

SSL EXPRES

01.07.-05.07.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 02-07-2024 Maersk odstupuje od nabídky na koupi Schenker

Společnost Maersk se stáhla z nabídkového řízení pro DB Schenker. Oznámila to dánská skupina po podrobném přezkoumání v rámci tzv. due diligence. Podle zpráv jsou v současné době ve hře tři kandidáti: konsorcium DSV, logistické společnosti Bahri ze Saúdské Arábie a aliance finančních investorů CVC (Lucembursko), Adia (Abu Dhabi) a GIC (Singapur). Závazné nabídky na odkup spediční dceřiné společnosti Deutsche Bahn mají být předloženy do konce července.

Přestože je DB Schenker "zajímavou společností", podrobné zkoumání ukázalo, "že integrace DB Schenker je výzvou," komentuje rozhodnutí Vincent Clerc, generální ředitel společnosti Maersk. Společnost Maersk proto dospěla k závěru, že "akvizice DB Schenker by v tuto chvíli nebyla pro naše podnikání to pravé.

Strategické zaměření společnosti Maersk však zůstává nezměněno. Akvizice jsou i nadále důležitou pákou, řekl Clerc. "Jsme odhodláni pokračovat v růstu v Evropě, včetně Německa, a vidíme, že náš organický růst v logistice nabírá na síle."

--

SSL Express 02-07-2024 U DB rozhodnuto: produkce KD zůstane u "matky"

V únoru tohoto roku se na veřejnost dostaly plány Sigrid Nikuttové, generální ředitelky DB Cargo: kde společnost, aby se vrátila na správnou cestu, chtěla outsourcovat výrobu a prodej v kombinované dopravě (KD) menším společnostem, ve kterých má DB Cargo podíl. V námořní oblasti KD převzala výrobu MEG (Středoněmecká železnice) a prodej TFG Transfracht. V kontinentálním KD byly vybranými dvěma hráči RBH Logistics (výroba, rovněž dceřiná společnost DB Cargo) a Kombiverkehr (prodej), které měly zajistit vyšší efektivitu. Tyto plány se však setkaly s ostrým protestem zástupců zaměstnanců.

Oba protagonisté = DB a EVG (Železniční a dopravní odborový svaz (EVG)) dnes nevydali společnou tiskovou zprávu, ale každý z nich zveřejnil téměř totožné prohlášení na svých webových stránkách. Základním poselstvím, a tedy i překvapivým obratem, je, že "Strany se dohodly na zachování výroby kombinované dopravy v DB Cargo AG v rámci sladění zájmů." To znamená, že DB Cargo zůstane také akcionářem společností KD. "Generální rada a představenstvo DB Cargo společně učinily důležitý první krok ke zvýšení konkurenceschopnosti DB Cargo a zachování pracovních míst," uvedli zástupci zaměstnavatelů a zaměstnanců. Společným cílem je udržitelná společnost, která je dlouhodobě úspěšná na konkurenčním trhu kolektivního vyjednávání – a zůstává tak bezpečným zaměstnavatelem. Jistoty pracovních míst má být dosaženo mimo jiné zavedením rozsáhlých opatření ke zvýšení konkurenceschopnosti a produktivity. Ani jeden z obou aktérů nechtěl (na žádost DVZ) podrobněji rozebírat, jaká opatření se tím mají rozumět. Je tomu tak proto, že v současné době probíhají další jednání mezi správní radou a ústřední radou

zaměstnanců v procesu vyvažování zájmů. Obě strany však zdůraznily, že po období zpřísnění fronty je nyní možné spolu opět konstruktivně vyjednávat. Na jaře se hovořilo o "zmatku" a uskutečnila se krizová schůzka mezi zástupci zaměstnavatelů a generálním ředitelem DB Richardem Lutzem. Nyní podle obou táborů společně sledují cíl zvýšit konkurenceschopnost DB Cargo. To zahrnuje také práci na strukturách, aby bylo DB Cargo mnohem flexibilnější. To byla jedna z hlavních kritik Nikutty, kde si stěžovala, že DB Cargo není dostatečně agilní, aby udržela krok s menšími a agilnějšími soukromými nákladními železnicemi.

Stále však není jasné, kde prodejní aktivity DB Cargo v KD skončí. To bude pravděpodobně také předmětem dalších diskusí. Pro veřejnost zatím nejsou zveřejněna ani opatření, kterými chce DB Cargo v budoucnu vystupovat v KD flexibilněji. Zde však budou zástupci zaměstnanců pravděpodobně ochotni udělat ústupky za cenu, že výroba ve firmě přece jen zůstane. Zdá se však, že omezení dopravy KD je stále téměř nemožné zabránit – také proto, že společnost Kombiverkehr, významný zákazník DB Cargo, již oznámila, že hodlá výrazně omezit spolupráci s nákladními železnicemi.

