplatí...



SSL Express 19-04-2024 MAN testuje autonomní nákladní auto

Po letech příprav mnichovská společnost MAN, která vyrábí nákladní automobily, testuje svá nákladní vozidla bez řidiče na dálnici – a chce se zapojit i spolkový ministr dopravy Volker Wissing (FDP). Na dálnici A9 severně od Mnichova chce odřídít počítačem ovládaný tahač z Allershausenu téměř deset kilometrů do servisní oblasti Fürholzen-West a propagovat novou technologii. Zákon, který to umožňuje, pochází od jeho předchůdce Andrease Scheuera (CSU). MAN vyvinul testovací vozidlo společně s dodavateli Bosch, Knorr-Bremse, Leoni, TÜV Süd a dalšími partnery a testoval jej na vlastním zkušebním místě. Se zvláštním povolením nyní vyjíždí na dálnici k další zkoušce. Vozidlo je vždy vzdáleně monitorováno zaměstnanci v dispečinku a v případě potřeby řízeno. Za volantem navíc sedí bezpečnostní řidič, který může kdykoli zasáhnout. Výrobci a dodavatelé nákladních vozidel doufají ve velký byznys se samořiditelnými nákladními vozidly. Společnost Daimler Trucks již rok jezdí se samořiditelnými nákladními vozidly na dálnicích ve Spojených státech v rámci pilotních projektů se zákazníky. V roce 2027 mají být vozidla uvedena na trh sériově a do roku 2030 chce skupina generovat tři miliardy dolarů v tržbách

a jednu miliardu dolarů v zisku před úroky a zdaněním. Plány MAN jsou zatím méně konkrétní. "Nakonec se speditérovi musí vyplatit tuto technologii nakoupit," řekl mluvčí MAN Gregor Jentzsch. A vyjmenovává celou řadu výhod: V Evropě a USA je obrovský nedostatek řidičů. Autonomní nákladní vozidla nemusí dodržovat doby jízdy a přestávky na odpočinek, teoreticky mohou jezdit nepřetržitě. Technologie se navíc neunaví ani neztratí pozornost, takže počet nehod by se měl snížit.

Zákazníci jsou ale skeptičtí. "Samořiditelná nákladní vozidla, to zní teoreticky dobře," říká Dirk Engelhardt, mluvčí představenstva Spolkového svazu pro silniční dopravu, logistiku a nakládání s odpady (BGL). V zásadě to také vidí jako pozitivní věc - ale s mnoha otazníky: "Jak často dochází k výpadkům v rádiové síti? Jak to funguje v silném dešti, mlze, sněhu? Na stavbách? Když dopravní značení vybledlo?" Kromě toho jsou zde vysoké investiční náklady = jak výrobci nákladních vozidel, tak speditéři budou muset v následujících letech investovat do přechodu na e-mobilitu nemalé peníze, jak stanoví zákon, a to je nyní prioritou. Podle BGL chybí jen v Německu již 120 000 řidičů nákladních vozidel. Každý rok odchází do důchodu 30 000 lidí a přibývá jen 15 000, říká Engelhardt. Pochybuje však, že autonomní nákladní vozidla v dohledné době pomohou. Očekává se, že systémy budou schváleny pro použití na veřejných komunikacích nejdříve za deset let. Ale bez řidiče? Autopilot neučinil pilota v letadle zbytečným, vlaky stále řídí strojvůdci.

Společnost MAN již testovala autonomní nákladní vozidla při překládce v hamburském přístavu a při jejich nakládce na železnici a zaznamenala zvýšení efektivity až o 40 procent. Kyvadlová doprava mezi dvěma logistickými body na dálnici má fungovat až do konce roku, kdy se plánují praktické projekce se zákazníky, a vozidla by pak mohla jít do sériové výroby kolem roku 2030. Daimler chce být připraven již v roce 2027 a zaměřuje se na mnohem větší americký trh. Očekává se, že objem nákladní dopravy se do roku 2050 zdvojnásobí. "Se svými dlouhými dálnicemi, rostoucí poptávkou po nákladní dopravě, velkými vozovými parky nákladních vozidel a prozíravými regulačními orgány nabízejí USA ideální počáteční pole použití pro použití této nové technologie," říká mluvčí skupiny Paul Mandaiker. Celkově jsou USA velmi pozitivní, pokud jde o používání autonomních vozidel. V dalším kroku by pak Daimler mohl vstoupit do sériové výroby v Evropě. Pro komercializaci je však zásadní, aby ji bylo možné používat i v zahraničí.



