

SSL EXPRES

08.07.-12.07.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 08-07-2024 Evropské železniční asociace nabádají k opatrnosti v souvislosti s DAC

Na železnici se digitálnímu automatickému spřáhlu (DAC) dostává ve skutečnosti jen chvála. Pokud jde o tuto technologii, volá se po jejím rychlém zavedení a finanční podpoře ze strany státních institucí, protože zúčastněné strany věří, že to znamená velký impuls pro železniční nákladní dopravu. Nyní však sedm evropských železničních asociací vyjádřilo několik obav ohledně zavedení DAC v memorandu. K těmto spolkům patří také "Die Güterbahnen". Člen jejího představenstva Jan Elfenhorst označil signatáře dokumentu za "zastánce technologií a inovací ve prospěch železniční nákladní dopravy". Zároveň však požadoval, aby otevřené otázky byly vyjasněny čistě a přesvědčivě. Je toho názoru, že DAK nemůže držet krok s jednotnou evropskou řídicí a bezpečnostní technologií (ETCS) a digitálním řízením kapacity (DCM) při vytváření naléhavě potřebných kapacit ve stávající síti. "Zmíněné inovace jsou však často opomíjeny, protože digitální spřáhlo je tak snadno pochopitelné," řekl Elfenhorst. Kromě toho je často označován za zachránce přepravy kusových zásilek, která je dnes provozována zejména státními drahami a je stále provozně příliš komplikovaně provozována.

Počáteční náklady jsou navíc "neuvěřitelně vysoké", a proto musí být uvedení na interoperabilní evropský železniční trh dobře připraveno, aby nákladní železniční společnosti nebyly navždy závislé na státní hotovosti. "Financování start-upů je koncept, trvalé dotace rozhodně ne," varoval Elfenhorst. Vyzval k vytvoření rámcového plánu pro zavedení. V konkurenci s nákladními vozidly by DAK neměl způsobit více škody než užítku. Především by však příliš mnoho projektů současně nemělo zvyšovat složitost a nákladovou náročnost, zejména u menších nákladních železnic. To, co by potřebovali, by byly jasné koncepce, dobré stanovení priorit a rovné podmínky. "Tři dobře implementované inovace jsou lepší než deset, které zkoušejí 'příliš mnoho' dobrých věcí najednou," říká Elfenhorst.

V memorandu se uvádí, že DAC nepochybně zvýší náklady na kolejová vozidla. Bez významného financování ze strany EU a zejména členských států zůstává zavedení DAC v celé EU "vysoce diskutabilní". Zavedení DAC u stávajících a nově vyrobených vozidel by proto mělo být pro železniční podniky zcela dobrovolnou možností v případě, že jejich analýza nákladů a přínosů takového zavedení a používání DAC bude negativní.

Kromě nákladních železnic podepsaly memorandum také Aros Rail (Slovensko), Hungrail (Maďarsko), Český svaz vlastníků a provozovatelů kolejových vozidel (Česká republika), Český svaz železničních nákladních dopravců ŽESNAD (Česká republika), Polská federace nezávislých železničních dopravců (Polsko) a Slovenský svaz vlastníků a provozovatelů kolejových vozidel (Slovensko).

P.S. Tak o peníze jde vždy až na prvním místě, ať si je tom zabalené do hezkých proklamací

--

SSL Express 08-07-2024 MOL se v Maďarsku nemůže soudit o náhradu škody ve věci kartelové dohody výrobců LKW

Společnost MOL se sídlem v Maďarsku nemůže u maďarských soudů žalovat o náhradu škody za to, že její dceřiné společnosti v jiných zemích EU musely v důsledku kartelu nákladních vozidel platit přemrštěné ceny za nákup a leasing nákladních vozidel. Na žádost maďarského Nejvyššího soudu nyní Evropský soudní dvůr (ESD) rozhodl o otázce, kde se nachází správné sídlo soudu.

Na pozadí je právní spor mezi MOL a skupinou Mercedes-Benz. Dceřiné společnosti MOL od nich nepřímo nakoupily nebo pronajaly celkem 71 nákladních vozidel v období od ledna 1997 do ledna 2011, kdy se 16 evropských výrobců užitkových vozidel dohodlo na jejich cenách v rámci kartelové dohody. Evropská komise za to v roce 2016 uložila pokuty. MOL podala v Maďarsku žalobu o náhradu škody pro všechny dceřiné společnosti s argumentem, že k finanční škodě došlo v sídle skupiny. Mercedes-Benz popřel, že by Maďarsko bylo tím správným místem soudu.

Evropský soudní dvůr rozhodl ve prospěch společnosti Mercedes-Benz. Hospodářská škoda nevznikla v sídle mateřské společnosti, pokud se vyskytla výhradně dceřiným společností, což je případ projednávané věci, rozhodli soudci. To platí i v případech, že mateřské a dceřiné společnosti patří do stejné hospodářské jednotky. Podle ESD jsou pro nároky na náhradu škody příslušné soudy okresu, v němž dceřiná společnost koupila nebo pronajala údajně předražená nákladní vozidla. Pokud dceřiná společnost nabyla vozidla na různých místech, musí být předvolán soud v okrese, v němž má dceřiná společnost sídlo, rozhodl ESD.

--

SSL express 08-07-2024 MSC koupí podíl na letišti v Janově (Genoa)

Lodní společnost MSC dále rozšiřuje svou pozici v segmentu letecké přepravy. Plánuje získat 15 procent akcií na letišti italského Janova. Prodávajícím je společnost Aeroporti di Roma, která provozuje dvě římská letiště Fiumicino a Ciampino. MSC jde stejnou cestou jako konkurenti CMA CGM a Maersk, kteří se také diverzifikují. MSC již v loňském roce získalo většinový podíl v nákladní letecké společnosti Aliscargo, aby zvýšilo kapacitu své vlastní nákladní letecké společnosti MSC Air Cargo.

SSL Express 08-07-2024 Dramatický pokles výkonu přístavu Rostock

V prvních šesti měsících letošního roku prošlo nábřežím zámořského přístavu v Rostocku 14,8 milionu tun zboží a komodit. Ve srovnání s předchozím rokem se jedná o pokles o 1 milion tun, ale stále se jedná o druhý nejlepší pololetní výsledek ve více než 60leté historii zámořského přístavu, jak v pátek oznámil přístav Rostock. "Po mimořádně silném růstu v posledních deseti letech z přibližně 21 na téměř 31 milionů tun v roce 2023 se přístav Rostock nedokázal vyhnout dopadům slabé ekonomické situace ani v první polovině roku 2024," uvedl generální ředitel Gernot Tesch. Podle přístavního a námořního úřadu bylo přibližně 720 000 tun naloženo také v dalších přístavních zařízeních v Rostocku, jako je nákladní a rybářský přístav a chemický přístav Yara.

