

SSL EXPRES

26.08.-31.08.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

SSL Express 26-08-2024 Kolektivní vyjednávání v německých přístavech = opět nedohoda

Spolková celní komise svazu Verdi odmítla na svém jednání ve čtvrtek a pátek minulého týdne nabídku zaměstnavatelského svazu ZDS (Ústřední svaz německých námořních přístavních společností). Popudem byl výsledek členské ankety, která probíhala do začátku tohoto týdne a které se zúčastnilo téměř 56 procent odborářů, jak uvádí Verdiho dopis, který má DVZ k dispozici. V souladu s tím většina členů odborů hlasovala proti nabídce.

„Díky velké účasti na varovných stávkách předložila ZDS ve čtvrtém kole jednání lepší nabídku oproti třetímu kolu vyjednávání. Federální celní komisi se podařilo v některých důležitých bodech posunout zaměstnavatele správným směrem. Z pohledu členů však není ani jedna z obou nabídkových opcí věcně uzavřena,“ píše se dále v dopise. Verdi proto vyzývá zaměstnavatele k dalšímu, pátému kolu jednání v letošním sporu o kolektivní vyjednávání. ZDS vzala rozhodnutí svazu na vědomí se zklamáním a bude urychleně jednat o dalším postupu ve svých výborech. Termíny případného pátého kola jednání zatím nebyly stanoveny.

Letošní kolektivní vyjednávání začalo v polovině května a od té doby jej provázela série varovných stávek v Hamburku, Bremerhavenu, Wilhelmshavenu, Brake a Emdenu. Kolektivní mzdová smlouva, která má být uzavřena, se vztahuje na zhruba 11 500 zaměstnanců v německých přístavech Severního moře.

P.S. Prostě stávka musí bejt, i kdyby čert na koze...

SSL Express 26-08-2024 Stávka přístavů na východním pobřeží USA by znamenala "záchranné lano" pro námořní dopravce.

S každým dalším týdnem se zvyšuje riziko stávky v docích na východním pobřeží USA a na pobřeží Mexického zálivu, ale slib prezidenta ILA Harolda Daggetta, že jeho odboráři 1. října "vyjdou do ulic", by mohl být pro námořní dopravce pozitivní zprávou. Dopravci v soukromí připouštějí, že narušení dodavatelského řetězce v důsledku této stávky by mohlo být protilátkou na propad sazeb v posledním čtvrtletí roku.

Spotové sazby za kontejnery z Asie na východní pobřeží USA se ustálily na přibližně 9 000 dolarech za 40 stop a z Asie na západní pobřeží USA na přibližně 6 000 dolarech za 40 stop, což je přibližně o 150 %, resp. 170 % více než před rokem, takže pokud poptávka výrazně oslabí, je před námi ještě dlouhá cesta dolů. Jeden z dopravců nedávno sdělil (časopisu The Loadstar), že právě hrozba stávky v přístavech na východním pobřeží USA byla hlavní příčinou nedávného nárůstu sazeb na transpacifické lodní dopravě a že skutečná "plnohodnotná stávka" by nás "provedla zimou". Veřejně samozřejmě dopravci prohlašují, že udělají vše, co je v jejich silách, aby přizpůsobili své sítě a zmírnili dopad případných protestních akcí, nicméně nejistota se podepíše na tvorbě cen. Brzká špička sezóny způsobená nervózními odesílateli, kteří se předzásobili zboží na prázdniny, vystavila dopravce realitě nadbytečné kapacity na hlavních obchodních trasách, a to navzdory pokračujícímu přerušení provozu v Rudém moři. V letošním roce přibude do flotily

přibližně 3,2 milionu teu nově postavené kapacity, která doplní 2,5 milionu teu přidaných v roce 2023. Všechna tato kapacita byla až doposud pohlcena náporom poptávky při předzásobení a následným efektem přetížení přístavů a následným přeplňováním kontejnerových objednávek. Dokonce i s přihlédnutím k dodatečné tonáži potřebné k přesměrování lodí kolem mysu Dobré naděje většina analytiků předpovídala, že vzhledem k obrovskému počtu nových lodí, které vyplují na vodu, vznikne na začátku tohoto roku vážná situace s nadbytečnou kapacitou. V důsledku dřívější než obvyklé hlavní sezóny se však nyní zdá, že tento problém bude mít dopad na dopravce v posledním čtvrtletí a v prvních třech měsících roku 2025 - právě v době, kdy dochází k seismické změně ve složení aliance.



SSL Express 26-08-2024 Dvě závazné nabídky pro Schenker

Dva zbývající zájemci o převzetí dceřiné spediční společnosti DB Schenker minul čtvrtek údajně podali závazné nabídky. Podle zsvěčených informací jak dánská speditérská společnost DSV, tak skupina finančních investorů kolem CVC údajně nabídly po 14 miliardách eur, uvádí tisková agentura Reuters a finanční informační služba Bloomberg. To platí při převzetí dluhů společnosti Schenker.

Zatímco DSV chce železniční dceřinou společnost DB kompletně převzít, CVC se sice ucházelo o podíl 75,1 procenta, ale skupina investorů plánuje zachovat Schenker a značku a poskytnout záruky umístění a zaměstnání. IPO je plánováno na pozdější datum. DSV však pravděpodobně plánuje úplnou integraci Schenkeru.

Teprve v červenci se se soutěží Schenker rozloučil Maersk a o pár dní později saúdskoarabská logistická skupina Bahri. Podle dosavadních informací chce DB definitivně rozhodnout v druhé polovině roku.



SSL express 26-08-2024 Ekonomika zpomaluje trh práce (v Německu)

V první polovině roku 2024 inzerovaly logistické společnosti kolem 132 000 pracovních míst napříč profesními skupinami – téměř o 20 procent méně než ve stejném období loňského roku. Číslo pochází z analýzy trhu práce provedené personálním průzkumem trhu Index Research. Během covidové pandemie dosáhl počet inzerovaných pozic rekordního nárůstu o 42,6 procenta na dobrých 154 000 v první polovině roku 2022. O rok později to bylo téměř 165 000 inzerovaných pozic (plus 6,9 procenta). Aktuální čísla naznačují, že za další pokles na personálním trhu může složitá ekonomická situace.

Pro analýzu bylo hodnoceno 197 tištěných médií, 297 online burz, pracovní portál Federálního úřadu práce a 650 000 webových stránek společností. Zohledněnými pododvětvími byly skladování, nákladní železniční doprava, silniční doprava, námořní a pobřežní doprava, vnitrozemská vodní doprava, letecká a kosmická doprava, jakož i poštovní služby od poskytovatelů univerzální služby a další poštovní, kurýrní a expresní služby. V profesní skupině „doprava, provoz, logistika a skladování“ zaznamenala indexová databáze pracovních nabídek v první polovině letošního roku kolem 62 400 inzerovaných pozic od více než 8 200 společností (souvisejících s odvětvím logistiky). To odpovídá 7,6 pozicím na společnost a 2,4 podaných pracovních inzerátů na inzerovanou pozici. O rok dříve to bylo přes 72 000 inzerovaných pozic od téměř 9 000 společností, což odpovídá 8,1 pozici na firmu a 2,1 podanému inzerátu na volnou pozici. Ve srovnání s ostatními profesními skupinami uvedenými v databázi byl však pokles v sektoru „doprava, provoz, logistika a skladování“ mírný. Z hodnocení vyplývá, že přes složitou

ekonomickou situaci se stále hledají pracovníci logistiky. K většímu poklesu došlo u profesních skupin, jako jsou „Poradenství/poradenství“ nebo „Věda, školení/Další vzdělávání“.

