

SSL EXPRES

09.09.-13.09.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 09-09-2024 27 500 teu: Čínská premiéra rekordního designu boxship na veletrhu SMM

Mezi nejzajímavější oznámení, která tento týden zazněla na veletrhu SMM v Hamburku, patří to, že Číňané na největší světové výstavě lodní dopravy představili projekt rekordní obří kontejnerové lodi. Šanghajský institut pro výzkum a projektování lodí společnosti China State Shipbuilding Corporation (CSSC) obdržel zásadní schválení kontejnerové lodi na LNG s kapacitou 27 500 teu, což je o více než 3 000 teu větší kapacita než u stávajících největších boxships na světě.

V současné době drží prvenství největší kontejnerové lodi v provozu společnost Mediterranean Shipping Co (MSC), která v loňském roce dodala sérii lodí o kapacitě 24 346 teu. V důsledku jumboizace kontejnerových lodí se v tomto století kapacita plavidel téměř zčtyřnásobila. V posledním roce se však objednávky od globálních dopravců týkaly spíše lodí v rozmezí 16 000 teu, což je flexibilnější velikost, která může fungovat na různých obchodních trasách, a ne jen na trase Asie-Evropa, kde jsou dnes nasazovány megamaxy.



SSL Express 09-09-2024 Pokles spotového kurzu Asie-Evropa se zrychluje - trh se otočil

Neustálý pokles spotových sazeb kontejnerové přepravy mezi Asií a Evropou se minulý týden výrazně prohloubil, přičemž jak obchod mezi Asií a severní Evropou, tak obchod mezi Asií a Středomořím zaznamenal dvouciferný pokles. Světový kontejnerový index (WCI) společnosti Drewry zaznamenal tento týden pokles o téměř 1 000 USD za 40 stop, což představuje 14% mezitýdenní pokles, zatímco cena Xeneta XSI Asia-Europe klesla o 10 % na 6 843 USD za 40 stop. Na úseku WCI Šanghaj-Janov mezitím spotové sazby klesly o 12 % na 5 842 USD za 40 stop a na úseku Freightos Baltic Index Asie-Středomoří rovněž o 12 % na 6 274 USD za 40 stop.

Klíčovým problémem pro dopravce je poptávka: navzdory veškeré dodatečné kapacitě, která byla nasazena přes mys Dobré naděje, aby se pokryly dodatečné vzdálenosti plavby na linkách Asie-Evropa, se zdá, že poptávka dosáhla svého vrcholu a rezervační šílenství a s ním spojené maximální ceny z května a června jsou již jen nedávnou vzpomínkou. Další důkaz pro tento názor přišel včera, kdy statistika kontejnerového obchodu zveřejnila své červencové údaje, které ukázaly, že měsíční objemy začínají klesat. Podle údajů CTS se přeprava z Dálného východu do Evropy v červenci oproti předchozímu měsíci snížila o téměř 200 000 teu - z 1,75 mil. teu přepravených v červnu klesla o 0,5 % na 1,58 mil. teu v červenci. S jistotou lze říci, že "vrcholu" bylo dosaženo na konci července v objemech vývozu z Asie - což se v Evropě projeví až v údajích o příjezdu v září/říjnu.

V některých částech Asie došlo k ještě většímu poklesu: Očekává se, že srpnové údaje vykážou další meziměsíční pokles a v září se poptávka jeví jako slabá. S blížícím se Zlatým týdnem se zvýší aktivita plaveb na prázdnou, což je pro dopravce jediná naděje, jak zpomalit volný pád sazeb. V úterý člen aliance THE Alliance, společnost Hapag-Lloyd, oznámil, že toto uskupení vypustí pět plaveb z Asie do severní Evropy ve 40. až 42. týdnů a tři plavby z Asie do Středozevního moře ve 40. a 41. týdnů. Část problému pro dopravce spočívá v tom, že delší tranzitní časy přes mys Dobré naděje znamenají, že náklad ve špičce sezóny musí být v Asii naložen dříve, aby se splnila příjezdová okna, a to [špička] se nyní chýlí ke konci.



SSL Express 089-09-2024 ONE, Yang Ming a HMM tvoří novou alianci

Z "Aliance" se stává "Premier Alliance": Tři asijské společnosti pro kontejnerovou dopravu Ocean Network Express (ONE), HMM a Yang Ming chtějí pokračovat ve spolupráci pod novým názvem "Premier Alliance" po dobu dalších pěti let. Nová aliance vstoupí v platnost v únoru 2025 po operačním odchodu čtvrtého člena aliance, společnosti Hapag-Lloyd, a zaměří se na pokračování společných služeb na klíčových obchodních trasách mezi východem a západem, včetně spojení mezi Asií a Severní Amerikou, Evropou a Blízkým východem.

Mezitím společnost ONE oznámila nové služby pro obchody mezi Asií a Evropou, stejně jako transpacifické trasy a trasy Asie-Blízký východ, které budou zahájeny v únoru 2025. Součástí služeb je rozšířený výběr spojení s více než 80 přímo naploutvanými přístavy.

Kromě spolupráce v "Premier Alliance" s partnery HMM a Yang Ming představí ONE novou spolupráci v oblasti výměny slotů se společností Mediterranean Shipping Company (MSC) na trasách Asie-Evropa.



SSL Express 10-09-2024 Přístavní unie naléhá na pracovníky hamburského přístavu, aby po víkendu plném vzruchu přijali dohodu

Známky pozitivního vývoje se objevily v patové situaci mezi německými přístavními dělníky a jejich přístavními zaměstnavateli poté, co o víkendu došlo k eskalaci, kdy byly na výjezdu z přístavu Hamburk zablokovány vlaky .

Po pěti kolech vyjednávání předložila Ústřední asociace německých přístavních podniků (ZDS) nabídku, kterou odborový svaz zastupující přístavní dělníky, ver.di, doporučil přijmout. Nyní provádí průzkum mezi členy ohledně jejich odpovědí. "Poté, co členové odmítli nabídku ze čtvrtého kola, zaměstnavatelé pochopili, že se s tím musí vyrovnat, aby se vyhnuli riziku dalších stávek," uvedla vyjednačka ver.di Maren Ulbrichová. "Tato zpráva dorazila. Prosazování sociální složky tlumí mzdové rozdíly mezi mzdovými skupinami, z nabídky těžší zejména nižší mzdové skupiny. Ve všech mzdových skupinách však dochází také k růstu reálných mezd; každý bude mít v kapse víc než dříve."

Pokud bude dohoda přijata, bude platit 14 měsíců do srpna 2025 a od října bude znamenat zvýšení o 1,15 EUR za hodinu a bude zahrnovat navýšení platu za dovolenou o 430 EUR. Kromě toho se zvyšují standardní přesčasy a přesčasy o svátcích a nedělích a všichni zaměstnanci, ať už na částečný nebo plný úvazek, obdrží letos v říjnu nezdaněný a bezpoplatkový inflační bonus ve výši 1 700 eur.

V prohlášení svaz zdůraznil, že "Federální celní komise ver.di doporučuje, aby členové nabídku přijali". Výsledky průzkumu budou známy do konce měsíce, přičemž federální tarifní komise ver.di se má sejít 27. září, během této doby "rozhodne o nabídce na základě výsledků členského průzkumu".

Zprávy o průlomu přišly krátce poté, co byli železniční operátoři v pátek ráno vyloučeni z přístavu Hamburk. Provozovatel železniční nákladní dopravy Metrans informoval zákazníky, že "situace posledních dnů a týdnů na terminálech přístavu Hamburk se opět vyhrotila. Dnes ráno jsme byli informováni, že přístav Hamburk vydal omezení a nepřijímá vlaky. Cítíme, že jsme se dostali do stavu, ve kterém budeme muset v nadcházejících měsících existovat, a to hlavně proto, že hlavní železniční tratě nejsou na takové výkyvy v provozu připraveny".

Blokáda vlaků, kterou odbory popsaly jako "varovné stávky", byla součástí protestní akce, která začala ve středu minulého týdne, přičemž provozovatelé včetně společnosti Metrans poznamenali, že to budou zákazníci, kdo bude trpět. Provozovatel intermodální dopravy v přístavu uvedl: "Tyto okolnosti mají bohužel obrovský dopad na náklady na dopravu, které již v budoucnu nebudeme schopni absorbovat."

P.S. Takže ten protiinflační jednorázový nezdaněný půjde z kapes zákazníka. Jak logické

SSL Express 10-09-2024 Ukázkový let s pohonem na kapalný vodík plánovaný na rok 2026

KLM Royal Dutch Airlines a výrobce motorů ZeroAvia spolupracují na provedení demonstračního letu s vodíkovými elektrickými motory ZA2000 společnosti ZeroAvia, určenými pro velká regionální turbopropelantová letadla s až 80 sedadly. Let se má uskutečnit mezi dvěma letišti, která se v současné době teprve určují. Nejdůležitějším předpokladem pro výběr letišť je, že mají o vodík zájem a chtějí na tomto projektu spolupracovat, sdělil (na vyžádání DVZ) mluvčí společnosti KLM. "Chceme vytvořit ekosystém spolupráce, ve kterém jsou letecké společnosti partnery."

