

SSL EXPRES

02.09.-06.09.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 02-09-2024 Zahraniční letecké společnosti reagují na náhlé nové americké pravidlo zpřísnující bezpečnost leteckého nákladu

Zahraniční letecké společnosti silně reagovaly na nouzovou bezpečnostní změnu amerických celních předpisů pro leteckou přepravu, přičemž nejméně jeden dopravce dočasně zastavil prodej nákladu, protože se snaží vyjasnit náhlý dodatečný požadavek. Podle zdrojů byl americkým Úřadem pro bezpečnost dopravy (TSA) schválen nouzový dodatek – s omezeným přístupem – který vyžaduje, aby dopravci předkládali americké Agentuře pro cla a ochranu hranic další údaje o odesílatelích a příjemcích. Nový požadavek vstoupil v platnost 21. srpna. Dřívější zprávy citující zdroje naznačovaly, že Korean Air Lines pozastavily své nákladní služby směřující do USA, protože potřebují více vysvětlení ohledně nových požadavků, nicméně mluvčí dopravce řekl *The Loadstar*: "Na rozdíl od zprávy Korean Air nepozastavil všechny nákladní služby směřující do USA. Společnost Korean Air se v reakci na předpisy TSA rozhodla dočasně pozastavit prodej nákladu pro zásilky pocházející z Evropy, SNS a regionů Středního východu určené pro USA nebo přes ně tranzitující do 18. listopadu 2024."

Jiný zdroj popsal situaci jako "znepokojivou", protože dopravci byli nuceni najít si čas na to, co je podle nových pravidel vyžadováno. "Doprovci zpracovávají mandát a sdělují jeho požadavky sektoru dodavatelského řetězce," uvedl zdroj. "Doufejme, že interpretace a implementace nebude trvat dlouho, ale omezování služeb je nepřijatelné," dodali.

Ale zatímco některé zdroje nebyly schopny rozkrýt, co vedlo k nouzové změně, jiní spekulují, že to bylo součástí amerického systému pokročilého screeningu leteckého nákladu (ACAS). Systém ACAS byl spuštěn v roce 2018 a poskytl celním úředníkům více času na určení, zda do USA směřuje "nebezpečné" zboží, a dal jim pravomoc nařídit posádkám, aby vyložily náklad, který je považován za "podezřelý". Jeho zavedení následovalo po "specifických tajných informacích" o teroristických organizacích, které se snaží využít zranitelnosti v mezinárodní bezpečnosti leteckého nákladu, podle ministerstva vnitřní bezpečnosti.



SSL Express 02-09-2024 Zaoceánští dopravci zvyšují počet blank sailings před čínským svátkem Zlatého týdne

V obavách z dalšího krachu spotové sazby za kontejnery námořní dopravci zrušili řadu exportních plaveb z Asie do Evropy a z Asie do USA před čínským státním svátkem na začátku října. Kontakt na dopravce tento týden řekl *The Loadstar*, že očekává, že letos uvidí "mnohem více" neplatných plaveb v klíčových týdnech měkké poptávky v období volna. "Jsme odhodláni nenechat se letos zatáhnout do další války o sazby, a pokud bude pokračovat odklon Rudého moře, myslíme si, že to bude v pořádku," řekl kontakt.

Drewryho nejnovější hodnocení blank sailings uvádí oznámenou míru zrušení v září u plánovaných plaveb na transpacifické, asijsko-evropské a transatlantické trase na 10% k dnešnímu dni. "Během příštích pěti týdnů The aliance oznámila zrušení 17 odjezdů, následovaná aliancí Ocean a 2M s 12 a 10," řekl konzultant. Drewry uvedl, že 51 % dosud oznámených b/s bylo na transpacifickém směru, 28 % na asijsko-evropském a 21 % na transatlantickém.

Společnost Maersk ve svých doporučeních pro přepravce uvedla, že se "snaží vyvážit síť s ohledem na předpokládané snížení poptávky", zatímco její alianční partner 2M, společnost MSC, uvedla, že upraví kapacitu ve 39. a 40. týdnu "kvůli očekávanému zpomalení poptávky". Zatímco spotové sazby z Asie do Evropy a na transpacifické východní trase již několik týdnů neustále klesají, zatím neexistují žádné důkazy o výrazných slevách ze strany hlavních dopravců, které by způsobily kolaps přepravních sazeb.

Sazby dle společnosti Drewry WCI Asia-North Europe jsou stále přibližně o 350 % výše než před 12 měsíci, na úrovni 7 204 USD za 40 stop, přičemž tento týden klesly o 3 %. Nicméně tento týden byla zaznamenána krátkodobá sazba z Ningbo do Felixstowe ve výši 5 000 USD za 40 stop, platná pro září, přičemž další společnost NVOCC se sídlem ve Velké Británii oznámila, že obdržel nabídku 4 500 USD za 40 stop z Číny do Southamptonu.

Mezitím se transpacifické sazby také drží dobře, přičemž spotová sazba WCI na západní pobřeží USA se za týden snížila o pouhých 2 % na 6 248 USD za 40 stop, přičemž sazby na východním pobřeží USA klesly o stejné procento, celkem 8 591 USD za 40 stop. Spotové sazby na tomto spojení však zůstávají stále zvýšené, meziročně vzrostly o 180 %, respektive 150 %, a to pro Asii a západní a východní pobřeží USA. Bez ohledu na to, že dopravci nasazují své nástroje řízení kapacit v transpacifickém oceánu, rýsující se hrozba říjnové stávkové vlny na východním pobřeží USA a zavedení nových dovozních cel by měly podpořit sazby na trhu, a to navzdory slabší poptávce a podbízení se sazbám ze strany nových, malých hráčů vstupujících na trh.

Na transatlantické trase ze severní Evropy na východní pobřeží USA zůstaly spotové sazby stabilní, kolem 2 000 USD za 40 stop, přičemž vývozcům začal docházet čas na přepravu svého zboží před potenciální stávkovou vlnou v přístavech na východním pobřeží.



SSL Express 02-09-2024 Nové požadavky na zajištění nákladu na silnici

Na přelomu měsíce vstoupila v platnost revize směrnice VDI 2700, která uvádí předpisy mimo jiné na úroveň ochrany v oblasti přepravy vozidel. Nové požadavky platí bez přechodného období. Aby se zvýšila bezpečnost v silniční nákladní dopravě, vypracoval Svaz německých inženýrů (VDI) nové specifikace pro zajištění nákladu. Nová verze směrnice VDI 2700, která vstoupila v platnost včera, počítá mimo jiné se změnami v dopravě vozidel. Ty se staly nezbytnými, protože osobní automobily s elektrickým pohonem jsou výrazně těžší než konvenční spalovací vozidla, uvádí se v prohlášení asociace.

