

SSL EXPRES

29.04.-03.05.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

→ **SSL Express 29-04-2024 Uvězněné lodě mohou konečně opustit Baltimore**

Čtyři lodě, které uvízly v baltimorském přístavu po zřícení mostu Francis Scotta Keye minulý měsíc, se zbavily vraku a po otevření hlubšího kanálu vypluly do Atlantiku. Očekává se, že páté plavidlo vypluje ještě dnes (26.4.) Jako první ve čtvrtek odplula loď pro přepravu běžného nákladu Balsa 94, následovaná další lodí pro přepravu běžného nákladu Saimaagracht, poté automobilový nosič Carmen (na obrázku vlevo) a nakonec loď pro přepravu volně loženého zboží Phatra Naree o nosnosti 35 882 dwt (na obrázku nahoře), která patří thajské společnosti Precious Shipping. Do přístavu vplouvají i další lodě. Společnost American Sugar Refining uvedla, že počátkem tohoto týdne dorazila do její baltimorské rafinerie zásilka surového cukru z Floridy. Tento týden se otevřel nový kanál hluboký 12 m, ale v pondělí se opět uzavře, protože se rozběhnou operace na odstranění lodi Dali, která před měsícem narazila do mostu a zabila šest pracovníků údržby silnic a zastavila velkou část přístavu. Singapurský majitel lodi Grace Ocean a správce lodi Synergy Group čelí v Baltimoru soudu poté, co právníci města tento týden podali žalobu, v níž tvrdí, že jejich loď opustila přístav v "nezpůsobilém" stavu.

Hlavní přístavní kanál s hloubkou 15 m má být po odstranění lodi znovu otevřen příští měsíc.

P.S. To je zvláštní, první zprávy hlásily až 30+ lodí uvězněných v přístavu. Holt když jde o náhradu, počítají se i nedělní výletní lodičky



SSL Express 29-04-2024 Húťiové ostřelovali loď MSC

K útoku na kontejnerovou loď společnosti MSC v Adenském zálivu se ve čtvrtek přihlásili jemenští ozbrojenci Húťi. Loď MSC Darwin VI plující pod liberijskou vlajkou se stala terčem útoku několika raket a dronů, uvedl včera v televizním projevu mluvčí Húťiů. Středisko námořních obchodních operací Britské armády Spojeného království uvedlo, že kapitán z nejmenované lodi ohlásil, že slyšel hlasitou ránu a viděl víry a kouř vycházející z moře asi 15 námořních mil jihozápadně od jemenského přístavu Aden. Vedoucí poradenské skupiny EOS Risk Group Martin Kelly poznamenal, že loď MSC Darwin VI "zaškrtla

několik políček z hlediska zaměření na Hútíe", neboť je pod kontrolou amerického vojenského velitelství Sea Lift.

Boxship loď o nosnosti 6 078 teu plula z Adenu do Džibutska a podle údajů společnosti MarineTraffic se nakonec dostala do svého cíle. UKMTO dodalo, že posádka a plavidlo jsou v bezpečí a mají podporu armády.

Hútíové ve středu po více než dvoutýdenní přestávce obnovili své útoky na lodní dopravu a za cíl si vybrali další plavidlo napojené na americkou armádu, Maersk Yorktown, a něco, co označili za izraelskou loď = MSC Veracruz. Od listopadu loňského roku se přihlásili k více než 80 útokům na obchodní lodě.

→ 🗺️ 📊 SSL Express 29-04-2024 Fraport chce masivně rozšířit odbavovací kapacitu frankfurtského letiště

Fraport hodlá v příštích letech masivně rozšířit odbavovací kapacitu letiště ve Frankfurtu. Provozovatel objemově největšího evropského nákladního uzlu to oznámil na akci pořádané na letišti. Investiční částka na opatření činí (podle informací DVZ) středně dvoucifernou milionovou částku (*dolarů? ne, korun ty blbče... víte z jakého filmu to je?*).

Podle člena představenstva společnosti Fraport pro letectví a infrastrukturu Pierra Dominique Prümma, který je u provozovatele letiště odpovědný za organizaci provozu, by Cargocity Süd mělo být schopné zvládnout nárůst tonáže o 50 procent v roce 2040. Lokalita dlouhodobě eviduje objemy nákladu kolem 2 milionů tun ročně. Podle Prümma hlavní plán Cargohub počítá se třemi centrálními prvky. Je třeba podporovat digitalizaci, nově využívat stávající oblasti v Cargocity Süd a rozvíjet nové oblasti mimo Cargocity Süd. Většiny rozšíření kapacity má být dosaženo prostřednictvím posledních dvou opatření. V prvním kroku budou stávající nákladní provozy v rámci Cargocity Süd přerozděleny a nabídnuty společností zajišťujícím leteckou nákladní dopravu. V rámci přezónování se z odbavovací plochy v podstatě stane nákladní plocha. Provozovatel letiště plánuje takto během dvou až tří let poskytnout 43 000 metrů čtverečních nově vzniklých prostor letecké nákladní haly; to je nárůst o téměř 60 procent oproti současnému stavu. Na místě vznikne prostor pro 25 000 metrů čtverečních další podlahové plochy haly, uvedl Prümm. To je téměř o 90 procent více než nyní.

Než se věci v Cargocity Süd skutečně rozjedou, bude to trvat asi dva roky. Potřebná povolení od odpovědného úřadu je třeba získat předem. Diskuse již probíhaly; schválení lze rozhodně očekávat, řekl Prümm. Kromě optimalizace již využívaných oblastí v Cargocity Süd chce Fraport také přebudovat areál, který byl léta nevyužitý a nachází se mimo lokalitu. Jedná se o bývalý firemní areál chemičky Ticona, který přímo sousedí se severozápadní ranvejí. V budoucnu tam mají být umístění letečtí speditéři. Plochy potenciálně dostupné na místě jsou nesrovnatelně větší ve srovnání s výrazně omezenými možnostmi díky vybudovaným objektům Cargocity Süd. Podle Prümma má areál celkovou plochu 250 000 metrů čtverečních. Koncem desetiletí zde začne prodej 150 000 metrů čtverečních halové plochy. Všechny budou vybaveny přímým přístupem k odbavovací ploše. Fraport ve svých plánech nazývá tuto oblast Logistics Hub West.