Obě letiště by navíc neměla být od sebe vzdálena více než 900 kilometrů, protože první generace letadel vybavených vodíkovými elektrickými motory má dolet 450 až 900 kilometrů. U větších letadel s palivovými články se očekává, že dolet bude až 1 800 kilometrů a u letadel nové generace, která používají vodík pro své spalovací motory, 1 800 až 3 600 kilometrů.

Vodíkové elektrické motory využívají k výrobě elektřiny kapalný vodík (LH2) v palivových článcích. Tato elektřina pohání elektromotory a tím i vrtule letadla. Pro letadlo ATR 72 s doletem 450 až 900 kilometrů by bylo potřeba přibližně 160 až 315 kilogramů LH2, řekl mluvčí společnosti ZeroAvia DVZ. Podle společnosti je jedinou emisí nízkoteplotní vodní pára, což je důvod, proč by studie předpokládaly snížení dopadu na klima až o 90 procent ve srovnání s typickými lety poháněnými petrolejem.

Cílem projektu je zjistit, zda a jak mohou být letadla na vodíkový pohon v budoucnu pro společnost KLM důležitá. Je tedy ještě příliš brzy na to, abychom řekli, jak a na jakých trasách budou letadla na kapalný vodík používána, vysvětluje mluvčí společnosti KLM. V každém případě je cílem demonstračního projektu urychlit vývoj provozních koncepcí vodíkových letadel v EU.



SSL Express 10-09-2024 Bezcelní limit: Rozhodnutí Rady ministrů EU je zatím v nedohlednu

Již několik měsíců se objevují stížnosti, že online poskytovatelé, jako jsou Temu a Shein, těží z právních mezer, jako je limit 150 eur pro bezcelní styk. To by mělo být zrušeno "rychle a s malou byrokracií", podle akčního plánu pro e-commerce. Podle informací DVZ se s tím však v blízké budoucnosti nedá počítat. Spolkový ministr hospodářství Robert Habeck (Zelení) chce přísněji kontrolovat asijské nákupní portály jako Temu a Shein a zjevně podporuje zrušení bezcelního limitu 150 eur. Vyplývá to z akčního plánu pro e-commerce, který vypracovalo Spolkové ministerstvo hospodářství (BMWK).

V bodě "Zlepšení celních kontrol a změna systému DPH při dovozu" se v akčním plánu uvádí: "V rámci reformy celní unie EU chceme rychle pokročit v probíhajících jednáních v Radě Evropské unie a upřednostnit návrhy pro sektor e-commerce (zejména fiktivní dovozce)." A dále: Ke zrušení bezcelního limitu by mělo dojít "rychle a s malou byrokracií".

Asijské online platformy využívají především leteckou nákladní dopravu. U objednávek ze zemí mimo EU není třeba platit žádné poplatky při dovozu u balíků s hodnotou nižší než 150 eur. Frank Heijmann, celní expert ze Stálého zastoupení EU v Nizozemsku, již v květnu řekl, že existuje velký tlak na řešení otázky, jak by se celní orgány měly vypořádat se stále rostoucím objemem zásilek ze třetích zemí objednávaných přes internet. Na stole je například návrh vyhlášky, která by zrušila hranici 150 eur, řekl. Rada ministrů EU rozhoduje o tomto nařízení kvalifikovanou většinou.

Evropský parlament je pouze konzultován, ale nemá právo spolurozhodování. Rozhodnutí odpovědných ministrů financí EU je však zatím v nedohlednu. V současné době jsou různé aspekty legislativních návrhů stále projednávány odbornými úředníky v pracovní skupině Rady ministrů odpovědnou za celní otázky, řekl úředník EU. Její další zasedání se bude konat 19. a 20. září, ale program jednání ještě nebyl stanoven. Pokud bude diskuse "dostatečně zralá", předsednictví Rady předloží první kompromisní návrh textu zákona. "Diskuse na ministerské úrovni se však v blízké budoucnosti neplánuje," řekl úředník. Neexistuje žádná lhůta, do které by ministři museli rozhodnout.

Shein a Temu jsou v Evropě velmi populární. Obchodní zástupci, politici a obhájci spotřebitelů však kritizují mimo jiné kvalitu výrobků, nedostatek kontrol a nespravedlivé konkurenční podmínky. Portály v poslední době tato obvinění opakovaně odmítly.



SSL Express 10-09-2024 Ministryně vnitra Faeserová rozhodla o nových hraničních kontrolách

Spolková ministryně vnitra Nancy Faeserová v pondělí nařídila hraniční kontroly na hranicích s Francií, Lucemburskem, Nizozemskem, Belgií a Dánskem na dobu šesti měsíců. Cílem opatření, které začalo platit včera, je posílit vnitřní bezpečnost a zabránit nekontrolované migraci do Spolkové republiky prostřednictvím přísnější správy hranic. Kontroly mají rovněž omezit přeshraniční trestnou činnost; berlínská opozice o něm zahájila debatu po útoku nožem v Solingenu s ohledem na další aktuální hrozby islamistického terorismu. Německá vláda se tím nyní prozatím řídí. Jak Faeserová večer vysvětlila médiím v Berlíně, bude se držet kontrol, "dokud nedosáhneme silné ochrany vnějších hranic EU pomocí nového společného evropského azylového systému a dalších opatření". Nařízení kontrol je v rozporu se základními zásadami EU o svobodě pohybu s volným pohybem a volnou výměnou zboží, a proto se setkává i s kritikou ze strany průmyslových sdružení. "Zkušenosti ukazují, že hraniční kontroly vedou téměř všude ve velmi napjaté evropské silniční dopravě ke znatelným zpožděním," říká Raoul Wintjes, vedoucí mezinárodní silniční nákladní dopravy ve Federálním svazu spedice a logistiky DSLV.

Kontroly nařízené na hranicích s Polskem v souvislosti s mistrovstvím Evropy ve fotbale již výrazně prodloužily dobu přepravy na některých dopravních trasách. Vláda proto musí pečlivě zvážit, které rozhodnutí by způsobilo větší škody. Asociace samozřejmě stojí za dodržováním zákona, pokračoval Wintjes. Upozorňuje však, že "ekonomická situace několika společností v oboru je již nyní extrémně napjatá". Podle jeho názoru je proto také důležité vyhnout se dalším vnučováním. "Pokud skutečně dojde k novým dodatečným hraničním kontrolám, apeluji na Spolkové ministerstvo vnitra, aby hledalo solidaritu s dopravním průmyslem a hledalo způsoby, které co nejméně zatěžují poskytovatele dopravních služeb," zdůrazňuje odborník na silniční nákladní dopravu. Konkrétně v této souvislosti vyzývá k návratu k vysokorychlostním pruhům, které v době koronaviru zkrátily čekací doby nákladních vozidel na hranicích. "Jedině tak můžeme udržet nízké ekonomické škody v dopravním průmyslu," zdůrazňuje Wintjes. Se stejným zněním souhlasí i Spolkový svaz silniční nákladní dopravy, logistiky a likvidace odpadů (BGL). "Otevřené evropské vnitřní hranice jsou důležitým evropským úspěchem a mají obrovský význam, zejména pro dopravní a logistický průmysl," vysvětluje mluvčí představenstva BGL Dirk Engelhardt. Hraniční kontroly ztěžují řidičům nákladních vozidel bezpečné dodržování zákonné doby řízení a odpočinku, což činí dodavatelské řetězce stále zranitelnějšími.

"Pokud budou na hranicích, které jsou nyní už dostatečně postiženy, komplexní a trvalé kontroly, lze zjevně očekávat značné dodatečné náklady a úsilí pro postižené dopravní společnosti, které by mohly nabýt existenčně nebezpečných rozměrů, zejména pro společnosti se sídlem v příhraničních regionech se zaměřením na přeshraniční dopravu," obává se šéf BGL. Sdružení dále poukazuje na to, že nahromaděná čekající vozidla v důsledku kontrol také vytvářejí nové znečištění životního prostředí v důsledku dodatečných emisí, které by neměly být opomenuty. Účinky nových hraničních kontrol na dopravní a logistický průmysl proto závisí "především na intenzitě kontrol a stávající infrastruktuře na místě", shrnuje Engelhardt.