Poprvé po mnoha letech zaznamenal přístav podle Tesche nezanedbatelný pokles. Lze tedy také předpokládat, že rok jako celek bude záporný. K většímu poklesu došlo například u manipulace s uhlím, a to o minus 250 000 tun. Dovoz ukrajinské řepky však kvůli válce také prudce klesá. Na

třech trajektových linkách a třech spojích RoRo do a z Dánska, Švédska a Finska bylo přepraveno 188 000 nákladních vozidel, což je o 2 procenta méně než ve stejném období loňského roku. Propustnost jednotek bez doprovodu se snížila o něco výrazněji, částečně kvůli stávce: přes nábreží přešlo 70 500 přívěsů nebo jiných nosičů nákladu (minus 6 procent). V první polovině roku 2024 bylo přes Rostock přepraveno také 10 000 železničních vagonů (o 3 570 méně než v předchozím roce) a více než 53 000 nových vagonů (o 37 000 více než v předchozím roce).

K poklesu propustnosti došlo také v kombinované nákladní dopravě (KD). Provozovatel terminálů Rostock Trimodal (RTM) odbavil přibližně 54 000 jednotek, což je přibližně o 10 procent méně než ve stejném období loňského roku. "Po mnoha letech růstu je pokles způsoben obtížným ekonomickým prostředím, ale také zvýšenými cenami energií a přístupem k trati a také horší dostupností řidičů. Ve střednědobém a dlouhodobém horizontu však vidíme rostoucí poptávku po intermodálních řešeních a budeme v souladu s tím i nadále rozšiřovat kapacity v přístavu. Objevují se první známky toho, že jsme dosáhli dna," říká Tesch.

Například významný zákazník přístavu má v úmyslu v krátkodobém horizontu zřídit nové intermodální spojení jako "podnikový vlak" z Karlsruhe do Rostocku; zpočátku se třemi spoji týdně, ale uvažuje se již i o zvýšení četnosti. V současné době jezdí týdně 43 intermodálních vlaků do a z Verony (18) v Itálii, Bratislavy (6) na Slovensku, Oradey (2) v Rumunsku, Drážďan (6), Herne (6) a Halle (1) v Německu a Bettembourgu (4) v Lucemburku. Přes Bettembourg se dostanete mimo jiné do Lyonu a Le Boulou ve Francii a Barcelony ve Španělsku. Kromě toho specialista na KD TX Logistik nedávno spustil novou otevřenou intermodální službu ve Švédsku. Vlak KD jezdí dvakrát týdně mezi Trelleborgem a Umeå (Västerbotten). Z Umeå je možné se dostat do finského přístavu Vaasa s Waasa Line. Kromě jeřábových návěsů nabízí TX Logistik také možnost přepravy nejeřábových jednotek.

--



SSL Express 08-07-2024 Sazby z DV nadále (po)rostou

Od 1. července implementace řady příplatků za hlavní sezónu (PSS) a nových úrovní FAK (nákladní všech druhů) zaznamenaly největší linkys kontejnery z východu na západ týden dvouciferného nárůstu spotové sazby za přepravu. Po několika týdnech, kdy se většina pozornosti soustředila na prudce rostoucí spotové sazby na obchodech mezi Asií a Evropou, tento týden přišly na řadu obchody Asie a Severní Ameriky, které zaznamenaly největší nárůsty. Hodnota indexu Drewry's World Container Index pro její úsek Šanghaj-Los Angeles vzrostla o 12 % a skončila na 7 472 USD za 40 stop, zatímco úsek XSI společnosti Xeneta na západním pobřeží Asie a USA zaznamenal kurz 7 648 USD za 40 stop. Mezitím úsek WCI Šanghaj-New York vzrostl o 17 %, na konci týdne na 9 158 USD za 40 stop a XSI sledoval podobný trend jako 1 146 USD za 40 stop.

Spojení WCI Šanghaj-Rotterdam také zaznamenalo dvouciferný růst, vzrostlo o 10 % a dosáhlo 8 056 USD za 40 stop, přičemž Dálný východ-severní Evropa XSI rostla podobně a včera zaznamenala kurz 7 897 USD za 40 stop. Je však také jasné, že mnoho speditérů a zasílatelů platí výrazně nad kótovanými indexovanými sazbami, aby si zajistili prostor v prostředí stále silnější poptávky, což je situace, která – alespoň na asijsko-evropských obchodech – nyní začíná mít dopad na hlavní trh odesílatelů s významným množstvím nasmlouvaných objemů.

Speditéři v Evropě tento týden potvrdili (The Loadstar), že hlavní dopravci si vynucují příplatky za záruku za prostor alespoň na část smluvních objemů. Třeba i jejich dopravce dodržuje svůj plný závazek, pokud jde o objemy – každý dopravce si snížil kapacitu o 30 % až 40 %, pokud jde o prostor – ale od poloviny července budou muset maloobchodníci, kteří měli smlouvy, nyní přijímat

3 000 až 4 000 \$ navýšení alespoň pro část jejich kontejnerů, aby byly naloděny. Spotové sazby z Asie do severní Evropy již u mnoha zákazníků překročily 10 000 USD a zvýšené ceny budou pokračovat až do čínského svátku Zlatého týdne, který začíná 1. října – a může dokonce přetrvávat až do druhého čtvrtletí příštího roku. Pokud by vrchol trval tak dlouho, zbývá jen čtyři až šest týdnů, než začne růst na vrchol těsně před čínským Novým rokem, takže reálně trh nezačne výrazně klesat dříve než ve druhém čtvrtletí příštího roku, a to ani s další dodatečnou kapacitou. Tak by mezi dneškem a Zlatým týdnem mohlo dojít k dalšímu 50% nárůstu. Poptávka v červenci a srpnu je poměrně silná, takže lze předpokládat, že strop 15 000 dolarů není nereálný a minimálně příští měsíc bude na lodích jen velmi málo místa. Nyní se pro některé prodejce provádí rezervace na čtyři týdny dopředu, což je to nejdříve, co lze zajistit. Pokud bude rezervace uvolněna, 9. srpna je první loď, na kterou se lze dostat.

P.S. Můžete se zlobit, můžete protestovat, ale to je tak maximum, co v této situaci můžete dělat.

--

SSL Express 09-07-2024 Zpráva TT Clubu: Krádeže nákladu představují významné riziko

Krádeže nákladu budou i v roce 2023 celosvětově představovat značné riziko. Největší obětí byla silniční doprava, která představovala 71 % krádeží nákladu.

Mexiko, Spojené státy americké, Brazílie, Německo, Indie, Itálie, Jižní Afrika a Argentina byly hlavními zeměmi v oblasti krádeží nákladu.

Krádeže nákladu nadále představují značná rizika pro dodavatelské řetězce po celém světě se zvyšující se složitostí a propracovaností kriminálních taktik. Potřeba robustních ochranných opatření nebyla nikdy důležitější, jak uvádí nedávná zpráva BSI a TT Club Cargo Theft Report 2023, která poskytuje cenné poznatky o globálních trendech krádeží nákladu a zdůrazňuje důležitost proaktivních strategií řízení rizik.