P.S. Praho? ... Praho ???...

SSL Express 29-04-2024 Více než 4 000 lodních motorů v japonském skandálu s údaji o palivu

V Japonsku probíhá vyšetřování s podtextem známého emisního skandálu Volkswagenu. Mohlo by se týkat více než 4 000 lodních motorů. Ministerstvo dopravy minulý týden vyslalo inspektory do dvou továren patřících společnosti IHI Corp poté, co japonský výrobní gigant přiznal, že nejméně 20 let falšoval údaje o spotřebě paliva u lodních a železničních motorů. Prověrky začaly v závodech IHI Power Systems v Niigatě a Ota poté, co IHI oznámila, že došlo k manipulaci s údaji o testech 4 361 motorů. Převážná většina - 4 215 - se týkala lodních motorů pro domácí a zahraniční zákazníky. Společnost IHI se ke skandálu přihlásila poté, co před dvěma měsíci poprvé vznesl obvinění oznamovatel. Kromě falšování údajů o spotřebě paliva mohly motory porušovat předpisy Mezinárodní námořní organizace o emisích oxidů dusíku, což by mohlo způsobit naléhavé a hromadné modernizace v hodnotě několika miliard dolarů pro značnou část světové obchodní flotily v době, kdy jsou loděnice na opravu lodí již velmi vytížené. Ministerstvo zastavilo společnosti IHI prodej dalších motorů, dokud nebude mít jistotu, že produkce společnosti splňuje požadované normy. Vládní šetření se před pěti lety týkalo také leteckých motorů IHI.

Nejznámějším příkladem vědomého klamání zákazníků ze strany výrobců z poslední doby je emisní skandál Volkswagenu z roku 2015. Bylo zjištěno, že německá automobilka záměrně naprogramovala vznětové motory s přímým vstřikováním paliva s turbodmyčadlem (TDI) tak, aby se jejich emisní kontroly aktivovaly pouze během laboratorních testů emisí, což způsobilo, že produkce NOx u těchto vozidel splňovala americké normy během regulačních testů. V reálném provozu však vozidla vypouštěla až 40krát více emisí NOx.

Lodní doprava měla skandály s motory již dříve. Společnost MAN, která je sama dceřinou společností koncernu Volkswagen, zaplatila v roce 2011 pokutu za zavádějící tvrzení o spotřebě paliva, zatímco v roce 2016 společnost Wärtsilä odhalila, že v dodavatelském centru společnosti Wärtsilä v italském Terstu byly zjištěny odchylky při některých testech měření spotřeby paliva.

SSL Express 29-04-2024 Hapag Lloyd rozšiřuje nabídku dodavatelů eBL - do svého ekosystému přidává IQAX

Společnost Hapag-Lloyd, pátá největší kontejnerová přepravní společnost z hlediska kapacity lodí a TEU se 7% podílem na světovém trhu, dále posílila svůj závazek nabízet do roku 2030 100% elektronické konosamenty. Společnost Hapag Lloyd se přihlásila k používání IQAX eBL prostřednictvím infrastruktury GSBN vedle WaveBL, který již nabízí s využitím standardů DCSA, čímž se dostala do jedinečné pozice jediného dopravce v obou sítích. Přístup společnosti Hapag k využívání více poskytovatelů služeb eBL snižuje rizika spojená se závislostí na jediném poskytovateli a podporuje zdravou konkurenci a inovace na trhu eBL. Očekává se, že přechod na eBL zefektivní proces dokumentace a výrazně zkrátí čas z týdnů na sekundy. Toto zvýšení efektivity zlepšuje provozní aspekty námořní dopravy a přispívá k udržitelnosti životního prostředí snížením emisí CO₂ spojených s přenosem papírových dokumentů. Tato spolupráce je nedílnou součástí vývoje a implementace standardizovaného aplikačního programového rozhraní (API) eBL, které zajišťuje kompatibilitu a integraci napříč digitálním průmyslem. Podle společnosti IQAX se do projektu zapojilo 9 bank (Bank of China Limited, Bank of China (Hong Kong) Limited, The Export-Import Bank of China, Shanghai Rural Commercial Bank Co. Ltd., Bank of Ningbo, Bank of Communications Co. Ltd., China Merchants Bank, Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd. a CITIC Bank) jsou již na IQAX eBL připojeny. Lionel Louie, obchodní ředitel společnosti IQAX, k dohodě se společností Hapag uvedl: "Řešení IQAX eBL nabízí rychlý a vysoce spolehlivý systém bez dodatečných nákladů pro zákazníky. Dnes mu

důvěruje více než 12 000 zákazníků, od roku 2023 bylo vydáno více než 180 000 originálních eBL dopravců a digitalizována byla dokumentace zboží v odhadované hodnotě 29 miliard USD. Naše řešení poskytuje zákazníkům společnosti Hapag-Lloyd plnou kontrolu nad eBL spolu s úplným přehledem o milnicích přepravy a dokumentace." Vzhledem k tomu, že dopravci nadále zavádějí a rozšiřují používání elektronických konosamentů, společnost Hapag Lloyd vytvořila precedens pro toto odvětví a znamená posun směrem k integrovanějšímu a ekologičtějšímu ekosystému globálního obchodu.

Spolupráce mezi GSBN, DCSA a různými zúčastněnými stranami podtrhuje společnou snahu o digitalizaci, která slibuje přetvořit budoucnost námořního obchodu.