Podle práva EU mohou být systematické kontroly na hranicích mezi zeměmi schengenského prostoru prováděny pouze ze závažných důvodů a po dobu několika měsíců. V praxi se však kontroly na různých hranicích provádějí již léta. Členské státy neustále mění důvody pro to, aby se vyhnuly námitkám ze strany Evropské komise. Německo v současné době oznámilo v Bruselu kontroly za tři různá období. Na hranicích s Francií měly probíhat až do konce září, což bylo odůvodněno olympijskými a paralympijskými hrami a obecným rizikem terorismu. Obrana před nelegálními migranty je důvodem kontrol na hranicích s Polskem, Českou republikou a Švýcarskem, které jsou zpočátku nařízeny až do 15. prosince. Se stejným odvozením budou až do 11. listopadu prováděny kontroly na německých pozemních hranicích s Rakouskem. Rakousko, Itálie, Slovinsko, Dánsko, Švédsko, Francie a Norsko, které není členem EU, v současné době také zaregistrovaly dočasné hraniční kontroly u Evropské komise.

SSL Express 11-09-2024 Široké spojení pro vnitrozemskou plavbu na Rýně potvrzeno

Udržitelnost a konkurenceschopnost pro vnitrozemskou plavbu – to jsou dva hlavní zájmy šesti zemí ležících na Rýně. Minulý čtvrtek se 300 účastníků, včetně vysoce postavených delegátů z Rotterdamu, Antverp, Duisburgu a Mannheimu, setkali na "Konferenci zemí Rýna" v Düsseldorfu, aby diskutovali o přeshraniční spolupráci a rozvoji vodní cesty. Na závěr podepsaly společně prohlášení o záměru vypracovat "Perspektivu pro udržitelnou plavbu na Rýně do roku 2030". "Rýn je nejužší vodní cestou v Evropě a významně přispívá k udržitelnému zásobování průmyslu a obyvatelstva," zdůraznil Oliver Krischer, ministr životního prostředí a dopravy Severního Porýní-Vestfálska. S více než 70 procenty objemu evropské vnitrozemské vodní dopravy hraje Rýn klíčovou roli v severomořsko-rýnsko-středomořském koridoru. Moderní

vnitrozemské plavidlo o délce cca 110 metrů by mohlo nahradit až 150 nákladních automobilů. Účastníci se shodli na svém hlavním zájmu: Transformace směrem ke klimaticky neutrálním a konkurenceschopným logistickým řetězcům vyžaduje úzkou spolupráci mezi všemi pobřežními zeměmi Rýna. V této souvislosti chtějí zúčastněné strany zdůraznit potenciál a silné stránky vnitrozemské plavby jako řešení budoucích problémů, jako je globální oteplování a demografické změny. Podpisem prohlášení o přeshraničním záměru se rozhodly spolupracovat na vizi klimaticky šetrné, spolehlivé a konkurenceschopné plavby na Rýně, a to v úzké spolupráci s klíčovými zúčastněnými stranami, mimo jiné z přítoků Rýna z Nizozemska, Belgie, Lucemburska, Francie, Švýcarska a Německa. Cílem je do roku 2030 vytvořit logistický řetězec šetrný ke klimatu, který může odlehčit silnicím od kamionové dopravy a zajistit zásobování obyvatelstva a ekonomiky. V budoucnu mají být ve třech pracovních skupinách "Přístavy, Flotily a Logistické řetězce" vypracována opatření k dosažení logistických řetězců šetrných ke klimatu prostřednictvím vnitrozemské vodní dopravy na Rýně a ke zvýšení podílu vnitrozemské vodní dopravy na dělbě dopravy nejméně o 25 procent do roku 2030.

"Přibližně 90 partnerů ze šesti zemí, kteří se zavázali k udržitelné plavbě na Rýně: to je nové a jedinečné. To ukazuje, jak důležité jsou zelené logistické řetězce pro průmysl a dopravu. Vznikají pouze ve spolupráci," vysvětlil ministr dopravy Severního Porýní-Vestfálska Krischer (Zelení). Jeho protějšek a stranický kolega Winfried Hermann z Bádenska-Württemberska to dal jasně najevo: "Rýn a také ostatní evropské vodní cesty, jakož i infrastruktura, která je obklopuje, je naléhavě třeba modernizovat a posílit. Vnitrozemská plavba je koneckonců jedním z dopravních prostředků, které jsou nejšetrnější ke klimatu. Jejich rozšíření dává smysl z ekologických i ekonomických důvodů - s loděmi šetrnými ke klimatu lze snížit emise CO₂ v odvětví dopravy, odlehčit silnicím a železnicím a přepravit zboží efektivně a spolehlivě v zájmu ekonomiky." Vnitrozemské přístavy mají hrát důležitou úlohu při transformaci a stát se ústředními uzly energetické transformace. Přístavy tak mohou převzít důležité funkce, například pro velkou a těžkou přepravu větrných turbín, a také centra komplexního oběhového hospodářství. V rámci Zelené dohody pro Evropu mají být emise CO₂ do roku 2030 sníženy o 55 procent ve srovnání s rokem 1990. Strategie EU pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z prosince 2020 stanoví cíl zvýšit objem dopravy vnitrozemské vodní dopravy v EU o 25 procent do roku 2030 a o 50 procent do roku 2050 ve srovnání s rokem 2015. Stejných cílů má být dosaženo v pobřežní plavbě. Deklaraci podepsalo téměř 100 zemí, měst, společností, přístavů a sdružení. P.S. Ach jo, proč tenkrát Římané nerozšířili území rozvoje a civilizace až k Labi...



SSL Express 11-09-2024 Společnost FM Logistic testuje dva kyvadlové autobusy bez řidiče ve svém logistickém areálu v Escrennes (F)

Společnost FM Logistic spojuje své síly s provozovatelem mobility Beti, aby v rámci své logistické platformy v Escrennes v regionu Loiret nasadila pilotní projekt sestávající ze dvou inteligentních kyvadlových autobusů bez obsluhy (úroveň autonomie 4).

"Ve společnosti FM Logistic neustále hledáme inovativní řešení, která by zlepšovala naše procesy, obohacovala kvalitu našich zákaznických služeb a poskytovala bezpečné a atraktivní pracovní prostředí pro naše zaměstnance," vysvětluje Audrey Thum, ředitelka pro udržitelnost ve společnosti FM Logistic. Připojením se k tomuto pilotnímu projektu s Beti a navíc v našem symbolickém závodě v Escrennes chceme přispět k udržitelnému pokroku tohoto odvětví a jednat pro budoucnost tohoto odvětví. To je přístup, ve který pevně věříme a který dokonale zapadá do naší strategie udržitelného rozvoje a digitální transformace."

Každý kyvadlový autobus ujede 40 km a denně přepraví 100 zaměstnanců. Cílem experimentu je studovat robustnost technologie v náročném reálném logistickém prostředí, změřit efektivitu

služeb bez řidiče na palubě a změřit snížení dopadu na životní prostředí a spotřeby energie. Na konci projektu by inovativní řešení mohlo být nasazeno ve velkém měřítku. Tento pilotní projekt, který je naplánován na pět měsíců, je součástí projektu Evropské unie "SHOW", jehož cílem je otestovat implementaci flotily automatizovaných vozidel v reálných podmínkách ve zhruba dvaceti evropských zemích. "Tato spolupráce se společností FM Logistic umožňuje skutečný skok vpřed a první ve Francii, pokud jde o plně automatizovanou mobilitu," komentuje Benjamin Beaudet, generální ředitel společnosti Beti. To pomáhá ukázat, jak mohou technologie transformovat logistiku a vytvářet efektivnější a udržitelnější operace.

SSL Express 11-09-2024 Globální potravinový dodavatelský řetězec v srdci příští výstavy SIAL v Paříži

Příští SIAL, veletrh věnovaný jídlu se bude konat od 19. do 23. října 2024 na výstavišti Paris Nord Villepinte v Seine-Saint-Denis. Akce, která oslaví své 60. výročí, podle jejího organizátora Comexposium přivítá 7 500 vystavovatelů, kteří by měli představit přibližně 400 000 produktů. Oznamovala také příjezd 8 000 významných nákupčích s kupní silou "více než 50 miliard eur", zastoupených 205 zemí a více než 100 oficiálních delegací.

Toto vydání se bude vyznačovat zaměřením na potravinový dodavatelský řetězec se třemi kulatými stoly věnovanými tomuto programu. Comexposium odhalilo tituly: "Znovuobjevení potravinového dodavatelského řetězce, předpoklad pro nasycení 10 miliard lidí v roce 2060", "Zemědělsko-potravinářský průmysl, globální dodavatelský řetězec, který má být dekarbonizován" a "Data v potravinovém řetězci".

Současný systém zásobování potravinami, který je tvořen vzájemnou závislostí mezi různými národy světa, byl narušen zdravotními, environmentálními a geopolitickými krizemi. Aby se s tím vyrovnal, musí se zemědělsko-potravinářský dodavatelský řetězec stát udržitelnějším, místnějším, transparentnějším a digitálnějším. Těmito otázkami se bude zabývat "Supply Chain Summit", který pořádá SIAL dne 22. října 2024.