Ke krádežím nákladu dochází v různých formách, včetně krádeží ze zařízení, únosů a krádeží z vozidel. Největší obětí byla v roce 2023 silniční doprava, která představovala asi 71 % krádeží nákladu. Zpráva označila potraviny a nápoje, elektroniku a automobilové díly jako hlavní komodity, na které se v roce 2023 zaměří, což odráží jejich vysokou hodnotu a tržní poptávku. Potraviny a nápoje byly hlavními ukradenými komoditami, přičemž krádeže v tomto odvětví vzrostly z 16 % v roce 2022 na 21 % v roce 2023, což zpráva připisuje makroekonomickým faktorům, jako jsou rostoucí ceny komodit, inflace a narušení dodavatelského řetězce. Zatímco sofistikované zločinecké gangy využívaly slabá bezpečnostní opatření k udržení násilných krádeží nákladu v Argentině, Kolumbii, Paraguayi a Peru, jihoafričtí zloději využívají korupci a podvody, aby usnadnili svou trestnou činnost. Podle zprávy „zboží přepravované přes Jižní Afriku čelí značnému riziku únosu, zvláště s přítomností „gangů modrého světla“. Gangy modrého světla se vydávají za policisty tím, že se převlékají do policejních uniforem a na svých vozidlech používají modrá světla k napodobování policie, a snaží se přimět řidiče, aby zastavili. Pachatelé pak zabaví nákladník a ukradnou náklad.

Zpráva poskytuje několik případových studií i v jiných oblastech a zdůrazňuje různorodou povahu krádeží nákladu. Evropa zaznamenala nárůst fiktivních vyzvednutí, kde se zločinci vydávají za legitimní řidiče, aby ukradli zboží vysoké hodnoty. V jednom pozoruhodném případě mělo fiktivní vyzvednutí v Nizozemsku za následek krádež zboží v hodnotě více než 1,8 milionu dolarů. Evropa také zaznamenala prevalenci násilných krádeží, kdy zloději rozřezávají plachty silničních nákladních vozidel a kradou zboží především v Německu, Spojeném království, Itálii, Španělsku a Nizozemsku. Nárůst cen olivového oleje o 75 % od ledna 2021 do září 2023 vedl k výraznému nárůstu krádeží v hlavních producentských zemích, jako je Španělsko, Itálie, Turecko a Řecko ze strany organizovaného zločinu.

V USA zloději používají „strategické vzorce krádeží“, jako jsou krádeže identity a podvody, fiktivní vyzvednutí, schémata dvojitého nakládání a dvojité/trojité zprostředkování ke krádeži zásilek ze skladů a nákladních zařízení.

Asie zaznamenala nejvyšší míru účasti zasvěcených osob na krádežích nákladu ve srovnání s jinými regiony. Zpráva uvádí, že v roce 2023 se 26 % zaznamenaných krádeží nákladu v Indii, Indonésii a Bangladéši účastnilo zasvěcených osob.

Zpráva naznačuje, že účinné strategie zmírnění rizik jsou zásadní pro boj proti hrozbě krádeže nákladu, přičemž zdůrazňuje důležitost náležitě péče, robustních bezpečnostních opatření a spolupráce mezi zúčastněnými stranami v oboru. Zavedením níže uvedených klíčových zmírňujících opatření mohou logističtí operátoři lépe chránit svá aktiva a zajistit odolnost svých dodavatelských řetězců: - - - Vylepšené bezpečnostní protokoly:

- Investice do pokročilých bezpečnostních technologií, jako je sledování GPS, elektronické plomby a sledovací systémy, které mohou zabránit krádeži a pomoci při získávání odcizeného zboží.

- Školení a povědomí: Pravidelné školení zaměstnanců o osvědčených bezpečnostních postupech a povědomí o nejnovějších taktikách krádeží může pomoci předcházet incidentům a zajistit rychlou reakci na potenciální hrozby.

- Spolupráce a sdílení informací: Spolupráce odvětví prostřednictvím partnerství s orgány činnými v trestním řízení, obchodními sdruženími a bezpečnostními organizacemi může zlepšit zpravodajství o hrozbách a umožnit koordinované reakce na incidenty krádeže nákladu.

Různé regiony čelí jedinečným výzvám v boji proti krádežím nákladu. V Severní Americe si vzestup strategických krádeží zaměřených na zboží vysoké hodnoty, jako je elektronika, vyžaduje přísná bezpečnostní opatření v každé fázi dodavatelského řetězce. V Jižní Americe vyžaduje řešení násilné povahy krádeží spolupráci s místními orgány činnými v trestním řízení a zapojení komunity ke zvýšení bezpečnosti. V Evropě si převaha fiktivních vyzvednutí a krádeží s násilným vniknutím do vozu žádá lepší prověřování řidičů a zabezpečená parkovací zařízení.

Zpráva zdůrazňuje potřebu regionálních strategií, které by řešily různorodou povahu krádeží nákladu a zajistily účinné zmírnění rizik.

Krádeže nákladu zůstávají významnou výzvou pro globální dodavatelské řetězce, ale s proaktivním řízením rizik a robustními opatřeními ke zmírnění je možné zabezpečit majetek a zajistit provozní kontinuitu. Poznatky z BSI a TT Club Cargo Theft Report 2023 podtrhují důležitost spolupráce, technologie a strategického plánování v boji proti této hrozbě. Tím, že budou informováni o nejnovějších trendech a implementaci komplexních bezpečnostních protokolů, mohou logističtí operátoři vybudovat odolný dodavatelský řetězec schopný odolat vyvíjejícím se hrozbám krádeží nákladu. Investice do zabezpečení nejen chrání majetek, ale také zvyšuje důvěru zákazníků a provozní efektivitu a zajišťuje dlouhodobý úspěch na konkurenčním globálním trhu.



SSL Express 09-07-2024 MAN varuje před nebezpečím požáru nákladních vozidel

Společnost AN Truck & Bus doporučuje, aby provozovatelé nákladních vozidel s motory Euro 6c typů D2676LF51-53 nebo D2676LOH35-37 nechali motory zkontrolovat ve specializované dílně výrobce, aby se předešlo požáru motoru. Jak společnost oznámila v tiskové zprávě, nákladní vozidla s výše uvedenými typy motorů od roku 11/2016 do 08/2019 mohou utrpět poškození, které může při nepříznivém kurzu vznítit motor a vozidlo.

Vzhledem k novým regulačním požadavkům v té době byly tyto vozy vybaveny bezolovnatými ložisky, která jsou citlivější na znečištění a stárnutí oleje. V důsledku toho došlo k poškození vozidel s vyšším počtem najetých kilometrů - přibližně 400 000 kilometrů a více. Od konce roku 2022 výrobce několikrát informoval dotčené majitele vozidel a požádal je, aby navštívili servisy,

aby předešli škodám. Přesto je na silnicích stále přibližně 60 000 nákladních vozidel bez technických vylepšení. U těchto vozidel je obzvláště důležité dodržovat intervaly výměny oleje stanovené výrobcem.

V letech 2016 až 2019 vybavil MAN výše uvedenými typy motorů přibližně 120 000 nákladních vozidel ze svého vozového parku čítajícího přibližně 880 000 vozidel. Podle informací výrobce na nich vzniklo 170 požárů; v letošním roce došlo k popsánému poškození u 18 nákladních vozidel.

Společnost MAN klade velký důraz na to, aby žádný z požárů nevedl k vážným zraněním osob. Výrobce však nyní znovu výslovně vyzývá majitele vozidel, aby přivezli svá nákladní vozidla do servisů, kteří dosud nevyužili nabídky služeb. Motory obou typů byly instalovány také do vozidel se schválením ADR.