P.S. FIATA už má eFBL dva roky, a těšíme se, že ho začnete také brzy používat



SSL Express 29-04-2024 Cirkulární ekonomika: Evropský parlament schválil právo na opravu

Mobilní telefony, vysavače, pračky a myčky nádobí: Tato a další zařízení se budou muset v budoucnu v EU opravit, pokud si to zákazník vyžádá. Evropský parlament nyní dal zelenou dlouho požadovanému „právu na opravu“. Stručný přehled projektu: Jaké je nové „právo na opravu“? V EU budou mít zákazníci v budoucnu právo na opravu některých zařízení. V zásadě musí být dotčeným osobám nabídnuta možnost opravy, pokud lze výrobek ještě opravit. Konkrétně jde především o domácí spotřebiče a výrobky každodenní potřeby, jako jsou mobilní telefony, vysavače, pračky a myčky nádobí. Zákon se vztahuje na zboží, pro které již EU stanovila požadavky na opravitelnost v jiných právních textech. Seznam dotčených produktů se proto může v budoucnu rozšířit. Podle chystaných pravidel musí výrobci poskytovat informace také pro usnadnění oprav nezávislým dílnám. Kromě toho by nezávislým opravárenským službám již nemělo být bráněno v instalaci použitých náhradních dílů nebo náhradních dílů vytištěných 3D. Není-li oprava technicky možná, mohou spotřebitelé získat i náhradní zařízení. „Spotřebitelé již nemusí dlouho čekat na opravy,“ uvedlo průmyslové sdružení Bitkom. Digitální asociace by si však přála jasnější pravidla týkající se případů, kdy je to možné. Existuje záruka na opravené výrobky? Ano, podle států EU by měla být zavedena záruka s platností jeden rok po opravě. To má zajistit, aby spotřebitelé mohli věřit, že oprava stojí za to.

Jaký dopad má projekt na životní prostředí? Když Evropská komise představila svůj návrh implementace nových požadavků, odhadovala, že během 15 let se ušetří 18,5 milionu tun emisí skleníkových plynů a 1,8 milionu tun zdrojů a že vznikne o tři miliony tun odpadu méně. Pokud se to potvrdí, budou mít nová pravidla pozitivní dopad na životní prostředí, protože kvůli malým závadám se bude vyhazovat méně výrobků. Jak jsou opravy také financovány? Každý stát EU musí zavést alespoň jedno opatření na podporu oprav. Tento požadavek lze splnit např. prostřednictvím poukázek na opravu, jejichž prostřednictvím stát přispívá na náklady opravy. Díky tomu budou opravy pro spotřebitele levnější. Je také možné realizovat informační kampaně nebo poskytnout prostor pro iniciativy v oblasti oprav. Nový zákon podle europarlamentu také jasně říká, že výrobci nesmějí používat smluvní doložky, hardware nebo software, které ztěžují opravy.

Jaké další kroky jsou potřeba? Se souhlasem Evropského parlamentu musí udělit konečný souhlas pouze státy EU. Obvykle jde o pouhou formalitu, protože při vyjednávání nových pravidel byli zapojeni vyjednávači ze států EU. Spolková ministryně životního prostředí a ochrany spotřebitele Steffi Lemkeová byla přesvědčena, že se tak stane „brzy“. Jakmile se všechny orgány dohodnou, právní text může být zveřejněn v Úředním věstníku EU. Požadavky pak musí být do dvou let implementovány do vnitrostátního práva.

SSL nabídka měření CO2 stopy v dopravě

Vážení,

máte-li potřebu prozrazovat vašim zákazníkům, jak jste kvůli jejich zásilce opět přispěli k rostoucí hladině CO2 v ovzduší, a nemáte-li ještě žádný nástroj na "měření" (tedy výpočtový algoritmus), můžete zkusit www.pledge.io

Získáno na HQ Meeting FIATA 2024 v Ženevě, poskytuje se proto 14-denní zkouška zdarma.

SSL Express 29-04-2024 Námořní přístavy EU musí do roku 2034 investovat přibližně 80 miliard eur