SSL Express 11-09-2024 Vítězové a poražení z velkého globálního přeskupení lodí v příštím roce

Zatímco se usazuje prach na pondělní sérii oznámení hlavních linek před únorovými změnami aliance, analytici naznačují, že vítězi ze záplavy vydání jsou kupující nákladní dopravy.

Aliance se od února příštího roku stane přední aliancí, přičemž partnery budou společnosti Ocean Network Express (ONE), HMM a Yang Ming Marine Transportation, a zčásti i společnost Mediterranean Shipping Co (MSC), která pomůže zaplnit mezery na obchodních trasách mezi Asií a Evropou. Od konce ledna příštího roku se MSC zbavuje Maersku v dohodě o sdílení plavidel 2M, aby se do značné míry osamostatnila, a německá společnost Hapag-Lloyd následně opustí Alianci a připojí se k dánskému dopravci v rámci toho, co se bude nazývat Gemini Cooperation.

MSC včera odhalila klientům složení svých samostatných služeb v únoru příštího roku a podrobně popsala, jak bude fungovat na pěti obchodech mezi východem a západem s 34 smyčkami. Bylo také zveřejněno, že kromě spolupráce s asijským triem rejdařů na trasách Asie-Evropa podepsala MSC tříletou dohodu o spolupráci s izraelským dopravcem ZIM na plavbách z Asie na východ USA a pobřeží Perského zálivu.

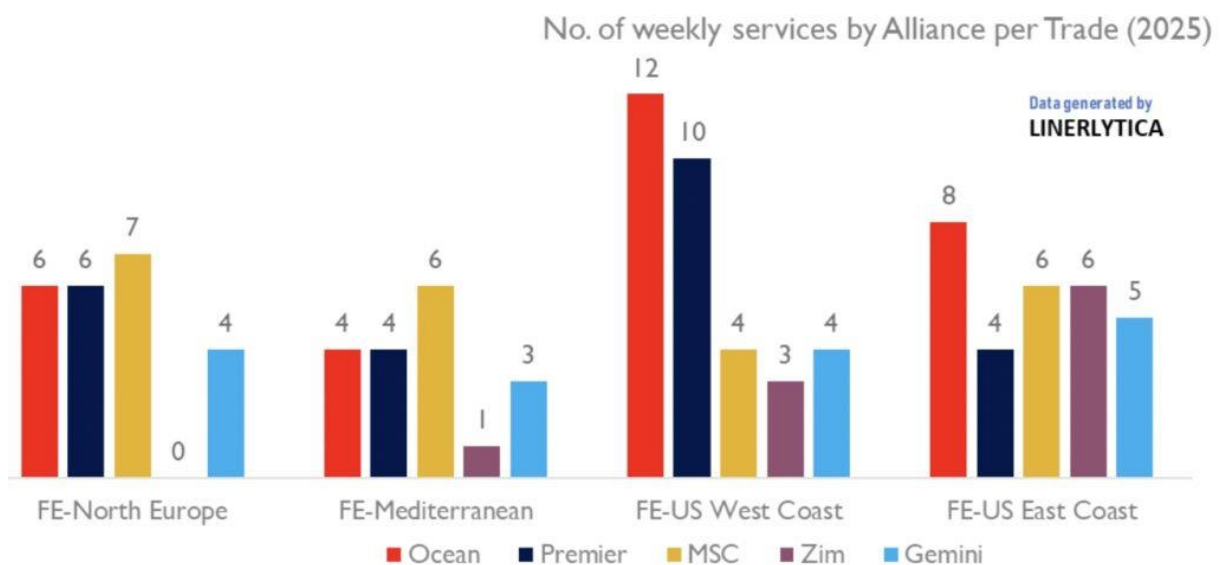
Stávající líniová skupina Ocean Alliance, kterou tvoří CMA CGM, COSCO, Evergreen a OOCL, souhlasila s pokračováním dohody o sdílení plavidel do konce března 2032.

"To by měla být dobrá zpráva pro odesílatele využívající služby nabízené novou Premier Alliance," komentoval Peter Sand, hlavní analytik přepravy ve společnosti Xeneta, platformě pro sazby za

přepravu. "Evropští zákazníci by pravděpodobně měli dostat lepší nabídku ve srovnání se současnou Aliancí THE, protože MSC je mnohem větším hráčem s mnohem větším počtem ultra velkých kontejnerových lodí, které mohou být nasazeny na obchodech mezi Asií a Evropou," řekl Sand. Lars Jensen, který stojí v čele kontejnerové poradenské společnosti Vespucci Maritime, souhlasí se Sandem a na LinkedIn uvedl: "Pro přepravce se zdá, že otřesy v aliancích skutečně vedou k větší rozmanitosti z hlediska nastavení sítí nabízených na trhu."

V souvisejících zprávách také v pondělí americká Federální námořní komise (FMC) ve Washingtonu DC schválila vytvoření spolupráce Gemini mezi společnostmi Maersk a Hapag-Lloyd, ale předseda regulátora vyjádřil určité obavy z nového seskupení. Daniel Maffei, předseda FMC, totiž řekl, že má "otázky a obavy" ohledně toho, zda dohoda o spolupráci Gemini podaná u FMC vedla nebo bude mít protisoutěžní důsledky, které porušují americký zákon o lodní dopravě. Současné zákony neposkytují komisi žádný dodatečný čas na další vyhodnocení navrhované dohody a žádný schůdný způsob, jak zabránit tomu, aby v tuto chvíli vstoupila v platnost, řekl Maffei a odhalil, že zaměstnanci FMC budou provádět "průběžné přísné monitorování" spolupráce Gemini, aby se ujistili, že nebude mít nezákonný dopad na dovozce z USA, vývozcům, poskytovatelům krytých služeb a spotřebitelům.

Pokud jde o počet služeb směřujících do USA, Gemini Cooperation je trpaslíkem ve srovnání s ostatními skupinami, zejména s Ocean Alliance (viz graf níže). Společnosti Maersk a Hapag-Lloyd včera oznámily, že příští měsíc zveřejní své kompletní plány sítě. V závislosti na tom, do které sítě se dvojice zapojí, se nová síť bude skládat buď z 27 nebo 29 námořních linek podporovaných 30 vnitroregionálními kyvadlovými linkami. Spolupráce bude zahrnovat buď 300 nebo 340 plavidel, přičemž veškeré podrobnosti by měly být zveřejněny v říjnu. "Těšíme se na spuštění naší zcela přepracované sítě v příštím roce a jsme rádi, že můžeme znovu potvrdit, že náš cíl spolehlivosti plánu zůstává nezměněn bez ohledu na to, kterou síť zavedeme. Věříme, že naše spolupráce zvýší laťku spolehlivosti ve prospěch našich zákazníků a nastaví nový a velmi vysoký standard v oboru," řekl dnes Vincent Clerc, generální ředitel společnosti Maersk. Obě evropské společnosti opakovaně učinily odvážné prohlášení, že budou mít špičkovou spolehlivost jízdního řádu nad 90 %, jakmile budou nové sítě plně zavedeny.



🧐 📄 📁 ? SSL Express 11-09-2024 Směrnice EU o obalech

Nařízení o obalech a obalových odpadech (PPWR) přijaté Evropskou komisí a Parlamentem EU zaměstnává již několik měsíců nejen manažery obalů. Společnosti z celé řady průmyslových

odvětví mají z nadcházejícího nařízení EU o obalech smíšené pocity. Na jedné straně je to dáno tím, že pravidla musí být ještě ratifikována státy EU. Na druhou stranu mnoho klíčových bodů – jako je konečná podoba opakovaně použitelných kvót – nebylo dosud přesvědčivě vyjasněno. Co tedy čeká všechny, kteří obaly používají a uvádějí na trh, je stále předmětem několika otázek.



SSL Express 11-09-2024 Harrisová versus Trump: Náznaky ukazují na protekcionismus

Blíží se americké prezidentské volby a vše nasvědčuje vyšším clům na dovoz do USA – bez ohledu na to, kdo vyhraje. Donald Trump je již léta zastáncem agresivní a silně protekcionistické obchodní politiky, zejména vůči Číně. Slibuje, že čínský dovoz bude omezen a domácí výrobci budou chráněni před dumpingem a dotovanou výrobou. Pokud se republikánský prezidentský kandidát vrátí do Bílého domu, chce prosadit ještě přísnější omezení dovozu z Číny – se všemi důsledky pro globální obchod a dodavatelské řetězce. V předvolební kampani se také zasazuje o základní cla na veškeré zboží vyrobené v zahraničí, což by také zdražilo evropské exportní zboží do USA. To není jen "Amerika na prvním místě", ale "Amerika sama" – příliš "pouze Amerika" – říká obchodní expert Alan Wolff z Petersonova institutu pro mezinárodní ekonomiku (PIIE) ve Washingtonu.