Podle institutu Ifo je v současnosti nedostatek personálu zejména v německé pozemní dopravě. Nedostatek kvalifikovaných pracovníků evidovalo v červnu zhruba 63 procent firem. Na začátku roku a na jaře to bylo 55 procent a před rokem dokonce 67 procent. Ve skladovém sektoru zůstává podíl téměř konstantní na 47 procentech, ale je téměř o 5 procentních bodů nižší než v předchozím roce. V sektoru dopravy a skladování jako celku asi 50 procent (duben: 45 procent) společností uvedlo problémy s hledáním personálu. Předchozí rekord od začátku průzkumu v roce 2009 byl 53 procent v červenci 2023. Poté možná útlum poptávky poněkud zmírnil nedostatek zaměstnanců. V zásadě se zdá, že se problém zhoršuje bez ohledu na ekonomickou situaci. Při hodnocení podle úrovně hierarchie došlo k největším poklesům ve středním managementu. V první polovině roku 2024 se hledalo zhruba o 43 procent méně manažerů oddělení a hlavních oddělení a bylo inzerováno o téměř 33 procent méně pozic projektového managementu než ve stejném období loňského roku, ukazuje analýza Index Research. Vyhledávání stážistů zůstalo téměř stejné, i když na nejvyšší úrovni hierarchie v oblastech managementu a představenstva došlo k nárůstu zhruba o 17 procent.

SSL Express 26-08-2024 Pouze 10 % demontážních míst Alangu má nějakou tonáž ke sešrotování

Dlouhotrvající útlum v odvětví šrotování lodí způsobuje, že v Alangu - světově nejvýznamnější demo oblasti - je pouze 10 % loděnic s jakoukoli tonáží určenou k demontáži. Společnost Clarksons Research uvádí, že v důsledku toho se v této lokalitě na západním pobřeží Indie výrazně snížil počet místních pracovních sil.

"Na pozadí silných námořních trhů v mnoha odvětvích, částečně kvůli narušení lodní dopravy přes Rudé moře, se zdá, že nedostatek recyklovatelné tonáže, která si nachází cestu na demoliční sklady, bude pokračovat i po zbytek roku 2024," uvedla společnost Clarksons ve své nejnovější týdenní zprávě. S omezenou tonáží se potýkají i další významní recyklátoři lodí, včetně Pákistánu, Bangladéše a Turecka, a ceny výrazně klesly hluboko pod 500 USD za ldt." Celkově lze říci, že odvětví recyklace lodí prochází těžkým obdobím s rozsáhlou nejistotou a omezenými vyhlídkami na okamžité zlepšení," uvedl v aktualizaci trhu obchodník se šrotem Best Oasis. Situaci navíc zhoršuje mimořádné množství levné čínské oceli, která zaplavuje trhy v zemích včetně Indie a Pákistánu. "Vzhledem k tomu, že levnější dovoz čínské oceli opět vyvolává obavy v Indii a Pákistánu, jsou jednoznačně zapotřebí další antidumpingová cla, aby se omezilo podhodnocování zásob levnější oceli v domácích loděnicích, což dále vytváří ekonomické překážky pro místní recyklátory lodí," navrhla ve své nedávné zprávě společnost GMS, která je dalším odběratelem šrotu. Očekává se, že indický kabinet bude brzy hlasovat o transformační politice v oblasti stavby lodí, jejímž cílem je posílit roli země v globálním odvětví stavby lodí a jejich recyklace. Navrhovaná politika zahrnuje systém recyklačních dobropisů, který nabízí majitelům flotil 40% úvěr z hodnoty šrotu lodí demontovaných v indických loděnicích. "Propojením recyklace lodí se stavbou nových plavidel má politika vytvořit udržitelný cyklus, který podpoří obě odvětví," poznamenala společnost Best Oasis.

SSL express 27-08-2024 Výhody a nevýhody role Číny v dodavatelských řetězcích

Tato úvaha byla převzata pouze pro zajímavost z německého DVZ

Německé přímé investice v Číně se v prvním pololetí výrazně zvýšily. Podle údajů Bundesbanky činily celkem 7,3 miliardy eur. Pro srovnání, v roce 2023 bylo za celý rok 2023 investováno 6,5 miliardy eur. Jako první o tom informovaly "Financial Times". A nedávno zveřejněné výsledky reprezentativního průzkumu, který provedla DZ Bank mezi více než 1 000 vlastníky a výkonnými řediteli německých malých a středních podniků, ukazují, že zatímco v době krize dodavatelských řetězců stále panovala velká neshoda ohledně orientace na Čínu, čínské riziko nyní zjevně hraje menší roli. Německé společnosti se budou opět více spoléhat na Čínu. Je to pochopitelné?

PRO

Čínskou strategii německé vlády, jejímž cílem je takzvané "snižování rizik", je třeba chápat jako doporučení – nic víc a nic míň. Politické páky k prosazení této strategie jsou omezené. V každém případě by obchodní omezení způsobila evropskému hospodářství více škody než užítku.

Společnosti, které se záměrně a jednostranně spoléhají na Čínu, zcela jistě podstupují vysoké riziko. Toto strategické rozhodnutí je však jen na nich. Diverzifikace a řízení rizik by měly být samozřejmostí. Volání po plošném omezení obchodních vztahů s Čínou je však do značné míry nerealistické. Nebylo by to tak snadné jako v případě Ruska. Při zpětném pohledu se ukázalo, že obchodní vztahy s touto zemí jsou mnohem méně důležité, než se po desetiletí předpokládalo. Objem obchodu byl poměrně nízký a dokonce i v energetickém sektoru byla údajná závislost mýtem, který pěstovalo především Rusko.

Závislost na Číně je naproti tomu mnohem složitější, zasahuje hlouběji do tvorby hodnot a zasahuje téměř všechna průmyslová odvětví, a to jak na straně nákupu, tak na straně prodeje. Dokonce i částečné oddělení je obtížné realizovat. Vytváření nových dodavatelských řetězců a rozvoj alternativních prodejních trhů jsou dlouhodobé projekty, které mohou trvat desítky let. Zároveň nepřichází v úvahu snižování některých závislostí – například ve výrobě čipů – prostřednictvím politických opatření a atraktivních rámcových podmínek. Ale i zde to vyžaduje spoustu času a kapitálu. Není překvapivé, že středně velké společnosti svou angažovanost v Číně spíše rozšiřují, než snižují. Celkově se země v posledních desetiletích ukázala jako spolehlivý ekonomický partner – na rozdíl od některých evropských sousedů. V globálně propojené globální ekonomice je v konečném důsledku rozhodující moudré zacházení s riziky – a to stále zahrnuje investice v Číně.

PROTI

Během globální krize dodavatelského řetězce v letech 2021/2022 bylo v mnoha odděleních dodavatelského řetězce jasné, že obchodní vztahy v Číně musí být podrobeny zkoušce. Koneckonců, praxe ukázala důsledky toho, že země hraje hlavní roli v dodavatelských řetězcích. Kromě toho došlo k řinčení zbraněmi Číny vůči Tchaj-wanu a její blízkosti k Rusku navzdory útoku Vladimira Putina na Ukrajinu. V tuto chvíli to vypadá, jako by se toto zkoumání buď nikdy skutečně neuskutečnilo, nebo jako by šéfové dospěli k závěru, že by se měli prozatím zdržet snižování rizika – naopak: Čína by mohla v budoucnu pro některé hrát ještě větší roli. To by bylo naprosto ignorantské, vzhledem k tvrdšímu postoji západní politiky vůči Číně. Často je chválena, a právem, za to, že se vyhnula jednostranné závislosti, například u důležitých surovin, za rozšíření dodavatelské základny a otevření nových trhů mimo Čínu.

