

SSL EXPRES

25.03.-29.03.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 25-03-2024 Berany berany duc: loď v Eyyapu

Níže je vidět okamžik, kdy v sobotu loď YM Witness o hmotnosti 14 000 tun vyřadila většinu jeřábů v tureckém přístavu Eyyap v Izmitském zálivu východně od Istanbulu. Nebyly hlášeny žádné oběti na životech ani zranění posádky nebo pracovníků v docích, ale terminál bude pravděpodobně na několik měsíců mimo provoz, soudě podle způsobu, jakým se jeřáby z lodi na břeh převrátily - podle terminálu jsou v provozu čtyři přístavní jeřáby a na tomto videu je vidět, jak se nejméně tři z nich zřítily, zatímco čtvrtý zřejmě unikl trvalému poškození.

Loď je dlouhodobě pronajata společností Yang Ming neprovozujícím vlastníkem Seaspán a je nasazena na lince MD3 Asia-Mediterranean společnosti The Alliance.

Společnost Yang Ming dnes ráno incident potvrdila: "Vzhledem k tomu, že navigační chování a plavba jsou pod dohledem a řízením majitele lodí, probíhá v současné době správné šetření a úplné vyšetřování tohoto incidentu ve spolupráci mezi majitelem lodí a příslušnými námořními orgány. Podle majitele lodí nedošlo v důsledku incidentu k žádným obětem na životech a prozatím nedošlo k žádnému znečištění moře. Další informace týkající se úpravy lodního plánu, překládky nákladu a dalších následujících opatření budou poskytnuty, jakmile budou k dispozici příslušné informace.

<https://youtu.be/G-2NO7ZsGRM>

SSL Express 25-03-2024 Finské přístavy ve stávce

Dvoutýdenní stávka finských dopravních zaměstnanců, která fakticky uzavřela přístavy v zemi, vstoupila do třetího týdne poté, co členové odborů odhlasovali prodloužení akce do 1. dubna. Přibližně 7 000 pracovníků v dopravě, průmyslu a elektrotechnickém průmyslu, včetně odborového svazu pracovníků v dopravě AKT, stávkuje od 11. března na protest proti navrhovaným pracovním reformám finské vlády.

Páteční schůzka mezi zástupci SAK, odborové konfederace v zemi, a vládními představiteli ztroskotala, načež odboráři oznámili, že stávka bude pokračovat. "Jsme zklamaní. Doufali jsme v nestrannější přístup a zmírnění tvrdých opatření pro zaměstnance," řekl předseda SAK Jarkko Eloranta. "Vláda nepřistoupila na žádný kompromis a stále hodlá realizovat několik cílů průmyslové politiky s negativními důsledky pro zaměstnance. Mnohé z nich nebudou mít žádný dopad na zaměstnanost ani na rovnováhu veřejných financí, nejsou motivovány prakticky, ale čistě ideologicky," dodal.

V důsledku toho byl provoz kontejnerů v hlavních finských přístavech - Helsinkách, Kotce, Turku a Raumě - na další týden přerušen a provozovatelé kontejnerových terminálů uvedli, že po návratu přístavních dělníků do přístavů může trvat několik dní, než se nevyřízené záležitosti vyřídí. Společnost Finnsteve, která provozuje terminály v Helsinkách a Turku, v pátek uvedla: "Z důvodu stávky byly pozastaveny všechny naše operace, včetně vykládky, nakládky, příjmu a výdeje všech typů velkých jednotek. Vezměte prosím na vědomí, že podle našich odhadů bude trvat čtyři pracovní dny, než se z narušení výroby vzpamatujeme a vrátíme se k normálnímu tempu výroby"

Customer service přepravní společnosti ONE rovněž upozornila odesílatele na zpoždění po skončení indispoziční akce. "Očekáváme, že provoz bude obnoven 2. dubna kvůli velikonočním svátkům. Stávka bude mít i nadále značný dopad na provoz a povede k dalšímu zpoždění nákladu do/z Finska," dodala.