Trumpova demokratická oponentka Kamala Harrisová však také považuje cla za základní prostředek ochrany amerických pracovních míst a výrobců před čínskou a další konkurencí. Americká viceprezidentka a její šéf Joe Biden vždy kritizovali komplexní sankce proti Číně z Trumpova prvního funkčního období; přesto Bidenova administrativa od nástupu do úřadu před téměř čtyřmi lety cla do značné míry zachovala – dokonce oznámila další masivní cla na elektromobily, baterie a další strategické zboží z Číny, včetně oceli.

Takže více volného obchodu je věcí minulosti, přinejmenším od Trumpa se v obou stranách etablovala silná politická podpora protekcionismu a averze k volnému obchodu. Tento trend bude pravděpodobně pokračovat i v nadcházejících letech, bez ohledu na to, zda 47. prezidentem bude Harrisová nebo Trump. Většina ekonomů a obchodních expertů se však shoduje na tom, že cla nemají pozitivní dopady, které zejména Trump opakovaně deklaroval. "Šest let obchodní války a americká ekonomika udělala jen malý pokrok," říká Tax Foundation. Pokud by Trump dostal svým předvolebním slibům a vyvolal globální obchodní válku, "vedlo by to ke geopolitickým turbulencím, které by vedly k nestabilitě a pravděpodobně k vlně protekcionistických opatření po celém světě," varuje nezávislý výzkumný institut se sídlem ve Washingtonu. Číňané se "do značné míry vyhnuli dopadu cel na svůj vývoz do Spojených států," říká Rob Handfield, profesor řízení dodavatelského řetězce na Poole College of Management při Státní univerzitě v Severní Karolíně. "Dělají to tak, že masivně investují v Mexiku a využívají mnoho překládek z Číny do Vietnamu, Thajska a Mexika, což jim umožňuje obcházet cla." Kromě toho Čína rozšířila kontrolu a vliv na námořní obchod díky investicím do přístavů po celém světě a masivně investuje do rozsáhlé železniční infrastruktury.

Američtí ekonomové, podnikatelé a Wall Street se proto obávají možných důsledků druhého Trumpova funkčního období pro globální obchod a dodavatelské řetězce. V roce 2017 udělal republikán obrat v mezinárodní spolupráci: odklonil se od hospodářské politiky zaměřené na volný obchod a vrátil se k protekcionismu. Osmasedmdesátiletý Südo se spoléhá na bilaterální jednání s hlavami států namísto dohod o volném obchodu s mnoha partnerskými zeměmi. Věřící, že s globálními univerzálními cly může dosáhnout snížení obchodního deficitu a bojovat proti údajně nekalým obchodním praktikám. Velké části světa se třesou při vzpomínce na cla, sankce, hrozby a černé listiny technologických produktů – zbraní, které Trump použil proti přátelům i

nepřátelům ve svém prvním funkčním období. Mnohá z těchto opatření vyvolala v dodavatelských řetězcích spirálu odvetných opatření a chaosu.

Harrisová zdědila obchodní války svých předchůdců. Mohla by v ní pokračovat, ale měla by také šanci ji ukončit. Devětapadesátiletá žena zatím vysílá signály, že bude pokračovat v obchodní politice svého současného šéfa. Jinými slovy, cílená dovozní cla na produkty z Číny, jako jsou elektrická vozidla, baterie, ocel a hliník, dovozní bariéry pro určité technologie a sektory, spolu s preferenčním přístupem na trh pro geopolitické spojení. Harrisová se na rozdíl od svého nevyzpytatelného soupeře pravděpodobně zasadí o větší stabilitu v hospodářské a obchodní politice. Jako viceprezidentka i jako senátorka USA (2017–2021) posilovala multilateralismus s americkými partnery a odolnost dodavatelských řetězců. Nikdo například neočekává, že se bude řídit Trumpovým návrhem na cla ve výši alespoň 10 procent na veškerý dovoz. Harrisova administrativa bude pravděpodobně prosazovat přístupy, jako je "zákon o čipech". "Myslím, že by to pokračovalo v investicích do nových i stávajících odvětví, jako je domácí výroba čipů," říká odborník na dodavatelské řetězce Handfield. "To by bylo také dobré znamení pro evropské země, které jsou ochotny investovat a stavět zařízení blíže americké poptávce."



SSL Express 12-09-2024 Analýza trhu na spojeních Asie-NWC / Med podle Freightos

Spotové sazby za oceán z Asie do severní Evropy a Středomoří minulý týden dále klesly. Ceny jsou nyní o více než 20 % nižší než jejich maxima dosažená v červenci a pravděpodobně znamenají brzký konec vrcholné sezóny, která také brzy začala. Delší tranzitní časy a zpoždění v asijských přístavištích původu způsobené odklonem z Rudého moře motivovaly odesílatele, aby začali objednávat dříve, a objemy dovozu z Asie pravděpodobně dosáhly vrcholu v červnu a na začátku července. Vzhledem k tomu, že konec září je pro evropské dovozce letošním konečným termínem pro přesun zboží před prázdninovou sezónou, mohou sazby, které v posledních týdnech rychleji klesaly, dále klesat, protože sezónní poptávka vysychá.

Transpacifická sezóna také začala brzy, ale odhaduje se, že objemy v srpnu dále stoupaly a dosáhly téměř měsíčního rekordu a tento měsíc by měly klesnout jen o 3 %, než v říjnu dojde k výraznému poklesu. V porovnání s Evropou tato silná poptávka zabránila výraznějšímu poklesu sazeb, zejména z Asie na východní pobřeží, kde byla část letošního předzásobení způsobena zvýšenou naléhavostí přesunu zásilek před možnou stávkou přístavních dělníků ILA 1. října. Supertajfun o víkendu zpustošil severní Vietnam a způsobil silné deště v jižní Číně. Narušení vede ke zpoždění námořní logistiky z Haiphongu, zdrželo lodě proplouvající regionem a o víkendu uzavřelo některé kontejnerové terminály v Hongkongu.

V oblasti letecké nákladní dopravy se společnost Air Canada připravuje na narušení v důsledku možné stávky pilotů v příštím týdnu. A prudký nárůst objemu elektronického obchodu přepravovaného letecky má nyní dopad i mimo Čínu, přičemž zprávy o přetížení leteckých uzlů v Koreji, na Tchaj-wanu, v Japonsku a na Filipínách se objevují ještě před očekávaným nárůstem poptávky ve 4. čtvrtletí. Sazby Freightos Air Index z Číny do Severní Ameriky a Evropy činily minulý týden 5,82 USD/kg, resp. 3,45 USD/kg, což jsou úrovně obvykle vyhrazené pro hlavní sezónu. Freightos Baltic Index



Asia-N. Europe prices (FBX11 Weekly) pokles 13% to \$6,787/FEU.

Asia-Mediterranean prices (FBX13 Weekly) pokles 4% to \$6,011/FEU.

Freightos Air Index

- ↘ China - N. Europe weekly pokles cen o 4% to \$3.45/kg.
- N. Europe - N. America weekly setrvalý stav okolo \$1.66/kg.

♀ SSL Express 12-09-2024 Proč je polská pošta „klinicky mrtvá“

Polsko, jeden z nejvýznamnějších zahraničních obchodních partnerů Německa, zažívá v současnosti perné léto. Vláda, která je v čele od podzimu 2023, už několik týdnů jako lékař na pohotovosti prochází státní podniky, diagnostikuje jejich stav a přichází na veřejnost s děsivými výsledky. V červenci zcela nečekaně zjistila, že kdysi hrdé PKP Cargo již nemá finanční prostředky, a proto požádalo o restrukturalizační řízení.

Nyní politické vedení stanovilo diagnózu dalšího významného státního podniku – a je to také těžké: tentokrát jde o Polskou poštu (PP) – jednoho z největších zaměstnavatelů v zemi s 66 000 zaměstnanci. „Společnost musí být zcela přehodnocena,“ řekl generální ředitel Sebastian Mikosz. „PP je v klinicky mrtvém stavu,“ dodal manažer ještě jasněji. Ztráta po prvních šesti měsících roku 2024 činí 315 milionů zlotých (73 milionů eur).

Důvody krachu: Společnost má extrémně vysoký počet zaměstnanců a tomu odpovídající vysoké mzdové náklady, zároveň provozuje podniky s nízkými výnosy, které jsou navíc ztrátové. PP je klasický starý komunistický moloch, který pochází z jiné doby. Vlády různých směrů se zřejmě neodvážily provést potřebné škrty, protože je to politicky nepopulární, navíc ke konci roku 2023 zastupovalo 96 odborů zájmy téměř poloviny zaměstnanců PP, tj. 33 000 zaměstnanců. Tím se společnost dostává pod velký tlak. PP je se svým ročním obratem 5 až 7 miliard zlotých (1,1 až 1,6 miliardy eur) tradičně největším poskytovatelem služeb KEB. Celé odvětví loni vygenerovalo tržby ve výši 16,51 miliardy PLN. Ve srovnání s předchozím rokem to byl nárůst o 13,6 procenta.