Ve společném prohlášení DB a EVG se dále uvádí, že "společný sociální plán má zmírnit těžkosti". DB Cargo kladlo důraz na to, aby se neplánovalo žádné propouštění, ale aby mohlo dojít k restrukturalizaci v rámci skupiny.

P.S. Dohodou s odbory o podpoře zaměstnanosti ke zvyšování produktivity!

--

SSL Express 02-07-2024 Po prudkých deštích uzavřen Simplon Pass

Průsmyk Simplon ve Švýcarsku je od soboty zcela uzavřen ze severu mezi obcí Ried-Brig a průsmykem Simplon. V sobotu odpoledne se trasa stala neprůjezdnou kvůli sesuvu půdy, uvedl Spolkový úřad pro silniční dopravu (FEDRO). Uzavírka zůstane v platnosti až do odvolání, zatím není možné odhadnout škody.

Kromě gotthardské dálnice A2 sloužil Simplon Pass dříve jako druhá alternativní trasa pro trasu San Bernadino, která je od minulého víkendu neprůjezdná. Vzhledem k dobrému postupu oprav společnost FEDRO předpokládá, že bude moci trasu znovu otevřít již v pátek s jedním jízdním pruhem v každém směru po stavební trati.

P.S. A teď babo rad' kudy

--

SSL Express 02-07-2024 Contargo rozšiřuje terminálovou síť - na řece

Na severu Francie se rozrůstá terminálová síť kontejnerové logistické společnosti Contargo. Vlastní společnost Beteiligungs GmbH získala 10 procent akcií společnosti Lille Dourges Conteneur Terminal SAS (LDCT). LDCT provozuje terminál v Dourges v severní Francii od roku 2003. Touto investicí chce Contargo oslovit nové zákazníky, nabídnout stávajícím zákazníkům lepší služby a rozšířit svou přítomnost ve Francii. Kontejnerový terminál v Dourges nedaleko Lille je vzdálen jen

asi 40 kilometrů vzdušnou čarou od stávajícího terminálu Contargo v Bruay-sur-l'Escaut. Je součástí logistické oblasti o rozloze 300 hektarů, kterou prodává přístavní správa Delta 3.

"Získáním podílu v největším francouzském vnitrozemském terminálu zajišťujeme kapacitu pro odbavení vnitrozemských vodních cest a zároveň vytváříme příležitosti pro železniční odbavení na severu Francie," říká Gilbert Bredel, generální ředitel společnosti Contargo North France. Poloha je ideální jako uzel mezi západními přístavy a jižní Evropou. Zároveň by zde bylo vynikající spojení s námořními přístavy pro místní společnosti v regionu.

V LDCT se manipuluje s kontejnery, výměnnými nástavbami a návěsy použitelnými jeřábem, nebezpečným zbožím a chladírenskými vozidly. Kromě toho jsou nabízeny další služby, jako je celní odbavení, údržba a čištění kontejnerů a nákladní doprava. Terminál o rozloze 60 hektarů má v železniční oblasti sedm kolejí o délce přibližně 750 metrů, které obsluhují čtyři portálové jeřáby. Plné a prázdné kontejnerové depo nabízí prostor pro přibližně 2 500 TEU. Na 500 metrů dlouhém nábřeží je 250 metrů obsluhováno dalším jeřábem. Každý rok zde změní způsob dopravy přibližně 125 000 kontejnerů. To odpovídá objemu manipulace 450 000 TEU ročně.

P.S. Skvělá myšlenka propojení dvou největších výhod železnice a vnitrozemské vodní dopravy

--

SSL Express 02-07-2024 Obrat trendu v tonáži letecké nákladní přepravy

Nárůst tonáže běžného nákladu poprvé převyšuje objem speciálního nákladu. Vyplývá to z výsledků studie trhu analytické společnosti World ACD (WACD). Odborníci prověřili více než 2 miliony transakcí letecké přepravy v období od ledna do konce května 2024. Kromě příslušných objemových vah jednotlivých zásilek, přepravních a cílových regionů a typů produktů analytici také provedli rozdělení podle typu nákladu na kusové zboží a zvláštní náklad. Analýza ukazuje, že globální tonáž vzrostla od ledna do května 2024 o 12 % ve srovnání se stejným obdobím loňského roku, přičemž růst v segmentu General Cargo se meziročně meziročně neúměrně zvýšil o 13 procent, zatímco vývoj nákladu speciálních nákladů byl slabší než obecný trh i obecné nákladní zboží s nárůstem o 10 %. Tím se obrací trend posledních let, kdy poptávka po leteckých nákladních zásilkách, které vyžadují speciální manipulaci a přepravu, rostla mnohem rychleji, než tomu bylo v případě rozvoje kusové nákladní dopravy. Na pozadí obratu trendu je především silný nárůst přeshraniční e-commerce letecké nákladní dopravy, který je pozorován od podzimu 2023. Zásilky elektronického obchodu z asijsko-pacifického regionu od odesílatelů, jako jsou Shein, Temu nebo jiní online prodejci a provozovatelé platform, obecně spadají do kategorie běžného nákladu a jsou přepravovány ve velmi velkých množstvích leteckou přepravou.