--

!? SSL Express 09-07-2024 Podzemní nákladní železnice uvízla (ve tmě)

Projekt "Cargo sous terrain" (CST) ve Švýcarsku se zastavil. Je třeba přehodnotit myšlenku podzemní nákladní železnice mezi Ženevou a St. Gallenem v délce přibližně 500 kilometrů s odhadovanými náklady ve výši 34 miliard eur. Představenstvo CST ve svém prohlášení ze dne 26. června oznámilo, že přezkoumá všechny předchozí předpoklady a výsledky. Cílem je začlenit poznatky z probíhajícího procesu odvětvového plánování do celkového plánování a optimalizovat výstavbu a provoz logistického systému. Podle tiskové zprávy bude implementace i nadále odhodlaně pokračovat. To však povede k dalším požadavkům, které bude CST muset splnit. Obavy jednotlivých kantonů a obcí: ukvapené plánování, ohrožení podzemních vod, dopravní kolaps na rozhraní silniční a nákladní železnice. CST je podporována známými společnostmi jako hlavními akcionáři, včetně potravinářských řetězců Coop a Migros, stejně jako Post a Swisscom. O problémech projektu informovalo několik švýcarských médií, včetně "Neue Zürcher Zeitung". Představenstvo CST přijalo balíček opatření, který zahrnuje přezkoumání logistických a tržních potřeb, plánování tras, umístění hubů, financování a technologie. Současně dochází ke změnám v organizaci společnosti. Dosavadní generální ředitel Peter Sutterlütli odchází z provozního podnikání, ale zůstane členem představenstva. Stefan Schraner dočasně převezme roli generálního ředitele, aby připravil reorganizaci do doby, než bude pozice definitivně obsazena ve druhé polovině roku. Co se stane s projektem podzemní nákladní železnice ve Švýcarsku, je v současné době nejasné. "Dosavadní plánování přesvědčilo důležité hráče v logistice, obchodu a politice, že s ohledem na předpokládaný růst nákladní dopravy je CST nepostradatelná jako třetí infrastruktura ve švýcarské vnitrozemské nákladní dopravě vedle železnice a silnice," uvedla CST. Představenstvo je přesvědčeno, že kritické přezkoumání parametrů a úprava harmonogramu může výrazně zvýšit šance na úspěch implementace CST. Projekt je dostatečně financován, aby bylo možné pokročit v jeho realizaci.

Vize rozsáhlé podzemní nákladní dopravy existují již desítky let – a to i v Německu. Tato myšlenka však zatím nebyla ve větší míře realizována, i když je opakovaně nabízena v PR prezentacích jako řešení přetížené nákladní dopravy. Pro odborníky, jako je Martin Willhaus, to není žádné překvapení. Do roku 2018 stál v čele nadace Kühne Foundation a myšlenke přesunu nákladní dopravy pod zem se dlouhodobě věnuje. Problémem není proveditelnost takových projektů, která byla opakovaně prokázána studiemi. "Technicky je možné téměř všechno," říká Willhaus. "Pokud budou po 20 až 30 letech odstraněny všechny regulační a politické překážky, náklady se zvýší desetinásobně." Není však jasné, odkud budou příjmy pocházet. "Nikdy se o tom nic neříká a nikdo

nezaplatí ani cent navíc, než je nutné, jen proto, že zboží během přepravy už nevidíte," řekl Willhaus DVZ. "Stavba tunelu nebo podzemní stavby jsou navíc nejdražším způsobem výstavby," takže žádný soukromý investor se do toho nezapojí. Podzemní nákladní doprava je složitá a nákladná záležitost. Výstavba tunelových systémů vyžaduje složitá technická řešení a zdoluhavé schvalovací postupy. Patří mezi ně geologické průzkumy, obcházení přírodních překážek a řízení toků podzemních vod. Kromě toho může proces výstavby způsobit značné narušení povrchu, zejména v městských oblastech. Výsledkem může být značné zvýšení nákladů.

I údržba a provoz podzemních systémů jsou technicky náročné. Bezpečný a efektivní provoz vyžaduje specializovanou infrastrukturu a neustálé monitorování. Integrace se stávajícími nadzemními logistickými systémy je komplikovaná, což má za následek přestávky v přepravě. Zboží musí být přeloženo nad a pod zemí. Kapacita tunelového systému by navíc zdaleka nebyla dostatečná k tomu, aby se doprava přesunula ze silnice v jakémkoliv významném rozsahu. Proto dává větší smysl lépe řídit tok zboží po silnici a železnici prostřednictvím moderního digitálního řízení dopravy. QA ještě jedna nevýhoda: podzemní systémy jsou méně flexibilní než nadzemní. Změny nebo rozšíření sítě jsou nákladné a časově náročné. Přizpůsobení se měnícím se logistickým požadavkům nebo technickému pokroku může být obtížné, protože podzemní infrastrukturu není tak snadné upravit jako nadzemní infrastrukturu.

Kromě toho existují ekonomické aspekty, kvůli kterým se zdá, že nákladní metro nedává smysl. Například výstavba podzemních tunelových systémů vyžaduje obrovské počáteční investice. Tyto náklady zahrnují projektování, výstavbu, technické vybavení a nepředvídané geologické výzvy. Financování takových projektů je často složité a riskantní, protože ziskovost lze prokázat pouze po dlouhou dobu – pokud vůbec. V případě CST švýcarské médium "Beobachter" uvádí, že do projektu investoval penzijní fond Migros, který ve skutečnosti spravuje podnikový penzijní systém. Od takového orgánu nelze očekávat logistické znalosti. Využití aktiv penzijních fondů pro tak nejistý projekt je dnes vnímáno kriticky. Společnost Migros uvádí, že od roku 2021 drží akcie CST v hodnotě téměř 500 000 švýcarských franků (514 000 eur). Tím, že MPK investovala méně než 0,002 procenta akcií, si ponechala otevřenou možnost dozvědět se z první ruky o průběhu projektu a v případě potřeby investovat více, pokud by projekt vyžadoval větší kapitál. Odpovídající rozhodnutí však dosud nepadlo.

Otázkou zůstává, zda byl někdy v nějaké zemi realizován projekt srovnatelný s CST. Willhaus si není vědom žádného. Nejmyslitelnější by to bylo v Číně, kde se města s miliony obyvatel staví ve velmi krátkém čase. Jedním z nich je Xiongan. Jedná se o plánované a částečně realizované město. Podle čínské vlády se má stát modelovým městem pro udržitelný a inteligentní rozvoj měst. Město se bude stavět po etapách. Přeprava zboží a zásobování města je prováděno autonomními elektricky poháněnými vozidly, která fungují v tunelovém systému. Tato vozidla přepravují zboží, odpadky a zásoby pod zemí, aby odlehčila dopravě na povrchu. Za tímto účelem se pod městem táhne široká síť tunelů, které jsou speciálně navrženy pro nákladní dopravu. Je tu jen jeden problém: málokdo chce žít v Xionganu.