SSL Express 25-03-2024 Výsledky DB Cargo a DB Schenker za rok 2023

Generální ředitel Deutsche Bahn (DB) Richard Lutz ve čtvrtek v Berlíně společně se svými kolegy z představenstva představil rozvalu za uplynulý rok. Lutz hovořil o „zlomovém bodě pro železnice v Německu“ pro rok 2023. Své hodnocení vycházel ze skutečnosti, že DB spolu s federální vládou zahájily největší a nejkomplexnější investiční program pro železniční síť a nádraží od železniční reformy. Poukázal také na „velmi pozitivní vývoj“, prý se poptávka neustále zvyšuje. Stále více lidí chce cestovat vlakem a stále více společností chce své zboží přepravovat po železnici. Přinejmenším poslední tvrzení je však v rozporu s vývojem v DB Cargo = v roce 2023 se zhroutil objem zásilek v dceřiné společnosti železniční nákladní dopravy. Objem přepravy klesl o 11,1 procenta na 197,6 milionu tun. K podobnému poklesu došlo také u přepravních výkonů o 11,9 procenta na 74 458 milionů tunokilometrů; přesto tržby vzrostly o 6,4 procenta na 5 582 milionů eur. Se ztrátou 497 milionů eur (EBIT) je ale společnost stále hluboko v červených číslech a výsledek je horší, než se původně plánovalo. V polovině roku 2023 sdělila generální ředitelka DB Cargo Sigrid Nikutta (DVZ) cíl znovu se v roce 2023 přiblížit ziskovosti. Šéfka Cargo byla také dotázána na aktuální konflikt se závodní radou. To se nelíbí transformačnímu programu představenému představenstvem DB Cargo, který mimo jiné počítá s redukcí zhruba 1700 pracovních míst v kombinované dopravě a administrativě a outsourcingem výroby KD do dceřiných společností. Outsourcing dceřiným společnostem má smysl, protože ty již prokázaly, že by fungovaly hospodárněji než DB Cargo. „Jsem optimistou, že se závodními radami najdeme dobrou cestu vpřed,“ řekla Nikutta.

Stejně jako všichni velcí speditéři se i dceřiná společnost DB Schenker musela v roce 2023 vypořádat s výrazně nižšími sazbami za přepravu a klesajícími objemy. Tržby proto loni oproti roku 2022 klesly o 30,7 procenta a činily 19 127 milionů eur. Trpěl zejména segment letecké a námořní přepravy: tržby tam klesly oproti předchozímu roku téměř o polovinu (minus 48,4 procenta) na 8,535 miliardy eur. Objem letecké přepravy v tunách klesl o 13,4 procenta, objem námořní přepravy (v TEU) o 6,6 procenta. EBIT společnosti Schenker klesl o 38,7 procenta a dosáhl 1 129 milionů eur po 1 841 milionech eur. „I po normalizaci globálních sazeb za přepravu zůstává však DB Schenker spolehlivým generátorem zisku s velmi příjennými výsledky a dobrými vyhlídkami do budoucna,“ řekl Levin Holle, člen představenstva odpovědný za finance a DB Schenker. Holle také zdůraznil pozitivní aspekty rozvahy společnosti Schenker proto, že v současné době probíhá nabídkové řízení na prodej DB Schenker. Holle uvedl, že v první fázi nabídkového řízení byl ze strany možných zájemců o koupi velký zájem. "Zaregistrovalo se více než 20 zainteresovaných stran," řekl Holle. Uchazeči by mohli podat své první nabídky v nejbližších dnech, Holle však vyloučil dokončení transakce ještě letos. O případném kupci by se ale ještě mohlo rozhodnout v roce 2024, ale nejspíš ne dříve než v létě.

Skupina DB zakončila rok 2023 s ročním výsledkem minus 2 351 milionů eur. V roce 2022 byla tato hodnota minus 227 milionů eur. Upravený EBIT se zhoršil z 1,225 miliardy eur na minus 964 milionů eur. „V roce 2023 jsme po konzultaci s federální vládou provedli masivní zálohové platby: postavili jsme, zrekonstruovali a modernizovali,“ řekl Lutz. Finanční ředitel Holle odhadl

předběžné výdaje DB na více než 1 miliardu eur. Negativně se nadále projevovala inflace, výrazně zvýšené osobní náklady a několik stávek s negativními dopady ve výši téměř 200 milionů eur. Pro aktuální rok Holle očekává tržby skupiny kolem 47 miliard eur. „Chceme výrazně zlepšit naše výsledky a dosáhnout provozního zisku přes 1 miliardu eur,“ uvedl finanční šéf DB.



