

# SSL EXPRES

05.08.-09.08.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



## SSL Express 05-08-2024 Světová banka rozluštila souvislost mezi narušením a zvyšujícími se sazbami za krabice

V roce 2020 nastalo v liniové dopravě období nebývalého rozvratu, který vytvořil podmínky pro největší zisky, jaké kdy toto odvětví zaznamenalo. Kvantifikace toho, jak se toto narušení - ať už se jedná o covid, sucho v Panamě nebo krizi lodní dopravy v Rudém moři - rovná růstu sazeb za přepravu, byla dosud nepřesnou vědou. V pracovním dokumentu pro Světovou banku se však tato čísla podařilo spočítat prostřednictvím nově zavedeného Globálního indexu napětí v dodavatelském řetězci (GSCSI). Index, který vypracovali Jean-François Arvis, Cordula Rastogi, Jean-Paul Rodrigue a Daria Ulybina, ukazuje, že každý 1 milion teu kontejnerových obchodů, které se dostanou do stresu, zvýší šanghajský index kontejnerové přepravy (SCFI) - hlavní spotový ukazatel - o 2 300 USD na teu.

Index vychází z údajů automatického identifikačního systému. Vypočítává ekvivalentní kapacitu zastavených lodí měřenou v teu a poskytuje údaje na úrovni přístavu, země, regionu a světa. "Bez ohledu na příčinu znamenají zpoždění nebo přesměrování, že se narušení šíří v globálním měřítku," uvedli tvůrci nového indexu. SCFI dosáhl v uplynulém měsíci svého maxima a dnes klesl o dalších 115 bodů na 3332,67 bodu. Po většinu roku 2024 se index pohyboval na maximech, která mimo éru covidu nikdy nezažil. SCFI se zvyšuje o 2300 dolarů za každý 1 milion teu, který se dostane pod tlak Jedním z liniových dopravců, který si zjevně myslí, že trh zůstává silný, je společnost Maersk. Dánský dopravce včera již podruhé během dvou měsíců zvýšil svůj celoroční finanční výhled s odkazem na pokračující narušení dodavatelského řetězce způsobené situací v Rudém moři, které Maersk nyní očekává "přínejmenším" do konce roku 2024, spolu s tím, co označil za pokračující "robustní" poptávku na kontejnerovém trhu.

Dalším možným narušením linkové dopravy je stávka na východním pobřeží USA, kde nedávno zkrachovala jednání mezi provozovateli přístavů a přístavními dělníky.

P.S. Tento index by měl být nahlédnut i z druhé strany - zdali neselhávají tržní nástroje na léčbu takového stresu či snad zda není tento stres vyvoláván záměrně?



## SSL Express 05-08-2024 POUČTE SE typy lodí používané v mezinárodním obchodu

Ve světovém obchodě se dnes používá několik typů lodí, které přepravují různé druhy nákladu poptávané spotřebiteli a průmyslovými odvětvími po celém světě. Podle UNCTAD se v lednu 2023 světová obchodní flotila skládala ze 105 500 lodí o hrubé nosnosti nejméně 100 tun (GT), včetně 56 500 lodí o hrubé nosnosti nad 1000 GT, které dosahovaly nosnosti 2,3 miliardy tun (DWT). "Lod" obvykle označuje větší zaoceánské plavidlo, zejména určené k přepravě nákladu nebo cestujících na dlouhé vzdálenosti. Pojem "plavidlo" je širší a zahrnuje širokou škálu vodních plavidel, včetně člunů, lodí, bárek a podobných konstrukcí, které se používají nebo mohou používat jako dopravní prostředek na vodě. I když loď je typ plavidla, ne všechna plavidla jsou lodě. Konkrétní kritéria pro klasifikaci plavidla jako lodi se mohou lišit v závislosti na právní jurisdikci a kontextu.

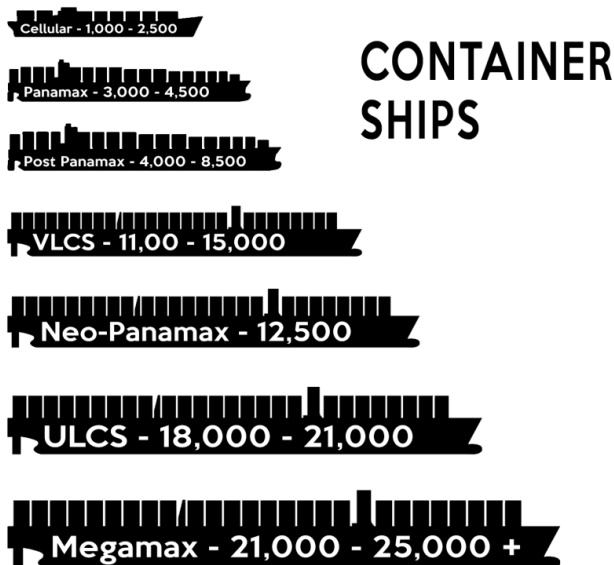
Typy používaných nákladních lodí:

- Bulk carriers (Dry) - Používají se pro přepravu hlavních sypkých komodit, jako je železná ruda, uhlí, obilí, a méně objemných sypkých komodit, jako jsou kovy, minerály, zemědělské suroviny ap.
- Ropné tankery - slouží k přepravě ropy a rafinovaných ropných produktů.
- Kontejnerové lodě - slouží k přepravě kontejnerů s různým nákladem.
- Chemické tankery - Chemické tankery jsou specializované lodě používané pro přepravu kapalných chemikálií ve velkém, včetně hořlavých a/nebo toxických chemikálií. Kodex IBC definuje tři typy chemických tankerů: ST1, ST2 a ST3.
- Lodě na přepravu zkapalněných plynů - specializované lodě, které se používají k přepravě LPG, LNG a čpavku.
- Zásobovací plavidla na moři (OSV) - slouží k provádění různých operací nezbytných pro plovoucí vrtné soupravy a zakotvené nebo pevné výrobní plošiny. OSV zahrnují lodě pro seismický průzkum, plavidla pro zásobování plošin (PSV), remorkéry pro manipulaci s kotvami, remorkéry pro manipulaci s kotvami a zásobovací plavidla (AHTS), plavidla pro stavbu na moři (OCV), plavidla pro podporu ROV, plavidla pro podporu potápění, pohotovostní plavidla, plavidla pro inspekci, údržbu a opravy (IMR)
- Trajekty a osobní lodě - zahrnuje výletní lodě a regionální nebo místní trajekty.
- Všeobecný náklad - používá se pro přepravu různých druhů nákladu - jednoduchý, v sudech, svítkový, kombinace vozidel, větrné turbíny a mnoho dalších. Zahrnuje víceúčelová plavidla používaná pro přepravu kombinace výše uvedených nákladů. Tyto lodě jsou velmi všestranné, oblíbené a užitečné, zejména na určitých trasách/přístavech, které vyžadují lodě s jeřáby, protože tam nejsou zařízení pro manipulaci na břehu nebo je rychlejší pracovat pomocí lodních jeřábů.
- Lodě typu ro-ro (Car Carrier) - slouží k přepravě samohybného nákladu, jako jsou osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, bagry atd. atd. Tam, kde je to možné, přepravují tyto lodě také projektové náklady, pokud jsou naloženy na MAFI přívěsech nebo jiných kolových prostředcích. Dále se klasifikují jako PCC (Pure Car Carriers) a PCTC (Pure Car & Truck Carriers), jejichž účel je zřejmý z názvů.
- Chladírenská loď - používá se pro přepravu zmrazených nákladů nebo nákladů s kontrolovanou teplotou, jako je ovoce, maso, ryby atd.
- Ostatní - FPSO (Floating production storage and offloading), loď pro pokládku kabelů, těžký nákladní člun, poloponořená loď, ledoborce a další.