Klimatická a energetická politika EU nutí evropské přístavy, aby zvažovaly alternativní obchodní modely. To s sebou nese velké finanční výzvy, o kterých se diskutovalo na výročním kongresu Evropské asociace námořních přístavů (ESPO). V příštím desetiletí budou muset námořní přístavy EU investovat do své infrastruktury odhadem 80 miliard eur. Vyplývá to ze studie, kterou si nechalo vypracovat sdružení námořních přístavů ESPO a která by měla být zveřejněna dnes. Suma je pouze investice, které musí provozovatelé přístavů provést, řekl autor studie Peter de Langen z poradenské firmy Ports & Logistics Advisory v pátek na výročním kongresu ESPO v Paříži. Kromě toho budou soukromé partnerské společnosti investovat například do větrných elektráren na moři, elektrolyzérů nebo nových kontejnerových terminálů. Ty by stále mohly činit "násobek" 80 miliard eur. Studie se zúčastnilo 84 přístavů EU. Klasické expanzní projekty pro ně zůstávají důležité, ale podle de Langena ztrácejí na významu. Podíl plánovaných projektů, které přímo souvisejí se změnou využívání nových energií nebo s politikou ochrany klimatu a životního prostředí, se výrazně zvýšil na 23 procent. "Změnu lze vysvětlit tím, že přístavy chtějí změnit svou nabídku služeb," řekl de Langen. Například výstavbou zařízení pro pobřežní dodávky energie nebo pro dodávky jiných alternativních zdrojů energie, dobíjecích stanic pro nákladní automobily, potrubí pro vodík nebo oxid uhličitý nebo výrobou zelené elektřiny s nadějí, že změněná infrastruktura povede v budoucnu k novým obchodům. Mnoho plánovaných projektů je již připraveno k realizaci, ale v mnoha případech ještě není zajištěno financování. Pokud obchodní model ještě neexistuje, ale projekty mají jasný přínos pro společnost, doporučuje se veřejné financování, řekl de Langen. 40 % projektů je také podpořeno z národních a regionálních fondů a 30 % z evropských fondů. Prudký nárůst nákladů na stavební materiály a energie a vysoká míra inflace však způsobily, že investice byly mnohem dražší než před lety. "V důsledku toho se obchodní modely dostávají pod silný tlak," řekl de Langen. Jako další problém uvedl dlouhé a komplikované schvalovací procedury. Mnozí zástupci přístavů, kteří se dnes sešli v Paříži, potvrdili, že čelí velkým výzvám vyplývajícím z energetické transformace a politiky ochrany klimatu, jakož i související potřeby vyvinout nové a neobvyklé obchodní modely. Hlavní byznys manipulace se zbožím se zmenšuje, řekl Daan Schalck, generální ředitel belgicko-nizozemského přístavu v Severním moři. Příjmy z toho již činily pouze 38 procent. Aby si přístavy v budoucnu udržely důležité zákazníky, budou muset pracovat na vytvoření nezbytných podmínek a hrát například roli organizátorů. Pokud se například přístav zaměřuje na dlouhodobý obchod s ocelárnou, která bude muset v budoucnu vyrábět klimaticky šetrným způsobem, měl by se zamyslet nad tím, kdo může vodík dodávat, zkapalňovat nebo stavět odpovídající plynovody, uvedl Schalck. Pro mnoho z těchto investic však v současné době neexistuje funkční obchodní model, zdůraznila řada zástupců přístavů. Na konferenci ESPO se jasně ukázalo, že mnozí mají obavy o globální konkurenceschopnost evropského průmyslu, včetně námořního odvětví. Problémem, který byl několikrát vznesen, zejména zástupci jižní Evropy, je obava, že přístavy EU ztratí objem propustnosti, protože lodě na mezinárodních trasách

by se mohly snažit vyhnout zastávkám v EU a raději překládat zboží v mimoevropských přístavech, aby si ušetřily nákup emisních práv EU.

Žádný zástupce přístavu otevřeně nezpochybnil evropskou politiku ochrany klimatu. Ozývají se však hlasy volající po rozhodnější průmyslové politice EU. Jacques Vandermeiren, šéf přístavu Antverpy/Bruggy, například vyzval k vytvoření dotačního nástroje EU, který by byl stejně jednoduchý a předvídatelný jako americký zákon o snížení inflace. Vandermeiren připomněl Antverpskou deklaraci, která byla nedávno přijata a podepsána mnoha průmyslovými společnostmi. "Říká to velmi jasně: pokud nebude prvek konkurenceschopnosti začleněn do Zelené dohody, nebudeme schopni ho dosáhnout." Pak zůstane "zeleným snem". "Jako evropský kontinent musíme být schopni přežít v globální konkurenci," zdůraznil Vandermeiren. Herald Ruijters, náměstek generálního ředitelství pro dopravu v Evropské komisi, uvedl, že s postupující změnou klimatu je Zelená dohoda nezbytná a je třeba do ní rychle investovat nyní, protože později bude mnohem dražší. Připomněl, že záplavy v údolí řeky Ahr v Belgii a v dalších zemích EU způsobily během jediné noci škody, které byly vyšší než sedmiletý rozpočet finančního nástroje EU pro propojení Evropy (CEF). Strukturální změny však musí být podporovány, zejména tam, kde soukromí investoři nevidí obchodní modely. Zde by měly být identifikovány některé "klíčové investice", včetně přístavů EU, a pak je třeba se pokusit vytvořit evropské trhy s "kritickým množstvím" pomocí dotací, aby se pak zapojili i soukromí investoři, řekl Ruijters. "Musíme prolomit investiční zeď," varoval.

Jedním ze zdrojů většího množství veřejných finančních prostředků jsou příjmy ze systému EU pro obchodování s emisemi, které lze rozdělovat prostřednictvím nástrojů, jako je Inovační fond EU. Jeden z účastníků konference citoval odhad, že obchodování s emisemi by mohlo do veřejných pokladen za deset let přinést asi 60 miliard eur. Ruijters však poukázal na to, že tyto peníze nejsou k dispozici výhradně dopravnímu průmyslu. Podle ředitele Komise musí být směr financování Zelené dohody stanoven v příštím víceletém finančním rámci EU (VFR) na období od roku 2028. Díky studii o investičních potřebách má ESPO již základ pro obhajobu potřeb přístavního průmyslu v diskusích o víceletém finančním rámci, které budou brzy zahájeny. Karima Delli (Zelení), odcházející předsedkyně výboru Evropského parlamentu pro dopravu, vyzvala účastníky konference, aby se zasadili o zvláštní název rozpočtu EU pro námořní odvětví.



SSL Express 29-04-2024 Kontroly dodržování předpisů Balíčku mobility v Německu

Spolkový úřad pro logistiku a mobilitu (BALM) kontroloval po dobu pěti dnů v březnu těžká nákladní vozidla. Celkem 403 osob provedlo kontroly a měření na 95 kontrolních stanovištích. Zkontrolovali 1 951 vozidel, z toho 1 637 z hlediska dodržování předpisů o kabotáži, 473 pro pravidelný týdenní odpočinek v kamionu a 136 pro technické závady.

Inspektoři zjistili 68 porušení předpisů o kabotáži, což odpovídá míře 4,2 procenta. Ze 473 kontrolovaných řidičů jich 47, tedy 9,9 procenta, strávilo týdenní odpočinek v kamionu. Při silničních technických kontrolách inspektoři zjistili závady u 22 ze 136 kontrolovaných nákladních vozidel, po čtyřech na osvětlení a pneumatikách; Objevili také zfalšovaný tachograf. To znamená, že měli stížnosti na 16,2 procenta vozidel.