--

SSL Express 09-07-2024 Vítězové a poražení v rudomořské krizi

Navzdory válečnické rétorice a videím a snímkům posílených vojenských prostředků uplynulo již osm dní od posledního potvrzeného incidentu v Rudém moři, který obchodní plavidla nahlásila námořnímu obchodnímu úřadu Spojeného království (UKMTO). Stalo se tak po výrazné eskalaci

útoků ze strany Hútiů v červnu, a to jak z hlediska počtu útoků, tak i jejich sofistikovanosti, a zatímco námořnictva v regionu pokračují v sestřelování bezpilotních letounů, množí se spekulace, že pokles potvrzených útoků by mohl souviset s diplomatickou aktivitou na vysoké úrovni, která probíhá na Blízkém východě s cílem zajistit nějakou formu příměří mezi Izraelem a Hamásem, jehož nelítostná válka o víkendu vstoupila do desátého měsíce.

Zatímco mnozí analytici lodní dopravy v posledních týdnech - včetně analytiků společností Jefferies, Cleaves a Bank of America - předpovídali, že pokračující krize lodní dopravy v Rudém moři bude pokračovat i v první polovině příštího roku, jiní věnovali pozornost tomu, co by se stalo s trhy v případě, že by bylo dosaženo nějaké formy příměří. Hútiové opakovaně prohlásili, že jejich kampaň proti obchodní lodní dopravě - vedená s pomocí vojenské rozvědky a techniky z Íránu - bude pokračovat tak dlouho, dokud bude Izrael válčit s Hamásem. Probíhají jednání o tom, aby se Hamás a Izrael dohodly na nějaké formě příměří, přičemž minulý týden a v nadcházejících dnech se sešli vysocí představitelé USA, Izraele a různých blízkovýchodních zemí, aby se pokusili dospět k dohodě. Třífázový plán, který v květnu představil americký prezident Joe Biden a který zprostředkovaly Katar a Egypt, usiluje o ukončení války a propuštění přibližně 120 izraelských rukojmích držných v Gaze. Návrh v současné době projednává více stran a přichází v době, kdy se politici z celého světa dostávají pod větší tlak svých voličů, aby zajistili mír. V důsledku krize v námořní dopravě v Rudém moři se obrovská část světového obchodního loďstva vzdala tohoto regionu a Suezského průplavu a vydala se na mnohem delší plavby kolem Jižní Afriky, které jsou náročné na tonáž. To vedlo k době hojnosti pro téměř všechny segmenty lodní dopravy. Například ClarkSea Index, vážený barometr zahrnující celou komerční námořní dopravu, vzrostl v první polovině roku o 43 % nad desetiletý trend.

Nová zpráva společnosti Kepler Cheuvreux, evropské společnosti poskytující finanční služby, se zabývala tím, co se stane se sazbami, až - a pokud - se krize v rudomořské námořní dopravě zmírní. Výzkum nepřekvapivě zjistil, že největší vítěz blízkovýchodních nepokojů, kontejnerová doprava, bude v případě míru mezi Izraelem a Hamásem také největším poraženým. Společnost Kepler Cheuvreux odhaduje, že přibližně 22 % celosvětového objemu kontejnerové přepravy je ovlivněno přesměrováním v důsledku prodloužení vzdálenosti z Asie do Evropy o 32 %. To podle zprávy zvýšilo poptávku o 5,6 % ve srovnání s polovinou prosince loňského roku, spolu s odloženou poptávkou a přetížením pohltilo meziroční nárůst flotily o 5,5 % a zvýšilo využití kapacity z 84 % na 95 %. Vzhledem k obrovskému objemu zakázek, které stále proudí z asijských loděnic, však společnost Kepler Cheuvreux varuje, že v případě příměří na Blízkém východě by spotové sazby mohly klesnout až o 75 %. Podle společnosti Kepler Cheuvreux mohou ztratit také lodě přepravující automobily, produkty a chemikálie, zatímco lodě přepravující ropu budou pravděpodobně postiženy méně. Pokud však krize v lodní dopravě v Rudém moři přetrvá po celý rok, společnost Clarksons Research odhaduje, že lodní doprava bude muset odbavit rekordních 5 800 miliard tunokilometrů navíc, což představuje nárůst tunokilometrů o 5,8 %. Tento celkový objem by v porovnání s desetiletým průměrem činil 2 172 miliard tunokilometrů navíc.

Pokud krize v Rudém moři skončí v tomto čtvrtletí, společnost Clarksons stále vidí rok 2024 jako druhý největší rok dodatečných tunokilometrů v historii, po roce 2010, kdy došlo k oživení po finanční krizi. Příští rok by mohl být velmi odlišný, varovala společnost Clarksons v nedávné týdenní zprávě. Pokud by došlo k ukončení poruch v Rudém moři, mohl by se trend obrátit a ztracené míle by omezily nárůst tunokilometrů. Největším vítězem ukončení krize v námořní dopravě v Rudém moři by však byli námořníci - a jejich rodiny -, kteří museli v uplynulých devíti měsících proplouvat nebezpečnými vodami s vědomím, že mnoho jejich kolegů bylo napadeno a dokonce uneseno.

P.S. A co ty emise? Na to jste, milí Hútiové, nemysleli?

--

❄️ **SSL Express 09-07-2024 Čína a Rusko posilují arktickou trasu**

Čína a Rusko pokračují v rozšiřování svých arktických kontejnerových přepravních spojení. Zahájily provoz námořní a železniční linky Arctic Express No. 1, která bude zahrnovat přepravu kontejnerů po železnici z Moskvy do Archangelsku, jediného přístavu v severozápadním Rusku. Odtud budou kontejnerové lodě přepravovat zboží do Číny přes Severní ledový oceán. Očekává se, že tato služba, která urazí přibližně 13 000 km za 20-25 dní, bude o týden rychlejší než Severní mořská cesta (NSR).

Čínský velvyslanec v Rusku Zhang Hanhui v pátek uvedl, že hospodářské a obchodní vazby mezi oběma zeměmi zůstaly odolné. A diplomatické vazby se posílily i uprostřed sankcí proti Rusku po jeho invazi na Ukrajinu. V roce 2023 činil obchod mezi Ruskem a Čínou něco přes 240 miliard dolarů, čímž byl překročen cíl 200 miliard dolarů. V prvních pěti měsících letošního roku vzrostl meziročně o 3 % na téměř 97 miliard dolarů.

S odkazem na to, že společnost Yangpu Newnew Shipping zahájila v červenci loňského roku první pravidelnou kontejnerovou dopravu mezi Čínou a ruskou částí Severního ledového oceánu, pan Zhang uvedl, že od té doby bylo uskutečněno 14 okružních plaveb. Velvyslanec pokračoval: "Nejnovější krok přichází poté, co ruská státní jaderná agentura Rosatom podepsala minulý měsíc dohodu se společností Yangpu Newnew, v níž se zavázala provozovat trasy přes NSR a postavit až pět ledoborců. Rosatom si klade za cíl přepravit v letošním roce přes NSR nejméně 50 milionů tun nákladu.

--

♂!! **SSL Express 10-07-2024 UPOZORNĚNÍ NA PODVODNÉ JEDNÁNÍ NA SILNICI**

- Krádež zboží pomocí falešného potvrzení o pojištění

WIASSE Pojišťovna WIASSE (WIRTSCHAFTS-ASSEKURANZ MAKLER GMBH MUNCHEN BROKER DE ASIGURARE - SIBIU BRANCH) kolegy z Rumunska upozornila na závažnou situaci krádeže nákladu. Mateřská pojišťovna v Německu obdržela několik oznámení týkajících se skutečnosti, že rumunská dopravní společnost 34 HKN TRANS SRL (CUI 47263496, J2/2213/29.11.2022, Arad, okres Arad) využívá potvrzení o pojištění CMR vystavené společností WIASSE (WIRTSCHAFTS-ASSEKURANZ MAKLER GMBH), aby naložila zboží k přepravě, ale na místo určení již nedorazí a následně se s ní spediční společnosti/klienti nemohou spojit.