SSL Express 25-03-2024 Alpský tranzit ve Švýcarsku také poklesl

Ekonomický pokles má dopad i na transalpskou nákladní dopravu. Jak lze pozorovat v Německu, totéž platí pro švýcarské alpské průsmyky: ztráty na železnici budou v roce 2023 vyšší než na silnici. V roce 2023 se objem alpského tranzitu přes Švýcarsko snížil. 36,995 milionu tun překonalo švýcarské alpské průsmyky kamionem a vlakem. V předchozím roce jich bylo 38,8 milionu tun, o 4,7 procenta více. Vyplývá to z nejnovější zprávy o transalpské nákladní dopravě zveřejněné Spolkovým úřadem pro dopravu (BAV). Objem přepravy na silnici činil 10,357 milionu tun a klesl o 1,4 procenta. Po železnici se při 26,638 milionu tun přepravilo dvaapůlkrát tolik, minus však byl výrazně vyšší, a to 5,9 procenta. Zdá se, že silnice již dosáhla svého dna. Ve druhé polovině roku 2023 se objem ve skutečnosti mírně zvýšil o 0,1 procenta ve srovnání se stejným pololetím předchozího roku. Pro srovnání, železnice utrpěla za stejné období ztrátu 6,2 procenta. K tomu však mohlo přispět (částečně) uzavření Gotthardského úpatního tunelu po nehodě z 10. srpna, kdy vykolejil nákladní vagón.

I přes mírný pokles počtu objemu na silnicích je cíl 650 000 ročních alpských tranzitních cest přes Švýcarsko nadále výrazně překračován. Tato hodnota je právně zakotvena v článku 3 federálního zákona o přesunu transalpské dopravy již pro rok 2018. V roce 2023 byl počet jízd 916 000, o 1,3 procenta méně než v předchozím roce. Nejvýznamnějším silničním přechodem ve Švýcarsku je Gotthard s podílem 71 procent silničního tranzitu kamionů, jen tam bylo napočítáno 645 000 tranzitních kamionů. To je však málo ve srovnání s Brennerem, kde byl počet kamionů v roce 2023 téměř čtyřikrát vyšší (2,402 milionu po 2,48 milionu v předchozím roce). To znamená, že pokles na Brennerském průsmyku o 3,2 procenta je vyšší než u švýcarského silničního tranzitu.

Na železnici ve Švýcarsku byla nehoda v Gotthardském tunelu v roce 2023 událostí, která dominovala titulcům. Mělo to dopad i na železniční nákladní dopravu, ale ne takový, jak se zpočátku obávalo. Většina provozu CT by mohla být přeměrována na osu Lötschberg-Simplon. Automobilová doprava využívá především Gotthardskou horskou cestu, která je méně profilově citlivá. V roce 2023 klesl objem na Gotthardské trase o 7,4 procenta, zatímco na trase Simplon zaznamenal pokles pouze o 2,5 procenta. Zejména vývoj ve druhé polovině roku 2023 ukazuje, jak se bilance posunula: nárůst o 10,5 procenta na trase Simplon ve srovnání se stejným obdobím loňského roku je ve srovnání s poklesem o 13,6 procenta na trase Gotthard (na základě objemu v tun). Celkově však zůstávají následky výluky zvládnutelné: „Lze však předpokládat, že tato událost neměla výrazný a trvalý vliv na vývoj objemů v transalpské železniční nákladní dopravě,“ uvádí zpráva. Podíváme-li se na Švýcarsko jako celek, objem nedoprovázené KD v roce 2023 poklesl neúměrně o 7,1 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Důvodem velkých propadů železniční nákladní dopravy je obtížná ekonomická situace a zhoršené konkurenční postavení železnice oproti silniční, zejména v důsledku prudkého nárůstu cen elektřiny, zatímco cena nafty v průměru oproti předchozímu roku klesla. A k tomu četná provozní přerušování způsobená staveništi a četné stávky v Německu zvláště omezily dopravu na koridoru Rýn-Alp.