Klasifikace podle velikosti/DWT

Klasifikace světové flotily podle typů lodí/procenta na základě DWT v roce 2023 je znázorněna níže. To ukazuje typy lodí, které jsou nejčastěji používány/poptávány. Ropné tankery, lodě pro přepravu sypkých materiálů a kontejnerové lodě představují 85 % celkové kapacity světového loďstva podle DWT.

#### SHIP CLASSIFICATION BASED ON TYPE/SIZE (TEU)



<https://shippingandfreightresource.com>

Co se skrývá v názvu: V rámci každého z těchto hlavních typů lodí se lodě dále klasifikují a pojmenovávají podle objemu nákladu (viz výše)



SSL Express 05-08-2024 Společnost MOL předvádí přelomový nosič plynu poháněný větrem

Na jeden typ lodí, který zatím větrnou energii nevyužívá, by mohly být brzy instalovány plachty. Japonský lodní gigant Mitsui OSK Lines (MOL) právě obdržel od ClassNK zásadní schválení

projektu membránové lodi na přepravu LNG se dvěma plachtami MOL Wind Challenger. V současné době probíhají podrobné projekční práce na nové lodi na přepravu LNG, kterou si společnost MOL objednala u jihokorejské společnosti Hanwha Ocean a jejímž cílem je skutečná instalace pevných plachet o výšce 49 m. Dosud byla technologie větrné asistence nejčastěji nasazována na lodích pro přepravu volně loženého nákladu. Wind Challenger je teleskopická pevná plachta, kterou společnost MOL vyvinula ve spolupráci s Tokijskou univerzitou a společností Oshima Shipbuilding.



## SSL Express 06-08-2024 Německá vláda odmítá plány EU na dlouhé kamiony

Federální sdružení spedičních společností a logistiky (DSLVL) obviňuje federální vládu z „blokování okamžitých příležitostí ke snížení emisí CO<sub>2</sub> v evropské silniční nákladní dopravě“. Kritika se vztahuje k odporu vlády vůči usnadnění přeshraničního používání dlouhých nákladních vozidel v EU. „Zejména vyšší nápravová zatížení až 12,5 tuny a o 4 tuny vyšší celkovou hmotnost u bezemisních vozidel nelze z infrastrukturních důvodů podporovat,“ píše vláda v reakci na malý dotaz poslaneckého klubu CDU/CSU. o probíhající revizi směrnice EU pro míry a váhy v silniční dopravě.

Vyšší hmotnosti by „masivně zasáhly do úrovně bezpečnosti mostů s vážnými následky“. Vláda také odmítá zvýšení maximální přípustné výšky ze 4,00 na 4,30 metru. K tomu nejsou určeny mosty ani tunely včetně jejich ventilačních systémů. Problémy by mohly nastat zejména v navazující silniční síti.

Vláda připouští, že dlouhá nákladní vozidla typu 2 až 5 by mohla přispět k ochraně klimatu prostřednictvím efektivnější nákladní dopravy. Ale to platí jen tak dlouho, dokud to nepovede k přesunu dopravy na silnice, říká odpověď. Konkurenceschopnost železnice a vodních cest musí být „dostatečně“ zachována. Vláda také ze stejných důvodů kritizuje schvalování dlouhých typů nákladních vozidel o délce až 32 metrů v přeshraničním provozu – jako jsou duo návěsy.

Použitelnost pozitivní sítě pro taková vozidla musí být nejprve znovu prozkoumána, píše.

DSLVL si stěžuje, že postoj federální vlády v Radě ministrů EU brání tomu, aby byly delší jednotky vozidel povoleny pro přeshraniční provoz v EU v pravidelném provozu.

P.S. Pokud jde o striktní vymezení provozu pro giganaliny pouze na dálnice a nezbytné sjezdy do přílehlých terminálů, tak jsou výše uvedené argumenty pouze zástupné



## SSL Express 07-08-2024 Mannheimské přístavy: manipulace s nákladem o 16 procent nižší než v předchozím roce

V červnu bylo na vodní straně v přístavu Mannheim odbaveno 432 551 tun zboží. Doprava vzrostla o 60 897 tun, což odpovídá nárůstu o cca 16,4 procenta. Bilance za celé první pololetí však byla záporná.

Od ledna do června bylo zpracováno 2,85 milionu tun. To odpovídá snížení o 31 179 tun (minus 16,13 procenta) ve srovnání s předchozím rokem. Uwe Köhn, ředitel přístavu Mannheimského přístavu, uvádí: „Zatím je rok 2024 stále asi o 16 procent nižší než předchozí rok. Vzhledem k poněkud utlumené náladě v ekonomice je otázkou, zda ve druhé polovině roku dojde k dohonorování. Hlavním poklesem v první polovině roku byla manipulace s uhlím, zemědělskými a lesnickými produkty a také s kamenem a zeminou. Naproti tomu v sektoru chemických produktů došlo k nárůstu zhruba o 15 procent.“

Přestože průměrná hladina vody v červnu 2024 na mannheimském Rýnu byla 3,15 metru nad průměrnou hladinou v červnu 2023, kontejnerová doprava na pobřeží byla výrazně nižší. 33 792

tun a počet 3 463 TEU představuje pokles o 54 procent a 51,4 procenta ve srovnání se stejným měsícem loňského roku.