Je pravda, že trend zatím není jasný. Oficiální údaje nedávno ukázaly, že dominantní postavení Číny v německém zahraničním obchodu se hroutí. Kromě toho je pravděpodobné, že bude nějakou dobu trvat, než se možné strategie snižování rizik vůbec stanou skutečně viditelnými. V každém případě by mohlo být fatální chybou příliš se spoléhat na Čínu. Ano, diverzifikace je obtížná, ale nezbytná. Od roku 2020 se toho hodně odhalilo a změnilo. Geopolitické vlivy se zvýšily. Vztahy se zeměmi, v nichž hlavy států jednají jako autokraté, mohou být stabilní po dlouhou dobu. Příklad Ruska však ukázal, že v případě eskalace se karta může náhle obrátit.

Zatímco v tomto případě bylo stále možné zvrátit příliv, vzájemná závislost s Čínou by byla příliš složitá a rozsáhlá na rychlou reakci.

Čína je také jen zdánlivě spolehlivým obchodním partnerem. Pokud to budete ignorovat, můžete v budoucnu získat více než jen stres v dodavatelském řetězci.



SSL Express 27-08-2024 Kombiverkehr hledá nové trakční partnery

Při hledání nových železničních společností pro své vlaky našla společnost Kombiverkehr to, co hledala. "Z čistě výrobního hlediska máme řešení pro všechny naše přepravy," řekl (DVZ) Armin Riedl, generální ředitel společnosti Kombiverkehr. Zda bude tato nabídka skutečně využita, závisí na tom, zda zákazník akceptuje dohodnuté ceny a podle nich si službu rezervuje. V červnu společnost Kombiverkehr na valné hromadě oznámila, že od roku 2025 chce pro trakci stále více využívat jiné železniční společnosti místo DB Cargo. Riedl opatření odůvodnil postupem soutěžního úřadu EU proti DB Cargo a s tím spojeným rizikem, že společnosti bude zakázána určitá přeprava. V době valné hromady akcionářů našla společnost Kombiverkehr alternativy pro 70 procent všech přeprav. Nyní je pokryto i zbývajících 30 procent.

Šéf Kombiverkehru Riedl popisuje samotný přechod jako "obtížný, spojený se spoustou práce. Abychom toho dosáhli, museli jsme již převést část zákazníků a také přizpůsobit režimy účtování," upozorňuje generální ředitel kromě čisté akvizice i na další opatření. Riedl zatím nechce komentovat budoucí ceny; Kombiverkehr to oznámí jako obvykle v září. "Ale nejsme blázniví snílci a víme, že nemůžeme být úspěšní s nárůstem cen o 20 procent."

DB Cargo bude i nadále trakční službou pro Kombiverkehr, ale v mnohem menší míře a hlavně v zahraničí, jako je Španělsko, Francie, Itálie a Polsko. Ve vnitrostátní německé dopravě však 50procentní akcionář Kombiverkehru již v této funkci téměř není aktivní.



SSL Express 27-08-2024 Hamburk: Týden akcí a demonstrací proti dohodě s MSC

Odborový svaz Verdi a přístavní dělníci chtějí týdnem akcí a novou demonstrací znovu potvrdit své ne tomu, aby největší světová dopravní společnost MSC získala podíl v hamburské přístavní logistické společnosti HHLA. "Stojíme si za tím: Dohoda je pro Hamburk špatná," řekl André Kretschmar, vedoucí oddělení Verdi zodpovědný za přístav. S ní by se vzdali politické kontroly nad přístavem volení členové parlamentu. O osudu přístavu by pak také rozhodovala rodina vlastníků MSC Aponte, "která nemá žádný zájem na obecném blahu".

Ve skutečnosti měla být dohoda schválena hamburským parlamentem na posledním zasedání před letní přestávkou. Ale protože opozice odmítla závěrečné druhé čtení, musí být nyní nahrazeno novým čtením 4. září v prvním zasedání po letní přestávce. S ohledem na dvoutřetinovou většinu rudo-zelených v parlamentu není pochyb o rozhodnutí ve smyslu Senátu. Přesto se Verdi a přístavní dělníci nechtějí vzdát. Z jejich pohledu dohoda ohrožuje nejen pracovní místa v HHLA, ale také v dalších přístavních společnostech, jako jsou Gesamthafenbetrieb (GHB) a Lasch Operations. Kromě toho MSC prostřednictvím dohody de facto získá rozsáhlé právo veta. Kretschmar apeloval na poslance: "Zvažte argumenty zaměstnanců před hlasováním, zvažte také jasnou kritiku odborníků při slyšení v Senátu." Experti tam mimo jiné varovali před "historickou chybou".

Demonstrace se uskuteční příští sobotu. Protestní pochod začne ve 14:00 u Landungsbrücken a povede kolem radnice k sídlu HHLA v Hafencity. Kretschmar vyzval všechny obyvatele Hamburku, kteří jsou proti dohodě, aby se zúčastnili demonstrace. Akční týden začal již minulou sobotu

filmovými projekcemi, diskusními koly a akcemi, na kterých se zájemci mohli zabývat obsahem dohody.

Hamburský červeno-zelený senát chce zapojit přepravní společnost Mediterranean Shipping Company (MSC), aby se stabilizovala společnost Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) a manipulace s kontejnery. Město má vlastnit 50,1 procenta a MSC 49,9 procenta společnosti. Doposud město vlastnilo kolem 70 procent, zbytek byl volně obchodovatelný. Na oplátku má MSC v úmyslu od příštího roku zvýšit (svůj) objem nákladu na terminálech HHLA a do roku 2031 ho téměř zdvojnásobit na jeden milion standardních kontejnerů ročně. Kromě toho chce švýcarská přepravní společnost v Hamburku postavit také novou německou centrálu a společně s městem navýšit vlastní kapitál HHLA o 450 milionů eur.

P.S. To zas bude v alejích...



SSL Express 28-08-2024 Žádná další náhrada ztrát pro DB Cargo

Podle zpráv z médií chce Evropská komise zrušit řízení pro porušení práva týkající se Deutsche Bahn. Na oplátku však požaduje ukončení vypořádání dluhů.

Deutsche Bahn neuspěly v testu Stiftung Warentest mimo jiné kvůli nepřesným dojezdům vlaků v osobní dopravě. To pravděpodobně není jediná novinka, která v současné době skupinu zaměstnává. Jak se lze dozvědět z mediálních zpráv jako "Spiegel" a dalších, došlo také k posunu v řízení pro porušení práva vedeném Evropskou komisí proti Německu. Na základě informací od zdrojů ve skupině se uvádí, že řízení proti divizi nákladní dopravy Deutsche Bahn, DB Cargo, bude zastaveno. Bylo dohodnuto na cíli přestat nadále kompenzovat ztráty společnosti prostřednictvím holdingové společnosti. V tomto scénáři by se platby, které holdingová společnost již provedla ve prospěch Cargo, počítaly jako podpora na restrukturalizaci, takže by nemusely být splaceny. Podle toho chce Evropská komise ukončit automatickou kompenzaci ztrát, která je smluvně upravena dohodou o převodu, k 1. září a přestat tak platit již v roce 2025.