Vzhledem k tomu, že silnice se v roce 2023 ukázala jako odolnější než železnice, nákladní silniční doprava získala jeden procentní bod v rozdělení dopravy. Ve Švýcarsku tvoří tedy nyní silnice 28 procent alpské tranzitní dopravy namísto 27 procent.

SSL Express 26-03-2024 Zvyšuje se manipulace se zbožím na Labi

Oblast Polabí zůstává prevažujícím regionem pro překládku. Manipulace s kontejnery vzrostla ještě více než běžná nákladní doprava. Po oznámení pozitivních výsledků ze Saska následují zprávy i ze Saska-Anhaltska: ve vnitrozemských přístavech a překladištích této spolkové země se v roce 2023 zvýšila průchodnost zboží i kontejnerů. Podle oznámení Státního statistického úřadu z 22. března bylo celkem odbaveno asi 6 milionů tun zboží, o 4,7 procenta více než v roce 2022. Manipulace s kontejnery na vnitrozemských vodních cestách Saska-Anhaltska zaznamenala nárůst o 12,7 procenta na 43 265 TEU. Podíl přístavů a překladišť v regionu Labe se ve srovnání s předchozím rokem zvýšil o 4 969 TEU (plus 34,5 procenta). S 2,6 miliony tun (plus 18,9 procenta oproti předchozímu roku) a podílem 43,4 procenta na celkové průchodnosti byly nejčastěji přepravovaným zbožím produkty ze zemědělství, lesnictví a rybolovu. Koksárenské produkty a produkty z minerálních olejů zaujímají druhé místo ve statistice manipulace (plus 5,3 procenta). Z toho bylo v roce 2023 naloženo a vyloženo přibližně 956 000 tun. Obrat rud, kamenů a zeminy i ostatních produktů těžby klesl o 24,2 procenta. 53 procent veškerého zboží bylo naloženo nebo vyloženo v přístavech a překladištích v regionu Labe, 47 procent v oblasti průplavu Mittelland. Celkově se objem odbaveného zboží v regionu Polabí zvýšil o 12,6 procenta. Přístavy v oblasti Mittellandského průplavu zaznamenaly pokles naloženého a vyloženého zboží o 2,9 procenta.

SSL Express 26-03-2024 Zvěsti o průměří mezi Hútií a Čínou a Ruskem se po posledním útoku na tanker rozplynuly

V sobotu byl napaden čínský tanker raketami vypálenými z Jemenu a tím byly vyvráceny zprávy z minulého týdne, že čínské a ruské lodě budou mít od Hútiů zajištěn bezpečný průjezd Rudým mořem. Na loď Huang Pu, postavenou v roce 2009, bylo namířeno celkem pět střel. Čínské plavidlo s posádkou, které převáželo náklad ruské ropy do Indie, utrpělo minimální škody a požár na palubě byl uhašen během 30 minut. Nebyly hlášeny žádné oběti a loď od té doby pokračuje v plavbě do Indie.

Agentura Bloomberg minulý týden uvedla, že Hútiové nebudou útočit na čínské a ruské lodě. S odvoláním na nejmenované zdroje finanční zpravodajství uvedlo, že dohody bylo dosaženo po nedávných rozhovorech čínských a ruských diplomatů s vysokým představitelem Hútiů Mohammedem Abdelem Salamem v Ománu.

Hútiové podnikají řadu útoků zaměřených na lodě napojené na Izrael, USA a Spojené království a v téměř šestiměsíční válce s Izraelem se postavili na stranu Hamásu. Ukázalo se však, že Hútiové si často vybírají špatné cíle, neboť zastaralé nebo nesprávné databáze lodí vedou k útokům na lodě, které nemají žádné vazby na Izrael, USA nebo Spojené království.

K dnešnímu dni bylo terčem útoku přibližně 70 obchodních lodí, což vedlo k masivnímu přesměrování světového obchodního loďstva, které se vydalo kolem afrického kontinentu, na cestě mezi Asií a Evropou.

SSL Express 26-03-2024 Nákladní železniční společnosti trpí výlukami na tratích

Renovace železničního koridoru stojí několik miliard eur. Nákladním železnicím ale také kvůli objížďkám a rušení vlaků vznikají dodatečné náklady ve výši třiciferných milionů. Dodatečné náklady

způsobené stavebními pracemi tak činí celkem 236 milionů eur. Vypočítala to aliance železničních asociací, firem a zákazníků železniční nákladní dopravy. Požadují, aby za to byla zodpovědná federální vláda.