Celkem BALM během pěti kontrolních dnů vybral kauce ve výši přibližně 156 000 eur za všechny auditované oblasti práva. Úřad zdůrazňuje, že výsledky neumožňují vyvozovat žádné závěry o celkové situaci a že hodnoty nejsou reprezentativní.



SSL Express 29-04-2024 Skupina Rail Cargo Group hospodařila se ztrátou

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) v pátek představily své bilanční údaje za rok 2023. Dceřiná společnost železniční nákladní dopravy Rail Cargo Group je v červených číslech: provozní výsledek (EBIT) je o 45,4 milionu eur horší než v předchozím roce. ÖBB dosáhla v roce 2023 pozitivního výsledku. Rakouský železniční koncern dosáhl EBIT (zisk před úroky a zdaněním) ve výši 138,8 mil. eur oproti 189,4 mil. eur v předchozím roce, což představuje pokles o 27 procent. Skupina se však zaměřuje na EBT (zisk před zdaněním). EBT klesl o 49,1 procenta na 109,1 milionu eur. Andreas Matthä, generální ředitel ÖBB, uvedl jako důvod energetickou krizi, vysokou inflaci a hospodářský pokles. "Velmi potěšující" bylo, že všechny podskupiny byly navzdory obtížným ekonomickým podmínkám uzavřeny pozitivně, dodala Manuela Waldner, finanční ředitelka ÖBB.

Navzdory nepříznivým okolnostem dokázala skupina Rail Cargo Group (RCG) v loňském roce téměř udržet úroveň tržeb ve výši 1,943 miliardy eur (2022) a dosáhla tržeb ve výši 1,907 miliardy eur (minus 2 procenta). RCG generuje přibližně polovinu svého obrátu v zahraničí. Objem dopravy (v čistých tunokilometrech) klesl z 28,5 miliardy na 26,1 miliardy (minus 8,4 procenta). Zisk před zdaněním činil 13 milionů eur oproti 7,3 milionu eur. EBIT (provozní výsledek) byl naopak záporný na minus 10,8 milionu eur. Ve srovnání s předchozím rokem (34,5 milionu eur) to představuje zhoršení o 45,4 milionu eur. "Hospodářský pokles a vysoké ceny elektřiny silně zatížily nákladní dopravu," říká finanční ředitelka ÖBB. Ceny elektřiny se ztrojnásobily, zatímco ceny nafty vzrostly jen o 20 procent. "Zejména na krátkých vzdálenostech jsme ztratili provoz ve prospěch silnice," řekla Waldner. Když se ohlédne zpět, hovoří o "nejtěžším roce za posledních 20 let". Vzhledem k tomu, že železniční nákladní doprava je podnikání s vysokými fixními náklady, pokles poptávky je okamžitě patrný. "Společnost RCG však odvedla velmi dobrou práci a přes obtíže vytvořila pozitivní EBT," dodala manažerka ÖBB. Provozní výsledek byl však bohužel negativní. Důvodem lepšího EBT je jednorázový účetní efekt. To znamená, že RCG si vedla výrazně lépe než například DB Cargo. EBIT tam v roce 2023 činil minus 497 milionů eur. V roce 2023 však společnost RCG obdržela od státu dotace ve výši 130,7 milionu eur, z toho 70 milionů eur na přepravu vozových zásilek jen v Rakousku a Maďarsku.

Pro rok 2024 je Waldner optimistkou, že se situace opětlepší. Mnoho průmyslových odvětví se v roce 2023 odrazilo ode dna. "Pozorujeme mírný vzestupný trend," uvedla jako příklad zvýšený provoz v přepravě papíru. Dokonce i v přepravě jednotlivých vozových zásilek, kde společnost RCG v roce 2023 ztratila objem, "nyní opět zaznamenali jednociferný nárůst objemů". Také samotná společnost RCG se snaží zlepšit své provozní procesy, zejména pro mezinárodní přepravu, aby mohla zákazníkům nabídnout lepší kvalitu. Matthä poukázal na to, že Evropská komise předložila návrh nařízení upravujícího využívání kapacity v železniční síti. Šéf ÖBB doufá, že pro železniční nákladní dopravu budou některé trasy vyhrazeny pro nákladní vlaky a železnice tak budou schopny uspokojit předpokládaný nárůst poptávky. Kritizoval však, že toto nařízení má vstoupit v platnost až v roce 2030: "Byl bych rád, kdyby se takový postup v Rakousku zavedl dříve a zajistily by se tak odpovídající trasy nákladních vlaků v síti. To by pomohlo železniční nákladní dopravě."

Matthä také zdůraznil, že předpokladem budoucího růstu je stabilní a rostoucí infrastruktura. Zatímco v současné době je spokojen s železniční sítí v Rakousku, kritizoval situaci v sousedních zemích a s ní spojené důsledky. "50 procent všech zpožděných vlaků v Rakousku je způsobeno zpožděním v zahraničí a kvůli vyšší moci," řekl Matthä. Jinými slovy události, na které ÖBB nemá

žádný vliv. Uvedl, že dochvilnost železniční nákladní dopravy v RCG je 78 procent, přičemž vlaky se zpožděním 15 minut nebo méně jsou stále považovány za přesné.

SSL Express 02-05-2024 Sazby z DV rychle posilují

Minulý pátek šanghajský index spotových sazeb z Dálného východu vzrostl prudčeji než kdykoli od vypuknutí bezpečnostní krize v Rudém moři. Barometr oproti předchozímu týdnu vyskočil o téměř 10 procent na 1940,63 bodu. A to těsně předtím, než 1. května vstoupí v platnost všeobecné zvýšení tarifů pro dopravu na Dálném východě a v Evropě. Na tomto okruhu se indexová sazba zvýšila nejvíce ze všech 13 plavebních oblastí mapovaných v SCFI. Odhad ceny pro tento trend s příjímáacími přístavy v severní Evropě se zvýšil přibližně o 17 procent na 2 300 amerických dolarů/TEU. Na základě běžného 40stopého kontejneru spotové sazby podle účastníků trhu dosud oscillovaly v rozmezí 2 500 až 3 000 USD/FEU.