## SSL Express 07-08-2024 Evropské letecké nákladní společnosti s trvale slabými pololetními čísly

Poslední průběžná zpráva IAG Cargo potvrzuje: Dopravci zaznamenávají výrazný nárůst poptávky, ale to se neodráží ve zvyšujících se tržbách. To naznačuje, že klasičtí nákladní linioví dopravci se nepodílejí na boomu elektronického obchodování v takové míře, jak naznačují denní globální objemy zásilek.

Společnost IAG Cargo zveřejnila svou průběžnou zprávu za první polovinu roku 2024 a vykazuje tržby ve výši 566 milionů eur. Ve srovnání s předchozím rokem jde o pokles o 6,1 procenta. Nákladní divize letecké skupiny dosáhla za prvních šest měsíců letošního roku přepravního výkonu kolem 2,5 miliardy tunokilometrů, což je silný nárůst o 11,7 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Hmotnost zboží přepravovaného v nákladovém prostoru vzrostla o 7,8 procenta na 317 000 tun. Tržby na tunokilometr (tzv. výnosy) klesly proti prvnímu pololetí roku 2023 o 16 procent na průměr kolem 22,8 centu. Výnosy z nákladní dopravy leteckých společností British Airways, Iberia, Aer Lingus a Level působících pod záštitou IAG Group přispěly ve sledovaném období 3,8 procenty k výnosům IAG Group ve výši přibližně 14,7 miliard eur. Pro srovnání: V roce 2021 byl podíl výnosů z letecké nákladní dopravy na IAG těsně pod 20 procenty. Poměrně slabé obchodní výsledky dopravce zapadají do obrazu, který prezentují rovněž dosti slabá pololetní čísla jeho konkurentů Lufthansa Cargo (LHC) a Air France-KLM. LHC i AFKLM, stejně jako IAG Cargo, nedokázaly generovat rostoucí příjmy ze zvýšené přepravy. To je pozoruhodné vzhledem k rozmachu přeshraničního elektronického obchodování, který se dostal do popředí nejpozději od konce loňského roku.

Výpočet vycházející z čísel tří hlavních evropských vlajkových dopravců Lufthansa Cargo, IAG Cargo a AFKLM ukazuje, že e-commerce letecké nákladní přepravy prosperujících přepravců Temu a Shein jsou obvykle směřovány mimo klasické pravidelné linky. I když všechny letecké přepravní společnosti v současné době přepravují podstatně více zásilek elektronického obchodu v nákladových prostorech svých letadel, neúčastní se v takové míře, jak by naznačoval boom nákladní dopravy. Lufthansa Cargo oznámila, že oživení, které se objevilo ve druhém čtvrtletí, bylo „podporováno silným e-commerce podnikáním“.

Podle pozorovatelů trhu jsou největšími příjemci charteroví a leasingoví poskytovatelé, kteří denně přepravují obrovské množství zboží elektronického obchodování z Číny, především do Severní Ameriky a Evropy. Výrobce letadel Boeing ve svém Commercial Market Outlook, který je v tržních kruzích vysoce ceněn, odhadl objem elektronického obchodu přepravovaného na palubách letadel každý den na 10 000 tun. To odpovídá nákladové kapacitě 100 B777F. Pro srovnání: na celém světě je pouze 650 velkokapacitních nákladních lodí. Výsledný masivní kapacitní nedostatek celosvětově dostupného přepravního prostoru se také nepřímo projevuje na straně klasických dopravců.

Úroveň přepravních sazeb na dvou trasách relevantních pro e-commerce provoz mezi Čínou a USA a Čínou a Evropou se od ledna zvýšila o 23 a 18 procent, v době, kdy je trh letecké přepravy tradičně vyprázdněn a vyznačuje se slabou poptávkou. Na současném stavu trhu letecké nákladní dopravy je také neobvyklé, že druhé čtvrtletí, které je tradičně nízkotonážní, vykazuje mnohem více nákladu než obvykle. Pozorovatelé očekávají, že tento vývoj bude pokračovat i ve třetím čtvrtletí. Také v červenci došlo k nárůstu poptávky o 13 procent ve srovnání se stejným měsícem loňského roku, což bylo kompenzováno zvýšením nabídky kapacity o pouhá 2 procenta. S ohledem na tento atypický vývoj již někteří pozorovatelé trhu s obavami sledují vrcholnou sezónu

vánočních obchodů, která začíná ve čtvrtém čtvrtletí, a očekávají, že smluvní ceny výrazně porostou.

## **!! SSL Express 08-08-2024 Dosažení nulových čistých emisí skleníkových plynů má zásadní význam pro omezení rizik klimatického zlomu**

Zdroj: Nature Communicatoions 1-8-2024 abstrakt

Při současných emisních trajektoriích je dočasné překročení pařížského limitu globálního oteplování ve výši 1,5 °C docela dobře možné. Trvalé překročení tohoto limitu by výrazně zvýšilo pravděpodobnost vyvolání klimatického zlomu. Zde zkoumáme rizika zvratu spojená s několika politicky relevantními scénáři budoucích emisí pomocí stylizovaného modelu zemského systému čtyř vzájemně propojených klimatických zlomových prvků. Ukazujeme, že dodržování současných politik by v tomto století znamenalo 45% riziko zlomu do roku 2300 (medián, rozmezí 10-90 %: 23-71 %), a to i v případě, že by se teploty vrátily pod 1,5 °C. Zjistili jsme, že riziko převrácení do roku 2300 se zvyšuje s každými dalšími 0,1 °C překročení nad 1,5 °C a výrazně se zrychluje při maximálním oteplení nad 2,0 °C. Dosažení a udržení alespoň nulových čistých emisí skleníkových plynů do roku 2100 má zásadní význam pro minimalizaci rizika zvratu v dlouhodobém horizontu. Naše výsledky zdůrazňují, že pro stabilitu planety je rozhodující přísné snížení emisí v současném desetiletí.