Příteží pro účastníky jsou zejména tři polohy. Největší náklady, 132 milionů eur, jsou způsobeny dodatečnými náklady na odklony, které mohou podle sdružení „Die Güterbahnen“ na některých trasách dosáhnout až několika stovek kilometrů. Dalších 60 milionů eur vznikne z nepokrytých fixních nákladů na zrušení vlaků. A do třetice zbývá 44 milionů eur na nepokryté náklady kvůli kratším vlakům kvůli nedostatku kapacity oproti běžné trase. Aliance proto nyní požaduje, aby federální vláda uhradila dodatečné stavební náklady vyplývající z renovace koridoru. V opačném případě, pokud by se dodatečné náklady přenesly na koncové zákazníky, hrozilo by další přesouvání dopravy na silnice. Pokud by federální vláda odmítla, znamenalo by to nejen ohrožení cílů relokace dopravní politiky, ale znamenalo by to i velkou ekonomickou zátěž pro železniční nákladní dopravu.

Aliance, která vypočítala zátěž a poté předložila požadavek federální vládě, zahrnuje společnosti jako Captrain, Hupac, Kombiverkehr, TX Logistik a také dceřiné společnosti DB, tedy DB Cargo a Transfracht. Kromě sdružení „Die Güterbahnen“ to podporuje také Spolkový svaz německého průmyslu (BDI), Pro-Rail Alliance, Spolkový svaz spedice a logistiky (DSLTV) a Svaz německých dopravních podniků (VDV). Výpočet uvádí, že pro 15 procent nákladních vlaků dotčených rekonstrukcí koridoru nejsou k dispozici žádné odklony. V některých koridorech je to i 35 procent. Odklony jsou částečně lokální, ale částečně také velké a dosahují až dalších 200 kilometrů. Kromě toho bývá omezen výkon na alternativních trasách. Příkladem může být nižší užitečné zatížení, naftová trakce a odbočky do zahraničí.

P.S. Ještě že u nás se žádný koridor neopravuje a až na pár kilometrů na Vysočině (a s tím si ČD Cargo i další určitě hravě poradí) ani opravovat nebude. Naše koleje jsou přeci ve skvělém stavu!

!?!? SSL Express 26-03-2024 Belgický premiér se zasazuje o další provoz BRU

Ekologické povolení bruselskému letišti vyprší na začátku července. V současné době se projednávají podmínky prodloužení. Odpovědná je vláda regionu Flandry, ale nyní se do diskuse zapojil i belgický šéf vlády. Belgický premiér Alexander De Croo (vlámští liberálové) se obává o možnosti rozvoje bruselského letiště a tam sídlící hlavní letecké společnosti Brussels Airlines. Pokud regionální vláda Flander odpovědná za letiště rozhodne o prodloužení provozní licence, která vyprší 8. července 2024, mělo by to oslabit doporučení vlámského národního výboru pro environmentální povolení, řekl De Croo. Panel odborníků vydal „podmíněně kladné“ stanovisko k novému ekologickému povolení pro bruselské letiště. Schválení by proto mělo být neomezené, ale navrhuje se omezení letů a nočních letů. Podle tiskové agentury Belga, která měla možnost si zprávu prohlédnout, by byl celkový počet ročních pohybů letů na letišti od roku 2030 omezen na maximálně 234 000. Tato horní hranice je pod 240 000 lety, které do roku 2032 očekává sám provozovatel letiště. Zpřísnit se mají požadavky na noční lety o víkendech, které se zatím týkají pouze odletů. Od roku 2026 nebudou povoleny žádné odlety ani přistání v noci z pátku na sobotu, ze soboty na neděli a z neděle na pondělí mezi 1:00 a 5:00. Od roku 2030 by tomu tak bylo od 23:00 do 7:00. Jsou však uvedeny některé výjimky.