Inženýři proto zkontrolovali dodatečné zatížení, které vyšší hmotnost klade na dopravní prostředky a bezpečnostní systémy. Podle VDI v předchozí verzi směrnice chyběly technické parametry, jako je tření mezi silničním prvkem a pneumatikou. Kromě pevnosti upevňovacího popruhu je nutné vzít v úvahu také sílu, kterou může prvek vozovky absorbovat, aby bylo zajištěno bezpečné spojení mezi vozem a jeho přepravním vozidlem.

Tato aktualizace pokynů také doplňuje stávající mezery podrobnými technickými specifikacemi a představuje nový stav techniky. Uplatňuje se okamžitě, bez přechodných období.



SSL express 02-09-2024 Dekarbonizace dopravy by mohla zdvojnásobit náklady na přepravu zboží v kontejnerech (studie DNV)

Dekarbonizace lodní dopravy by mohla zdvojnásobit náklady na přepravu zboží v kontejnerech, uvádí nová zpráva třídní společnosti DNV. Před SMM, největší světovou výstavou lodní dopravy, která se koná příští týden, zveřejnila společnost DNV svou nejnovější Námořní předpověď do roku 2050, 72stránkovou publikaci, která se nyní dočkala osmého vydání. Podrobná zpráva poskytuje aktualizovaný výhled na předpisy, hnací síly, technologie a paliva potřebná pro dekarbonizaci

námořní dopravy, včetně čtyř scénářů zkoumajících podmínky, které by mohly urychlit přijetí konkrétních paliv a technologií do roku 2050. Studie zdůrazňuje, že bez ohledu na to, jakým směrem se bude cesta dekarbonizace odvětví ubírat, bude to znamenat značné náklady. Čtyři simulované scénáře předpokládají toto zvýšení nákladů na přepravní výkon; odhady se pohybují v rozmezí 69-75 % pro lodě na přepravu sypkého nákladu, 70-86 % pro tankery a 91-112 % pro kontejnerové lodě.

"Naše nejnovější analýzy ukazují, že dekarbonizace lodní dopravy by mohla zdvojnásobit náklady na přepravu zboží v kontejnerech," uvedl Eirik Ovrum, hlavní autor Námořní prognózy do roku 2050. "V konečném důsledku bude nutné přenést rostoucí náklady na námořní dopravu dolů v hodnotovém řetězci a trh již nyní zaznamenává trendy směřující k přesunu těchto nákladů na koncové uživatele."

Celý dodavatelský řetězec lodní dopravy debatuje na akcích po celém světě, kdo zaplatí náklady na dekarbonizaci. Na TPM, hlavní akci v oboru kontejnerové dopravy, konané v Long Beach v loňském roce, Jeremy Nixon, generální ředitel japonské lodi Ocean Network Express (ONE), řekl delegátům, že náklady na palivo pro kontejnerové lodě činí asi 1 000 dolarů za feu. "To je zhruba to, co je nákladová složka používání uhlíkového paliva. Tato nová paliva budou dvakrát až třikrát dražší. Takže potenciálně 2 000 až 3 000 dolarů budou budoucí náklady na palivo pro přepravu 40stopého kontejneru," řekl Nixon.

Na letošní konferenci Geneva Dry, přední světové události v oblasti přepravy komodit, Eman Abdalla, ředitelka globálních operací v zemědělském kolosu Cargill, na dotaz na téma kdo zaplatí, řekla delegátům: "Řeknu kolektivně, že budeme platit všichni, ale všichni víme, že náklady se budou kaskádovitě přenášet v celém hodnotovém řetězci až ke konečnému spotřebiteli." řekla a dodala: "Pokud se podíváte například na boty Nike, pokud je pár Nike přepravován pomocí zelených paliv, dodatečné náklady budou 0,46 dolaru. U páru bot si nemyslím, že by si někdo dvakrát rozmýšlel tu přidanou prémii. Ale nakonec je to kolektivní odpovědnost."

Bližším datem, na které si lodní doprava musí dávat pozor, je rok 2030 – rok, kdy Mezinárodní námořní organizace (IMO) stanovila snížení emisí z lodní dopravy o 20 %, což nebude možné pouze honbou za zelenými palivy, varuje DNV. K dosažení cílů IMO v oblasti dekarbonizace do roku 2030 bude lodní doprava potřebovat 7 až 48 milionů tun uhlíkově neutrálních paliv, předpovídá DNV. Vzhledem k tomu, že se očekává, že celosvětová meziodvětvová produkce uhlíkově neutrálních paliv dosáhne do roku 2030 pouze mezi 44 miliony a 63 miliony tun, bude pro lodní dopravu téměř nemožné zajistit si požadovaný podíl, uvádí DNV.

Letos v únoru zveřejnila Evropská komise svůj návrh klimatického cíle pro rok 2040, který stanoví cestu k dosažení klimatické neutrality Evropské unie do roku 2050, přičemž lodní doprava ukázala svou ekologickou cestu a došlo ke znatelnému sblížení s globálním regulátorem odvětví, Mezinárodní námořní organizací (IMO). Evropští majitelé lodí uvítali závazek Komise řešit "překážky pro zavádění paliv s nízkými a nulovými emisemi, včetně e-paliv a pokročilých biopaliv" v lodní dopravě, a poskytnout tomuto odvětví "přednostní přístup k těmto palivům před odvětvími, která mají přístup k jiným řešením dekarbonizace". Komise uznala, že zvýšené náklady na udržitelná paliva jsou klíčovým faktorem pro konkurenceschopnost lodní dopravy, a zavázala se zvážit regulační opatření na podporu jejich výroby.

Knut Ørbeck-Nilssen, generální ředitel společnosti DNV Maritime, při představení námořní prognózy do roku 2050 uvedl: "I když jsme v současné době svědky zpomalení dekarbonizace v lodní dopravě, vstupujeme do éry bezprecedentního technologického průzkumu, který bude hnacím motorem pokroku. Vzhledem k tomu, že uhlíkově neutrálních paliv je nedostatek, je dnes pro položení základů pro budoucí snižování emisí zásadní inteligentní rozhodování a strategické investice. Upřednostňování energetické účinnosti, využívání technologických řešení a zavádění

digitalizace jsou klíčovými kroky ke snížení dodatečné nákladové zátěže a dosažení našich cílů v oblasti dekarbonizace."