Podle získaných informací doposud zmizelo nejméně 13 nákladních vozidel.

Zároveň mateřská pojišťovna v Německu stále dostává od některých spedičních společností žádosti o potvrzení platnosti pojistné smlouvy patřící této přepravní společnosti, což znamená, že se stále snaží zboží převzít a zmizet s ním. Všem spedičním společnostem s takovými žádostmi bylo doporučeno, aby společnosti 34 HKN TRANS SRL nepředávaly objednávku přepravy, ale kontaktovaly policii, neboť se jedná o podvrh. Dopravní společnost 34 HKN Trans SRL měla u společnosti WIASSE pojištění CMR do 30.6.2024 pro nákladní vozidlo s registrační značkou AR-

09-BYZ, ale nákladní vozidla, která převzala náklad a nedostavila se k vykládce, byla jiná. Registrační čísla, u kterých bylo zjištěno, že převzaly náklad a nedostavily se na místo vykládky, jsou: LL 920 ST / S 811 ST; AR 16 HKN / AR 15 ZRK; AR 15 PWT / AR 15 PV1; AR 16 HKW / AR 17 ZRK.

- Krádež identity společnosti CSM TRASPORTI z Itálie a krádež zboží

Byli jsme informováni, že existuje společnost, která ukradla identitu společnosti CSM TRASPORTI z Itálie, přičemž používá upravenou e-mailovou adresu: ordini@csmtransporti.com místo ordini@csmtransporti.it. Tato společnost, která používá název CSM TRASPORTI, nakládá zboží a nedojede s ním na místo určení, přičemž používá falešné doklady: pojištění, přepravní licenci, doklady od vozidla, občanský a řidičský průkaz. Podle obdržených informací doposud zmizely nejméně 3 nákladní vozy.

- Falešná pojistná smlouva s logem ASIROM VIENNA INSURANCE GROUP Naše asociace obdržela od člena informaci o situaci, kdy byla použita falešná pojistná smlouva CMR s upravenou dobou platnosti, a upozorňuje na ni s doporučením, abyste v případě objednávky přepravy ověřili každou smlouvu kontaktováním vydávající společnosti. Rumunská dopravní společnost ORIZONT BRC TRANZIT SRL (RO44146823, Fântânele, okres Prahova) zaslala zfalšovanou pojistnou smlouvu CMR spediční společnosti pod logem ASIROM VIENNA INSURANCE GROUP.

--

SSL Express 10-07-2024 Fúzi CEVA a Bolloré provázejí potíže

Vedoucí pracovníci nejsou v rámci společnosti Ceva Logistics spokojeni: integrace se společností Bolloré Logistics, která byla oznámena minulý týden spolu se zprávou o restrukturalizaci, způsobuje bolest hlavy manažerům, kteří se obávají ztráty pracovních míst, uvedl jeden ze zasvěcených pracovníků. "Pokud jde o integraci, největším problémem je politika," poznamenal zdroj ze společnosti Ceva. "Máme dva vedoucí týmy, které bojují o pozice, takže politika a boje se opravdu vymykají kontrole. Obě společnosti stále fungují zcela odděleně, v této fázi jsme na dvou různých systémech a stále působíme v různých kancelářích. To vše se však brzy začne měnit. Vzhledem k tomu, že jsme nuceni se sloučit, každý se snaží ochránit svá pracovní místa a týmy, proto ta politika a špatná kultura a prostředí. Všichni víme, že přijdou obrovské škrty, takže je to velmi neklidná doba a má to dopad na naše zaměstnance i zákazníky."

Podle údajů, na které upozornila Loadstar Premium, má Ceva Logistics 110 000 zaměstnanců, zatímco DSV jich má asi 74 000 - a její ebitda je v nejlepším případě asi dvakrát vyšší než u Cevy. Závazek vlastníka CMA CGM, že nebude snižovat počet zaměstnanců, se proto zdá být nevěrohodný. Mluvčí námořní přepravní společnosti v březnu řekl (časopisu Loadstar): "Společnost CMA CGM se zavázala, že v souvislosti s transakcí s Bolloré Logistics nebude snižovat počet pracovních míst nejméně po dobu jednoho roku. Kromě toho CMA CGM zachová všechny sociální výhody (zaměstnanců) po dobu nejméně tří let." Zasvěcená osoba však uvedla: "Ještě nás čekají další strukturální změny a rozhodně výrazné škrty".

--

SSL Express 10-07-2024 Kampaň Húfů se vrací v plné síle

Po přestávce na začátku měsíce se kampaň Hútiů proti obchodní lodní dopravě opět rozběhla. (Splash) včera informoval o útoku na loď Maersk Sentosa v Adenském zálivu, daleko od jemenského pobřeží - šlo o první potvrzený útok v červenci.

Námořní obchodní operace Spojeného království (UKMTO) uvedly, že plavidlo hlásilo výbuch v blízkosti, ale žádné škody ani zranění posádky.

Dnes UKMTO přinesla podrobnosti o druhé lodi, která se stala terčem útoku, tentokrát v úzkém průlivu Bab el-Mandeb. Kapitán ohlásil výbuchy u boku lodi. "Plavidlo i celá posádka jsou v bezpečí," uvedla UKMTO, aniž by sdělila jméno lodi. Plavidlo pokračuje do svého dalšího přístavu.

Hútiové od listopadu používají ve své kampani proti obchodní lodní dopravě různé taktiky, včetně odpalování raket, útoků bezpilotních letounů a využívání bezpilotních hladinových plavidel, a požadují ukončení izraelské války v Gaze.

--



SSL Express 10-07-2024 Společnost Hitachi Zosen se zapletla do rostoucího skandálu kolem japonských lodních motorů

Majitelé a nájemci lodí se musí ptát, jaká je jejich skutečná produkce emisí, protože skandál kolem japonských motorů se rozšířil i na další populární značky. Po zprávě z letošního dubna, že u více než 4 000 lodních motorů vyrobených společnostmi IHI Power Systems byly za posledních 20 let zfalšovány údaje o spotřebě paliva, byla další významná místní značka v oblasti těžkého strojírenství, Hitachi Zosen, nucena omluvit se zákazníkům po celém světě poté, co bylo zjištěno, že také dvě její dceřiné společnosti zfalšovaly údaje o spotřebě paliva u celkem 1 364 lodních motorů, tedy téměř u všech vyšetřovaných jednotek, které byly dodány od roku 1999. Falšování mohlo ovlivnit výpočty emisí oxidů dusíku. Japonské úřady uvedly, že nyní budou vyšetřovat všechny ostatní významné výrobce lodních motorů v zemi, aby zjistily, zda nedochází k podobným falšováním.