Dalším faktorem je podle WACD to, že mnoho přepravců se odklání od čistě námořní dopravy a spoléhá se na námořní leteckou dopravu. Na pozadí tohoto vývoje jsou sazby za nákladní dopravu, které byly vyšroubovány nahoru v důsledku krize v Rudém moři, což snižuje relativní nákladovou nevýhodu letecké dopravy. V důsledku toho se tonáž z asijsko-pacifického lodního regionu v prvních pěti měsících roku 2024 zvýšila o 20 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku; objem přepravy z regionu Blízký východ a jižní Asie se ve stejném období zvýšil o 22 procent.

Speciální náklad představuje přibližně třetinu celosvětového objemu letecké přepravy. V kategorii speciálních nákladů vzrostl obzvláště silně objem high-tech produktů, a to o 25 procent ve srovnání

se stejným obdobím roku 2023; o čtvrtinu se zvýšila i přeprava masa; objem ovoce a zeleniny vzrostl o 10 procent. Skupina farmaceutických produktů, která byla v posledních letech obzvláště lukrativní a velkoobjemová, vzrostla ve srovnání s předchozím rokem pouze o 1 procento; také přeprava nebezpečných věcí se pohybovala v nižším pásmu s nárůstem o 2 procenta. Skupina produktů z ryb a mořských plodů sklouzla do záporného teritoria (minus 1 procento); přeprava živých zvířat se také snížila o 7 procent, což je výrazně méně než ve stejném období loňského roku.

--

SSL Express 02-07-2024 Rejdaři očekávají trvalejší problémy v evropských přístavech

Dopravní zácpy a tím i dlouhé čekací doby, a to jak na vodě, tak na souši, udržují mnoho přístavů po celém světě v napětí již několik týdnů. Lodní společnosti a analytici očekávají, že situace bude pokračovat i kvůli začátku hlavní sezóny. "Situace se nadále zhoršuje [...] a vede ke značným omezením," píše se ve zprávě od čínské společnosti Cosco z konce minulého týdne s odkazem na manipulaci v uzlech NWC. Po jednáních s poskytovateli služeb, provozovateli terminálů a infrastruktury se nepředpokládá, že by se situace v nadcházejících týdnech zmírnila. V důsledku toho je dopravce nucen od 1. července vybírat příplatek ve výši 50 eur za kontejner za všechny přepravy do a z přístavů Antverpy, Bremerhaven, Hamburk, Rotterdam a Wilhelmshaven. Dceřiná společnost Cosco OOCL bude od stejného data také účtovat příplatek za přetížení německých přístavů. Za přepravu po železnici do nebo z Hamburku, Bremerhavenu a Wilhelmshavenu bude účtováno o 50 eur více za 40stopý kontejner. Za přepravu nákladními automobily do přístavu v Hamburku před přepravou a po ní bude účtováno o 60 eur více za krabici. Francouzská lodní společnost CMA CGM v současné době nemá v Evropě žádné problémy s odbavením, jak uvedla mluvčí (v reakci na dotaz DV), ale od nynějška až do začátku září zavádí mimořádnou službu, která spojuje Asii se Středomořím a severní Evropou sedmi loděmi s kapacitou 7 000 TEU. Cílem je uspokojit náhlý nárůst poptávky po námořní dopravě na začátku hlavní sezóny a snížit tlak na nabídku. "Manipulace s kontejnery na kontejnerových terminálech HHLA v Hamburku v současné době probíhá jako obvykle," uvedla společnost. Přestože situace v Rudém moři v posledních týdnech vedla ke zpožděním lodí a dalším úpravám jízdnicích řádů lodních společností, HHLA na to pružně reaguje. Zpoždění a také nedávné výstražné stávky občas vedly ke zvýšenému vytížení skladů na terminálech, ale celkově byla k dispozici dostatečná skladovací kapacita. "V současné době nedochází k žádným velkým zpožděním."

V Singapuru, uzlu jihovýchodní Asie, musely nedávno lodě čekat neobvykle dlouho na odbavení v terminálech. **Jedním z důvodů jsou jízdnicí řady lodí, které se v důsledku hrozeb v Rudém moři nesynchronizovaly. Kvůli přesměrování okolo Afriky se příjezdy lodí posouvají.** V současné době dopravci nakládají neobvykle velké množství kontejnerů v překládkových přístavech, jako je Singapur nebo uzly ve Středomořím, na menší lodě, které pak zboží dopraví na místo určení, informoval na konci května Port Authority of Singapore (MPA) a minulý týden agentura Reuters. Hlavní lodě by pak pokračovaly s menším počtem mezipřistání, aby se vyrovnala zpoždění.