„Společnost zůstává jedničkou, pokud jde o objemy a prodeje,“ uvádí aktuální zpráva Úřadu pro elektronické komunikace (UKE). V roce 2023 dosáhl PP podílu kolem 50 procent trhu (1,027 miliardy kusů). To odpovídalo více než 30 procentům celkových příjmů.

„Fakt, že finanční situace PP je nejistá, opravdu není žádná senzace,“ řekl (DVZ) Mirek Gral. „To je na trhu již léta veřejným tajemstvím. Vedení nikdy neudělalo nic, co by společnosti skutečně efektivně prospělo,“ dodal místopředseda polské poradenské společnosti „Last Mile Experts“.

Pozadí: PP dominuje na trhu s dopisy, které však s 3,5 miliardami zlotých tvoří jen necelou pětinu celkového trhu. V současnosti navíc téměř neroste a není příliš produktivní. Balíkové služby také v Polsku nejdou dobře. V roce 2023 klesly o 11,1 procenta na 305 milionů zlotých ve srovnání s předchozím rokem. Byznys s kurýrními službami je však ziskový. Její tržby se loni zvýšily o 20 procent na 11,7 miliardy zlotých a léta zažívají velkou dynamiku.

SSL Express 12-09-2024 Nálada ve spedici je negativnější než kdykoli předtím

Německé spediční společnosti musí předpokládat, že ostatní evropské země brzy zavedou kontroly totožnosti na svých vnějších hranicích a budou tak následovat německý příklad. „Stavíme na míru, abychom nebránili volnému pohybu zboží,“ zdůraznil ve středu na tiskové konferenci u příležitosti valné hromady v Berlíně Axel Plaß, prezident Spolkového svazu speditérů a logistiky DSLV. „Úplná recidiva v dobách bariér v EU by byla skutečným krokem zpět,“ varoval a apeloval na všechny členské státy, aby zachovaly politiku zelených pruhů pro pohyb zboží, která se během koronavirové pandemie osvědčila.

Masivní nerovnováha v ekonomické a logistické lokalitě vyvolává u logistiků značné obavy. „Nálada mezi našimi členy je v současnosti negativnější než kdykoli předtím,“ uvedl Plaß ze schůzí výboru. Objemy klesly o dvouciferné číslo a výnosy ztelně klesly, přičemž prezident DSLV hovořil o příjmech „více než polovičních“. „Propast mezi klesající poptávkou a rostoucími náklady, včetně těch, které jsou způsobeny vládními opatřeními, se neustále rozšiřuje,“ varuje: „Toto si průmysl nemůže dlouho dovolit.“ Na členství v DSLV se to neprojevuje formou konkurzů, ale různé společnosti se vzdávají své činnosti, dodal jednatel Frank Huster. Navzdory nárůstu nákladů způsobeným mimo jiné zvýšením mýtného budou tržby v odvětví spedice a logistiky v tomto roce pravděpodobně stagnovat poté, co v roce 2023 klesly o 10 miliard eur na 131 miliard eur. Velkou překážkou pro firmy je byrokracie. Na průmysl je uvalována stále více regulační zátěže, přičemž na toto odvětví mají vliv zejména ustanovení zákona o náležité péči dodavatelského řetězce a evropské nařízení CSRD. To bude mít mnohem větší dopad na středně velké společnosti než na korporace, poznamenal člen výkonné rady Michael Lege. „Společnost se 40 zaměstnanci mluví o tom, že musí věnovat celou pozici pouze oznamovací povinnosti a byrokracii,“ dodal Huster. Jak uvedl s ohledem na Spolkový úřad pro ekonomiku a kontrolu exportu (BAFA), i úřady jsou zdrcené. To je „zcela ochromeno při hodnocení našeho odvětví a reflexivně je klasifikujeme jako rizikové jen proto, že řidiči uvízli v Gräfenhausenu před měsíci, „my jako sdružení musíme vysvětlit BAFA, jak naše odvětví funguje.“

Vzhledem k této situaci je nutná úleva, aby se snížilo byrokratické úsilí ze strany federální vlády a EU. Mezi nejdůležitější přístupy podle Hustera patří synchronizace povinností v nařízeních ESG (environmentální, sociální, správa) a snižování překážek při získávání odborných pracovníků ze třetích zemí.

P.S. Och, ještě že je Německo daleko a za hranicemi...



SSL Express 12-09-2024 Bylo by zrušení bezcelní hranice skutečně velkým problémem?

Na papíře to zní docela jednoduše: požádejte čínské platformy Temu a Shein, aby zaplatily více při dovozu jejich zboží do EU, a tok zboží ze zámoří začne ubývat. Není však jisté, že k tomu v praxi skutečně dojde. Průmysloví hráči to dali jasně najevo minulý týden na konferenci Air Cargo ve Frankfurtu.

Stephan Asbreuk, Chief Growth Officer poskytovatele služeb e-commerce Via Europe, předpokládá, že by se toho mnoho nezměnilo. Úprava pravidla de minimis je v současnosti plánována na rok 2028. I kdyby k tomu v důsledku nejnovějších iniciativ například německého federálního ministerstva hospodářství došlo dříve, herci by podle něj měli dostatek času se přizpůsobit.

V USA se o limitech výjimek diskutuje podobně jako v EU. Jeffrey Elder, šéf Cargo Products společnosti Delta Air Lines, však nevěří, že by úprava nebo zrušení vše obrátilo vzhůru nohama. Poptávka po e-commerce zásilkách ze zámoří je velmi vysoká a pravděpodobně taková zůstane, i když náklady mírně porostou. Stejně jako Asbreuk navíc očekává, že zmínění hráči změní logistiku a pravděpodobně budou na cílových trzích více fungovat přes centra plnění.

Tobias Wölfel, senior expert z poradenské společnosti McKinsey v oblasti managementu, také poukázal na to, že mezinárodní trh elektronického obchodování by se neměl omezovat pouze na Temu a Shein. Internetových prodejců, kteří nabízejí zboží a značky žádané spotřebiteli v mnoha zemích, je podstatně více. Podle údajů společnosti měl Temu nedávno podíl kolem 7 procent ze všech zásilek přeshraničního elektronického obchodování. 93 procent však zůstává pro ostatní obchodníky na trhu, který má podle McKinsey v budoucnu nadále růst každý rok o 10 až 15

procent a brzy bude tvořit 25 až 30 procent objemu leteckého nákladu. Ohrožovat to potenciálně unáhlenými politickými akcemi by mohlo být problematické.

Úvahy o úpravě bezcelního limitu v zásadě podporuje přepravní a logistické sdružení DSLV.

Souvislosti: Mnoho malých zásilek od hráčů jako Temu a Shein by přetížilo cla a omezilo velkou kapacitu v letecké nákladní dopravě z Číny/Dálného východu, „což má tendenci vést k užšímu nákladnímu prostoru po celém světě a vyšším cenám“. Jak se ekonomika zlepšuje, bude to pravděpodobně ještě výraznější, řekl DSLV (DVZ). „V tomto ohledu je vítáno, že EU plánuje zrušit bezcelní limit 150 eur jako součást komplexní reformy celní unie až od roku 2028,“ uvedlo sdružení. DSLV je zároveň rozhodně proti dalším plánům v návrhu reformy Evropské komise. V souladu s tím by speditéři a poskytovatelé logistických služeb měli převzít daňové a nefiskální riziko za platformy elektronického obchodu třetích zemí, z nichž některé stojí miliardy, pokud nemají pobočku v EU. Týká se to například odpovědnosti za výrobek a zdá se to, podle velmi vypointovaného prohlášení z června, vyloženě absurdní.



SSL Express 12-09-2024 Co nedává majitelům lodí spát?

Nejnovější zpráva ICS Barometer, kterou zveřejnila Mezinárodní námořní komora, naznačuje, že geopolitická nestabilita a kybernetické útoky jsou pro lodní dopravu akutními problémy. Průzkum mezi více než 100 vedoucími představiteli světového námořního průmyslu za období tří let analyzuje meziroční změny v náladách ohledně klíčových otázek ovlivňujících provoz. Navzdory rozkolísaným trhům, kterým námořní doprava čelila v roce 2020 v souvislosti s pandemiemi a válkami, barometr sledoval neustále rostoucí důvěru vedoucích představitelů námořního průmyslu v jejich schopnost vyrovnat se s dnešními nepředvídatelnými a náročnými provozními podmínkami.

Mezi oblasti, které respondenty v posledním pokračování průzkumu znepokojují, patří nedávný nárůst geopolitické nestability, která je vnímána jako multiplikátor rizika, neboť ovlivňuje další faktory, zákeřné fyzické útoky a kybernetické útoky ze strany státních i nestátních aktérů, jakož i aktualizace globálního a/nebo regionálního regulačního prostředí a dostupnost paliv a infrastruktury, které jsou hnací silou dekarbonizace.