Vyšetřování probíhající v Japonsku má nádech známého emisního skandálu Volkswagenu. Nejznámějším příkladem vědomého klamání zákazníků ze strany výrobců 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 kontrola emisí aktivovala pouze během laboratorního testování emisí, což způsobilo, že produkce NOx u těchto vozidel během regulačních testů splňovala americké normy. Při reálné jízdě však vozidla vypouštěla až 40krát více NOx.

Lodní doprava měla obdobné 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 středisku společnosti Wärtsilä v italském Terstu byly zjištěny odchylky při některých testech měření spotřeby paliva.

--



SSL Express 10-07-2024 Skupina EPP chce mírně reformovat limity flotily EU

Křesťanskodemokratická Evropská lidová strana (EPP), největší poslanecký klub v Evropském parlamentu, nechce zpochybňovat požadavek EU, aby od roku 2035 byly registrovány pouze klimaticky neutrální auta a dodávky. Podle europoslance za CDU Petera Liese se na tom skupina shodla na schůzce v Portugalsku. De facto zákaz spalovacího motoru by však měl být nahrazen technologicky neutrálním přístupem, který by rovněž umožnil klimaticky neutrální paliva, jako jsou e-paliva. Auta, která jezdí pouze na tato paliva, by také měla být po roce 2035 možné registrovat jako nová auta.

Evropská komise již předložila odpovídající návrhy, ale nebylo o nich rozhodnuto. V EPP zjevně nebyla žádná většina pro další revizi nařízení o limitech loďstva. Liese zpočátku neřekl nic o revizi limitů vozového parku nákladních vozidel.

--

SSL Express 10-07-2024 Světová premiéra s mnoha otazníky (InfraGo)

To, co začíná v Německu 15. července, se ještě nikdy nestalo: S nadcházející generální rekonstrukcí železniční sítě v Německu má být přepracováno a obnoveno 41 úseků trati o celkové délce 4 000 kilometrů, přičemž bude nejméně pět zcela uzavřeno co celé měsíce. Projekt, o který se dosud žádná železniční společnost nepokusila. Tento mamutí projekt se svým ultramaratonským charakterem je však důkazem toho, jak hluboce politici a Deutsche Bahn v posledních desetiletích zaspali a nedokázali tak udržet železniční systém v dobrém stavu. Současná federální vláda s ministrem dopravy Volkerem Wissingem ráda zdůrazňuje, že jako žádná jiná před ní je odhodlána být silná a investovat do železnic. To je správně. Ale k takovému závazku neexistovala a neexistuje žádná alternativa.

Jakákoli jiná federální vláda, bez ohledu na její charakter, by musela jednat stejně, kdyby pro ně ochrana klimatu v dopravě nebyla prázdnou frází a kdyby si byla vědoma nálady v ekonomice: přes veškerou kritiku a zlomyslnost, která je často zasypána železničním systémem, a to i přesto, že kvůli nedochvilnosti v železniční nákladní dopravě odesílatelé stále častěji říkají, že nechtějí používat železnici.

Kdyby síť nebyla tak zchátralá, pokud by byla kvalitativně i kvantitativně ve špičkovém stavu na důležitých hlavních trasách, kdo ví, možná by se železnice jako způsob dopravy už dnes blížila podílu na modálním rozdělení 25 procent. Tato často citovaná hodnota, kterou současná federální vláda zapsala do své koaliční smlouvy jako cíl pro rok 2030. Realita je ale úplně jiná. Německo může být šťastné, pokud podíl železnic skončí v roce 2030 na 20 nebo 21 procentech. S tím souvisí i renovace tratí, která – jak už to u světové premiéry bývá – je spojena s řadou rizik. Předem je třeba říci, že tato staveniště zaberou kapacitu. Už jen z tohoto důvodu bude silný růst železniční dopravy obtížný. Není však také jisté, zda renovace koridoru skutečně proběhne podle plánu. Jednak tam byly již předem nějaké korekce. Na druhou stranu projekty jako Elbphilharmonie, berlínské letiště a v neposlední řadě Stuttgart 21 ukazují, že v této zemi je téměř pravidlem, že se na velkých stavbách nedodržují finanční ani časové rámce. I když zástupce DB na téma generální rekonstrukce slíbil, že bude úspěšná, nedokázal touto prosbou rozptýlit skepsi uživatelů.

Ve skupině se také ukázalo, že uživatelům vlastně tolik nezáleží na tom, zda budou koridory dokončeny včas. Mnohem důležitější je, že doprava, která byla dosud vedena na rekonstruovaných trasách, nesmí být nahnána do náruče kamionů, protože chybí efektivní odklonové trasy, což znamená i několik stovek kilometrů objízdných tras, a tedy způsobit raketový růst nákladů. Nemůže

se tedy stát, že by DB zarputile trvala na rekonstrukci všech 41 koridorů podle stejného vzoru jen proto, že o tom bylo rozhodnuto v roce 2023 s podporou ministra dopravy. Špičková železniční síť v roce 2030 nepomůže, pokud do té doby zkrachuje mnoho nákladních železnic, protože nebudou schopny pokrýt dodatečné náklady na renovaci. Politici a DB InfraGo musí zajistit, aby tato zátěž zůstala ve zvládnutelných mezích. A pokud to není proveditelné a taková podpora pro místní osobní dopravu není možná, politici a DB InfraGo musí vyvinout a umožnit alternativy k renovaci koridorů na kritických trasách.

--

SSL Express 11-07-2024 Sazby za kontejnerovou přepravu zřejmě dosáhly vrcholu

Objevují se první trhliny v neuvěřitelném kontejnerovém boomu v prvním půlroce 2024, kdy jsou přepravci připraveni tvrdě vyjednávat. Asijská poradenská společnost Linerlytica varovala, že sazby za přepravu mohou dosáhnout svého vrcholu, což se projevuje na trzích s futures na přepravu, které tento týden poklesly.

"Přestože dopravci úspěšně prosadili zvýšení sazeb k 1. červenci, objevily se trhliny v jejich schopnosti zajistit další zvýšení sazeb, protože dodatečná kapacita zavedená na západní pobřeží USA, do severní Evropy, Jižní Ameriky a na Střední východ zmírnila tlak na kapacitu na těchto trasách," uvedla společnost Linerlytica ve své nejnovější týdenní zprávě. Navzdory tomu společnost Linerlytica předpovídá, že přepravní sazby zůstanou zvýšené až do konce hlavní sezóny, která by mohla trvat až do září.

Při bližším pohledu na jednotlivé obchodní cesty hodnocení šanghajského indexu kontejnerové přepravy (SCFI) do severní Evropy minulý pátek mírně pokleslo o 0,5 % oproti minulému týdnu, což je první týdenní pokles od poloviny dubna; průměrné využití kapacity se snižovalo dva týdny po sobě. Johnson Leung, spoluzakladatel společnosti Linerlytica, tvrdí, že sazby za přepravu mezi Asií a Evropou vykazují známky vrcholu, protože speditérům se nabízí více prostoru na nových službách zahájených tento měsíc: "Naše údaje o využití ukazují, že nové služby mezi Asií a Evropou zahájené minulý týden nechaly Asii lehkou. French Peak společnosti CMA CGM a CGX společnosti Hapag-Lloyd odplouvaly s mnohem nižším využitím, než bylo nedávné průměrné využití pro asijsko-evropský obchod," řekl Leung pro Splash.