Klimatické zlomové prvky jsou komplexní subsystémy zemského systému, které mohou vykazovat nelineární, často náhlé přechody v reakci na antropogenní globální oteplování. To znamená, že malý nárůst průměrné globální teploty (GMT) může v těchto subsystémech vyvolat velkou kvalitativní změnu. Snížení působení na předindustriální hodnotu tuto změnu často nezvrátí, protože přechody jsou poháněny mechanismy zpětné vazby, které se samy zesilují a vedou k hystereznímu chování. Mezi základní zlomové prvky s dopadem na zemský systém v planetárním měřítku patří podsystémy kryosféry, jako je grónský ledový příkrov (GIS) a západoantarktický ledový příkrov (WAIS), rozsáhlé oceánské a atmosférické cirkulační vzorce, jako je atlantická meridionální převratná cirkulace (AMOC), a podsystémy biosféry, jako je amazonský deštný prales (AMAZ). Dalšími zlomovými prvky jsou mimo jiné boreální permafrost, extrapolární horské ledovce a tropické korálové útesy. Mnohé z těchto zlomových prvků jsou propojeny interakčními procesy, které mohou stabilizovat nebo zhoršovat jejich individuální dynamiku a potenciálně umožnit vznik zlomových kaskád. To závisí na síle interakcí a citlivosti na zvýšení GMT. Důsledky klimatického zlomu by byly závažné a mohly by zahrnovat globální zvýšení hladiny moří o několik metrů, zhroucení ekosystémů, rozsáhlou ztrátu biologické rozmanitosti a podstatné změny v globální redistribuci tepla a srážkových vzorcích. Paleozáznamy, stejně jako pozorování a modelové studie, poskytují důkazy o multistabilitě a hysterezním chování jednotlivých sklápěcích prvků. Navzdory tomu většina nejmodernějších vysokodimenzionálních modelů zemských systémů (ESM) dosud komplexně nesimuluje nelineární chování, zpětné vazby a interakce mezi některými překlápěcími prvky z důvodu výpočetních omezení a nedostatku procesů důležitých pro řešení překlápění. Většina nejmodernějších ESM nezahrnuje spřažené dynamické ledové kry, což způsobuje, že nejsou schopny reprezentovat dynamiku překlápěcích prvků kryosféry, jakož i jejich vazby a interakce s jinými sklápěcími prvky. Výsledná absence sladkovodních sil a zvyšování mořské hladiny může mít významné důsledky pro chování oceánských cirkulací v těchto modelech. Z těchto důvodů nemusí být tyto modely vhodné k úplnému vyřešení dynamiky převrácení a interakcí.

Zjednodušeným, ale zavedeným doplňkovým přístupem, který se využívá i v této studii, je proto modelování překlápění pomocí modelů bifurkace záhybů. Tyto koncepční modely vykazují hysterezní vlastnosti a překlápění při překročení kritického prahu. Parametry těchto koncepčních

modelů jsou založeny na procesním chápání řídicích zpětných vazeb překlápěcích prvků, jako je Stommelova zpětná vazba soli a advekce pro AMOC nebo zpětná vazba tání a elevace pro GIS. Lze zjistit, že vytvářejí krajiny stability pro jednotlivé sklápěcí prvky podobně jako složitější modely specifické pro danou oblast.

P.S. Stačilo? Mně tedy (při překladu) ano! Jsem z toho taky trochu hysterezní...



## SSL Express 08-08-2024 Ocean Network Express se skokovým nárůstem zisků

Kontejnerová přepravní společnost Ocean Network Express (ONE) vykázala v prvním čtvrtletí japonského fiskálního roku 2024 zisk 779 milionů dolarů. Ve stejném čtvrtletí loňského roku činil zisk 255 milionů dolarů. Společnost tak dosáhla skokového nárůstu zisku o 52 procent. Provozní výsledek vzrostl o 58 (EBITDA) a 73 procent (EBIT) ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku. Finanční rok začíná v dubnu a končí na konci března, což znamená tříměsíční zpoždění ve srovnání s finančními výsledky západních společností.

Za vynikajícím výsledkem liniové lodní společnosti je do značné míry silná poptávka po kapacitě kontejnerových přeprav na transpacifické trase do Severní Ameriky a na trase Dálný východ Asie do Evropy. Dopravce dosáhl v prvním čtvrtletí sazeb na transpacifické trase, které byly v průměru o 15 procent vyšší než roční průměr za rok 2023; v porovnání s příslušným čtvrtletím předchozího roku se průměrná dosažená přepravní sazba zvýšila o cca 9 procent; využití kapacity lodí bylo 100 procent.

Ještě výrazněji vzrostly tržby na trase Dálný východ-Evropa. V prvním čtvrtletí se průměrná sazba zvýšila o téměř 49 procent oproti průměrné hodnotě předchozího roku; ve srovnání se stejným čtvrtletím loňského roku vzrostla v průměru o zhruba 60 procent. V návaznosti na nejnovější projekce o postupu krize v Rudém moři, který vede k přesměrování kolem Mysu Dobré naděje, které vyčerpává kapacitu, japonská kontejnerová přepravní společnost výrazně zvyšuje svůj výhled na celý rok. ONE nyní očekává zisk 2,75 miliardy dolarů; to je nárůst o zhruba 175 procent ve srovnání s předchozí prognózou 1 miliardy dolarů.

ONE není prvním dopravcem, který zvýšil své očekávání. Dánská kontejnerová přepravní společnost Maersk, stejně jako předtím Hapag-Lloyd, právě revidovala svá očekávání ohledně vlastních provozních výsledků směrem nahoru. Maersk nyní očekává EBITDA ve výši 9 až 11 miliard USD; oproti předchozímu výhledu se jedná o navýšení spodní a horní hranice rozpětí 2 miliard dolarů.

P.S. No jak by taky ne, v tomhle pokřiveném prostředí může prodělávat jenom blbec (myslím mezi rejdaři)



## SSL Express 08-08-2024 UPS hlásí mírný pokles tržeb

Americká KEB a logistická skupina UPS dosáhly v prvním čtvrtletí roku 2024 konsolidovaných tržeb ve výši 21,8 miliardy USD. Výsledek byl o 1,1 procenta nižší než ve stejném období loňského roku. Společnost zároveň zaznamenala propad konsolidovaného provozního zisku o 30,1 procenta ve srovnání s druhým čtvrtletím roku 2023 (29,3 procenta na upravené bázi). Konečný výsledek byl ve druhém čtvrtletí roku 2024 zisk 1,9 miliardy dolarů.

„Toto čtvrtletí bylo pro naši společnost důležitým zlomem, protože jsme poprvé za devět čtvrtletí zaznamenali nárůst objemu v USA. Podle očekávání se naše provozní výnosy v první polovině roku 2024 oproti předchozímu roku snížily. Do budoucna očekáváme návrat k růstu provozního zisku,“ uvedla Carol Tomé, generální ředitelka UPS.

UPS si pro celý rok 2024 stanovila vysoké cíle: konsolidované roční tržby by měly dosáhnout zhruba 93 miliard dolarů. Provozní zisková marže by se přitom měla pohybovat kolem 9,4 procenta.