Emanuele Grimaldi, předseda ICS, uvedl: "Nacházíme se v období hluboké transformace, která se vyznačuje dekarbonizací, zvýšenými bezpečnostními riziky a vývojem předpisů. Z tohoto neocenitelného pohledu založeného na datech vyplývá, že klíčová je politika a jasnost. Tato zpráva sleduje pokrok našeho průmyslu díky nedávnému nárůstu důvěry a zároveň upozorňuje na klíčové stresové body - jako je dostupnost veřejného financování ekologických iniciativ a dopad tržních opatření, jejichž řešení i nadále vyžaduje větší spolupráci vedoucích představitelů průmyslu, vládních orgánů a mezinárodních partnerů." Za rostoucí riziko byl považován také protekcionismus, který je způsoben geopolitickou nestabilitou, národními obavami o energetickou bezpečnost, globálními a regionálními hospodářskými krizemi a vládními výrobními pobídkami upřednostňujícími místní výrobu.

Závěry zprávy pro období 2023-2024 naznačují přetrvávající význam a vysoký dopad globálních a regionálních předpisů na obchodní operace. Dostupnost vyškolených posádek a pracovníků pro určité role zůstává trvalým problémem, který může mít další dopad na provoz, protože zvýšená geopolitická nestabilita ovlivní úsilí o nábor a udržení pracovníků v nadcházejících letech. Zpráva rovněž upozorňuje na trh s alternativními palivy, kde respondenti z odvětví zaznamenali výrazný nárůst zájmu o metanol a jadernou energii. Za oblast, kterou je třeba v průmyslu sledovat, je označen výskyt extrémních povětrnostních rizik.



SSL Express 13-09-2024 DSV kupuje společnost Schenker

Dánská dopravní společnost DSV přebírá za 14,3 miliardy eur logistickou dceřinou společnost Deutsche Bahn, DB Schenker. Obě strany to oznámily v pátek ráno. Očekává se, že transakce bude dokončena v průběhu příštího roku; To vyžaduje souhlas dozorčí rady železnic a federální vlády. Podle informací budou závazky na ochranu pracovních míst platit do roku 2027. Nedávno zaměstnanci společnosti Schenker demonstrovali v několika městech, aby si udrželi práci. Generální ředitel Richard Lutz vysvětlil prodej tak, že se chtěl komerčně soustředit na železniční infrastrukturu v Německu orientovanou na společné dobro a na klimaticky šetrnou osobní a nákladní dopravu v Německu a Evropě. Snížení dluhu zároveň významně přispěje k finanční udržitelnosti skupiny.

DB Schenker se sídlem v Essenu uvádí, že má přibližně 72 700 zaměstnanců ve více než 130 zemích, což z ní činí jednoho z předních poskytovatelů logistických služeb na světě. Včetně očekávaných úrokových výnosů do dokončení prodeje má obchod hodnotu 14,8 miliardy eur, uvedla železnice; prodej by měl tedy výrazně snížit její dluh. Šéf železnic Lutz také oznámil, že se příští tři roky zaměří na strukturální obnovu infrastruktury, železniční provoz a ekonomickou efektivitu.

Šéf DSV Jens H. Lund řekl: „Máme jasný plán, jak se společně stát přední světovou dopravní a logistickou společností. Jako nový vlastník společnosti Schenker plánujeme společně investovat v Německu přibližně jednu miliardu eur v následujících třech až pěti letech. Tím by měla vzniknout i pracovní místa v Německu. Podle informací DSV budou mít DSV a Schenker dohromady celkový obrat 293 dánských korun (kolem 39 miliard eur) a zaměstnají kolem 147 000 lidí ve více než 90 zemích.



SSL Express 13-09-2024 Studie: Kamiony s nulovými emisemi musí výrazně zlevnit

Aby byly splněny požadavky na CO₂ v Evropě, musí přijít na trh podstatně více elektrických nákladních vozidel nebo nákladních vozidel poháněných vodíkem. Jak vypočítala manažerská poradenská společnost McKinsey & Company ve své nejnovější studii s názvem „Na cestě k úspěchu“, podíl bezemisních nákladních vozidel na registracích v Evropě je v současnosti 2 procenta. Aby bylo dosaženo cílů EU, musí se počet registrací do roku 2030 zvýšit na 40 procent. Pokud se podaří překonat současnou nechuť provozovatelů vozových parků k nákupu, každý druhý nákladní vůz by mohl být bez emisí již v roce 2035. Mnoho logistických společností, zejména těch menších, se však nevidí v pozici, aby dokázaly pokrýt o 50 až 250 procent vyšší pořizovací náklady na bezemisní nákladní vozy. Z více než 250 provozovatelů vozových parků dotazovaných v rámci studie uvedlo 34 procent nejistoty ohledně životnosti baterie, 31 procent dlouhé doby nabíjení a 30 procent nedostatečný dojezd jako důvody proti nákupu kamionu s elektrickým pohonem.

Aby bylo možné vůbec nastartovat, muselo by být do roku 2035 v Evropě instalováno až 900 000 soukromých nabíjecích stanic – to by vyžadovalo investice ve výši 20 miliard dolarů. „V současné době byl přidělen pouze zlomek této částky,“ říká Anna Herlt, senior partner v mnichovské pobočce McKinsey a globální vedoucí poradenství pro užitková vozidla. Důvodem jsou mimo jiné pomalé schvalovací procesy a napojení dobíjecích parků kamionů na elektrickou síť. Aby byl náběh úspěšný a dosáhl celkových provozních nákladů podobných jako u dieselových nákladních vozidel, musely by pořizovací náklady klesnout až o 50 procent a náklady na nabíjení o 25 procent oproti dnešku. „Za současných podmínek nesmí být pořízení bateriových elektrických vozíků o

více než 30 procent dražší, aby byly pro zákazníky atraktivní z hlediska celkových provozních nákladů," vysvětluje Philipp Radtke, senior partner ve společnosti McKinsey. Podle autorů studie by výrazné snížení ceny nákladních vozidel s nulovými emisemi mělo pouze zvládnutelný dopad. Předpovídají zásadní změnu pro průmysl užitkových vozidel. Obchod s novými vozidly by měl v roce 2035 přispívat k zisku pouze 7 procenty. Mnohem důležitější by byl obchod s náhradními díly, ve kterém se očekává, že OEM budou generovat 38 procent svých zisků. Existuje také obchod s novými nabídkami mobility založené na datech, které sahají od řešení zpoplatnění po síťové služby a pojištění. Podle odborníků z McKinsey budou výrobci nákladních vozidel v této oblasti v budoucnu pravděpodobně generovat kolem 34 procent svých zisků. Tyto dvě velké oblasti lze shrnout pod pojem „Truck-as-a-Service“ (TaaS). „Téměř tři čtvrtiny zisků tohoto odvětví v roce 2035 budou pocházet z těchto opakujících se služeb,“ říká Tobias Schneiderbauer, spoluautor studie. 90 procent dotázaných logistických profesionálů se zajímá o TaaS. "Pro výrobce a dodavatele z odvětví nákladních vozidel jsou stále důležitější nové dovednosti, například v softwarovém sektoru, ale také spolupráce a partnerství s technologickými hráči, aby se mohli podílet na budoucím zvyšování hodnoty v tomto odvětví."



SSL Express 13-09-2024 Kontejneroví dopravci zaznamenali ve 2. čtvrtletí výrazný zisk

Průměrná marže EBIT devíti největších společností zabývajících se přepravou kontejnerů z hlediska podílu na trhu (s výjimkou společností MSC a CMA CGM, které údaje o EBIT nezveřejňují) za druhé čtvrtletí roku 2024 se ve srovnání s předchozím čtvrtletím téměř zdvojnásobila a činí 21,6 procenta. Naposledy bylo takto vysoké hodnoty dosaženo ve čtvrtém čtvrtletí roku 2022 v důsledku pandemie. Toto je výsledek šetření společnosti Alphaliner. Devět dopravců dosáhlo celkového provozního zisku 6,1 miliardy dolarů. Ve srovnání se stejným čtvrtletím loňského roku jde o nárůst o téměř 39 procent.

Pozadím tohoto boomu je z velké části efekt přesměrování kolem Mysu Dobré naděje snižující kapacitu. V průměru váží přibližně 4,5 milionu TEU dodatečné kapacity potřebné k udržení frekvence na delších trasách. To vedlo ve vykazovaném období k velmi vysokým spotovým sazbám: mezi 18. dubnem a 27. červnem vzrostly ceny krátkodobé dopravy o 145 procent na hodnotu 7 322 USD/FEU, podle World Container Index. Sazby klesají teprve od konce července, i když zůstávají na vysoké úrovni.