✈️🔒🛡️ SSL Express 03-09-2024 Společnost Mitteldeutsche Flughafen AG byla prozatím zachráněna

Společnost Mitteldeutsche Flughafen AG se prozatím zbavila finančních starostí. Podle provozovatele letišť Lipsko/Halle a Drážďany se podařilo znovu vyjednat smlouvu o půjčce, která pomůže odstranit finanční mezeru ve výši 145 milionů eur: 100 milionů eur pochází od akcionářů, spolkových zemí Sasko (podíl na MFAG: 77,3 procenta) a Sasko-Anhaltsko (18,5 procenta). Po prodloužení smlouvy za zvýhodněných podmínek s nejvýznamnějším letištním zákazníkem DHL je podpis druhou dobrou zprávou během několika týdnů pro společnost, která se nejpozději na začátku roku dostala do vážných finančních potíží. Podle finančního ředitele MFAG Ingo Ludwiga je financování společnosti zajištěno do konce roku 2026; podpis smlouvy umožňuje managementu dále pokračovat v restrukturalizaci společnosti. Jednání mezi bankovním konsorciem a managementem MFAG se táhnou už měsíce. Podle informací (DVZ) se nové vyjednávání stalo nezbytným mimo jiné proto, že jako zásadní součást původní smlouvy bylo uedeno trvalé usazení společnosti Amazon Air na místě nákladního letiště Lipsko/Halle.

Společnost MFAG byla proto zaskočena rozhodnutím společnosti Amazon z konce září 2023 ukončit provoz na letišti. Především to také vytvořilo problém spojený s migrací: vyloučení dohody se společností Amazon, která byla součástí smlouvy, si vyžádalo přehodnocení smlouvy o půjčce. Podle vyjednávacích kruhů situaci zhoršil i fakt, že vedení MFAG neinformovalo banky okamžitě o rozhodnutí Amazonu a jejich manažeři se o tom dozvěděli až z médií. Konkrétně již na začátku roku 2024 došlo v tzv. IDW S6 reportu, který zpracovala poradenská společnost KPMG, k závěru, že MFAG má tzv. "pozitivní prognózu going concern" v případě realizace transformačního a restrukturalizačního programu. Mezitím je taková strategie v MFAG od ledna 2024 sledována pod názvem "Zukunft 30"; společnost uvádí, že již bylo dosaženo úspor ve výši 10 milionů eur. Skutečnost, že se MFAG a bankovní konsorcium dokázaly dohodnout na upravené úvěrové smlouvě, však staví provozovatele letiště před další problém, který byl z velké části ignorován: společnost nemohla uspořádat valnou hromadu nejpozději do konce srpna, a porušila tak zákon o akciových společnostech, který právě toto stanoví.

Pozadím porušení německého zákona o akciových společnostech je, že auditoři MFAG nebyli schopni potvrdit roční účetní závěrku za rok 2023 bez schválení úvěru, protože MFAG neměla dostatek dostupných finančních zdrojů na následujících dvanáct měsíců. "Výroční valná hromada (AGM) se bude konat v září. Vzhledem k tomu, že financování je nyní zajištěno a příslušná dohoda byla podepsána všemi zúčastněnými stranami, bylo již možné pozvat lidi na valnou hromadu," uvedlo MFAG pro DVZ. Podle hamburského podnikového právníka Volkera Heega nebude mít nerespektování zákona o akciových společnostech za následek žádné okamžité sankce. "To však může být důvodem, proč valná hromada odmítá schválit jednání představenstva a dozorčí rady," říká právník a člen dozorčí rady různých společností. Například Saské státní ministerstvo financí sdělilo, že odložení výroční valné hromady nebylo překvapivé. Z porušení zákona o akciových společnostech údajně nevyplývají žádné přímé důsledky. V konkrétním případě vedly k průtahům zejména vnější faktory, které nespádaly do výlučné sféry vlivu vedení společnosti. Ministerstvo financí spolkové země Sasko-Anhaltsko odpovědělo na dotaz stejnými slovy.

MFAG také nevidí žádné větší problémy. "Odložení výroční valné hromady je politováníhodné, ale nemá žádné vážné právní důsledky," uvedla MFAG. V takových případech může rejstříkový soud v případě potřeby uložit mírnou pokutu. Jedná se o formální sankci, která nemá pro společnost

žádné další právní ani regulační důsledky. Podle MFAG je za odklad právně odpovědné představenstvo, ale v tomto případě nelze očekávat žádné personální důsledky.



SSL Express 03-09-2024 Kazachstán investuje do Středního koridoru

Kazašská vláda vypracovala plán na zvýšení objemu dopravy na středním koridoru, Transkaspické mezinárodní dopravní trase (TITR). To slíbil její prezident v projevu o hospodářské politice středoasijského státu. Do roku 2027 se očekává, že kapacita trasy mezi Kazachstánem, Ázerbájdžánem a Tureckem a mezi Kazachstánem a Gruzií vzroste o 10 milionů tun ročně. Do konce roku 2023 vzrostl objem dopravy na středním koridoru o 65 procent z 1,7 milionu tun v roce 2022 na 2,76 milionu tun, uvádí se ve vládním prohlášení. Od ledna do července se také zvýšila o dalších 63 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku a již dosáhla 2,56 milionu tun. Vláda nyní na tento vývoj reaguje svým plánováním. Kazachstán podepsal v listopadu několik dohod s Čínou o dalším rozvoji Středního koridoru a v červenci je ratifikoval. To zahrnuje také rozšíření kapacity pro kontejnerové vlaky z Číny do Evropy výstavbou terminálu v Xianu. Především díky otevření terminálu na konci února se tranzitní provoz z Číny oproti předchozímu roku téměř zdvojnásobil.

Kromě toho společný podnik Middle Corridor Multimodal se sídlem v Astaně, který je stejně personálně obsazen železničními správami Kazachstánu, Ázerbájdžánu a Gruzie, řídí dopravu na celé trase. Společnost také digitalizuje celní odbavení, hraniční přechody a terminálové postupy. Pozorovatelé trhu spojují silný nárůst provozu na středním koridoru se třemi vzájemně se posilujícími vývoji: upuštěním od používání severního koridoru procházejícího Ruskem v důsledku sankcí vyplývajících z ruské útočné války proti Ukrajině, prodloužením lodního tranzitu na trase přes mys Dobré naděje o 10 až 14 dní, jakož i následnému zvýšení přepravních sazeb, které výrazně snížily nákladovou výhodnost námořního spojení.



SSL Express 03-09-2024 Provozovatelé námořních přístavů jsou znepokojeni nárůstem cen na přístupech

Německý přístavní průmysl vydal naléhavé varování před vyššími poplatky za přístup k infrastruktuře v železniční nákladní dopravě. "Dobré železniční spojení německých námořních přístavů s hospodářskými centry v Německu a dalšími evropskými zeměmi je pro Německo jako přístavní lokalitu rozhodující konkurenční a udržitelnou výhodou," řekla Angela Titzrath, předsedkyně Ústředního svazu německých provozovatelů námořních přístavů (ZDS). Jen v kontejnerech dosahují železnice pravidelně více než 50procentního podílu na vnitrozemské dopravě. "Plánované další zvýšení poplatků za přístup k infrastruktuře pro železnice by tvrdě zasáhlo německé námořní přístavy a zajistilo by přesun dopravy ze železnice na silnici," varovala Titzrath, která je také předsedkyní výkonné rady hamburské přístavní logistické společnosti HHLA. DB InfraGo požaduje od železničních společností poplatky za využívání přibližně 33 000 kilometrů dlouhé železniční sítě. V nadcházejícím roce se očekává nárůst v průměru o 6 procent v nákladní a osobní dopravě. Pro rok 2026 pak státní podnik plánuje drastické zvýšení cen – pro regionální dopravu o 23,5 procenta, pro dálkovou dopravu o 10,1 procenta a pro nákladní dopravu o 14,8 procenta. To sice musí ještě schválit Spolková agentura pro sítě, ale důvodem akce jsou plány berlínské koaliční vlády již nevyplácet potřebné peníze na rekonstrukci a rozšíření železnice jako dotaci na stavební náklady, ale dát je DB jako navýšení vlastního kapitálu nebo půjčku. Ty pak má DB zaplatit úroky.