--

Fwd: **SSL Express 10-07-2024 Fúzi CEVA a Bolloré provázejí potíže – doplnění o vyjádření čs. pobočky Bolloré LOGistics**

K nedávno uveřejněnému článku, převzatému ze světového tisku (časopis The Loadstar vydávaný v Londýně), bychom rádi uvedli následující, slovy vedení zainteresovaných stran:

„Chápeme, že tento článek mohl vyvolat určité obavy, proto bychom vás chtěli ujistit, že se týká pouze mezinárodního kontextu a neobsahuje žádné specifické informace o dění na českém trhu. Současná situace v našich obou společnostech zůstává stabilní a naše priority se nemění – nadále se soustředíme na poskytování kvalitních služeb našim zákazníkům a na podporu našich

zaměstnanců. Děkujeme vám za pochopení. Pokud máte jakékoliv dotazy nebo potřebujete další informace, neváhejte se na nás obrátit."



SSL Express 11-07-2024 Letečtí speditéři stále více ztrácejí tržní sílu

Klasičtí speditéři se v e-commerce v současnosti potýkají s tím, že k přepravě nákladu z A do B většinou prostě nejsou potřeba. Tento vývoj povede k významným posunům v rámci odvětví, (komentář DVZ).

Elektronický obchod je velkým příslibem letecké přepravy: Podle McKinsey bude od roku 2027 čtvrtina nákladu přepravovaného letecky tvořit zásilky elektronického obchodu. Malý počet velkoobjemových asijských přepravců již získává rostoucí tržní sílu, což vede ke změnám ve strukturách letecké nákladní dopravy. Největšími poraženými z tohoto neuvěřitelně dynamického rozvoje jsou klasičtí speditéři. Musí zažít novou zkušenost, že k přepravě nákladu z A do B většinou prostě nejsou potřeba. Do budoucna tedy výrazně ztratí vliv.

Dosud na nich byly aerolinky zcela závislé, protože speditéři kontrolují přepravu průmyslových přepravců. Nyní se letecké společnosti postupně stávají nezávislejšími, protože těží z nových, přímých vztahů s přepravci elektronického obchodu, kteří si pronajímají celé nákladní stroje za hotové a převyšují všechny ostatní objednávky.

Zasílatelé mají nyní na výběr, zda získají podíl na trhu v průmyslové letecké přepravě, která má tendenci růst pomaleji, nebo se znovuobjeví, aby se stali důležitějšími pro velké odesílatele elektronického obchodu. To druhé však pravděpodobně dokáže jen několik špičkových speditérů.

--

SSL Express 12-07-2024 Překládka ukrajinských transportů obilí v Duisburgu

Společnost Rhenus Port Logistics Rhein-Ruhr nyní začala organizovat odbavení ukrajinských přeprav zrnin v přístavu Duisburg. Kukuřice je chráněna před povětrnostními vlivy a vybavena speciální nakládací technologií pro překládku obilí z železničních kontejnerů přímo do vnitrozemských plavidel. (Zboží bylo dříve přepravováno do svých destinací přes ukrajinské přístavní město Oděsa). Dalšími účastníky projektu přepravy kukuřice z Ukrajiny jsou dlouholetý partner Rhenus a poskytovatel kontejnerových služeb Contargo a Rhenus LBH PartnerShip. Ten přebírá další přepravu plavidlem vnitrozemské vodní dopravy. Přeprava po železnici přes Ukrajinu, Polsko a Německo prostřednictvím různých poskytovatelů služeb nyní nahrazuje předchozí přepravní cestu. Za finální zpracování odpovídá Duisport Rail. Úzká koordinace příjezdů po železnici a lodích zajišťuje rychlou další přepravu citlivého nákladu.

Na terminálu 4 přístavu Duisburg je dostatečná skladovací kapacita. Existuje také multimodální spojení se všemi druhy dopravy. Trvalo čtyři měsíce, než byl celý dodavatelský řetězec doladěn. Vícenásobná překládka je jen jednou z výzev na dlouhé přepravní trase. V ukrajinském pohraničním městě Mostyska probíhá překládka nákladu z vagónů na obilí do standardních velkoobjemových kontejnerů EU. Na polsko-ukrajinské hranici je náklad označen speciálními sledovacími plombami GPS, které jsou na německo-polské hranici opět odstraněny. Kromě

certifikace GMP+ pro bezpečnou přepravu krmiva musely být koordinovány všechny celní postupy, jakož i příjezdy po železnici a lodích, aby došlo k včasné překládce.

--

SSL Express 12-07-2024 Doba alianční nadvlády v kontejnerové přepravě mezi východem a západem je možná u konce

Tržní podíl nezávislých kontejnerových dopravců na hlavních námořních trasách východ-západ v posledních měsících stoupá a podle nových údajů společnosti Sea-Intelligence Consulting se vrací na úroveň z dob pandemie.

Podle analytiků se očekává, že v příštích třech měsících bude až třetina služeb nabízených v transpacifickém obchodě poskytována mimo dohody o sdílení plavidel, včetně expresních služeb provozovaných nezávisle dopravci, kteří jsou členy aliance. "Obchodní cesta Asie-Severní Amerika-západní pobřeží je připravena v příštích měsících zaznamenat prudký nárůst podílu kapacitních služeb mimo alianci," uvedl výkonný ředitel Sea-Intelligence Alan Murphy. "Údaje ukazují, že téměř 30 % nasazené kapacity na tradelane bude nabízeno na linkách provozovaných mimo alianční struktury. Podobný vzorec vidíme v případě Asie a severní Evropy, ale méně v případě Asie a východního pobřeží Severní Ameriky a Asie a Středomoří".

"Pokud současný dvanáctidenní výhled vydrží, zaznamenáme na trase Asie - severní Evropa rekordní množství - až 12 % - kapacity mimo alianci," dodal. Mezi tyto nezávislé služby patří nová linka MSC Asia - severní Evropa Britannia, která bude mít jako první napluti v Evropě přímou zastávku v britském přístavu Liverpool, a také návrat společnosti Ellerman City Lines do obchodu s několika plavbami Čína - Spojené království, které jsou ohlášeny na tento a příští měsíc. Následný prudký nárůst poptávky po zboží spolu s rostoucími spotovými sazbami vyvolal značný příliv nealiančních kapacit na trh. Dokonce i v případě obchodu mezi Asií a severní Evropou, který byl převážně obchodem provozovaným aliancí, vstoupilo na trh několik specializovaných dopravců nabízejících solitérní služby. Mnozí z nich následně obchod opustili, když spotové sazby v druhé polovině roku 2022 a na začátku roku 2023 klesly, ale trh se opět obrátil v jejich prospěch. V příštím roce se však podíl aliancí a nezávislých přepravních služeb na trhu zásadněji změní, jakmile bude dokončen rozvod partnerství společností Maersk a MSC 2M a MSC začne žít jako zcela nezávislý dopravce. Vzhledem k tomu, že dopravce se sídlem v Ženevě nyní kontroluje přibližně 20 % globální kapacity kontejnerové přepravy a bude působit zcela mimo formální alianční strukturu, zdá se, že éra, kdy byl obchod mezi východem a západem do značné míry kontrolován třemi VSA, je u konce.

--