To je pro dceřinou společnost, která je již léta ztrátová, těžká zpráva. V roční rozvaze za rok 2023 vykázala společnost DB Cargo ztrátu ve výši 497 milionů eur. Dr. Sigrid Nikutta, členka představenstva DB pro nákladní dopravu, uvedla jako hlavní důvod ztráty způsobené dopravou jednotlivých vozových zásilek. DB Cargo však také ztratilo objemy nákladu v ocelářském a chemickém průmyslu a je třeba jednat také v kombinované dopravě. Při prezentaci účetní rozvahy však Nikutta znovu potvrdila cíl přepravovat v budoucnu 25 procent veškerého zboží po železnici. V rámci transformace směrem ke štíhlejším strukturám se také objevily spekulace o masivním snižování počtu zaměstnanců.

P.S. Tak to máme další neřešitelný spor s odbory...



♂ SSL Express 28-08-2024 Čtvrtina francouzských společností se stala obětí kybernetických útoků na dodavatelské řetězce IT hardwaru, uvádí HP

HP Wolf Security, služba kybernetické bezpečnosti výrobce hardwaru HP, odhalila průzkum provedený společností Censuswide, který uvádí, že ve Francii je 26 % společností postiženo hrozbami národních států, které se zaměřují na jejich dodavatelské řetězce stolních počítačů, notebooků nebo tiskáren. Útoky, které mění integritu hardwaru a *firmwaru* zařízení. 47 % dotázaných organizací se domnívá, že ony nebo jiné společnosti, které znají, byly zasaženy těmito typy útoků s cílem pokusit se zavést malware nebo poškozené komponenty do zařízení. Tváří v tvář této situaci 83 % IT manažerů s rozhodovací pravomocí na francouzském trhu uvádí, že bezpečnost dodavatelského řetězce softwaru a hardwaru se stane jednou z jejich priorit.

"Tyto typy útoků je obtížné odhalit, protože většina bezpečnostních nástrojů je soustředěna na úrovni operačního systému, říká Alex Holland, výzkumník analýzy malwaru v HP Security Lab. Prevence rizik znamená zajistit, aby součásti zařízení nebyly během přepravy změněny. Pokud hacker kompromituje zařízení na úrovni firmwaru nebo hardwaru, bude mít plný přehled a kontrolu nad vším, co se na tomto počítači děje. Představte si, jaké by to mohlo být, kdyby se to stalo na notebooku generálního ředitele! ». Ve Francii téměř polovina IT manažerů (47 %) nemá možnost zkontrolovat, zda hardware a firmware stolních počítačů, notebooků nebo tiskáren nebyly během přepravy změněny. 78 % respondentů uvádí, že potřebují způsob, jak ověřit integritu zařízení, aby se snížilo riziko neoprávněné manipulace se zařízením.

"Zabezpečení systému je postaveno na zabezpečení dodavatelského řetězce, říká Holland. Řízení bezpečnosti [...] musí začít zajištěním, aby se zařízeními nebylo manipulováno na nižších vrstvách. Proto společnost HP nabízí počítače a tiskárny se základy zabezpečení hardwaru a firmwaru, které jsou navrženy tak, aby byly odolné. HP Wolf Security doporučuje následující kroky k proaktivní správě zabezpečení zařízení a jejich firmwaru, počínaje výrobním závodem:

- přijmout technologii Platform Certificate, která je navržena tak, aby umožňovala ověření integrity hardwaru a firmwaru během dodávky zařízení,
- využívat tovární služby dodavatele k umožnění konfigurace zabezpečení hardwaru a firmwaru ve výrobním závodech,
- spravovat firmware vzdáleně pomocí šifrování s veřejným klíčem namísto "méně bezpečných metod založených na heslech" a
- sledovat průběžnou shodu konfigurace hardwaru a firmwaru.

✈️ 📊 ✈️ SSL Express 28-08-2024 Od propadu přes růst k propadu: cykličnost vzorců růstu letecké nákladní dopravy

Globální trh letecké nákladní dopravy se již přibližně rok nachází v kladném růstovém teritoriu, přičemž IATA hlásí od srpna 2023 kladný nárůst provozu a také sedm po sobě jdoucích měsíců dvouciferného růstu odvětví, a to od prosince 2023 do června 2024 (a první zprávy za červenec 2024 ukazují pokračující silný růst). Většina odborníků z oboru očekává velmi silnou hlavní sezónu na konci 3. čtvrtletí / na začátku 4. čtvrtletí 24.

Je užitečné mít na paměti, že ani růst, ani období poklesu v letecké nákladní dopravě netrvají věčně. Jak dlouho tedy trvají cykly rozmachu a krachu letecké nákladní dopravy? Tento článek se bude zabývat měsíčním leteckým nákladním provozem (měřeným v "tunokilometrech" nebo "CTK"), což konkrétně znamená veškerou leteckou nákladní dopravu přepravenou jak osobními, tak nákladními letadly od časového rámce 2008/2009. Stručně řečeno, průměrné období růstu nebo poklesu v letecké nákladní dopravě trvalo od roku 2008 přibližně 19 měsíců.

Datová sada IATA Monthly Statistics poskytuje dobré podrobnosti o aktivitě letecké nákladní dopravy od roku 2010, který byl "rokem oživení" letecké nákladní dopravy (a všech druhů nákladní dopravy) po "globální finanční krizi" (GFC) v letech 2008/2009. Vezmeme-li v úvahu, že letecký nákladní průmysl byl za posledních zhruba 60 let zdokumentován pouze číselně (a v současné době je stále poměrně malý i podle standardů letecké dopravy), měsíční záznamy za posledních 15 let poskytují hrubé vodítko ohledně délky cyklů konjunktury a propadu.

Od druhé poloviny roku 2008 došlo v odvětví letecké nákladní dopravy k 10 různým fázím růstu. Během této doby prošlo odvětví pěti obdobími růstu (včetně toho, které právě probíhá), čtyřmi obdobími kontrakce a jedním obdobím stagnace. Aby bylo zcela jasno, tento statistický vzorek je příliš malý na to, abychom z něj vyvodili nějaké definitivní a/nebo "financovatelné" závěry, ale tato relativně nedávná historie je vše, co nám může poskytnout jako vodítko ohledně toho, co se může stát v blízké budoucnosti, nebo pro účely analýzy v příštích pěti letech.

Začneme-li pesimistickými zprávami, od roku 2008 došlo ke čtyřem obdobím "záporného růstu letecké nákladní dopravy", a to od srpna 2008 do října 2009, od července 2015 do března 2016, od listopadu 2018 do prosince 2020 a od března 2022 do července 2023. Každé období kontrakce má své jedinečné příčinné faktory: časový rámec 2008-2009 byl výsledkem velké finanční krize, období 2015-2016 bylo způsobeno kolapsem cen komodit v závěru roku 2014 (zejména ropy a plynu), pokles v letech 2018 až 2020 byl způsoben zpomalením výroby automobilů v letech 2018/2019 (a následně Covidem) a pokles v letech 2022-2023 byl způsoben ústupem od prudkého nárůstu elektronického obchodování v éře Covid a normalizací sítí kontejnerových lodí/dodavatelských řetězců.