### SSL Express 08-08-2024 EU schválila převzetí Staci belgickou společností Bpost

Evropská komise nemá žádné námitky proti tomu, aby většinově vlastněný belgický poskytovatel poštovních služeb Bpost převzal francouzskou smluvní logistiku Staci. Komise ve středu oznámila, že neexistují žádné obavy z narušení hospodářské soutěže. Transakce se týká především doručování malých balíků a trhů smluvní logistiky. Větší společnost tam bude mít pouze omezený podíl na trhu. Vzhledem k tomu, že existuje dostatek alternativ k BPost, společnost nebude po převzetí schopna vytlačit konkurenty z trhu, vysvětlila Komise své rozhodnutí.

BPost v dubnu oznámil, že převezme Staci za 1,3 miliardy eur, aby posílil svou pozici na evropském balíkovém trhu a získal přístup do mezinárodního segmentu logistiky třetích stran. Důraz je kladen zejména na řešení pro komplexní a kvalitní přepravy pro požadavky trhu B2B, B2C a e-commerce. Podle společnosti pochází čtvrtina zákazníků Staci z farmaceutického/zdravotnického sektoru, 22 procent ze segmentu high-tech a přibližně 18 procent z odvětví FMCG.

Skupina Staci zaměstnává po celém světě zhruba 3 500 lidí a loni vygenerovala tržby ve výši 770 milionů eur. Kromě Francie má zastoupení v dalších evropských zemích a také v Číně a USA. Staci má v Německu čtyři pobočky, v Česku zastoupena není.

P.S. A kdo koupí Českou poštu? Možná by byla i levnější a ještě by byl k tomu barák v centru

### SSL express 08-08-2024 Na velkoobchodním trhu v Hamburku

Logistika velkoobchodního trhu je zaměřena na to, aby se čerstvé produkty dostaly k zákazníkům rychle a efektivně, aby nedocházelo ke ztrátě kvality. To je zajištěno dobře organizovanými procesy a úzkou spoluprací mezi dodavateli, prodejci a přepravními společnostmi. Za technický provoz a dozor nad trhem je jako společnost zodpovědné velkoobchodní tržiště samo.

Překládka zahrnuje zeleninu, ovoce a květiny – kolem 1,5 milionu tun zboží ročně, které končí v supermarketech, restauracích, specializovaných prodejnách a na týdenních trzích v Hamburku a v celém severním Německu až po Skandinávii a východní Evropu. Velkoobchodní trh uvádí, že plocha manipulačních zařízení je kolem 55 000 metrů čtverečních a plocha nakládacích a vykládacích ploch pro nakupující je 88 500 metrů čtverečních. Ročně je na místě vyloženo a naloženo kolem 35 000 kamionů.

Výrobci z oblasti Hamburku najdete na výrobní ploše v uličce A haly. Žluté depozitní schránky patří skupině výrobců, což je sdružení asi 110 společností, z nichž asi třetina se také prodává sama.

### !! SSL Express 09-08-2024 Fotovoltaika sama o sobě nezajistí provoz bez CO<sub>2</sub>

Projekty s ekologickým přístupem jsou v odvětví logistických nemovitostí žádané. Pozitivním příkladem je víceuživatelské centrum „Duisburg Nord 1“ od Swiss Life Asset Managers. Budova realizovaná společností List Group, Nordhorn, je rovněž vybavena soběstačným provozem bez CO<sub>2</sub> na bázi fotovoltaiky a geotermální energie. Pro využití geotermální energie bylo instalováno několik tepelných čerpadel a vyrovnávacích zásobníků. Fresch23 u Freiburgu také funguje bez fosilních paliv. Stejně jako „Duisburg Nord 1“ je nemovitost, kterou realizovala Ixocon Immobilien,



Hamburk, pro výrobce elektrospotřebičů Avnet Embedded, zásobována fotovoltaikou a geotermální energií. To druhé zajišťují tepelná čerpadla, která využívají vodu z osmi vrtů a teplo a chlad rozvádějí podlahovým potrubím.

Udržitelnost je nyní zajištěna i pro spekulativní nemovitosti využívající alespoň dva zdroje energie. Jedním z příkladů jsou tři logistická centra se zhruba 140 000 metry čtverečními skladovací plochy, která skupina MLP staví v Jade-Weser-Port. Po dokončení budou také zásobovat energeticky náročné chladírenské sklady v oblasti se špičkovým výkonem až 9 megawattů. Takové projekty ukazují, že provoz tepla a elektřiny skutečně bez CO<sub>2</sub> lze nejnázne dosáhnout pomocí více zdrojů energie. Mnoho developerů chce kombinovat fotovoltaiku s geotermální energií nebo dálkovým vytápěním; větrná energie a vodík jsou také možné. Protože však střešní systémy pro fotovoltaiku téměř všude generují podstatně více energie, je v současnosti větrnými turbínami zásobováno jen velmi málo logistických center. Malá řešení s vertikálními systémy mají smysl pouze ve větrných oblastech. Například pro LGZ Nordenham by E-Group chtěla využívat větrnou energii, pokud s tím provozovatel sítě bude souhlasit, protože plánované osobní použití musí být koordinováno s dostupným výkonem sítě.

Infrastruktura pro vodík v současnosti chybí. Téměř ve všech logistických centrech by bylo nutné naplánovat další linky nebo přeměnit stávající. Důraz je proto kladen na geotermální energii, zejména tam, kde neexistují sítě dálkového vytápění. V kombinaci s tepelnými čerpadly a bateriovým úložištěm může geotermální energie umožnit CO<sub>2</sub> neutrální provoz. V úvahu přichází teplo u povrchu do 400 metrů a teplo z hloubky 400 metrů a více. Zatímco první lze použít téměř všude, to druhé dává ekonomický smysl pouze v jednotlivých regionech, jako jsou bavorské předhůří Alp nebo severoněmecká nížina. To je způsobeno geografickými důvody, jako je vysoká teplota vody. Nesprávné vrtání je naštěstí nepravděpodobné.

Zbývají tedy tepelná čerpadla vzduch-vzduch, která již Birkert označuje jako „nový standard“. Jejich nákup a instalace však také stojí peníze. Jejich provoz musí být navíc přizpůsoben příslušné lokalitě. Protože teplý vzduch stoupá z tepelných důvodů, tepelná čerpadla jsou stále považována za „podmíněně vhodná pro logistická centra“, říká Sönke Kewitz, výkonný ředitel P3 Logistic Parks. „Musíme nainstalovat další stropní ventilátory nebo jiné ventilační systémy, abychom zlepšili cirkulaci vzduchu,“ vysvětluje developer.