Nedávné údaje platformy dodavatelského řetězce Four Kites ukazují, že počet lodí, které v květnu připlouvají do singapurského přístavu, je dvakrát vyšší než v květnu loňského roku. To zajistilo, že 44 procent zásilek od zákazníků Four Kites bylo v květnu zpožděno. Ve španělském překladišti Algeciras je vyšší objem patrný i v čekacích dobách kotvicích lodí. Podle údajů společnosti MDS

Transmodal musely lodě o velikosti mezi 10 000 a 14 999 TEU čekat na kotviště v terminálu na konci května téměř dvakrát déle než ve stejném týdnu stejného měsíce loňského roku.

Podle zprávy agentury Reuters Drewry očekává, že přetížení bude pokračovat, zejména ve velkých překladištích, ale obecně očekává určité uvolnění, protože lodní společnosti zvyšují své kapacity a upravují své jízdny řady.

P.S. Pokud si pamatují, obeplování MDN trvá již od konce roku. Za tu dobu se "jízdny řady mohly zesynchronizovat" 2x. To by ovšem musel někdo chtít. Teď to spíš vypadá na filozofii "čím hůř tím líp", chaos = větší zisky

--

SSL Express 01-07-2024 Evropská komise vyšetřuje obchodní praktiky společností Temu a Shein

Očekává se, že od 12. července budou asijské online obchodní platformy Temu a Shein odpovídat na otázky Evropské komise ohledně toho, jak splňují požadavky nového aktu EU o digitálních službách (DSA). Giganti v oblasti elektronického obchodu jsou povinni tak učinit poté, co je Komise v dubnu a květnu klasifikovala jako "velmi velké online platformy" ve smyslu aktu o digitálních službách. Podle pátečního prohlášení se dotazník zabývá tématy, jako je to, jak mohou uživatelé nahlásit nelegální produkty, jak jsou chráněni nezletilí, transparentnost recenzí produktů, sledovatelnost maloobchodníků a zda webové stránky neobsahují prvky, které by mohly neoprávněně manipulovat s potenciálními kupci (tzv. "temné vzory"). Podle Komise je její šetření reakcí na stížnosti organizací na ochranu spotřebitelů.

Evropské sdružení na ochranu spotřebitelů BEUC například obviňuje Temu z netransparentnosti, reklamy s nadměrnými slevami a manipulativní reklamy, například prostřednictvím her, a vyzvalo Evropskou komisi, aby jednala. Německá federace spotřebitelských organizací (VZBV) vydala na konci dubna varování společnosti Shein z podobných důvodů. VZBV klasifikuje jako nepřijatelné např. vyskakovací okno se zprávou "Nyní můžete dostávat poukázky! Opravdu chcete odejít?", které se zobrazí, když chcete zavřít web Shein. VZBV také kritizuje zdánlivě svévolné slevy, nedostatek informací o recenzích produktů, greenwashing – například tvrzení, že vyzvednutí zboží z parcelshopu přispívá k ochraně životního prostředí – a neúplný otisk. Temu a Shein byli také opakovaně obviněni z toho, že záměrně rozdělávali zásilky zboží do EU do několika menších balíčků, aby se udrželi pod hodnotovým limitem 150 eur, ze kterého se musí platit clo. Společnosti to však odmítly.

Německá maloobchodní asociace (HDE) kritizuje, že není možné určit, zda produkty prodávané zákazníkům v EU prostřednictvím společností Temu a Shein splňují všechny předpisy EU. "Nedostatek ve vymáhání práva vedou k narušení hospodářské soutěže na úkor evropských společností a k rizikům v oblasti ochrany spotřebitele," vysvětlil na konci března Stephan Tromp, zástupce výkonného ředitele HDE. Požadavky na evropské maloobchodníky se v posledních letech stále zvyšují s cílem ochrany životního prostředí a spotřebitele. Evropský trh je přitom "zaplaven" produkty, které tyto požadavky do značné míry nesplňují.

Od září budou muset společnosti Temu a Shein důkladněji kontrolovat, zda nejsou zákazníci vystaveni riziku nákupu nebezpečných, nelegálních nebo padělaných produktů prostřednictvím platformy. Společnosti jsou pak také povinny přijmout více opatření, aby tomu zabránily. Amazon, AliExpress a Zalando to také musí dělat jako "velmi velké online platformy". Facebook, Youtube,

TikTok nebo LinkedIn jsou také klasifikovány jako takové. Pokud společnosti neodpoví, neúplně nebo nesprávně odpoví na otázky Evropské komise, může jí být uložena pokuta.