V první polovině května chtějí kontejnerové linky posunout úroveň dále ke 4 000 USD a poté dokonce až k 5 000 dolarů/FEU, což je blízko maxima krátce dosaženého na začátku roku. Vezmeme-li jako indikátor futures kontrakt na spotovou přepravu pro přepravy z Dálného východu do Evropy, který se od loňského roku obchoduje na Šanghajské mezinárodní energetické burze, není šance, že v nadcházejících měsících je možný skok z 3 000 na přibližně 4 000 dolarů/FEU. Například odpovídající kontrakt na vypořádání na konci června se aktuálně obchoduje s premii kolem 30 procent ve srovnání se spotovým trhem.

Vzhledem k probíhající konfliktní situaci na Blízkém východě a z toho plynoucím objížděním lodí kolem mysu Dobré naděje se v poslední době opět zvýšilo využití kapacit v kontejnerové dopravě. Na jedné straně logistické společnosti hlásí mírný nárůst objemů importovaného nákladu v Evropě. Na druhou stranu je slyšet, že dopravci by opět krátkodobě omezili své sloty, čímž by uměle zmenšili nákladový prostor. Například americká logistická společnost Flexport varuje své zákazníky před výrazným omezením služeb v první polovině května kvůli rušení odjezdů a změnám v jízdním řádu. V příštích dvou týdnech bude mít trh na Dálném východě v Evropě k dispozici přibližně o 10 procent méně kapacity. Kromě toho se objevují zprávy o dopravních zácpách a čekacích dobách ve velkých přístavech, jako je Šanghaj, Ningbo a Pusan, v důsledku období špatného počasí s hustou mlhou.

Zpoždění znamenají, že prostor lodí je vázán déle a efektivní kapacita se dále snižuje. Expert Tan Hua Joo ze společnosti Linerlytica, která se zabývá průzkumem trhu, očekává, že trh zůstane v nadcházejících měsících velmi pevný, za předpokladu, že lodní služby budou i nadále objíždět jižní cíp Afriky. Dodávka v průměru dvou ultra velkých nových kontejnerových lodí s objemem přes 16 000 TEU měsíčně do konce roku by mohla být "dobře absorbována trhem". Skutečnost, že pouze tři rejdářství (Maersk, Cosco, Hapag-Lloyd) v obchodu mezi Dálným východem a Evropou očekávají v blízké budoucnosti nové lodě této třídy, usnadňuje zvládnutí přílivu kapacity, než kdyby všichni konkurenti rozšiřovali své velké flotily lodí, uvádí Tan Hua Joo.

SSL Express 02-05-2024 Fungující dopravní trh potřebuje spravedlnost

Stále více řidičů nákladních vozidel ze třetích zemí postrádá vyhlídky na lepší život kvůli nízkým mzdám v EU. Pokud se nic zásadního nezmění, ekonomika bude brzy trpět. Je nejvyšší čas to přehodnotit.

Na evropskou scénu dorazili takzvaní státní příslušníci třetích zemí. Odboráři a zaměstnavatelé chtějí zlepšit sociální ochranu a práva řidičů ze zemí mimo Evropskou unii a vydali společné prohlášení odpovědnému komisaři EU. Zní to však jako zbožné přání, které v reakci na to zdůrazňuje Lucemburčan Nicolas Schmit: "Špatné pracovní podmínky nemají v EU místo." Skutečnost, že zaměstnavatelé společně s IRU, Světovou organizací zaměstnavatelů v silniční nákladní dopravě, se nyní staví na stranu evropských dopravních odborů organizovaných v ETF a požadují to, co je samozřejmé, ukazuje na nerovnováhu na evropském dopravním trhu. Koneckonců, sami zaměstnavatelé by měli být schopni vytvářet atraktivní pracovní podmínky. Ve východním Německu musí stále více dopravních společností vyhlašovat insolvenční, protože již nejsou schopny vyvažovat rostoucí náklady a cenový tlak ze strany východoevropské konkurence. V důsledku toho to není jen regionální trh, který trvale ztrácí přepravní kapacity; vzhledem k postupnému nárůstu poptávky lze předpokládat, že to opět rychleji povede k nedostatku nákladového prostoru v celém Německu. Pokud polští a litevští dopravci nutí státní příslušníky třetích zemí žít měsíce v nákladních vozidlech za denní paušální sazbu nižší, než je minimální mzda, získávají nákladové výhody. Tento model však funguje pouze proto, že německý stát dělá příliš málo pro to, aby dohlížel na dodržování platných zákonů.

Německá vláda navíc neumožnila Uzbekům, Kazachům a Turkmenům s německými pracovními smlouvami legálně pracovat v Německu. Bezpečnosti silničního provozu rozhodně neprospěje, když polští a litevští dopravci sedí za volantem více než dvanáct hodin denně a najedou téměř 1 000 kilometrů. V této situaci jsou klienti jak oběťmi, tak znečišťovateli. Budou-li se i nadále handrkovat o poslední cent, přivedou k bankrotu německé dopravce, kteří dodržují zákony. Sami tak pomáhají zajistit, aby se nabídka i nadále strukturálně zpříšňovala. Zoufalý nárek dopravních sdružení nelze interpretovat jinak: pokud se pracovní podmínky nezlepší, nákladní automobily a zboží se zastaví. Spravedlivé pracovní podmínky však stojí více peněz – pokud mají řidiči zdravotní a sociální pojištění, pobírají platnou minimální mzdu, nejpozději po čtyřech týdnech přijíždějí ke svým rodinám a každých 14 dní se mohou 48 hodin zotavovat mimo vozidlo. Nebo zda by státní příslušníci třetích zemí mohli vstoupit do protestních akcí bez obav z vyhoštění a vydělávat si v souladu s trhem.