„Jde o velmi dalekosáhlý názor s provozními omezeními, která znemožňují další růst Brussels Airlines a která dokonce komplikují dnešní aktivity,“ komentoval premiér De Croo. Pokud se vlámská vláda bude touto zprávou řídit, mohlo by to mít negativní dopad na zaměstnanost na letišti a v jeho okolí. Národní premiér vyzývá regionální vládu, aby se od zprávy odchýlila. "Je to

nezbytné k zajištění nových pracovních míst a zdravého ekonomického výhledu pro naši zemi," řekl podle Belga. „S navrhovanými opatřeními bude vše, co souvisí s logistikou a nákladem, přemístěno, nejlépe v rámci Belgie,“ cituje zpravodajská služba Flows Kurta Callaertse, generálního ředitele zájmové skupiny pro námořní a leteckou dopravu v odborovém svazu ACV-Transcom. Omezení by svázala bruselské letiště do „svěrací kazajky“ malého evropského regionálního letiště. Překážky vůči požadavkům na poskytovatele expresních nákladních služeb v noci a o víkendech by měly negativní dopad na vývoz a dovoz. „V neposlední řadě pro farmacii, strojírenství, B2B obchod a čerstvé produkty. Belgie je exportní zemí. Nákladní lety jsou velmi důležité pro naši ekonomiku a pozici bruselského letiště v leteckém prostoru,“ řekl Callaerts. Obchodní síť Voka také požaduje, aby „letiště dostalo každou příležitost k růstu společně s ekonomikou“.

Podle vysílání VRT by vlámská regionální vláda mohla rozhodnout o prodloužení ekologického povolení tento měsíc. Letiště Brusel zdůrazňuje, že provozovatelé letišť usilují o „organický, normální ekonomický růst“, který nevyžaduje novou infrastrukturu, další přistávací dráhy nebo více nočních letů. V roce 2022 bylo na letišti odbaveno 621 000 tun leteckého nákladu, z toho velká část byla přepravena v osobních letadlech. Do roku 2032 chce letiště odbavit 1 milion tun nákladu a 32 milionů cestujících ročně, přičemž celkový počet letů zůstane téměř stejný jako v roce 2019 před covidem. Podle provozovatelů je na bruselském letišti zaměstnáno kolem 64 000 lidí.

SSL Express 27-03-2024 Bezpečnostní problémy Boeingu brzdí rozvoj United

Zmatek kolem bezpečnosti letectví si vyžádal hlavy šéfů Boeingu a hrozí také, že zablokuje plány na expanzi United Airlines, která čelí zvýšené regulační kontrole. Po týdnech intenzivního regulačního i veřejného dohledu je sužovaný generální ředitel a prezident Boeingu Dave Calhoun na cestě ven. Výrobce letadel včera oznámil, že na konci roku odejde do důchodu. A není jedinou obětí v zasedací síni: prezidenta a generálního ředitele Boeing Commercial Airplanes Stana Deala s okamžitou platností nahradila provozní ředitelka Stephanie Popeová a i on se chystá odejít do důchodu; zatímco předseda představenstva Boeing Larry Kellner nebude kandidovat na znovuzvolení.

Pan Calhoun, který převzal žezlo generálního ředitele poté, co manipulace kolem systému MCAS na B737 Max vyšly najevo po dvou haváriích, které si vyžádaly životy 346 lidí, nedokázal změnit firemní kulturu bezpečnosti. Audit FAA tento měsíc poukázal na 97 případů, kdy Boeing a dodavatel Spirit AeroSystems nesplnili požadavky na kontrolu výroby – podle jedné zprávy Boeing neuspěl ve 33 z 89 auditů. Na konferenci minulou středu finanční ředitel Boeing Brian West uznal, že „leta jsme upřednostňovali pohyb letadla továrnou před jeho správným provedením, a to se musí změnit“.

Pozorovatelé a zasvěcení poznamenali, že odchod generálního ředitele a předsedy představenstva nebude nestačil ke změně kultury u výrobce letadel. „Problémy ve výkonné sadě Boeingu jsou systémové. Nic se nezmění k lepšímu, aniž by vedení společnosti uznalo svá selhání a důkladně se zavázalo k jejich nápravě,“ uvedla Společnost pro profesionální inženýrské zaměstnance v letectví. Její výkonný ředitel Ray Goforth dodal: „Příští generální ředitel by měl být letecký inženýr. Tato společnost prosperovala pod inženýrským vedením po celá desetiletí, ale potácela se od krize ke krizi s MBA, kteří řídili společnost.“