--



### SSL Express 09-08-2024 Húťové obnovují útoky v Adenském zálivu

Jemenské hnutí Húťů o víkendu uvedlo, že v sobotu zaútočilo na kontejnerovou loď Groton o kapacitě 2 500 teu, což byl první útok na loď v regionu za poslední dva týdny. K útoku došlo asi 225 km jihovýchodně od Adenu v Adenském zálivu. Bezpečnostní pracovník na lodi provozované společností CMA CGM uvedl, že plavidlo zasáhla střela, ale "nebyly zaznamenány žádné požáry, vniknutí vody ani únik ropy", uvádí se v prohlášení britského vojenského centra pro námořní obchodní operace Spojeného království. Společné námořní informační centrum (JMIC), mnohonárodní koalice pod dohledem amerického námořnictva, uvedlo, že všichni členové posádky na palubě jsou v bezpečí a loď byla údajně odkloněna do nedalekého přístavu.



### SSL Express 09-08-2024 MSC kontaktuje zavřenou loděnici Rongsheng kvůli další vlně objednávek boxships

Celosvětová kapacita stavby lodí vzroste o další procento díky obnovení činnosti jedné z nejznámějších loděnic z předchozí éry rozmachu a následného krachu lodní dopravy. Společnost MB Shipbroking, dříve známá jako Maersk Broker, uvádí, že společnost Jiangsu Rongsheng Heavy

Industries, kdysi největší soukromá loděnice v Číně, znovu otevře a jedním z jejích prvních klientů bude největší světová kontejnerová společnost MSC. Podle dánského makléře získala společnost Rongsheng finanční podporu a získala zakázku na sérii lodí s dvojnásobným pohonem na LNG o kapacitě 12 000 teu od společnosti Mediterranean Shipping Co (MSC), která pro svou další vlnu expanze hledá alternativní loděnice v Číně. Společnost MB Shipbroking uvádí, že Rongsheng rovněž prodává velké tankery a lodě pro přepravu volně loženého zboží s dodacími lhůtami od konce roku 2026, přičemž reaktivace by mohla vést k 1% nárůstu globální kapacity stavby lodí. Společnost Rongsheng, která se nachází v deltě řeky Jang-c'-ťiang, byla založena v roce 2006 a stala se tehdy největším soukromým stavitelem lodí v Číně, který ve svých čtyřech velkých suchých docích chrlil obří lodě typu valemax, než ji masivní finanční kolaps donutil v roce 2014 ukončit činnost.

Společnost MSC mezitím údajně rovněž podepsala smlouvu na deset dvoupalivových lodí LNG o kapacitě 21 000 teu v Jiangu Hantong, přičemž dodávky z jejího nového suchého doku začnou v druhé polovině roku 2027 až 2028. Společnost Hantong, která je běžně známá stavbou lodí pro přepravu volně loženého nákladu, tak debutuje v kontejnerovém segmentu. MSC prý také stojí za sérií 11 000 teu jednotek na duální LNG palivo v Penglai Jinglu, protože se připravuje na to, že od příštího roku, kdy skončí dohoda o sdílení plavidel s Maerskem, bude na hlavních trasách východ-západ působit sama.



### SSL Express 09-08-2024 Maersk spoléhá v HH na energii ze břehu

Od dubna 2024 je Hamburk prvním přístavem v Evropě, který nabízí pobřežní energii jak pro výletní lodě, tak pro kontejnerové lodě. V budoucnu bude logistická skupina Maersk zásobovat lodě, které již mají vhodné připojení k přístavní přípojce, nábřežní elektrinou na kontejnerovém terminálu Eurogate v Hamburku.

Maersk nedávno podepsal odpovídající dohodu potvrzující, že přístav Hamburk je průkopníkem v dekarbonizaci lodní dopravy s čistým nulovým cílem v roce 2040. Toto je také další krok HPA na cestě k vytvoření klimaticky neutrálního přístavu do roku 2040. Další pobřežní energetické systémy jsou ve výstavbě na kontejnerovém terminálu CTA a na výletním terminálu HafenCity. Systémy zahájí ještě v letošním roce provoz na terminálech CTT a CTB. Svobodné a hanzovní město Hamburk tak vysílá jasný signál pro větší ochranu životního prostředí a klimatu.

„Zásobování našich lodí energií ze zeleného pobřeží je důležitou součástí naší cesty k tomu, abychom se stali první kontejnerovou přepravní společností a logistickou skupinou na světě, která do roku 2040 dosáhne nulových čistých emisí skleníkových plynů. Podporujeme proto každou iniciativu, která nás posouvá o krok blíže k našemu ambicióznímu cíli, a jsme potěšeni průkopnickou rolí hamburského přístavu v oblasti pobřežní energie,“ zdůrazňuje Ahmed Hassan, vedoucí operací strategie aktiv ve společnosti AP Moller – Maersk.

P.S. Pozor na spojení "nulové čisté emise"!



### SSL Express 09-08-2024 Dánsko opouští systém Eurovignette

Dánsko opustí systém Eurovignette 1. ledna 2025 a místo toho zavede mýtné pro těžká užitková vozidla podle vzdálenosti. Tato změna znamená významnou změnu v dánské dopravní politice, píše Hamburský spediční svaz ve svém nejnovějším zpravodaji. V souladu s tím bude výše mýtného v budoucnu záviset na hmotnosti vozidla a emisích CO<sub>2</sub>. Navíc se zvyšují tarify pro ekologické zóny.

Zpočátku se bude platební systém vztahovat pouze na vozidla nad 12 tun a od roku 2027 na všechna těžká užitková vozidla nad 3,5 tuny. O rok později se mýtné vztáhne na všechny veřejné silnice v Dánsku. Aby se omezily ekonomické důsledky změny mýtného, povolí Dánsko používání

delších nákladních vozidel, k čemuž Kodaňský parlament v červnu 2023 odhlasoval odpovídající návrh zákona. Zavedení mýtného na základě vzdálenosti sleduje trend v ostatních evropských zemích a implementuje po svém směrnici Eurovignette pro Dánsko. Cílem je dosáhnout spravedlivějšího rozdělení nákladů na používání silnic a vytvořit pobídky pro vozidla šetrnější k životnímu prostředí.

Dánský stát očekává od roku 2025 přímé příjmy ve výši 2,5 miliardy dánských korun (335 milionů eur). Od roku 2028 by to mělo být přes 3,5 miliardy korun.