Podle předsedy Německého úřadu pro námořní přístavy je plánovaný přístup v přímém rozporu s ústředními politickými směrnicemi, jako jsou klimatické cíle, obrat v dopravě nebo národní

přístavní strategie, protože německé námořní přístavy by byly v hospodářské soutěži výrazně oslabeny. "Kromě toho se výrazně zhoršují stávající problémy, jako jsou dopravní zácpy nebo nedostatek parkovacích míst pro řidiče a nákladní automobily na dálnicích. Připomínáme, že jeden nákladní vlak nahradí až 52 nákladních vozidel," řekla Titzrath.

Z pohledu ZDS musí Spolkový sněm jednat v krátké době a zabránit mýcení na železnici.

"Konkrétně to znamená snížení zákonem požadované úrokové sazby z vlastního kapitálu DB InfraGo a navýšení prostředků na dotace na ceny přístupu ke kolejím." Kromě toho musí být financování železnic v Německu zásadně reorganizováno - a to především spolehlivě.



SSL Express 03-09-2024 Zásilkovna má nového CEO

Česká balíková služba Packeta se sídlem v Praze má nového generálního ředitele, kterým se stal Erich Čomor (55). Český rodák převzal funkci po zakladateli společnosti Simoně Kijonkové v dubnu, oznámila nyní společnost. Společnost Packeta Group byla založena pod názvem Zásilkovna jako český logistický a technologický franšizový projekt podnikatelkou Kijonkovou v roce 2010. V prosinci loňského roku oznámili finanční investoři CVC Capital Partners z Lucemburska a Emma Capital z České republiky akvizici 100 procent akcií společnosti KEB, která byla nyní dokončena a schválena Evropskou komisí.

Podle vlastních informací má společnost ambiciózní růstové plány. Cílem je podle tiskové zprávy zdvojnásobit velikost firmy v příštích pěti letech. Skupina Packeta v roce 2023 doručila více než 100 milionů balíků a vygenerovala tržby ve výši 7,25 miliardy korun (289 milionů eur).

Nejnovější investice jsou zaměřeny zejména na zlepšení kvality služeb, efektivity a rychlosti doručení, a tím i na spokojenost firemních i soukromých zákazníků, vysvětluje balíková služba.

Vzhledem k rostoucí poptávce po flexibilních možnostech doručení společnost v současné době výrazně rozšiřuje svou infrastrukturu v České republice, na Slovensku a v Maďarsku a modernizuje stávající výdejní boxy.

Kromě toho si služba KEB klade za cíl zlepšit své logistické procesy a efektivitu své distribuční sítě s ohledem na důležité události, jako je Black Friday a vánoční období, aby byla schopna zaručit spolehlivé služby partnerům v oblasti elektronického obchodování.

Nový CEO Čomor pracoval dříve jako CEO u různých služeb rozvozu jídla, například Gurkel.at z Rakouska nebo Knuspr se sídlem v Mnichově. Byl také zakladatelem a výkonným ředitelem české online banky Air Bank, která také plánovala vstoupit na německý trh pod názvem Velvon, ale v roce 2020 vstup zastavila.



SSL Express 03-09-2024 Ruské lodě proplouvají Bosporem pod obskurní identitou

Lodě napojené na Rusko nutí posádky k hrubě obskurním identitám plavidel, což je v rozporu se zákony stanovenými Mezinárodní námořní organizací (IMO). Yörük İtək, který se na sociálních sítích označuje za obsedantního pozorovatele lodí podél Bosporu, vystopoval „desítky“ plavidel, kde byly přemalovány původní názvy – a dokonce i čísla IMO.

İtək řekl *Splash*, že Rusové se stále méně starají o to, jak přebarvené názvy lodí vypadají. „To psaní jmen je o čím dál víc podomácku vyrobených, směšně malých, křivých nebo psaných lidmi, kteří latinská písmena neznají,“ řekl İtək. Na síti X zachytil İtək mnoho záběrů lodí proplouvajících s pochybným pozadím či identitou. Jedním takovým příkladem byl ruský vlajkový bulker společnosti Murmansk Shipping Grumant, který nedávno proplul Bosporem do okupovaného Sevastopolu

poté, co do syrského Tartusu dopravila 20 000 tun ukradené pšenice. Grumant projížděl Bosporem s vymazanými prvními čtyřmi písmeny a přemalovaným logem firmy.

Mluvčí IMO řekl Splash, že pravidlo XI-1/3 Úmluvy SOLAS vyžaduje, aby identifikační čísla lodí byla trvale vyznačena na viditelném místě buď na lodním trupu, nebo na nástavbě. Za prosazování nařízení nesou odpovědnost státy ve své funkci vlajkového, přístavního nebo pobřežního státu. Rezoluce IMO A.1162(32) rovněž vyzývá vlády, aby v rámci svých vnitrostátních právních předpisů podnikly veškeré kroky k předcházení a potlačování všech forem námořních podvodů a plně spolupracovaly při výměně informací za tímto účelem.

SSL Express 04-09-2024 Zaměření na týden udržitelnosti

První „Týden udržitelnosti WK Vienna“ se bude konat od 9. do 13. září 2024. Cílem je poskytnout firmám informace o různých aspektech udržitelnosti v podnikání, ukázat možnosti financování a prezentovat řešení. Cílovou skupinou jsou vídeňští podnikatelé a zaměstnanci, kteří se centrálně zabývají agendou udržitelnosti jejich společnosti.

Otázka udržitelnosti je pro vídeňské firmy důležitá. Mnoho nových právních rámců, měnící se chování spotřebitelů a složitost tohoto tématu však představují pro mnoho společností velké výzvy. Přestože se mnoho změn zdánlivě týká pouze velkých společností, pro malé a střední podniky jsou obvykle nepřímo relevantní – například jako součást dodavatelského řetězce. Společnosti, které praktikují odpovědné řízení a berou v úvahu ekonomické, ekologické a sociální zájmy, však mají příležitost zvýšit svou konkurenceschopnost a také oslovit nové cílové skupiny. Aby je v tom podpořila, pořádá Vídeňská obchodní komora poprvé od 9. do 13. září 2024 „Týden udržitelnosti“ s celou řadou informačních akcí a osvědčených postupů.