--

SSL Express 03-07-2024 POUČTE SE: Shipped on board BL – měl by být orazítkován a podepsán dopravcem?

V poradně ICC se objevil tento dotaz:

POKUD AKREDITIV POŽADUJE „PODPIS POD DATUM SHIPPED ON BOARD“ A REJDAŘ TVRDÍ, ŽE NÁLOŽNÝ LIST BYL PODEPSANÝ, TAK TAKÉ MUSÍ BÝT KLAUZULE SHIPPED ON BOARD POVAŽOVÁNA ZA PODEPSANOU A NENÍ NUTNÉ HO PODEPISOVAT SAMOSTATNĚ. NACHÁZÍ SE V UCP 600 ČLÁNEK, KTERÝ POTVRZUJE, ŽE POKUD BYL PODEPSÁN NÁLOŽNÝ LIST, KAŽDÁ JEHO ČÁST MUSÍ BÝT POVAŽOVÁNA ZA „PODEPSANOU“?

Co je datum SoB a proč je důležité...?? Jak víme, nákladní list je nejdůležitějším přepravním dokladem v globálním přepravním procesu a má 3 základní účely nebo role.

- Doklad o přepravní smlouvě – důraz na pojem „Evidence“
- Převzetí zboží – důraz na pojem „převzetí“ a
- Doklad o vlastnictví ke zboží – důraz na pojem „Vlastnictví“

Náložný list také obsahuje několik doložek a razítek, z nichž každý má svůj vlastní význam a vztah k dokumentu a závazkům. Jednou z takových položek, které lze běžně vidět na B/L, je lodní notace nebo razítko. Mějte na paměti, že toto NENÍ povinný zápis nebo razítko z pohledu přepravní linky, ale může to být povinný požadavek pro klienta, jakmile to vyžaduje akreditiv nebo finanční instituce nebo kupující zboží. Účelem notace nebo razítka Shipped on Board (SOB) je potvrdit, že přepravní linka přijala a naložila náklad fyzicky na palubu určené lodi/cesty. Vedle tohoto razítka SOB může nebo nemusí být datumové razítko, jelikož toto závisí na přepravní lince a její politice. Některé přepravní linky možná stále dodržují praxi umístění samostatného razítka zobrazujícího stav SOB, protože to pro ně může být bezpečnostní požadavek. Jiné přepravní linky mohou mít vytištěný zápis jednoduše zobrazující „Dodáno na palubu“ s datem nebo bez něj na základě jejich zásad/požadavku.

Je označení/datum Shipped on Board povinné, pokud se jedná o akreditiv? Ne podle článku 20 UCP600 – oddílu A – pododdílu II, který níže uvádí k datu SOB na nákladním listu:

DATUM VYSTAVENÍ NÁLOŽNÉHO LISTU BUDE POVAŽOVÁNO ZA DATUM ODESLÁNÍ. POUZE POKUD NÁLOŽNÝ LIST NEOBSAHUJE ZÁPIS ON BOARD ZNAMENAJÍCÍ DATUM NAKLÁDKY, TAK V TAKOVÉM PŘÍPADĚ SE DATUM UVEDENÉ V PALUBNÍM ZÁPISU POVAŽUJE ZA DATUM NLOŽENÍ.

Pokud je tedy náložný list vydán bez data SOB, bude za datum odeslání na palubu považováno datum vystavení B/L. Pokud je v textu konosamentu uvedena samostatná poznámka s uvedením

SOB s datem, datum SOB by mělo být vždy stejné nebo dřívější než datum (vystavení) konosamentu.

Vyžaduje se podpis pod zápisem SOB s datem? Odpověď zní, že je to prostě otázka volby. Přepravní linka zde může nebo nemusí podepsat podle svých zásad. Neexistuje žádné pravidlo nebo nařízení, které by říkalo, že musí být podepsáno DATUM SOB. Pokud akreditiv vyžaduje, aby byl SOB datován a podepsán, klient může požádat o totéž od přepravní linky a ta to může přijmout, pokud to nezakazují žádné zvláštní zásady. V tomto ohledu si také všimněte UCP600 – článku 3, který říká

DOKUMENT MŮŽE BÝT PODEPSANÝ RUKOU, FAKSIMILEM, VYTIŠTĚNÝM PODPISEM, RAZÍTKEM, SYMBOLEM NEBO JAKÝMKOLI JINÝM MECHANICKÝM ČI ELEKTRONICKÝM ZPŮSOBEM OVĚŘENÍ.

a UCP600 – článek 17 (b) říká B

ANKA BUDE POVAŽOVAT ZA ORIGINAL KAŽDÝ DOKUMENT SE ZJEVNĚ ORIGINALNÍM PODPISEM, ZNAČKOU, RAZÍTKEM NEBO ŠTÍTKEM VYDAVATELE DOKUMENTU, POKUD DOKLAD SÁM NEUVÁDÍ, ŽE SE NEJEDNÁ O ORIGINAL.