Období stagnace od května 2011 do září 2013 je však obzvláště důležité, protože toto 29měsíční období stagnace letecké nákladní dopravy formovalo myšlení pozorovatelů a vedoucích pracovníků leteckých společností po celém světě. Toto období žádného nebo relativně malého růstu formovalo myšlení osob s rozhodovací pravomocí v celém odvětví k přesvědčení, že: 1) letecká nákladní doprava měla malý vliv na celkovou strategii dodavatelského řetězce; 2) vyšší kapacita nákladového prostoru pro cestující by mohla v dohledné budoucnosti zvládnout většinu růstu leteckého nákladu; a 3) kapitálové investice do nákladních letadel – zejména velkých širokotrupých nákladních letadel (specializovaných nákladních letadel schopných nést 80 tun užitečného zatížení nebo více) nebyly potřeba.

Stačí se podívat na investiční strategii velkých širokotrupých nákladních letadel UPS Airlines, která mezi lety 2011 a 2017 nezaznamenala téměř žádný růst (během těchto sedmi let vzrostl z 51 na 53 jednotek), což odráží to, jak negativní/stagnující letecká nákladní doprava ovlivnila kapitálové investice společnosti během této doby. Několik dalších leteckých společností také během této doby omezilo investice do velkých širokotrupých nákladních letadel.

Stejně ilustrativních je také pět různých růstových období, od listopadu 2009 do dubna 2011, od října 2013 do června 2015, od dubna 2016 do října 2018, od ledna 2021 do února 2022 a od srpna 2023 do současnosti. Těchto pět růstových období trvá v průměru asi 19 měsíců, ale tato průměrná délka může být způsobena současným obdobím expanze, které bylo způsobeno čínským vývozem elektronického obchodu a konverzní dopravou na moři v důsledku narušení dopravy kontejnerových lodí v Rudém moři.

Mějte prosím na paměti, že tato pozorování rozhodně nejsou ani vědecká, ani statisticky obhajitelná. Poskytují však omezené, ale obezřetné vodítko, pokud jde o relativní trvání jakéhokoli expanzního nebo kontrakčního období letecké nákladní dopravy v blízké budoucnosti.



SSL Express 28-08-2024 Výrobci kontejnerů říkají zákazníkům, že jsou "vyprodání" až do poloviny října

Drewry uvádí, že očekává, že rok 2024 bude druhým nejvyšším zaznamenaným rokem výroby "dry" nákladních kontejnerů, přičemž výrobci budou vykazovat plné knihy objednávek. Námořní dopravci a společnosti zabývající se pronájmem kontejnerů si u čínských výrobců rezervovali všechny volné výrobní sloty až do poloviny října poté, co dodávky ve druhém čtvrtletí dosáhly historického maxima a červencová produkce dry a reefer kontejnerů přesáhla 850 000 TEU. Kvůli delším přepravním časům liniových služeb v důsledku krize v Rudém moři – která vyžaduje, aby smyčky z Asie do severní Evropy nasadily 15 lodí místo 11 – je to na hony vzdálené situaci před rokem, kdy toto odvětví trpělo značným převisem nabídky. V té době se mělo za to, že globální fond o objemu přibližně 55 milionů teu má nadbytek přibližně 5 milionů teu a tisíce přebytečných beden ležely ladem ve skladech po celém světě, což vyžadovalo obrovské náklady na skladování a pronájem.

"Za prvních sedm měsíců roku 2024 bylo dodáno 1,4 milionu jednotek, což je nárůst ze 125 000 ve stejném období roku 2023, což znamená desetinásobný meziroční nárůst," uvedl Drewry. Konzultant dodal, že dostupnost 40stopých kontejnerů high-cube, "tahouny" moderní kontejnerové přepravy, "je stále omezenější, což znamená více beden potřebných k přepravě stejného objemu nákladu".

Dalšími faktory, které jsou letos ve hře, jsou silný nárůst exportu z Asie, zejména ve druhém čtvrtletí, a dominový efekt přetížení velkých překladišť kontejnerů. Operátoři byli nuceni výrazně zvýšit své požadavky na nové vybavení a tlačit na čínské výrobce ohledně termínů dodání, jinak riskovali ztrátu podílu na trhu ve prospěch konkurentů s lepší dostupností boxů. Generální ředitel společnosti Hapag Lloyd Rolf Habben Jansen během nedávného hovoru k výsledkům za 2. čtvrtletí nastínil strategii společnosti HLCL a uvedl, že dopravce byl nejen nucen pronajmout si další plavidla, aby se vyrovnal s poptávkou a zmírnil delší tranzity, ale také utratil více než 550 000 USD za nové vybavení, což představuje jednu z největších objednávek v historii společnosti. "Doba obratu kontejnerů je nyní bohužel zcela srovnatelná s úrovní pandemie, což znamená, že box můžeme použít pouze méně než čtyřikrát ročně," uvedl Habben Jansen. Za normálních časů a při uvážlivé kontrole kontejnerů by většina dopravců očekávala průměrnou úroveň využití své kontejnerové flotily nejméně pětkrát za rok.

Drewry uvedl, že výroba chladírenských kontejnerů se ve druhém čtvrtletí také zvýšila, ale "čísla byla stále v rozmezí, které jsme viděli v posledních několika čtvrtletích". Poznamenal: "Tonáž chladírenského nákladu na trasách, které by normálně zahrnovaly Rudé moře, klesla meziročně o více než 5 %, což je mnohem dříve než začátek nedávných problémů s dodavatelským řetězcem." Mezitím společnost zabývající se pronájmem kontejnerů, které tvoří přibližně polovinu celosvětového fondu vybavení, nepřekvapivě těží z nárůstu poptávky po kontejnerech. Největší z nich, Triton, má flotilu přibližně 7,1 milionu TEU a uvádí, že v prvních šesti měsících roku "rezervoval více než 600 000 TEU našim zákazníkům z oblasti přepravních linek, což jim umožnilo zaplnit velké mezery v dodávkách". Dodal pak, že se těší úrovni využití svého kontejnerového fondu "více než z 99 %".

SSL Express 28-08-2024 Evropa je i nadále lídrem v logistice

Zatímco americké technologické společnosti jasně dominují digitální ekonomice a asijské platformy získávají stále větší podíl na trhu v e-commerce, globální logistika zůstává pevně v evropských rukou. To dokazuje exkluzivní hodnocení 50 poskytovatelů logistických služeb s nejvyšším obratem na světě, které pro DVZ provedla společnost Armstrong & Associates (A&A). Americká poradenská firma vyhodnotila hodnocení za roky 2015, 2019 a 2023. Výsledek je celkem jasný. V současné době mají čtyři z pěti největších světových poskytovatelů logistických služeb, DHL, Kuehne + Nagel (KN), DSV a Schenker, evropské kořeny. Pokud by se Ceva a Bolloré sečetly na základě ročních tržeb za rok 2023, pětka by pocházela také z Evropy. Následují C.H. Robinson a Nippon Express. V těchto dvou skupinách nyní dochází ke změnám: Zatímco společnost Nippon Express absorbovala akvizicí společnosti Cargo-Partner dodatečný obrat ve výši 2 miliard eur, společnost C.H. Robinson se vzdá objemu přibližně 700 milionů eur při plánovaném prodeji evropské pozemní dopravy společnosti Sennder.