Plány Boeingu na zvýšení výroby 737 Max byly FAA omezeny na maximálně 38 měsíčně. Kromě toho byla certifikace modelu Max 10 zpožděna bez jasného náznaku, kdy bude dokončena, což přimělo United Airlines, aby řekly Boeingu, aby přestal pracovat na modelu a dodal místo toho Max 9. Podle pana Westa budou dopady bezpečnostních problémů odrážet „záporných 20 %“ ve výsledku Boeingu za první čtvrtletí. Řekl, že společnost vynaloží 4 až 4,5 miliardy dolarů na řešení bezpečnostních a výrobních problémů. Někteří lidé označili pana Calhouna za "nejlepšího generálního ředitele", jakého kdy měl Airbus, ale vedení evropského výrobce letadel dalo důvod k obavám z následků strastí jeho rivala. Podle zprávy agentury Reuters se Boeing chystá přerušit výměnu Spirit AeroSystem s Airbusem. Spirit Aero se oddělilo od Boeingu před dvěma desetiletími, aby odstranilo náklady z bilance Boeingu, ale nedávné boje dvojice na bezpečnostní frontě posílily úvahy o tom, že si jej B vezme zpět do firmy. Spirit Aero vyrábí část trupu a nosníky křídel pro A350 v Severní Karolíně, křídla pro A220 v Severním Irsku a díly křídel ve Skotsku. V loňském roce tvořil Airbus 19 % jeho příjmů. Návrat k Boeingu by znamenal poněkud nepříjemné partnerství. Boeing a Airbus se k problému nevyjádřily.

Mezitím se obavy o bezpečnost letectví ukazují pro United Airlines po zpožděné certifikaci B737 Max 10 jako zlověstné. Několik incidentů v posledních týdnech, včetně toho, že letadlo United v Houstonu sjelo z pojezdové dráhy, jeden z jeho B777 ztratil pneumatiku při startu ze San Franciska a nouzového přistání poté, co z motoru letadla United vyšlehly plameny na cestě na Floridu. V sobotu FAA oznámila, že posiluje dohled nad dodržováním bezpečnostních předpisů ze strany letecké společnosti. A to může být jen začátek problémů letecké společnosti s úřadem. Podle zprávy s odkazem na zdroje s vnitřními znalostmi FAA zvažuje opatření, která by zpomalila růst United tím, že zabrání přidávání nových tras, na které ještě nezačala prodávat letenky. To by fakticky pozastavilo expanzi sítě letecké společnosti na blíže nespecifikovanou dobu. Navíc FAA údajně může United zakázat přepravovat platící cestující v nově dodaných letadlech. Ve zprávě pro zaměstnance Sasha Johnson, viceprezident pro podnikovou bezpečnost United, údajně uvedl, že FAA plánuje „pozastavit různé certifikační činnosti“. Úřad zřejmě pozastavil schopnost letecké společnosti certifikovat a podporovat piloty v pilotování nových modelů letadel. Nebylo by vůbec překvapivé, kdyby se objevilo více bezpečnostních problémů zahrnujících další letecké společnosti, což by vyvolalo větší regulační kontrolu a zbrzdilo plány rozšíření.



SSL Express 27-03-2024 Rejdaři obvinění z odírání zákazníků přírázkou ETS

Čtyři špičkové přepravní linky – Maersk, MSC, Hapag-Lloyd a CMA CGM – jsou uvedeny v prohlášení o „profiteeringu“ Transport & Environment (T&E), podle něhož byly vygenerovány miliony předražením EU ETS. Všechny čtyři linky odmítly dnešní pozvání (The Loadstar), aby vyvrátily tvrzení o průměrných „příplatkových ziscích“ z plavby ve výši 60 000 EUR (65 000 USD) pro Maersk, 23 000 EUR pro Hapag Lloyd, 25 000 EUR pro MSC a 14 000 EUR pro CMA CGM. "Data byla důkladně přezkoumána," řekl mluvčí T&E Sam Hargreaves. "Můžeme pouze předpokládat, na základě důkazů, které máme, že jejich záměrem bylo (zákazníka) okrást."