Závěr: Na základě výše uvedeného, ať už je datum Shipped on Board podepsáno nebo ne, pokud je náložný list vydán jako originál a byl podepsán v příslušné oblasti, zahrnuje VŠECHNY informace včetně razítek a doložek v náložném listu; pouze pokud byly provedeny změny v podrobnostech náložného listu, pak v takovém případě musí být také podepsány. Přepravní linka bude tedy mít pravdu v tom, že pokud byl konosament podepsán, považuje se za podepsaný i zápis Shipped on Board a není třeba jej podepisovat samostatně.

P.S. A to vše platí i pro NVOCC House Bill of Lading a FIATA Bill of Lading. Dobrou noc!

--

SSL Express 03-07-2024 Dočkáme se obchodovatelných nákladních listů na železnici a silnici?

Geopolitické problémy týkající se tradičních námořních cest, jako je Rudé moře, ovlivňují globální obchod, zejména v námořní dopravě mezi Čínou a Evropou. Pozemní doprava zahrnující možnosti železniční a silniční nákladní dopravy byla pro zákazníky na této trase v posledním desetiletí považována za schůdnou alternativu.

Dimerco již dříve oznámilo, že na pozadí těchto geopolitických problémů zaznamenala nákladní železniční doprava LCL v lednu 2024 30% nárůst objemu ve srovnání s rokem 2023. Dimerco dále doufalo, že zvýší odjezdy ze Si-anu, hlavního uzlu pro jejich Čínsko -Evropskou Expresní železniční linku, z 5 351 odjezdů v roce 2023 na více než 7 000 vlaků v roce 2024.

Podle zpráv však tento nárůst pozemního obchodu mezi Čínou a Evropou znamenal vznik významné výzvy pro banky, protože se zdráhaly financovat obchody pro tyto mezikontinentální železniční cesty, aniž by byly držiteli zákonných nároků na náklad. U běžných námořních zásilek vyřizovaných na základě akreditivu jsou banky zvyklé pracovat s obchodovatelnými přepravními

dokumenty, jako jsou námořní konosamenty, kde je zboží zasíláno „to order / na řad“ bank. To dává bankám jistotu, že jsou držiteli titulu ke zboží až do přijetí plateb.

U možnosti silniční/železniční nákladní dopravy jsou však nákladní listy používané pro silniční a železniční přepravu neobchodovatelnými přepravními doklady, které jsou méně flexibilní než obchodovatelné doklady. Tyto nákladní listy neumožňují převod vlastnického práva na třetí osoby prostřednictvím rubropisů, a proto je banky nerady používají jako zástavu.

Podle článku GTR, který tento problém zaznamenal, čínská vláda v roce 2019 požádala Komisi OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL), aby zvážila vytvoření globálního právního rámce pro vytváření železničních nákladních listů jako obchodovatelných dokumentů potvrzující vlastnictví. UNCITRAL dokončuje mezinárodní smlouvu, jejímž cílem je zavést nový obchodovatelný dokument týkající se nákladních zásilek po moři, letecky, po železnici a po zemi. Jakmile bude tato smlouva zavedena/přijata, umožní bankám používat tyto dokumenty jako záruku pro úvěry na financování obchodu, podobně jako námořní náložné listy. Tato smlouva má být také schopna pojmout digitální verze obchodovatelných nákladních dokumentů na základě vzorového zákona o elektronických přenosných záznamech (MLETR), který usnadňuje digitalizaci nákladních listů.

Článek GTR cituje Seana Edwardse, předsedy průmyslové skupiny International Trade and Forfeiting Association, „Růst spolehlivé dálkové dopravy ve formě železnice a silnice si zaslouží rovné zacházení a banky by ocenily odstranění této mezery ve své bezpečnosti.“ I když navrhovaná smlouva nabízí značné příležitosti, přináší také nová rizika, protože pozemní a železniční dopravní sítě nejsou tak vyspělé jako námořní doprava, pokud jde o manipulaci s dokumentací, kterou lze zobchodovat, a související činnosti, jako je sledování nákladu. Vytvoření takových podpůrných systémů však bude zásadní pro dosažení stejných výhod, jaké poskytují obchodovatelné námořní konosamenty. Další podrobnosti o vyvíjejícím se právním rámci pro financování obchodu a jeho důsledcích si můžete přečíst v celém článku [Mooted global treaty could give bill of lading a major upgrade | Global Trade Review \(GTR\) \(gtreview.com\)](#)

--

SSL Express 04-07-2024 Krize v Rudém moři vede k masivnímu nárůstu výnosů rejdařů