Obecně platí, že velké americké logistické společnosti ztratily půdu pod nohama na vrcholu. Zatímco C.H. Robinson zůstává stabilní v první desítce, a to především díky silnému podnikání v USA, Expeditors se propadl z 10. místa v roce 2015 na 15. místo. Společnost UPS Supply Chain Solutions ztratila mnohem více. Logistická divize Big Brown byla kdysi světovou šestkou v globální logistice a nyní je až na 13. místě. A pro společnost Fedex Logistics byl pokles ještě větší. Společnost z Memphisu byla v roce 2015 stále na 29. místě, do roku 2019 se pak propadla zpět na

37. místo a nyní již nepatří ani mezi 50 světových poskytovatelů logistických služeb s nejvyšším obratem.

Asijským hráčům se zatím nepodařilo rozvinout se z hlediska prodeje tak silně, aby se jim za posledních téměř deset let podařilo znatelně zvýšit svou váhu v první desítce. Nippon Express se vždy pohyboval v top skupině, ale je to především díky jeho dominanci na japonském domácím trhu. Na devátém místě je v nejvyšší skupině pouze jeden další asijský hráč, Sinotrans. A asijské trhy jsou již nějakou dobu nejrychleji rostoucími trhy.

Nahoře jsou jasně vidět firmy, které jsou na špici i z hlediska tržeb. Top 5 je pevně v evropských rukou. V první řadě samozřejmě společnost Kühne + Nagel, která byla vždy jedničkou v námořní přepravě a díky akvizici společnosti Apex také světovou jedničkou na trhu v letecké přepravě. Za ní stojí DHL: pod vedením Tima Scharwatha, který byl několik let členem představenstva divize námořní a letecké nákladní dopravy, se společnost opět organicky rozrostla a učinila další skok vpřed koupí společnosti JF Hillebrand. Připomínáme, že převzetím v roce 2021 přibýlo dobrých 500 000 TEU. Na třetím místě následuje DSV před DB Schenker, o který se Dánové stále ucházejí. Armstrong & Associates řadí na páté místo ve svém spedičním žebříčku, který byl aktualizován v polovině srpna, Sinotrans. S dobrou námořní přepravou 4 miliony TEU a objemem letecké přepravy téměř 1 milion tun je státní speditér z Říše středu skutečně velmocí, ale díky mimořádně silnému spojení s Čínou také zvláštním fenoménem. Pokud se objem francouzského spedičního mistra Ceva/Bolloré, který existuje od jara letošního roku, již odhaduje pohromadě, posouvá se minimálně na šesté místo před Nippon Express. A nelze vyloučit ani možnost, že se k této dvojici někdy připojí třetí velká francouzská logistická společnost Geodis.

Naproti tomu vedení dvou velkých amerických logistických společností UPS a FedEx podle expertů zřejmě ztratilo zájem o klasické spedici a především "víru, že si s ní mohou vydělat dost peněz". Obě společnosti se například nenacházejí v top 25 z hlediska objemu přepravy v námořní přepravě. V letecké nákladní dopravě je UPS se svou divizí Supply Chain Solutions stále na šestém místě, zatímco Fedex Logistics je až na hubeném 24. místě.



SSL Express 28-08-2024 Hodnota akcií PDD prudce klesá

Akcie čínské mateřské společnosti Temu, PDD Holdings (PDD), po zveřejnění údajů za 2. čtvrtletí klesly přibližně o 30 procent. Důvodem je zejména nižší růst ve srovnání s předchozími čtvrtletími a pesimistická obchodní očekávání ze strany vedení společnosti.

Tržby sice vzrostly o 86 procent ve srovnání se stejným čtvrtletím loňského roku (předchozí čtvrtletí: plus 131 procent); růst EBIT činí 156 procent (plus 275 procent). Podle finančního ředitele Jun Liu se však růst tržeb "nevyhnutelně dostane pod tlak"; Generální ředitel Zhao Jiazhen říká, že je nevyhnutelné, že ziskovost společnosti bude klesat. Jeho spolugenerální ředitel a člen komise Lei Chen říká, že PDD má před sebou "mnoho výzev".

✈️🔄✖️ SSL Express 29-08-2024 Dopravci přidávají příliš malá množství SAF

Způsob, jakým letecké společnosti nakládají s tzv. Sustainable Aviation Fuels (SAF), stále více hrozí, že se pro jednotlivé letecké společnosti stane problémem s pověstí a dodržováním předpisů. Také to ukazuje, že letecké společnosti Lufthansa Group přidávají mnohem méně SAF při doplňování paliva do své flotily letadel, než naznačuje jejich vlastní zobrazení. Výsledkem je celkový pohled na údaje o spotřebě SAF. Generální ředitel Lufthansy Carsten Spohr řekl v americké publikaci „Politico“ v polovině roku 2023: „Jsme největším zákazníkem SAF v Evropě“; Spohr stanovil podíl alternativního leteckého paliva na 1 procento. Na dotaz Lufthansa Group nyní (DVZ) řekla, že společnost v roce 2023 natankovala přibližně 13 000 tun SAF; při celkové spotřebě fosilního petroleje ve stejném roce 8,45 milionu tun to odpovídá míře příměsí 0,15 procenta. S

touto hodnotou se letecká skupina řadí za ostatní evropské letecké společnosti, podle interní srovnávací analýzy odvětví pro rok 2023, kterou provedl vysoký manažer pro udržitelnost leteckých společností Aaron Robinson. Podle podílu SAF je DHL přední světový přepravce (poměr příměsí: 3,2 procenta; množství SAF: 74 000 tun) před Air France-KLM (1,1 procenta; 87 000 tun) a IAG Group (0,7 procenta; 53 000 tun). Podle Robinsona se na první tři podílí 69 procent celosvětové spotřeby SAF. Podle interní analýzy odvětví to bylo v roce 2023 celosvětově 310 000 tun; to odpovídá podílu 0,1 procenta na celkové spotřebě petroleje v loňském roce. Od začátku roku 2025 budou muset aerolinky s odletem z evropských letišť podle práva EU přidat 2 procenta SAF. Příslušné nařízení o ReFuel Aviation však v současnosti nestanoví žádné přímé pokuty pro letecké společnosti, pokud nedosáhnou této kvóty příměsí. To by se spíše dotklo výrobců leteckého paliva, pokud neposkytnou zákonem požadované množství SAF. Podle Robinsona některé aerolinky v roce 2023 dokonce omezily používání SAF ve srovnání s rokem 2022, včetně tří evropských dopravců Norwegian, Ryanair a Virgin Atlantic. Letecká společnost Virgin Atlantic byla nedávno pokárána britským úřadem pro reklamní standardy (ASA) za prohlášení učiněné v rozhlasové reklamě, které tvrdilo, že dopravce je první leteckou společností na světě, která přeletěla Atlantik pomocí „100% udržitelného leteckého paliva“. Reklama byla odvysílána 24. listopadu 2023 a týkala se tzv. „Letu 100“ letadla B787, který byl doprovázen velkým PR úsilím. Letadlo odstartovalo o čtyři dny později z londýnského Heathrow do New Yorku JFK bez cestujících na palubě; letadlo bylo plně poháněno SAF. Normálně má letadlo povoleno přidat maximálně 50 procent SAF. ASA nyní rozhodla, že tvrzení, že alternativní palivo je 100% udržitelné, je zavádějící, protože naznačuje, že SAF neprodukuje žádné emise CO₂. Virgin Atlantic ve skutečnosti až v květnu 2024 přiznala, že let vedl pouze k 64procentnímu snížení emisí. Společnosti Virgin již nebude v budoucnu ve Spojeném království dle rozhodnutí soudu povoleno publikovat příslušné reklamní tvrzení. SAF je v současnosti rozhodujícím prostředkem pro letectví k dosažení celoodvětvového cíle pro rok 2022, kterým je do roku 2050 provozovat emise neutrálně. Mezinárodní letecká asociace IATA představuje vzorec skládající se ze čtyř prvků. Na základě projekcí, že letectví vypustí v letech 2021 až 2050 přibližně 21,2 miliardy tun CO₂ (což odpovídá více než čtyřnásobku emisí CO₂ v USA v roce 2023), sníží průmysl pomocí SAF o 65 procent těchto emisí, řekl World Air Association. Podle IATA bude dalších 13 procent požadovaného snížení dosaženo technickými inovacemi, jako jsou vodíkové a elektrické pohony. Zbytek bude poskytnut prostřednictvím kompenzace CO₂ (19 procent) a zvýšení provozní efektivity (3 procenta).