Je načase, aby dopravci, speditéři a zasilatelé uznali svou společnou odpovědnost. Na spravedlivých cenách a jejich spolupráci jako obchodních a sociálních partnerů nezávisí jen blaho řidičů. Pokračující fungování evropského dopravního průmyslu je rovněž nezbytným předpokladem silného vnitřního trhu.

P.S. Proboha, to je zase blbina. Tak chceme spravedlivější podmínky pro chudáky řidiče z Východu, a nebo chceme podnákladové dopravce vytlačit z trhu

SSL Express 02-05-2024 Statistika výkonů LH za první čtvrtletí

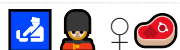
Po mimořádné ekonomické situaci související s pandemií se čísla vrátila k normálu. V průběhu roku však skupina Lufthansa očekává výrazný nárůst tržeb v obchodním segmentu Logistika.

Skupina Lufthansa v prvním čtvrtletí roku 2024 meziročně zvýšila své tržby o pět procent na 7,4 miliardy eur (předchozí rok: 7,0 miliardy eur). Skupina však vykázala provozní ztrátu (upravený EBIT) ve výši 849 mil. EUR (předchozí rok: -273 mil. EUR). Zejména stávky, a to jak různých skupin zaměstnanců v rámci skupiny, tak zaměstnanců systémových partnerů, měly podle společnosti v prvním čtvrtletí roku 2024 negativní dopad na zisk ve výši přibližně 350 milionů eur. Za celý finanční rok 2024 však skupina Lufthansa nadále očekává výrazný meziroční nárůst tržeb; důvodem je především další rozšiřování kapacit v osobních leteckých společnostech a očekávaný

růst v segmentech logistiky a technologií. Příjmy Lufthansy Cargo z přepravy klesly v prvním čtvrtletí roku 2024 meziročně o 17 procent na 641 milionů eur (předchozí rok: 775 milionů eur) kvůli nižším průměrným výnosům; tržby klesly o 16 procent na 691 milionů eur (předchozí rok: 823 milionů eur). V důsledku toho očištěný EBIT v prvním čtvrtletí roku 2024 meziročně klesl na -22 milionů eur (předchozí rok: 151 milionů eur). Vyšší osobní náklady v důsledku zvýšení mezd a platů, jakož i vyšší odpisy a poplatky byly částečně kompenzovány nižšími náklady na pohonné hmoty ve společnosti Lufthansa Cargo.

Zejména díky rozšíření provozu osobní letecké dopravy a s tím spojenému rozšíření přepravních kapacit byla nabídka Lufthansa Cargo o 7 procent vyšší než v předchozím roce; tržby se ve srovnání s předchozím rokem zvýšily o 10 procent; faktor užitečného zatížení vzrostl o 2,1 procentního bodu na 63,3 procenta (předchozí rok: 61,2 procenta); průměrné výnosy však klesly ve všech oblastech přepravy Lufthansa Cargo a celkově byly o 25,0 % nižší než v předchozím roce. V předchozím roce vysoká poptávka v důsledku narušení globálních dodavatelských řetězců v kombinaci s omezenou nabídkou významně podpořila vývoj zisku.

V obchodním segmentu Logistika očekává skupina Lufthansa po normalizaci celého trhu po pandemii koronaviru opět výrazný nárůst tržeb; zvýšení nákladů související s inflací má být částečně kompenzováno strukturálními úsporami a zlepšením účinnosti. Upravený EBIT v obchodním segmentu Logistika za celý rok 2024 tak bude podle společnosti zhruba na úrovni předchozího roku.



SSL Express 03-05-2024 Nové předpisy pro dovoz vet a fyto zboží do Velké Británie

Druhá fáze britského vládního „Provozního modelu hraničního cíle“ začala 30.4. Nákladní zásilky z EU lze nyní zastavit na hraničních přechodech za účelem kontroly zboží. Nové předpisy byly v posledních letech pětkrát odloženy. Od 30. dubna platí přísnější pravidla pro dovoz živočišných a rostlinných produktů i rostlin, živých zvířat, potravin a krmiv z EU do Velké Británie. Kromě rozsáhlejších požadavků na dokumentaci a fyzických kontrol na hranicích jsou zde i další poplatky.

Od Brexitu uplynuly více než čtyři roky a odchod Velké Británie z EU si vyžádal zásadní nové kontroly pohybu zboží. Dosud se v obchodování oběma směry uplatňovaly různé přístupy. Kvůli otázkám biologické bezpečnosti a hygieny jsou na vnějších hranicích hospodářských oblastí běžné kontroly potravin a zemědělských produktů. Ale zatímco britské zboží z těchto skupin výrobků bylo při dovozu do EU kontrolováno od odchodu z vnitřního trhu na začátku roku 2021, zpočátku nebyly žádné kontroly v opačném směru, mimo jiné z důvodu nedostatečné infrastruktury. Dne 30. dubna 2024 proto začala druhá fáze vládního hraničního cílového provozního modelu (BTOM). Nákladní zásilky z kontinentu lze nyní zastavit na hraničních přechodech za účelem kontroly zboží. První fáze BTOM začala 31. ledna a od té doby většina mléčných, masných a rostlinných produktů vyžaduje veterinární nebo rostlinolékařské osvědčení.