Jasnými vítězi z hlediska tržních podmínek ve druhém čtvrtletí byli asijské dopravce: Evergreen (EBIT marže: 30,7 procenta), Wan Hai (28,54 procenta), HMM (26,9 procenta) a Yang Ming (26,9 procenta) zaujmají první čtyři z devíti míst. Spodní tři příčky obsadily evropské kontejnerové přepravní společnosti CMA CGM (23,9 procenta), Hapag-Lloyd (20,7 procenta) a Maersk (16,8 procenta). Důvodem nepoměrně vyšších marží asijských dopravců je na jedné straně jejich větší přítomnost na transpacifické trase mezi Čínou a západním pobřežím USA; ta je pro dopravce mimořádně lukrativní s ohledem na výrazně nižší provozní náklady. Na této trase byly sazby mírně pod úrovní linek z Dálného východu do Evropy, ale to bylo více než kompenzováno kratší trasou v průměru (kolem 6 000 námořních mil ve srovnání s více než 10 000 námořními mílemi do Evropy), takže dopravce kontejnerů na transpacifické trase musel k generování svých příjmů použít výrazně nižší náklady.

Druhým důvodem nižších marží evropských dopravců pak je jejich větší zaměření na smluvní sazby než jejich asijské konkurenti; ty nenásledovaly silný vzestup spotových sazeb v aktuálním roce a jsou stále hluboko pod úrovněmi v roce 2023.



SSL Express 13-09-2024 Federální vláda musí získat zpět část pomoci poskytnuté letišti Hahn

Tři německé dotace pro Ryanair a letiště Frankfurt-Hahn jsou neslučitelné s pravidly EU pro státní podporu. Německo nyní musí požadovat peníze zpět plus úroky, rozhodla v pondělí komise EU. Jiné programy veřejného financování pro letiště, Haitec AG a Ryanair však neklasifikovala jako státní podporu.

Provozovatelé důležitého leteckého nákladního uzlu mají povinnost vrácení 1,25 milionu eur plus úroky. To má kompenzovat výhodu, kterou měli, protože stát Porýní-Falc převedl majetek zakoupený od letiště zpět na letiště, aniž by požadoval náhradu. Federální vláda musí od Ryanairu požadovat zpět 13 až 14 milionů eur plus úroky. Týká se to programu financování školení ve prospěch společnosti Ryanair a dvou marketingových smluv mezi leteckou společností a spolkovou zemí Porýní-Falc, což Komise klasifikuje jako porušení právních předpisů EU o státní podpoře.

Proti záruce spolkové země Porýní-Falc za letiště Hahn v souvislosti s jinou koupí nemovitosti nebyly námítky. To nenarušuje hospodářskou soutěž na vnitřním trhu EU a výhoda spadá pod pravidla pro podporu de minimis, uvedla Komise ve svém odůvodnění.



SSL Express 13-09-2024 USA a Kanada: Nejnovější bezpečnostní opatření pro letecký náklad směřující do USA a Kanady nebo přes ně procházející

V reakci na zvýšené hrozby v civilním letectví zavedly nedávno Úřad pro bezpečnost dopravy Spojených států amerických (TSA) a Transport Canada s okamžitou platností nová mimořádná opatření týkající se veškerého leteckého nákladu směřujícího do Spojených států amerických nebo tranzitujícího/přepravovaného přes jejich území, pokud tento náklad pochází z Evropy a Společenství nezávislých států (SNS). Nová mimořádná opatření přicházejí v návaznosti na zprávy o dvou zásilkách obsahujících zápalné látky, které se vznikly v evropských balíkových sítích. Vzhledem ke složitosti a náhlosti nových požadavků obdržela organizace FIATA zpětnou vazbu z odvětví, která vyjadřuje obavy z nerovnoměrného uplatňování nových opatření, jakož i z nových technických a provozních problémů, které přinášejí nové požadavky na údaje zavedené v americkém programu ACAS (Advance Cargo Air Screening). Problémy při zavádění nových požadavků údajně vedly k tomu, že někteří letečtí dopravci uvalili embargo na veškerý náklad pocházející z Evropy a regionu SNS. Tato mimořádná opatření proto budou mít značný dopad na odesílatele v těchto regionech, zejména na mikropodniky a malé a střední podniky (MSME) s menším objemem zásilek. V případě, že se jedná o mimořádná opatření, budou mít tato opatření značný dopad na odesílatele v těchto regionech

2. Nouzová opatření:

Níže uvedené informace představují nejnovější nouzová opatření, která jsou FIATA známa ke dni zveřejnění - 12. září 2024 - a zahrnují aktualizované informace, jako je revidovaná definice "ustáleného obchodního vztahu".

2.1. Evropské země a země SNS, na které se vztahují

Podle nouzových opatření a s výhradou níže uvedených výjimek se v současné době nová nouzová opatření vztahují na veškerý náklad pocházející z Evropy a regionu SNS.

2.2. Požadavek na "zavedený obchodní vztah" nebo známého odesílatele

Podle mimořádných opatření a s výhradou níže uvedených výjimek může být náklad pocházející z Evropy a SNS přepravován osobním letadlem pouze v případě, že byl podán odesílatelem, který: je známým odesílatelem nebo má existující "zavedený obchodní vztah" s regulovaným zástupcem (např. speditér) nebo leteckým dopravcem.

2.2.1. Prokázání "zavedeného obchodního vztahu"

Pro účely nových mimořádných opatření se za "zavedený obchodní vztah" považuje:

- obchodní vztah, který byl navázán před datem účinnosti mimořádných opatření. To musí být prokázáno doložením účtu s fyzickou a fakturační adresou, jakož i doloženou historií plateb/kreditů/prodejů nebo jinými doloženými obchodními záznamy; nebo
- účet, který byl regulovaným zástupcem nebo leteckým dopravcem přijat ke dni nebo po dni účinnosti mimořádných opatření, s dokumentací obsahující registraci podniku a kontaktní údaje, platební informace a podepsanou smlouvu s regulovaným zástupcem nebo leteckým dopravcem.

Výše uvedená definice vychází z nejnovějších nouzových opatření, která již nevyžadují minimální počet zásilek uskutečněných během devadesáti (90) dnů. S výhradou níže uvedených výjimek lze v případě, že odesílatel není známým odesílatelem nebo nelze prokázat "zavedený obchodní vztah" ve smyslu nouzových opatření, přepravovat jakýkoli náklad nebo konsolidovanou zásilku vstupující do USA, tranzitující nebo převážená přes USA pouze nákladním letadlem, charterovou nebo námořní dopravou. Náklad a konsolidované zásilky nabízené takovými odesílateli budou navíc podléhat zesíleným bezpečnostním a kontrolním opatřením prováděným leteckými dopravci podle schválení TSA.

2.2.2. Výjimky

Výše uvedená nouzová opatření se nevztahují na:

- zásilky o hmotnosti nižší než 16 uncí (453,6 gramů);
- poštovní zásilky;
- diplomatické zásilky;
- zásilky vlády USA podané na vládním nákladním listu USA nebo leteckém nákladním listu, kde je jako odesílatel uveden vládní subjekt USA

3. Nové požadavky na údaje - Enhanced ACAS Security Filing

Kromě toho nová mimořádná opatření zahrnují změny v americkém programu ACAS a zavádějí "Enhanced ACAS Security Filing", který musí provádět subjekty v současnosti odpovědné za podávání standardních ACAS Security Filings. To vyžaduje, aby před naložením nákladu na palubu letadla směřujícího do USA byly předloženy další prvky údajů o skutečném odesílateli zboží, aby bylo možné lépe identifikovat strany zapojené do řetězce dodávek leteckého nákladu. Další informace o požadovaných datových prvcích jsou k dispozici ve speciálních často kladených otázkách, které jsou k dispozici na internetových stránkách Celní a pohraniční ochrany USA (CBP).

4. Opatření pro speditéry

Hospodářské subjekty, na které mají tato nová mimořádná opatření dopad, se vyzývají, aby co nejdříve přezkoumaly své obchodní vztahy a plánování **dodavatelského** řetězce, aby minimalizovaly jakékoli nepříznivé důsledky pro své podnikání. Připomíná se, že uvedené informace se mohou změnit bez předchozího upozornění a zúčastněným stranám v odvětví se doporučuje, aby často kontrolovaly veškeré aktualizace na internetových stránkách amerického úřadu CBP. FIATA úzce spolupracuje se svou rozsáhlou sítí logistiky letecké nákladní dopravy při monitorování situace a podpoře odvětví při zavádění nových mimořádných opatření. FIATA vyzývá letecké dopravce, aby i nadále v maximální možné míře přijímali náklad nabízený z evropských zemí a zemí SNS v souladu s novými mimořádnými opatřeními a podpořili tak plynulý tok obchodu. FIATA navíc nadále vyzývá vlády na celém světě k větší harmonizaci požadavků na údaje v programech předběžných informací o nákladu, aby se usnadnilo účinné a efektivní dodržování předpisů v odvětví a zároveň se splnily cíle těchto programů v oblasti bezpečnosti a ochrany. FIATA rovněž zdůrazňuje význam zvýšené a důsledné spolupráce mezi vládními orgány a