„Udržitelnost a zelená ekonomika jsou velkou příležitostí pro vídeňskou ekonomiku. Naše společnosti jsou inovativní a flexibilní a status Vídně jako největšího univerzitního města v německy mluvícím regionu také nabízí vynikající základnu pro trvale udržitelné společnosti. Podobně jako v digitalizaci budou moci vídeňské firmy uspět i v oblasti udržitelnosti. Chceme jim jako jejich zájmové skupině poskytnout komplexní podporu,“ vysvětluje Walter Ruck, prezident vídeňské obchodní komory.

Většina akcí Týdne udržitelnosti se koná v Haus der Wiener Wirtschaft, kde se WK Vienna již několik let věnuje zeleným akcím, aby udržela ekologickou stopu svých vlastních akcí. co nejmenší. Akce „WK Vienna Sustainability Week“ jsou také zelenými akcemi podle kritérií ekologické značky (UZ 62).

SSL Express 03-09-2024 Zmatek v indických přístavech posiluje i špatné počasí

Toky kontejnerů z indických přístavů na západním pobřeží jsou pod silným tlakem, neboť terminály navíc s přetrvávajícím kapacitním tlakem spojeným s narůstáním objemů bojují s problematickými výpadky způsobenými extrémním počasím. Kontejnerové linky hlásí značná zpoždění plavidel v přístavu Mundra, který nese hlavní nápor kontejnerového obchodu v zemi, poté, co se minulý týden pobřežím přehnalý přivalové deště a záplavy. Vlajková loď společnosti Adani Ports (APSEZ) provozuje pět kontejnerových terminálů, včetně koncese v držení společnosti DP World, známé jako MICT. Po dobu nejméně tří dnů povodně zastavily celý přepravní systém v Mundře - podle zdroje porucha způsobila v přístavu velké nahromadění nákladu. Zdroj k tomu uvedl, že zlepšení toku nákladu může trvat až týden, nebo i déle, za předpokladu vyblednutí

meteorologických jevů. Vzhledem k chaosu v práci nábreží přístav upřednostňuje obsluhu exportně zaměřených plavidel.

Více než 50% objemu Mundry se pohybuje po železnici, nebo se na něm podílejí vnitrozemské kontejnerové terminály (ICD). Železniční doprava se pohybuje, ale kvůli povětrnostním vlivům dochází k nahromadění vlaků ve směru dovnitř. Přístav pouze potvrdil, že usilovně pracuje na odklizení uvízlých vlaků.

Dalším obchodním zájmem, který některé znevýhodňuje, je skutečnost, že plavidla MSC a CMA CGM mají zřejmě přednosti kotvení, a to díky svým terminálovým partnerstvím s Adani v Mundře. Jiným plavidlům trvá vzhledem k současné tíživé situaci zabezpečení okna mnohem déle než obvykle. Kvůli delším čekacím dobám byly hlášeny také některé vynechání naplутí nebo odklony do jiných přístavů podél pobřeží, mezi něž patřilo i to, že *Cosco Phillippines* minulý týden obešly Mundru. Problémy v Mundře také způsobují vlnový efekt na dodavatelské řetězce v celém regionu. Řidiči kamionů a majitelé nákladních stanic v přístavu Nhava Sheva nebo v JNPA vyjádřili v posledních dnech frustraci nad stupňováním/odkládáním nákladu a vyzvali úřady, aby zasáhly za účelem rychlé nápravy. Nedávná omezení silničního provozu zavedená v přístavu a jeho okolí s cílem zefektivnit toky vozidel tuto obavu ještě prohloubila, protože řidiči kamionů tvrdili, že nyní trvá až 20 hodin, než se jejich vozidla otočí.

Proti silničním omezením a sílícím zácpám se postavily i další zúčastněné strany. „Vývoz se ‚zakazuje‘ a dovoz se zpožďuje o 12 až 24 hodin,“ řekl Umesh Grover, generální tajemník Asociace indických ICT. Nhava Sheva přitom v posledních měsících zaznamenala výrazné nárůsty objemu a v srpnu po skokovém počtu obslužených plavidel dosáhla nového měsíčního maxima. Kombinovaná srpnová propustnost nabobtnala na 639 336 teu, z 555 270 teu za stejný měsíc v roce 2023, ukazují nová data.

SSL express 04-09-20524 Společnost JAS Forwarding se zotavila z kybernetického útoku, ale zaznamenala "mnoho ukradených přihlašovacích údajů"

Společnost JAS Forwarding byla minulý týden zasažena útokem ransomwaru, což mělo za následek únik více než 400 datových záznamů. Společnost JAS včera uvedla, že od útoku z 27. srpna obnovila většinu svých systémů. Uvádí se: "Naše centrální operační systémy fungují dobře a všechny základní funkce jsou funkční. Blížíme se k úplnému obnovení a většina našich zákazníků a dodavatelů ve většině geografických oblastí obnovila obchodování se společností JAS na úrovni před incidentem. Zůstáváme ostražití, pečlivě sledujeme potenciální rizika a zavádíme další bezpečnostní opatření, abychom zmírnili budoucí narušení. Veškeré zbývající nevyřízené požadavky a funkce specifické pro místní prostředí jsou řešeny a řešeny metodicky a profesionálně."

Společnost JAS minulý týden poznamenala, že "zjistila, že tento kybernetický bezpečnostní incident byl výsledkem ransomwaru". Zdroj ve společnosti zabývající se kybernetickou kriminalitou uvedl, že hackeři nezveřejnili jméno zprostředkovatele ve snaze je vydírat. "To by *mohlo* znamenat, že JAS zaplatil výkupné, ale nemůžeme si být jisti," spekuloval zdroj. Zdroj poznamenal, že došlo k "mnoha ukradeným přihlašovacím údajům, více než 400 uniklým datovým záznamům a 150 zmínkám o hackerském tlachání. Určitě tam bylo hodně materiálu, se kterým mohli hackeři pracovat, aby se pokusili o vloupání." Mnoho z postižených účtů byly adresy "správců", což znamená, že hackeři mohli získat přístup k nejcitlivějším systémům, což jim

umožnilo požadovat výkupné. Databáze ukazují, že řada zaměstnanců byla již dříve hacknuta, což by mohlo znamenat slabé zabezpečení.

Ransomware může poškodit systémy. Zatímco placení hackeři znamenají, že data nejsou zveřejněna a společnosti dostanou "klíč k obnově", poškození může znamenat, že data bude stále nutné obnovit od nuly.

Kybernetické útoky mohou být drahé – i když hackerům nezaplatíte. Společnost Expeditors, která v roce 2022 čelila útoku, je žalována o 2,1 milionu dolarů dlouhodobým zákazníkem iRobot, který tvrdí, že speditér nedokázal implementovat plán kontinuity podnikání poté, co byl nucen vypnout své globální operační systémy. Dodávky se zastavily.