### **SSL Express 09-08-2024 Krize PKP Cargo trvá**

Když PKP Cargo – jedna z 5 největších nákladních železnic v Evropě – před osmi měsíci představila svou rozvalu za prvních devět měsíců roku 2023, zdálo se, že je stále vše v pořádku. Polská železnice, kterou v té době ovládala národně-konzervativní vláda PiS, oznámila rostoucí tržby a zisky. Kromě toho má PKP Cargo „zajištěné stabilní zdroje financování – například 217 milionů zlotých (50 milionů eur) v hotovosti,“ uvedla finanční zpráva. Roční výsledky za rok 2023 byly také stále pozitivní, i když již bylo vidět mírné zhoršení. Po prosincové změně vlády je ale společnost, kterou Polsko rádo předvádí v Evropě jako jednu ze svých vlajkových lodí, pro mnoho lidí zcela nečekaně na hraně: nový manažerský tým společnosti požádal o restrukturalizační řízení ve varšavském okresním soudu na konci července. Úroveň dluhu se rázem stala tak zdrcující, že nebylo jasné, zda společnost vůbec bude schopna vyplatit všem zaměstnancům mzdy za červenec. Neuvěřitelných 5,1 miliardy zlotých (1,2 miliardy eur) závazků tíží skupinu - a to s příjmy za poslední rok 5,5 miliardy zlotých (1,3 miliardy eur). O zajištěných stabilních zdrojích financování se již nemluví.

Tento náhlý chaos má mnoho vysvětlení: slabá ekonomika, dopady pandemie a válka na Ukrajině, které tíží trh. V důsledku toho se čísla v prvním čtvrtletí roku 2024 vážně zhoršila. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku tržby klesly o čtvrtinu na 1,18 miliardy zlotých (275 milionů eur). Na čisté úrovni došlo ke ztrátě 118,1 milionu zlotých (minus 27 milionů eur), poté, co před dvanácti měsíci došlo k nárůstu o 104,2 milionu zlotých (24 milionů eur). Přepravní výkony klesly o 23 procent na 4 569 milionů tunokilometrů. Německý byznys, který se na celkových tržbách podílí pouze 6 procenty, byl zasažen méně. Tržby zde dokonce vzrostly o 7,7 procenta na 73,5 milionu zlotých (17 milionů eur). Hlavní příčina finančních problémů je ale zřejmě jinde. Pošití účastníci trhu sdělili DVZ, že stará Kaczyńského vláda nadměrně využívala tuto společnost, aby svým stoupencům zajistila práci a zakázky. V konečném důsledku je ale normální proces, že každá mocná strana využívá státní podniky ve svůj prospěch, říkají.

S pomocí procesu restrukturalizace by „společnost měla být nyní zachráněna,“ vysvětlilo nové představenstvo. Propuštěno již bylo 4 142 zaměstnanců. Analytická společnost Noble Securities odhaduje, že propuštění ušetří 100 milionů zlotých (23 milionů eur) za čtvrtletí. Pro představu: na konci roku 2023 skupina zaměstnávala 14 000 lidí. Včetně dceřiných společností je zde 19 900 pracovních míst. Propuštění zaměstnanci by měli najít práci v jiných státních podnicích. „Před několika lety mělo PKP Cargo 50procentní podíl na trhu, nyní je to jen 30 procent,“ popsal vývoj dopravní expert z polského sdružení zaměstnavatelů „Pracodawcy RP,“ Michał Litwin. Bez radikální restrukturalizace se však firmě těžko podaří zastavit sestupný trend, takže za pár let to bude pravděpodobně jen 15 procent, je jeho prognóza.

„Polská ekonomika se pravděpodobně bude vyvíjet bez ohledu na problém PKP Cargo,“ řekl Litwin. Polsko je jedním z nejvíce liberalizovaných trhů v EU. „Pokud PKP Cargo ztratí akcie, ostatní hráči získají,“ je přesvědčen expert. Navíc z toho může těžit konkurence na ulici.

„Železniční trh v Polsku po desetiletí stagnuje pouze 220 až 250 milionů tun ročně, zatímco nákladní doprava roste,“ říká. Minimálně PKP Cargo mezitím zajistilo dvě objednávky – přes

všechny turbulence. Arcelor Mittal chce v rámci dvou smluv zadat PKP Cargo minimálně 6 milionů tun.



## SSL Express 09-08-2024 Námořní a letecká přeprava zůstává na vysoké úrovni

Tyto dva druhy dopravy se nadále pyšní vysokou poptávkou a více než odpovídajícími sazbami za přepravu. I v Evropě, dopravním regionu, který je dlouhodobě v krizi, klíčová čísla přibývají. Není jisté, zda to bude trvat dlouho: index nákupních manažerů zpočátku klesne pod hranici 50 bodů.

### Výkon

**Námořní přeprava** Globální propustnost kontejnerů zůstala v červnu na velmi vysoké úrovni na 130,4 bodu již druhý měsíc v řadě; historické maximum z dubna 2024 je nyní 135,8 bodu. Severoevropské přístavy rovněž zaznamenaly 111,3 bodu, což je o více než 13 bodů více než na začátku roku Pro srovnání: v roce 2023 byla hodnota North Range v průměru 104,4 bodu. **Letecká nákladní doprava** Mezinárodní doprava vzrostla v červnu o 15,6 procenta ve srovnání se stejným měsícem loňského roku, s dvoucifernými hodnotami již sedmý měsíc v řadě. Největší nárůst zaznamenali asijsko-pacifičtí dopravci (plus 18,5 procenta), před leteckými společnostmi z Latinské Ameriky s plus 17,2 procenta. Nad průměrem odvětví zůstávají také evropské nákladní letecké společnosti s nárůstem o 16,2 procenta.

### Cena

**Námořní přeprava** Spotové sazby dočasně ukončily býčí trh, který probíhá od začátku května a jsou na hodnotě 8 200 USD/FEU **Letecká přeprava** Spotové sazby za kilogram jsou v současné době přibližně o 2 procenta nižší než hodnota dosažená ve stejném měsíci minulého roku, s průměrnou hodnotou 3,81 USD.

### Očekávání

**Námořní přeprava** V červnu dosáhl globální index nákupních manažerů, klíčový údaj pro námořní přepravu pro „nové exportní objednávky“, 49,3 bodu, což je druhá nejnižší úroveň v roce. **Letecká nákladní doprava** Podle IATA budou mít nákladní letecké společnosti navzdory nižším celkovým výnosům než v roce 2023 na konci tohoto roku o 11 procent vyšší výnosy než v roce 2019 před pandemií. V letech 2021 a 2022 byl nárůst každý o více než 100 procent.