SSL Express 29-08-2024 Kvůli clům na elektromobily Čína vyhrožuje Kanadě protiopatřeními

Čína pohrozila Kanadě protiopatřeními za uvalení vysokých cel na elektromobily. Čínská ambasáda v Kanadě uvedla, že přijme „všechna nezbytná opatření“ k ochraně práv a zájmů čínských společností. Stoprocentní clo na elektromobily z Číny „poškodí obchodní a ekonomické vztahy mezi Čínou a Kanadou,“ stojí v prohlášení. Kanadská vláda jedná proti zájmům kanadských spotřebitelů a podniků. Navíc je poškozováno celosvětové úsilí v boji proti změně klimatu. Kromě cel na elektromobily kanadská vláda již dříve oznámila cla ve výši 25 procent na čínské výrobky z oceli a hliníku. Opatření mají vytvořit spravedlivé podmínky pro místní průmysl, jak zdůraznila ministryně financí Chrystia Freelandová. Čínští výrobci těžili mimo jiné z vládou nařízené politiky nadměrné kapacity a volnějších norem na ochranu pracovníků a životního prostředí, tvrdí kanadská vláda. Dodatečný tarif na elektromobily má vstoupit v platnost 1. října a je nad rámec předchozích 6,1 procenta. Cla na ocel a hliník následují o dva týdny později.

Kanadská vláda chce také zahájit konzultace o dalších průmyslových odvětvích, jako jsou baterie, polovodiče a solární produkty.

V květnu nařídila další 100procentní cla na elektromobily z Číny i americká vláda. V USA a Kanadě je zatím jen stěží možné koupit čínská elektrická vozidla. V oboru však panují velké obavy, že nebude schopen konkurovat levným autům z Číny. Evropská komise na to v červnu navázala vlastními plány, které však počítají s různými tarify v závislosti na výrobci. Podle aktuálního stavu by to mělo být 36,3 procenta u výrobce SAIC, 17 procent u BYD a 9 procent u vozidel amerického koncernu Tesla vyrobených v Číně.

P.S. Hlavně si moc nenaštvat Muska, že



SSL Express 29-08-2024 IRU volá po snadnějším přístupu k povolání řidiče

Zákonodárci EU by měli v novém legislativním období zajistit snadnější přístup k povolání řidiče. Světová asociace průmyslu silniční dopravy IRU to uvádí jako nejvyšší prioritu v manifestu o politice EU. IRU také považuje za naléhavé zlepšit výcvik řidičů a podmínky na odpočívadlech a parkovištích.

Druhou prioritní otázkou pro IRU je podpora dekarbonizace. Asociace požaduje „realistickou“ reformu mezních hodnot CO², povinnost států EU a energetických společností zřídít infrastrukturu pro tankování a dobíjení a harmonizaci pravidel zákazu řízení ve městech. Další požadavky se týkají digitalizace a podpory kombinované dopravy.

P.S. Ano, také si myslím, že při současné kvalitě provozu na silnicích a dálnicích jsou řidičáky vlastně zbytečné...



SSL Express 29-08-2024 Přímořské státy Rudého moře se připravují na nejhorší únik ropy z tankeru v tomto století

M/t Sounion suezmax, loď, které hrozí, že se stane nejhorším únikem ropy v tomto století, zůstává v plamenech a podle amerického ministerstva obrany z ní může unikat ropa. Loď byla minulou středu několikrát napadena Houthii v mezinárodních vodách mezi Jemenem a Eritreou. Loď, vlastněná řeckým tankerovým rejdařem Delta, hoří od 23. srpna, kdy Houthiové zveřejnili dramatické video okamžiku, kdy ji zapálili. Námořník, který proplul kolem lodi v dosahu 12 námořních mil, řekl, že vše, co byl schopen vidět dalekohledem, byla jen polovina lodi, zád' byla potopena a "plameny s hustým kouřem" na palubě. Satelitní snímky pořízené před dvěma dny, které získal *server Splash*, ukazují silně ohořelou palubu. V úterý mluvčí Pentagonu ve Washingtonu DC řekl, že byly vyslány dva remorkéry k záchraně zasaženého plavidla, ale Houthiové vyhrožovali, že zaútočí i na ně. Námořní síly EU v regionu v pondělí varovaly, že zasažená loď představuje jak plavební, tak "bezprostřední" environmentální riziko.

Sounion veze 150 000 tun ropy z Iráku. Těžce poškozená loď představuje riziko, že z ní unikne čtyřikrát více ropy než z *Exxon Valdez*, pravděpodobně nejznámější oběti tankerové dopravy, a potenciálně se stane pátou nejhorší ropnou skvrnou všech dob, podle statistik Mezinárodní federace vlastníků tankerů (ITOPF). Loď veze podobné množství ropy jako *FSO Safer* a nachází se na podobném místě jako tato loď, což vedlo lodního konzultanta Larse Jensena k tomu, aby dnes upozornil na potenciální ekologickou katastrofu, která se odehrává v Rudém moři.

Splash opakovaně informoval o operaci Organizace spojených národů na odstranění *FSO Safer* z jemenských vod. V loňském roce OSN koupila tanker Euronav a byla schopna vyprázdnit rezavějící a opuštěný náklad *FSO Safer* s 1,14 miliony barelů ropy.



SSL Express 30-08-2024 HHLA hodlá i nadále investovat miliardy

Společnost Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hodlá v příštím roce dokončit modernizaci svého největšího a podle vlastních prohlášení nejdůležitějšího terminálu v přístavu Hamburk – Burchardkai. To potvrdili Angela Titzrath, generální ředitelka a Jens Hansen, který je zodpovědný za provoz skupiny, během střeční prohlídky terminálu.

Podle společnosti HHLA investovala v posledních pěti letech do těchto a dalších opatření v obchodním segmentu Port Logistics přibližně 1,1 miliardy eur. Z toho více než 40 procent bylo vynaloženo na modernizaci terminálů v Hamburku. V letech 2024 až 2028 má do divize Port Logistics přitéct dalších 1,7 miliardy eur, oznámila Titzrath. Kromě toho je zde zvýšení vlastního kapitálu o 450 milionů eur, které oznámilo město Hamburk a přepravní společnost MSC, jakmile bude uzavřen vstup švýcarského dopravce. Tyto peníze mají také proudit do oblastí přístavní logistiky a intermodální dopravy, řekla Titzrath. Aniž by jmenovala konkrétní opatření, vysvětlila: "Některé projekty, které jsou plánovány v našem strategickém plánování, mohou být díky tomu předloženy."