SSL Express 19-04-2024 Přístav Antverpy-Bruggy zaznamenal v 1. čtvrtletí mírný růst v objemu kontejnerů

Přístav Antverpy-Bruggy zaznamenal v prvním čtvrtletí letošního roku výrazný nárůst propustnosti kontejnerů o 6 procent ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku. Počet naložených a vyložených standardních kontejnerů o délce 20 stop (TEU) tak ve sledovaném období činil 3,3 milionu; pokud jde o hmotnost, kontejnerový náklad se zvýšil o 8,6 procenta na tonáž 36,8 milionu tun. Propustnost kontejnerů v belgickém přístavu se vyvíjí v rozporu s trendem nastaveným ostatními segmenty odbavení: klesla jak propustnost běžného nákladu (minus 7,8 procenta), tak přeprava ro-ro (minus 6,9 procenta); přeprava sypkých materiálů klesla o 12,1 procenta, zatímco tekutých sypkých materiálů o 0,9 procenta. Zvýšení tonáže kontejnerů však nakonec vedlo k nárůstu propustnosti námořního nákladu o 2,4 procenta.

Pozitivní vývoj je v souladu s obecným vzestupným trendem propustnosti kontejnerů, který v současné době zaznamenávají pozorovatelé, a to jak celosvětově, tak v přístavech North Range. Podle nejnovějších údajů za únor vzrostl index propustnosti kontejnerů RWI/ISL na hodnotu 104

bodů ve skupině přístavů North Range, což je nejvyšší úroveň od září 2023. Přístav Antverpy-Bruggy také zaznamenal nejlepší měsíční propustnost za měsíc březen od tohoto měsíce v roce 2021.

Bylo by však odvážné hovořit o obratu trendu; od hodnot před třemi nebo čtyřmi lety, kdy index obratu North Range dosahoval až kolem 123 bodů, je zatím North Range daleko. V současné době je propustnost kontejnerů v oblasti North Range zhruba na úrovni jara 2017.

P.S. Dobrých zpráv není nikdy dost, ale není to taky trochu na úkor Středozeří s hendikepem vyvolaným blokací Rudého moře?



SSL Express 19-04-2024 Shein si vybral pro své logistické řešení fu Flexport

Asijský prodejce módy a sportovního vybavení Shein bude spolupracovat s poskytovatelem digitální logistiky Flexport pro přepravu v USA. Specialista na rychlou módu to oznámil na svém americkém profilu na sociální síti LinkedIn. Díky partnerství se společností Flexport bude společnost Shein schopna lépe uspokojit logistické potřeby amerických obchodníků prodávajících na jejím tržišti. Dohoda umožní prodejcům integrovat svůj obchod na Shein do portálu prodejců Flexport. Tak se budou synchronizovat zásoby mezi Sheinem a Flexportem a objednávky Shein budou moci přímo spouštět přepravní a logistické procesy ve Flexportu. "Integrace znamená, že se stráví méně času zadáváním a správou dat," píše se v příspěvku Shein na LinkedIn.

Podle amerických médií již Flexport integroval do svého portálu pro prodejce více než 30 e-commerce a velkoobchodních kanálů, včetně Amazonu, Walmartu a Shopify. Spoluprací se společností Shein chce Flexport generovat větší objemy z přeshraničního elektronického obchodování a těžit ze současného boomu. Logistická společnost je také od loňského roku oficiálním partnerem Shopify a poskytuje obchodníkům Shopify slevy za využívání jejích služeb.

P.S. To by mohlo churavějící Flexport zachránit