Další administrativní poplatky, tzv. Common User Charge (CUC), se také platí na hraničních přechodech v Kentu za přístavními moly v Doveru a při příjezdu přes Eurotunel. Oba body patří mezi nejdůležitější přístupové body z kontinentu. "Tento poplatek je určen k úhradě nákladů na naše prvotřídní pohraniční zařízení, nezbytné kontroly biologické bezpečnosti zde ochrání naše potraviny, zemědělství a životní prostředí před nákladnými epidemiemi nemocí, které by mohly zasáhnout Spojené království přes úžinu," uvedl mluvčí vlády. Pro nový režim vláda rozdělila rostlinné a živočišné produkty do tří rizikových skupin. Zpracované potraviny jsou certifikovány

jako nízkorizikové; Jiné je to u střední kategorie, kam patří vejce, maso, mléčné výrobky a řezané květiny, a u vysoce rizikových produktů, jako jsou živá zvířata, ale i rostliny.

Původní plán měl v budoucnu prověřit při dovozu všechny rizikové produkty a také téměř třetinu střední kategorie. Podle informací Financial Times však budou kontroly zaváděny pouze postupně, počínaje dovozy, které jsou považovány za vysoce rizikové. Zástupci průmyslu proto neočekávají výrazně delší čekací doby na vstup. Kontroly se neprovádějí přímo v přístavu nebo na vlakovém nádraží, ale v Sevington Inland Border Facility, specializovaném novém zařízení ve vnitrozemí poblíž Ashfordu.

CUC také rozlišuje rizikové skupiny a produkty rostlinného nebo živočišného původu. U posledně jmenovaného se poplatek vztahuje i na tranzit. Náklady jsou splatné pro každou jednotlivou skupinu produktů. U smíšených nákladů je částka omezena na 145 liber (170 eur). Faktury budou vystavovány měsíčně za naběhlé poplatky.

SSL Express 03-05-2024 Evropské asociace varují: Do roku 2028 bude chybět 745 000 řidičů

Společný úřad pro silniční dopravu v Bruselu požaduje zvláštní fond EU na financování ekologických změn v sektoru dopravy, 44 tun v přeshraniční dopravě a postupného přístupu na trh pro nové členy Evropské unie. Tři asociace – Federální asociace silniční přepravy, logistiky a nakládání s odpady (BGL), Francouzská federace Nationale des Transports Routier (FNTR) a Severská logistická asociace (NLA) zveřejnily společný dokument se svými „politickými prioritami EU pro rok 2024- 2029“. „Dopravci silniční nákladní dopravy hrají klíčovou roli v nákladní síti a logistickém řetězci EU,“ píše na začátku dokumentu se sedmi politickými doporučeními. Předpokládají, že poptávka po nákladní dopravě v Evropě v příštích desetiletích poroste. Je proto nutné, aby budoucí politika EU podporovala odvětví silniční dopravy. Kromě toho bude nutné prosazovat předpisy EU pro konkurenceschopnou a spravedlivou silniční dopravu v Evropě.

Asociace, která zastupují přibližně 25 000 společností v oblasti silniční dopravy v Evropě, považují za klíčové výzvy implementaci balíčku mobility, zelenou změnu v silniční nákladní dopravě, nové technologie a digitalizaci a také boj s nedostatkem řidičů.

Zejména v druhém případě varují, že do roku 2028 bude neobsazeno kolem 745 000 pozic. Průměrný věk profesionálních řidičů je dnes v Evropě 47 let a více než třetina je starší 55 let. Podporována by měla být také bezpečná parkovací místa. Z toho odvozují svá doporučení.

- Konkurenceschopný evropský průmysl silniční dopravy
- Atraktivní řidičská práce
- Realističtější a pragmatičtější evropský energetický přechod
- Ekologizace nákladní dopravy prostřednictvím upravených hmotností a rozměrů
- Zásady přístupu do města, které fungují pro průmysl
- Nové technologie a digitální investice
- Rozšiřování EU s postupným přístupem pro společnosti silniční dopravy.

P.S. Balíček mobility nás tedy opravdu nezachrání, s nesmyslnými omezeními při dlouhém odpočinku apod. spíše nahrávají podvodníkům z východu



SSL Express 03-05-2024 Quo vadis, německá dráho

Má-li nákladní doprava významně přispět ke změně klimatu, sotva existuje jiný způsob, než přesunout dopravu na železnici. Není nouze o projevy úmyslu od odesílatelů. Ale konkrétně v Německu je na železnici něco špatně. Někdejší monopol v německé železniční nákladní dopravě – DB Cargo – nedokáže zastavit sestupný trend. Od roku 2014 dopravní výkony téměř každý rok nadále klesají – toto číslo se však nevztahuje na počet zaměstnanců: jeden z důvodů, proč je společnost v červených číslech. Za sestupný trend v roce 2023 může především recese, kterou trpí i ostatní státní železnice v Evropě. Přesto DB Cargo zaznamenalo absolutně nejvyšší ztráty - více než například státní dráhy v Rakousku a Švýcarsku.

DB Cargo vykazuje ztráty již devět let v řadě, z nichž posledních šest se pohybovalo v rozmezí třiciferných milionů (graf vlevo). Nyní existuje tlak ze strany úřadu pro hospodářskou soutěž EU: Buď bude železniční dceřiná společnost brzy v plusu, nebo hrozí rozkol, jako je Rail Logistics Europe, dceřiná společnost SNCF. Ta mimochodem opět přináší zisk. Mnohem lépe než DB Cargo jsou na tom i ostatní státní železnice v Evropě. Podíl železnice na modálním rozdělení v nákladní dopravě by měl do roku 2030 činit 25 procent: Tak to zakotvily vládní strany ve své koaliční smlouvě. Na úrovni 19 procent v roce 2023 je tento cíl hodně vzdálený – zejména proto, že mezi lety 2010 a 2023 došlo pouze k malému nárůstu o 2 procentní body. Švýcarsko a Rakousko ukazují, že existuje i jiná cesta.

P.S. Tak cesta je jasná, přestat si dávat nesmyslné pionýrské závazky