Oproti původním předpovědím budou mít společnosti kontejnerové dopravy v roce 2024 extrémně silný obchodní rok díky krizi v Rudém moři. Naznačuje to analýza měsíčních hlášení tržeb od tchajwanských dopravců za měsíce leden až květen včetně: Evergreen (sedmé místo v celosvětovém žebříčku podle kapacity slotů), Yang Ming (10. místo) a Wan Hai (11. místo) musí zveřejňovat relevantní informace jako společnosti kotované na tchajwanské burze cenných papírů. Ještě před reportovací sezónou za první polovinu roku 2024, která má být v srpnu, data poskytují první konkrétní náznaky toho, jak velký je dosud nekvantifikovaný výnosový efekt krize v Rudém moři. To vede k masivnímu nedostatku kapacit v důsledku přesměrování kolem Mysu Dobré naděje namísto kratšího průchodu Suezským průplavem.

Wan Hai zvýšil tržby v prvních pěti měsících aktuálního roku v průměru o 18,4 procenta; Yang Ming dosáhl ve stejném období nárůstu o 27,6 procenta; společnost Evergreen vzrostla o 38 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku a výrazně těžila z provozu 70 procent své flotily na trase Dálný východ, která se vyznačuje rychle rostoucími sazbami za přepravu.

Podle Drewry World Container Index se spotové sazby od začátku roku 2024 globálně zvýšily o 220 procent; Na trase mezi Šanghají a Rotterdame vzrostla úroveň sazeb ve stejném období zhruba o 339 procent. Efekt sazby, který nastal v důsledku přesměrování, se projevil již ve výročních zprávách dopravce za první čtvrtletí. Průmysl zaznamenal v tomto vykazovaném období průměrnou marži EBIT 11,4 procenta; v předchozím čtvrtletí byla průměrná marže EBIT poprvé za pět let pod nulou na mínus 3 procentech. S postupem roku dopravci pravděpodobně udělají ještě větší skoky v příjmech a mohou očekávat masivní nárůsty zisků. Potvrzuje to nedávná studie společnosti Huatai Securities. Analytici čínského poskytovatele finančních služeb očekávají, že kontejnerová přepravní společnost Cosco Shipping (umístěná na 4. místě) bude mít v roce 2024 zisk ve výši přibližně 7,5 miliardy eur; to by ve srovnání s předchozím rokem odpovídalo nárůstu o více než 105 procent.

P.S. Jeden by mohl říct, že si rejdaři tu Hútie vymodlili

--

SSL Express 04-07-2024 Emise z celosvětové flotily nákladních letadel raketově rostou

Emise CO₂ z celosvětové flotily nákladních letadel rostou. Podle nedávné studie ekologické organizace Stand Earth vypustily nákladní stroje v loňském roce o 25 procent více CO₂ než v roce 2019. V absolutním vyjádření vyprodukovalo přibližně 2 300 nákladních lodí v provozu 93,8 milionů tun CO₂; to je zhruba desetina celkových emisí letectví ve výši 940 milionů tun CO₂. Podle Stand Earth byl nárůst ve srovnání s rokem 2019 kolem 20 milionů tun nebo 22 milionů tun CO₂.

Nárůst je doprovázen nárůstem nákladu mezi lety 2019 a 2023 o zhruba 30 procent a zvýšením kapacity o 34,3 procenta. Projekce rozvoje flotily freighterů naznačují, že emise tohoto odvětví budou v nadcházejících letech nadále dramaticky narůstat. Podle Boeingu se počet nákladních strojů do roku 2042 zvýší o 65 procent ze současných 2270 na 3745 kusů. Nárůst o 1 475 kusů je počítán z předpokládané dodávky 2 825 freighterů se současným vyražením starých letadel. Zvláštností nákladní divize je, že letadla mají tendenci vypouštět více CO₂ než srovnatelná osobní letadla. Většina nových nákladních lodí přicházejících na trh totiž sestává z přestavěných, zastaralých osobních letadel, která nejsou vybavena nejmodernějšími a nejúčinnějšími motory. Podle Airbusu bude v příštích 20 letech dodáno 2 510 freighterů; lví podíl 1 590 letadel budou konverze na nákladní letadla a pouze 920 bude zcela nových nákladních letadel.

Mezinárodní zastřešující organizace provozovatelů letišť Airport Council International (ACI World) předpokládá, že tonáž letecké nákladní dopravy poroste do roku 2042 v průměru o 3,3 procenta ročně. Do roku 2052 se očekává, že míra bude plus 2,7 procenta. Motorem tohoto vývoje je bouřlivá dynamika růstu e-commerce. Podle partnera společnosti McKinsey Ludwiga Hausmanna je podíl objemů elektronického obchodování na objemech letecké přepravy celosvětově aktuálně dobrých 20 procent a v příštích letech vzroste na dobrou třetinu.