## SSL Express 09-08-2024 Vysoká poptávka po nákladních futures v Číně

Během jednoho roku se v Číně objevil miliardový termínový trh pro námořní přepravu v rámci obchodu z Dálného východu do Evropy. Účastníci trhu toho mohou využít k zajištění budoucích sazeb za kontejnery nebo jednoduše spekulovat, pokud sami nemají náklad nebo lodě. Podle analýzy výzkumného oddělení lodní skupiny Peter Döhle je měsíční objem obchodů se smlouvami na nákladní dopravu z Dálného východu na Shanghai International Energy Exchange (INE) nyní nominálně kolem 50 miliard amerických dolarů. To znamená, že obchodování s futures jedenáctkrát převyšuje skutečný objem finanční námořní přepravy. Během několika měsíců dosáhlo „derivátové obchodování“ s kontejnerovými sazbami relativně vzato stejné úrovně jako ostatní komoditní futures trhy, například pro ropu. „Ostatním komoditním segmentům trvalo roky, než dosáhly stejného vývoje,“ píše Döhle ve své tržní zprávě Maritime Overview.

Obchodování v Šanghaji se vztahuje k indexovému spotovému kurzu Shanghai Shipping Exchange pro zásilky z Dálného východu do severní Evropy - zkráceně SCFIS (Evropa). Zkratka znamená: Shanghai Containerized Freight Index založený na vypořádaných sazbách. Do indexu jsou zahrnuty aktuální rezervace míst od liniových agentů a logistických poskytovatelů v Šanghaji. Odpovídající futures kontrakt na INE, představený v srpnu 2023, má ticket kód „EC“ (Europe

Containerized Freight). Je splatný každé dva měsíce, ale neplatí se „fyzicky“ poskytnutím nákladního prostoru. Spíše je při splatnosti kompenzován průměrný rozdíl mezi nakoupenou forwardovou sazbou a skutečnou spotovou sazbou za přepravu (SCFIS) během smluvního období. Pokud spotový kurz překročí forwardový kurz, kupující dostane rozdíl. Pokud je nižší, zaplatí prodávajícímu cenný papír kupující. Döhle má podezření, že obchodování s futures na kontejnerové sazby je ovládáno společnostmi a finančními institucemi v Číně. Doposud byl trh pro cizince obtížně přístupný kvůli „zdlouhavým procesům“ spojených s otevřením clearingového účtu na šanghajské derivátové burze.

Podle výzkumného týmu Döhle naznačují forwardové sazby výrazné oslabení sazeb za přepravu v nadcházejících měsících. Na konci července se indexovaný forwardový kurz pro říjnový kontrakt rovnal 2 971 USD/TEU ve srovnání se spotovou hodnotou minulý týden kolem 5 000 USD/TEU.

P.S. Tulipánové cibule v Holandsku ...



## SSL Express 09-08-2024 Rakouská pošta silně roste v oblasti balíků a logistiky

Rakouská pošta pokračuje ve svém růstovém trendu. Za prvních šest měsíců letošního roku společnost vygenerovala tržby ve výši 1,5 miliardy eur, což je zhruba o 17 procent více než ve stejném období loňského roku. Poštovní služba již zvýšila své tržby v minulém finančním roce 2023. Důvodem nárůstu byly podle společnosti zejména celostátní volby v Rakousku a evropské volby, které divizi Letter & Advertising Mail přinesly nárůst tržeb a příjmů. Národní trh balíků také zaznamenal silný rozvoj, tažený vysokými objemy od evropských a asijských maloobchodníků v elektronickém obchodování, uvedla v prohlášení. V Turecku – kde rakouská pošta drží podíl v Aras Kargo více než deset let – byl rozvoj podnikání silně ovlivněn vysokou inflací a směnným kurzem. To mělo pozitivní vliv na pololetní čísla. Divize Parcel & Logistics zaznamenala největší nárůst mezi lednem a červnem letošního roku s nárůstem o 28 procent na téměř 805 milionů eur. Díky tomu je segment největším ve skupině. Skupina a divize Parcel & Logistics také dokázaly zvýšit EBIT. Rakouská pošta jako celek dosáhla EBIT ve výši 105,6 milionu eur, téměř o 11 procent více než ve stejném období loňského roku. Segment Parcel & Logistics vzrostl zhruba o 30 procent na 47,2 milionů eur. Zisk na akcii klesl o 1,5 procenta na 1,12 eura. Společnost neuvádí žádné informace o objemu.

Rakouská pošta očekává v blízké budoucnosti protichůdný vývoj na mezinárodních trzích listovních a balíkových zásilek. Společnost očekává klesající objemy v segmentu dopisových a reklamních zásilek a také rostoucí objemy balíků, protože online maloobchod nadále roste. V příštích několika letech se chce společnost zaměřit na investice do mezinárodní logistické infrastruktury a do roku 2030 zavést v Rakousku dodávky na poslední míli bez emisí CO<sub>2</sub>.

P.S. Volby a turecká inflace jako motor růstu - nádherné. Co by mohlo nakopnout Českou poštu? Někjaký zákon??

## ✈️🇰🇷🇰🇷✈️ SSL Express 09-08-2024 Dohoda o prodeji nákladní jednotky přibližuje Korean Air k převzetí Asiany

Rostoucí tržby ve druhém čtvrtletí povzbudily Korean Air a nyní se zdá, že její dlouhodobé úsilí o získání Asiana Airlines se blíží k cíli, protože podmíněný prodej nákladní jednotky této letecké společnosti se zdá být vyřešen. Jihokorejský vlajkový dopravce včera oznámil své čtvrtletní finanční výsledky a uvedl, že tržby z nákladní dopravy meziročně vzrostly o 13,8 % na necelých 1,1 miliardy KRW (797 milionů USD), přičemž za hlavní faktory označil elektronický obchod a poptávku po "náhradní přepravě".

Korean uvedl: "Po silných čtvrtletních výsledcích dopravce následovala zpráva, že Korean Air podepsal s Air Incheon 'základní obchodní dohodu' o prodeji nákladní divize Asiana Airlines po jejím převzetí. Očekává se, že dohodnutý prodej odstraní regulační překážky, které brání Korean v převzetí osobní letecké dopravy Asiany. Po oznámení plánů na převzetí Asiany v listopadu 2020 se řízení nejprve zdrželo kvůli pandemii a poté zasáhla EK, která tvrdila, že spojení Asiany a Korean by ovládlo jihokorejský trh dálkové nákladní dopravy a bylo by v rozporu s hospodářskou soutěží. V říjnu proto Korean navrhla, že prodá nákladní jednotku Asiany, aby vyřešila obavy EK, a v únoru komise vydala předběžný souhlas s akvizicí pod podmínkou prodeje nákladní části Asiany. Air Incheon rovněž oznámila, že po převzetí převede linky mezi Incheonem a Barcelonou, Frankfurtem, Paříží a Římem na T'way Air. Ten se červnu stal preferovaným zájemcem o Asianu, když předstihl další dva kupce, Air Premia a Eastar Jet.