Představitelé HHLA označují přestavbu Burchardkai za "největší logistický projekt brownfieldového terminálu v oboru". Cílem opatření je ve větší míře automatizovat manipulaci s kontejnery a jejich přepravu, a tím zefektivnit provoz a zvýšit kapacitu na stávajících plochách. "S těmito investicemi vytváříme jeden z nejmodernějších terminálů v North Range a budeme pokračovat v investicích i v nadcházejících letech," říká Titzrath. V důsledku toho by zákazníci mohli těžit z "výrazně vyšší produktivity". Z důvodu konkurence nevedli přesné údaje o tom, jak se rychlost zpracování zlepší. Kromě toho se provoz stane šetrnějším ke klimatu díky stále více elektricky poháněnému vozovému parku.

Automatizace naopak není o úspoře personálních nákladů, potvrdili členové představenstva. "Nikoho nepropustíme a nadále potřebujeme kvalifikované zaměstnance," řekla Titzrath. Změnil by se však obsah práce a fyzicky náročná práce by se stala méně důležitou, proto se společnost zaměřuje na průběžné vzdělávání zaměstnanců.

Zatímco v Burchardkai jsou již několik let instalovány automatizované blokové sklady pro správu kontejnerů, do konce příštího roku bude postupně nasazeno až 116 AGV (Automated Guided Vehicles). Ty pak budou přepravovat boxy plně automaticky mezi kontejnerovými portálovými jeřáby a skladovacími bloky. Společnost HHLA v současné době nainstalovala na terminálu reprezentativní testovací plochu pro AGV. V průběhu toho bude potřeba přibližně o třetinu méně dieselových a pilotovaných dodávkových vozidel, z nichž 115 je v současné době v provozu. Kromě toho HHLA očekává, že do konce letošního roku budou pro terminál dodány další dva kontejnerové portálové jeřáby od výrobce ZPMC, které budou i nadále obsluhovány, řekl Hansen. Terminál Altenwerder, kde se téměř stejná automatizovaná technologie používá již více než 20 let, je považován za vzor pro modernizaci Burchardkai. Koncepty byly podle Hansena pro Burchardkai dále vyvinuty. V letošním roce obdrží společnost HHLA dálkově ovládané kontejnerové portálové jeřáby od výrobce Liebherr pro terminál Altenwerder, které byly nedávno instalovány v přístavu Jade-Weser-Port ve Wilhelmshavenu.



SSL Express 30-08-2024 Příplatky pro odesílatele balíků rostou - a možná jich bude ještě více

Společnost UPS uvaluje na majitele nákladu před hlavní sezónou několik příplatků, přičemž největší dopad má na dovoz z Číny a jejích sousedů. Počínaje 15. zářím uvaluje integrátor "nárazový poplatek" na dovoz do USA, který přichází letecky z Číny a 12 zemí nebo území v Pacifiku.

U zásilek z Číny, Hongkongu a Macaa bude poplatek činit 50 centů za libru a u zásilek z ostatních zemí 25 centů za libru. Poplatek je založen na účtované hmotnosti, což dává společnosti UPS možnost volby podle rozměrové nebo fyzické hmotnosti, podle toho, která je větší, poznamenal John Haber, ředitel pro strategii společnosti Transportation Insights. Na rozdíl od některých příplatků není u nového cenového režimu, který se zřejmě vztahuje na všechny typy služeb, stanoveno žádné konečné datum. Vyšší poplatek za zásilky z Číny a souvisejících území Hongkongu a Macaa by mohl integrátorovi přinést velké dodatečné příjmy. Ve druhém čtvrtletí vzrostl objem zásilek UPS směřujících z Číny do USA meziročně o 20,6 %. Pozorovatelé rychle upozornili, že poplatky míří přímo na objemy z čínských e-commerce gigantů Temu a Shein. Ty sice generují obrovské objemy, ale výnosy z těchto zásilek de minimis jsou poměrně nízké, jak si posteskl nejvyšší představitel UPS v hovoru k výsledkům společnosti za druhé čtvrtletí. Zdá se, že přidání 50 centů za libru na tyto zásilky a další příplatky do jisté míry řeší problémy s výnosy. Kromě nárazového poplatku se integrátor snaží zvýšit příjmy z palivových příplatků. Ty, které vstoupily v platnost 19. srpna, zvyšují náklady odesílatelů a již narostly. 19. srpna činil příplatek za vnitrostátní pozemní přepravu 16 %, o týden později se zvýšil na 16,75 %. Stejně tak palivové příplatky pro leteckou dopravu se 26. srpna vyšplhaly z 15,75 % na 16,75 % a pro mezinárodní letecký vývoz a dovoz se zvýšily z 18,5 % na 20,75 %, resp. z 22 % na 24,5 %. UPS zároveň rozložila palivový příplatek na více produktů než dříve. Pan Haber poznamenal, že jím byla zasažena "hromada dalších služeb s přidanou hodnotou". V případě opravy adresy bude palivový příplatek činit 20 USD, uvedl. "To je ten nejhorší. A 90 % těchto změn je provedeno před doručení balíku," dodal.

V souhrnu tyto poplatky představují závažný zásah do výdajů zákazníků, uvedl. U některých velkých odesílatelů může jen palivový příplatek zvýšit jejich roční účet za přepravu o více než 100 000 dolarů, odhadl. A společnost FedEx tyto poplatky pravděpodobně dorovná, dodal pan Haber a poukázal na to, že tato dvojice se obvykle pohybuje společně s cenami. Společnost FedEx nedávno oznámila příplatky pro nadcházející hlavní sezónu, které se do značné míry shodovaly s příplatky oznámenými společností UPS o několik týdnů dříve. Společnost FedEx zatím neoznámila příplatek za nárazovou přepravu, ale zavedla "příplatek za poptávku po dovozu" ve výši 25 centů za libru u zásilek, které do USA dorazí z Číny, Hongkongu a Filipín. A pan Haber je přesvědčen, že integrátoři letos s příplatky neskončili. Řekl, že by ho nepřekvapilo, kdyby se na seznam "nárazových poplatků" přidaly další země. Zatím na něm nejsou žádné evropské země ani Mexiko, poznamenal. Nepřekvapilo by ho ani další "opičení se" po palivových příplatcích. Odesílatelé budou muset důkladně kontrolovat své faktury za přepravu, doporučil pan Haber.

SSL Express 30-08-2024 Rumunsko se uchází o převzetí jediného moldavského přístavu

Rumunská vláda jedná o koupi jediného moldavského přístavu, o který má zájem také bulharská společnost. Přístav Giurgiulești, oficiálně Mezinárodní svobodný přístav Giurgiulești, je přístav na řece Dunaj u jejího soutoku s řekou Prut. Je to jediný moldavský přístav přístupný námořním lodím, který se nachází na 133. kilometru Dunaje na jihu Moldavska v blízkosti hranic s Rumunskem a Ukrajinou. Přístav odbavuje širokou škálu nákladů a jeho hloubka podél břehu je 7 m.

Bukurešť jedná s Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj (EBRD), která je v současné době prostřednictvím společnosti Danube Logistics plným vlastníkem přístavu. Rumunský premiér Marcel Ciolacu v minulosti hovořil o získání Giurgiulești jako doplňkového aktiva k hlavnímu