Rychlé zotavení společnosti JAS naznačuje, že dopad nebyl tak velký, a odhalilo, že "většina" jejich aktivit v oblasti smluvní logistiky nebyla ovlivněna. Pouhé dva dny po oznámení útoku společnost JAS uvedla, že její e-mailový systém a webové stránky jsou zabezpečené a komunikace je v provozu. Odborníci na kybernetickou kriminalitu však znovu varovali společnost, že musí zajistit, aby jejich systémy byly zcela bezpečné. "Společnosti by měly podniknout důležité kroky ke své ochraně, jako je instalace řešení pro detekci a reakci koncových bodů (EDR), školení zaměstnanců, jak rozpoznat phishingové e-maily, zálohování a povolení vícefaktorového ověřování (MFA) všude, kde je to možné," vysvětlil Andrew Martin, generální ředitel společnosti DynaRisk. "Z výkupného může být velmi obtížné se vzpamatovat, ve většině případů jsou výpadky možné od dnů do týdnů." JAS dodal: "Zůstáváme plně odhodláni podporovat naše zákazníky během tohoto období a budeme i nadále poskytovat aktualizace."

SSL Express 05-09-2024 Restrukturalizace skupiny v DB znamená prosazování a vyžadování této zásady

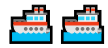
Z právního hlediska nyní spolkový ministr dopravy Volker Wissing (FDP) vidí Deutsche Bahn na správné cestě díky výkonu politiky, jak řekl v úterý na oficiální tiskové konferenci v Berlíně: oddělení sítě a provozu založením InfraGO, změna ve financování železnice včetně "historického" nárůstu investic, koncepce renovace vysoce výkonných koridorů. Nyní jde o další krok: Deutsche Bahn má nyní velký úkol dosáhnout lepších čísel v provozní oblasti prostřednictvím strukturálních změn. "Zlepšení infrastruktury samo o sobě nestačí k tomu, aby se železnice vrátila na správnou cestu," říká Wissing a pololetní bilance ukázala: "S výjimkou DB Schenker byly všechny relevantní obchodní jednotky ztrátové, zejména DB Cargo a dálková doprava."

Wissing chce postupovat podle principu "propaguj a požaduj". Podle toho musí skupina nyní sledovat strategii ke zlepšení rozvahy Deutsche Bahn v sedmi konkrétních oblastech činnosti:

- Zvýšení dochvilnosti na mezinárodně srovnatelnou špičkovou úroveň
- Zlepšení využití dálkových vlaků
- Snížení duplicitních struktur a zefektivnění zvýšením produktivity zaměstnanců, snížením režijních nákladů a vyšší efektivitou na úrovni skupiny
- Investice mimo renovaci infrastruktury musí být podrobeny zkoušce, například drahé výrobky na zakázku
- Zlepšení dodržování plánování a efektivity procesů ve společnosti DB InfraGO AG
- Podpora digitalizace v provozu, například jejich vybavením ETCS a ERMT (Evropský vlakový zabezpečovací systém a Evropský systém řízení železničního provozu)
- Řízení rizik při změně klimatu tak, aby vlaky mohly jezdit navzdory extrémnímu počasí.

Ale to není vše: Spolkovému ministerstvu bude v budoucnu předkládat čtvrtletní zprávy, aby bylo možné pečlivě sledovat, zda jsou Deutsche Bahn se svými opatřeními v oblasti činnosti na správné cestě, včetně důležitých klíčových údajů. To zajišťuje řídicí skupina DB v BMDV pod vedením ministerského rady Benedicta Janicha.

Podle Wissinga Deutsche Bahn vypracovaly odpovídající koncept, který je třeba ještě předložit dozorcí radě a poté rychle uvést do provozu. Do roku 2027 by pak měla být dokončena a úspěšná strukturální přestavba skupiny. Wissing neposkytl žádné samostatné informace o sektoru nákladní dopravy DB Cargo, ale vysvětlil, že se očekává brzké vyjasnění v soutěžním řízení ze strany Evropské komise a že jak federální vláda, tak DB jsou připraveny na všechny situace.



SSL Express 05-09-2024 Maersk a Hapag vstoupili na charterový trh, aby posílili flotilu Gemini

Společnosti Maersk a Hapag-Lloyd jsou na trhu s pronájmem lodí stále aktivnější, protože se připravují na únorové zahájení spolupráce v alianci Gemini.

Minulý týden si Maersk pronajal od společnosti Global Ship Lease tři lodě GSL Eleni, GSL Grania a GSL Kalliopi z roku 2004 s kapacitou 7 847 teu na tři roky za 34 000 USD denně. Maersk si také na dva roky za 24 000 dolarů denně pronajal feederovou loď Julius-S od Rudolfa Schepense.

Společnost Hapag-Lloyd si mezitím minulý týden pronajala od GSL loď Jamaica Express postavenou v roce 2015 s kapacitou 6 882 teu za 43 500 dolarů denně na pět let, od TB Marine loď Osaka postavenou v roce 2013 s kapacitou 3 884 teu za 36 000 dolarů denně na tři roky a od Danaosu loď Euphrates postavenou v roce 2014 s kapacitou 5 466 teu. Linerlytica tento týden poznamenala: "Maersk a Hapag-Lloyd se obzvláště snaží získat další tonáž před zahájením spolupráce s Gemini, přičemž zejména Maersk se opožděně snaží snížit obrovský náskok MSC, který si vybudoval za poslední čtyři roky."

Minulý měsíc generální ředitel společnosti Maersk Vincent Clerc prozradil, že společnost chce v letošním roce objednat nebo pronajmout 800 000 teu lodí s duálním pohonem na LNG, které by byly dodány v letech 2026 až 2030. Z toho 300 000 teu má být vlastních. Společnost Maersk rovněž podle dostupných informací objednala 18 lodí o kapacitě 16 000 teu u společností Hanwha Ocean, New Times Shipbuilding a Yangzijiang Shipbuilding, přičemž každá loděnice vyrobí šest lodí. Objednávky jsou spojeny s opcí na dalších 10 lodí. Společnost Hapag-Lloyd údajně hodlá objednat lodě o objemu 15 000 až 16 000 teu a deset dalších lodí o objemu 8 000 až 9 000 teu. K předložení nabídek byly vyzvány velké loděnice v Jižní Koreji a Číně.

P.S. A pak čtvrtinu toho nechají blanknout...

✈️ ? ✈️ SSL express 05-09-2024 Změny místních konzultačních mechanismů IATA: Zřízení místních poradních sborů (LCC)

FIATA informuje své celosvětové členy o změnách v místních poradních skupinách IATA, které budou brzy zefektivněny a sloučeny do jednotných místních poradních rad (LCC) zřízených na každém trhu. Ty nahradí dosavadní místní poradní fóra, tj. místní poradní skupiny zákazníků - Cargo (LCAG-C), poradní skupiny IATA pro nákladní dopravu (ICAP), dialogové skupiny ICAP a poradní radu CASS. Tyto změny mají celosvětovou platnost.