P.S. Nádherný konec greenwashingu od EK i "nejvýznamnějších hráčů na trhu". Dokavad' trh poroste (což prý všichni chcemd), tak porostou i negativní důsledky (což prý nikdo nechce)

--



SSL Express 04-07-2024 Evropské železnice: bezpečné, zelené – ale závislé na kamionech

Poslední zpráva Evropské agentury pro železnice (ERA) o bezpečnosti a interoperabilitě železnic a její vůbec první zpráva o vlivu druhu dopravy na životní prostředí neposkytují průmyslu žádné známky toho, že by se v jeho konkurenční situaci brzy něco zásadního změnilo. Evropské železnice patří k nejbezpečnějším na světě, pokud jde o bilanci skleníkových plynů, energetickou účinnost. Co se týče vlivu externích nákladů na dopravní zácpy nebo znečištění životního prostředí, jsou na tom podle klíčových zjištění velmi dobře ve srovnání s jinými druhy dopravy. Podíl železnice na objemu přepraveného zboží v EU (modální podíl) se však již desítky let nezvyšuje a pohybuje se stále kolem 16 procent. A to i přes veškerou politickou a finanční snahu přesunout více nákladní dopravy na železnici. ERA to nazývá „neuspokojivé“.

Kristian Schmidt, ředitel pozemní dopravy v Evropské komisi, při prezentaci studií také vyzval odvětví, aby nespočinulo na pozitivních zprávách. Ekologická rovnováha a bezpečnost by se mohly ještě zlepšit, počet vážných vlakových nehod se v letech 2022 a 2023 opět zvýšil a „ostatní druhy dopravy jsou také každým dnem zelenější,“ varoval. Železnice si musí potenciální zákazníci nalákat lepšími nabídkami, levnějšími cenami a spolehlivějšími jízdami.

Podle zprávy ERA však dochází pouze k „pomalému“ pokroku v interoperabilitě, tedy hladkému využívání celé evropské železniční sítě, což je důležité zejména pro železniční nákladní dopravu. Časy pro překročení vnitřních hranic EU nákladními vlaky je stále obtížné předvídat. Počet vnitrostátních předpisů pro železnice se od roku 2016 snížil z přibližně 14 000 na 821. ERA se zavázala zajistit, že nebudou přidávána žádná nová vnitrostátní zvláštní pravidla, a od roku 2019 vydává mnoho přeshraničních schválení pro kolejová vozidla. Ale se zavedením evropského systému řízení vlaků ERTMS, který také zvyšuje bezpečnost v železniční dopravě, se členské státy podle Schmidta „utáhnou“. A podle zprávy byly technické specifikace EU pro interoperabilitu (TSI) z 80 procent implementovány provozovateli železniční sítě, ale jen stěží implementovány železničními společnostmi. „Dáváme si hořký vlastní gól kvůli pokračující fragmentaci evropského železničního trhu,“ stěžoval si výkonný ředitel ERA Josef Doppelbauer. Zprávy jeho agentury by měly poskytnout politické vodítko k tomu, co je naléhavě potřeba udělat pro vybudování jednotného evropského železničního prostoru. Doppelbauer je optimistický, že mnoho členských států se nyní chce spoléhat pouze na ERTMS jako na systém řízení vlaků. Podle Matthiase Rueteho, koordinátora EU pro implementaci ERTMS, je v současné době systémem ERTMS vybaveno pouze asi 10 000 z přibližně 202 000 evropských kilometrů tras. Cílem EU pro rok 2030 je vybavit jádro transevropské dopravní sítě (TEN-T) v délce přibližně 50 000 kilometrů. Jedním z problémů se změnou železničního systému jsou obrovské investice potřebné k modernizaci nákladné a dlouhodobé infrastruktury a vozového parku.

Zprávy ERA připouštějí, že příspěvek výstavby infrastruktury k environmentální výkonnosti je obtížné určit kvůli stáří železniční infrastruktury. Odhaduje se, že dosahují mezi 50 až 270 tun oxidu uhličitého na kilometr ročně. Železnice se na emisích skleníkových plynů u druhů dopravy v EU měřených „výfukem“ podílí pouze 0,4 procenta, zatímco silniční nákladní doprava se podílí 76,2 procenty. Neexistují však přesné údaje o tom, jaký podíl trakční energie pochází z obnovitelných zdrojů. Provozovatelé železniční sítě odhadují 45 procent. Do roku 2040 chtěli dosáhnout 100 procent. Podle ERA bylo v roce 2020 ujetu 81,6 procenta všech vlakových kilometrů v EU elektricky. Podíl dieselových lokomotiv ve vozovém parku EU se pohybuje kolem 28 procent a nejvyšší průměrné stáří mají posunovací lokomotivy, které jsou obzvláště obtížné elektrifikovatelné, a to 42,5 roku. Podle názoru ERA mohou alternativní pohony hrát roli v