Co jsou místní poradní rady (LCC)? LCC jsou místní poradní orgány složené ze zástupců speditérů a leteckých společností, které budou působit **ad hoc** na určeném území nebo skupině území a budou se zabývat jak otázkami akreditace IATA, tak otázkami **CASS**. Byly zřízeny s cílem zefektivnit a modernizovat různé místní poradní skupiny a také zajistit větší efektivitu systému.

LCC nemají pevně stanovený minimální nebo maximální počet členů, protože ten si určuje každá LCC sama na základě místního zastoupení. Cílem je zajistit vyvážené členství leteckých společností a místních spedičních sdružení. Činnost LCC bude v souladu s jejím specifickým mandátem a složením odrážejícím rozsah a určený úkol (úkoly) LCC. Výsledná stanoviska LCC budou zaslána Konzultativní radě IATA-FIATA (IFCC), Řídící skupině Konference pro nákladní postupy (CPCMG)

a/nebo případně regionálním společným radám k posouzení a právnímu přezkumu. LCC jsou v současné době v procesu zavádění na světových trzích v souladu s jejich přijetím Konferencí agentur pro nákladní dopravu IATA (CAC) v roce 2024 po konzultaci v rámci běžných konzultačních mechanismů CAC včetně IFCC. V souladu s Rezolucí a statutem FIATA jako globálního orgánu zastupujícího spedici hraje FIATA aktivní roli v koordinaci s IATA, aby zajistila odpovídající zastoupení spedice v těchto orgánech.



SSL Express 06-09-2024 Mitsubishi Electric Automotive America pracuje na posílení správy logistických dvorů

Mitsubishi Electric Automotive America (MEAA) inovuje s logistickou platformou jako službou (PaaS): společnost právě spustila „HubPilot“, technologii, jejímž cílem je učinit kurzy distribučních a třídících center autonomními. Využitím kombinace softwaru, palubních senzorů a systémů vnímání založených na infrastruktuře s mapováním ve vysokém rozlišení pro přesné umístění by to mohlo transformovat logistické platformy a optimalizovat jejich efektivitu. Senzory v kombinaci s pokročilým softwarem umožňují platformě HubPilot vizualizovat prostředí *nádvorních psů* (americká přezdívka pro traktory v logistických centrech), identifikovat přiřazené návěsy a potvrdit jejich polohu. „*Pomocí dat a vizualizace v reálném čase se psi ve dvoře autonomně připojují k návěsům a přepravují je na určená místa, přičemž si udržují neustálé povědomí o svém okolí, aby se vyhnuli kontaktu se stacionárními a pohybujícími se objekty, včetně lidí,*“ vysvětluje Eyad Zeino, ředitel mobility. na MEAA. Návěsy jsou virtuálně „označené“, takže HubPilot může sledovat jejich polohu a pohyb v reálném čase. Platforma je propojena se systémem Yard Management System (YMS), aby mohla přijímat objednávky.

Řešení HubPilot integruje senzory na vozidlech i infrastruktuře – jako jsou budovy nebo sloupy na dvoře – a umožňuje obousměrnou komunikaci zvyšující bezpečnost. „*Na rozdíl od konkurenčních modelů, které mají senzory pouze na vozidlech, platforma HubPilot nabízí kompletní pokrytí oblasti, eliminuje mrtvé úhly a dokonce detekuje chodce ve dvoře,*“ uvádí MEAA v tiskové zprávě. Systém mimochodem umožňuje hlídání dvora 24/7, což snižuje riziko krádeže a vandalismu. MEAA také navrhla platformu, která splňuje standardy kybernetické bezpečnosti, aby zabránila rušení z externích zdrojů nebo blokovala přístup hackerům.

Platforma HubPilot, která je stále ve vývoji, bude plně funkční v roce 2025. Zpočátku byla spuštěna v Severní Americe, po ní by mělo následovat globální nasazení.



SSL Express 06-09-2024 Spolkové ministerstvo dopravy spoléhá na elektrická nákladní vozidla

Při transformaci silniční nákladní dopravy upřednostňuje federální vláda ve svém investičním plánování kamiony s elektrickým pohonem na baterie. Rozpočet na rok 2025 zajišťuje financování nabíjecí infrastruktury pro kamiony na odpočívadlech a federálních parkovištích; výběrové řízení na dobíjecí stanice pro neobhospodařovaná parkovací místa začne v nejbližších dnech. Budoucí programy financování pro sektor nákladních vozidel lze očekávat pouze u infrastruktury pro doplňování paliva a nabíjení. Důraz je kladen na soukromá zařízení pro zpoplatnění depa. Aby byla energetická transformace úspěšná, usiluje spolková vláda také o dialog s více než 20 průmyslovými odvětvími, aby mohla lépe vyhodnotit jejich budoucí potřeby. Zařazení do agendy zpracování žádostí o připojení k síti v budoucnu bude prováděno digitálněji, rychleji, jednotněji a systematictěji. Společnosti by v budoucnu měly mít možnost rezervovat si nová síťová připojení a přistupovat k nezávazným předběžným informacím o volných kapacitách online. Ministerstvo

navíc usiluje o flexibilnější pravidla pro nakládání se síťovými přípojkami, která by měla usnadnit rozdělování stávajících kapacit podle potřeb do další etapy rozšíření.

Achim Lotter, který je u poskytovatele sítě EnBW zodpovědný za elektrická nákladní vozidla, vyzval k přehodnocení dodávek energie pro budoucí flotily elektrických nákladních vozidel. V budoucnu jen stěží bude možné, aby dopravní společnosti měly ve svých systémech vlastní zástrčku pro každé své vozidlo, což umožňuje nabíjení v noci. Místo toho by se poskytovatelé služeb měli spojit, aby společně investovali a sdíleli elektřinu. "Jinak to nebude cenově dostupné," varoval Lotter.

Michael Voll, viceprezident MAN Transport Solutions, zdůraznil, že vodík není volbou pro široké použití v silniční nákladní dopravě, a to nejen z důvodu nákladů: „Vodík není pouze nedostatečný a je naléhavěji potřeba pro průmyslové aplikace; účinnost vozidel s palivovými články je také zničujícím způsobem nízká.“ Je to pouze 25 procent, zatímco elektrická nákladní vozidla dosáhla 75 procent.

Využití bateriových elektrických vozidel musí být přesně koordinováno s logistickým konceptem, varovala Kristin Kahl, která je u poskytovatele multimodálních kontejnerových přepravních služeb Contargo odpovědná za udržitelná logistická řešení a digitalizaci. Uvedla, že její firmě stačilo, aby mohla o přestávce a přes noc nabíjet vlastní elektrické nákladní vozy 250kilowattovou nabíjecí infrastrukturou. Při plošném využití elektromobility bude Contargo stále schopno zásobovat svá vozidla pouze 30 až 50 procenty energie prostřednictvím vlastní dobíjecí infrastruktury.

P.S. Tak teď už jen vypsát výběrku na výrobu té elektřiny a Německo má vyhráno. Návratnost dalšího bloku Dukovan závratně roste...

SSL Express 06-09-2024 Eco-Duo: Koncept dvojitého přívěsu pod mikroskopem

Jaké jsou výhody integrace superdlouhé nákladní soupravy skládající se z tahače a dvou konvenčních návěsů (Eco Duo) do kombinované dopravy? Na tuto otázku má odpovědět roční pilotní projekt v Německu.

Nápad přišel před pár lety. Místo prodloužených návěsů nebo různých kombinací dlouhých návěsů by mohly být použity tahače návěsů, které táhnou dva konvenční přívěsy spojené k sobě pomocí ojky. **Výhody** konceptu Eco-Duo: Na jedné straně je s celkovou délkou 31,70 metru k dispozici výrazně větší přepravní objem. Na druhou stranu relativní spotřeba klesá, protože se používá pouze jeden tahač místo dvou. Kromě toho lze čelit nedostatku řidičů a kombinace lze také sdílet podle potřeby. **Nevýhoda:** Stejně jako ostatní dlouhé soupravy nesmí soupravy Eco-Duo překročit celkovou povolenou hmotnost 40 tun nebo 44 tun v kombinované dopravě. To znamená, že možné aplikace jsou omezeny na objemovou přepravu, i když užitečné zatížení se zvyšuje, pokud jsou jednotky přívěsu odděleny.

S cílem získat další poznatky o této problematice zahájilo projektové konsorcium německých a španělských společností v Německu roční pilotní projekt optimalizace svozů a rozvozů v kombinované dopravě pomocí superdlouhých kombinací. Předchozí projekty ve Španělsku a Skandinávii přinesly první pozitivní zkušenosti.

Pro pilotní projekt - pod vedením Svazu automobilového průmyslu - poskytuje Eco-Duo výrobce vozidel Schmitz Cargobull. Dopravní spojení pro tento pilotní projekt zajišťuje koncern Volkswagen. Dosud se s výrobními kontejnery mezi Wolfsburgem a Španělskem manipulovalo pouze kamiony.

Globální poskytovatel logistických služeb Sesé nyní vozí Eco-Duo z továrny Volkswagen ve Wolfsburgu do 70 kilometrů vzdáleného terminálu MegaHub Lehrte u Hannoveru, který provozují Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße a Kombiverkehr. Odtud jsou přívěsy přepravovány

1700 kilometrů po železnici klimaticky šetrným způsobem v síti Kombiverkehr KG do Španělska. Na přecladišti v Barceloně jsou jednotlivé přívěsy opět spojeny dohromady, aby vytvořily kombinaci EcoDuo, a jedou po silnici přes Sesé do cíle. TÜV-Rheinland podporuje pilotní projekt z pohledu zákona o silničním provozu a vědeckého hlediska.

Během roční pilotní fáze bude Eco-Duo doprovázet bezpečnostní vozidlo mezi Lehrte a Wolfsburgem a další v městské oblasti Lehrte. Vozidla označují zvláštní délku soupravy vozidel, která byla v Německu poprvé použita. Pilotní projekt má také ukázat, že tyto oficiální požadavky nejsou v praxi nutné k zajištění bezpečného provozu.

SSL Express 06-09-2024 Obchodní model společnosti Temu & Co. nesmí vytvořit precedens

Regulátoři po celém světě právem začínají tlačit proti zneužívání daňových a celních mezer, které společnosti jako Temu soustavně využívají. Zavedení hráči elektronického obchodu, jako je Amazon, který plánuje napodobit části prodejního přístupu společnosti Temu, však musí také přispět k tomu, aby nedocházelo k závodu ke dnu: k tomu může dojít, pokud se spoléhají na to, že se budou vyhýbat celním poplatkům. Bohužel stačí zkopírovat optimalizovaný obchodní model společnosti Temu & Co.

Nikdy neexistovaly dvě společnosti, které změnilly rovnováhu sil v rámci mezinárodní logistiky za pouhý rok tolik jako Temu a Shein. Přibližně čtvrtina celosvětové tonáže letecké nákladní dopravy nyní pochází od těchto dvou hráčů. Dokonce i podíly na trhu letecké nákladní dopravy v Evropě se mění pod vlivem nárůstu zásilek z Dálného východu: destinace jako Španělsko, Belgie a Maďarsko z toho těží více než tradičně dominantní trhy Německa, Nizozemska a Francie.

Ale ani pro nové superhvězdy přeshraničního elektronického obchodování stromy nerostou do nebe. Regulátoři po celém světě se právem začínají bránit proti zneužívání daňových a celních mezer: Nemůže se stát, že produkty, jejichž hodnota přesahuje celní limit, jsou distribuovány po jednotlivých částech, každá s nižší hodnotou, do několika zásilek, aby se vyhnuly dovozním clům. Politici proto musí zabránit takovým obchodním modelům, které vedou ke konkurenčním nevýhodám – a etablovaní hráči se musí vyhnout tahu pouhého kopírování modelu Temu & Co. Protože závod ke dnu je škodlivý pro všechny a nesmí se spustit.

SSL Express 06-09-2024 Tailwind Intermodal zahájil činnost jako železniční operátor

Premiéra na nákladní železniční trati mezi slovinským přístavem Koper a nákladním terminálem v rakouském Grazu: První vlastní vlak Tailwind Intermodal – Panther Shuttle – dorazil 3. září s nákladem z jadranského přístavu ve Štýrsku. Dceřiná společnost Nadace Lidl jako nezávislý železniční dopravce nyní nabízí speditérům a lodním společnostem na této trase pět přímých spojení v každém směru týdně. V závislosti na potřebách zákazníků bude služba rozšířena až desetkrát, a to i o víkendech. V nákladním terminálu ve Štýrském Hradci zajišťuje Tailwind Intermodal také terminálovou nákladní dopravu pomocí vlastních tahačů a podvozků. Jméno raketoplánu bylo zvoleno na základě štýrského státního znaku, který od roku 1180 zdobí panter. „Nákladní terminál Graz ve spojení s přístavem Koper tvoří díky své geografické poloze mezi Jaderským a Baltským mořem ideální spojení s východní a jihovýchodní Evropou. Díky přímému vlakovému spojení s těmito strategicky ideálně umístěnými nákladními centry se etablujeme jako poskytovatel intermodálních služeb pro každého, kdo přepravuje kontejnery mezi Středozezemním mořem a východní a jihovýchodní Evropou,“ vysvětluje Christian Steindl, výkonný ředitel Tailwind Intermodal. Společnost sídlí v Kalsdorfu u Štýrského Hradce dohlíží také na spediční a lodní