V nejhorším příkladu jedné plavby, lodi Maersk cestující z Číny do Německa, by dopravce mohl vydělat 325 000 EUR na zisku z přírážky, vypočítala T&E. Manažer přepravní politiky T&E Jacob Armstrong, že dané příplatky ETS byly podmíněny nadhodnocením ceny emise uhlíku dopravce ve výši 90 EUR/tunu (nebo 80 EUR/tunu v případě CMA CGM), mnohem vyšší než 60 EUR/tunu, což je aktuální aktuální cena. "To je o třetinu méně," řekl pan Armstrong. První oznámení o příplatcích ETS, které mají být aplikovány, přišla v roce 2022 od společností MSC a Maersk. "Věděli velmi dlouho, jak to dopadne," řekl pan Armstrong. „A to jsou nadnárodní společnosti, které mají bohaté zkušenosti s příplatky, nikoli malé rodinné firmy, které počítají čísla na zadní straně ubrousku. S ETS je možné nakupovat na spotovém trhu, kdykoli chcete. Obchodníci s komoditami v rámci těchto společností počkají, dokud nebude cena dostatečně nízká, aby mohli nakoupit více. Vědí, jak se zajistit, vědí, jak fungovat v těchto složitých finančních scénářích. Náš vzorek je reprezentativní. Analyzovali jsme 565 plaveb, 86 % z nich je ziskových [ETS], takže trend je jasný; nejde jen o odlehlé hodnoty."

Jediným největším narušitelem normálního provozu lodí je letos krize v Rudém moři, která ovlivnila výpočty ETS tím, že způsobila přesměrování většiny lodní dopravy kolem Mysu Dobré naděje. Pan Armstrong říká, že T&E zvážila, zda tuto skutečnost též zahrnout do svého výzkumu. „Když jsme to dělali v lednu, očekávali jsme docela brzké řešení [krize], a proto jsme nebrali v úvahu analýzu Rudého moře. Jde o to, že až se plavby vrátí k normálu, bude to tak. Avšak všichni [rejdaři] oznámili příplatky pro Rudé moře, které zohledňují provozní náklady, náklady na palivo, pojištění – a také zohledňují dodatečné náklady ETS.“

Mluví analyticky OceanScore Candice Buckle však dopravce hájí: „ETS zvyšuje náklady na přepravu nákladu do Evropy, z Evropy a v rámci Evropy. Záměrem je, aby majitelé přenesli tyto náklady na provozovatele a aby je provozovatelé přidali k nákladům na přepravu nákladu. Vidíme mnoho různých způsobů, jak se tyto náklady přenáší, a také vidíme značné rozdíly. Ale také vidíme, že přírůstky (pokud jde o kontejnerový obchod) se v průběhu času měnily, což odráží intenzivní konkurenci v tomto segmentu. Není to ETS, co definuje cenu dopravy – je to kombinace celkových nákladů, poptávky a nabídky,“ řekla (pro The Loadstar).



SSL Express 27-03-2024 Aktualita: Dopravci chtějí znovu zvýšit sazby z Asie

Po týdnech poklesu cen v dopravě z Dálného východu do Evropy chtějí společnosti liniové přepravy nyní přinést obrat na trhu. Na začátek dubna plánuje několik dopravců obecné zvýšení sazeb (GRI) pro rezervace FAK (Náklad všeho druhu). Největší světový přepravce MSC a čísla tři, CMA CGM, si stanovili cíl 3 800 amerických dolarů/FEU za zásilky z hlavních přístavů v Asii do evropského severního range.

Hapag-Lloyd nenastavuje laťku tak vysoko a nastavuje nový tarif na 3 000 \$/FEU. Ceny zahrnují základní přepravné a palivové příplatky, avšak plus poplatky za terminálovou manipulaci a další příplatky. Ve srovnání s aktuálními spotovými cenami, které jsou někdy hluboko pod 3000 USD/FEU, představují oznámení dopravců výrazné zvýšení. Hamburský námořní speditér odhaduje zvýšení oproti sazbám, které obdržel z linek za březen, až na 50 procent.

Vzhledem k dalšímu obeplouvání Mysu Dobré naděje a tomu odpovídajícímu vyššímu tonážnímu požadavku na týdenní odjezdy jsou dostupné kapacity slotů u dopravců zatím celkem dobře využity. V agenturních kruzích se hovoří o zhruba 90procentním využití kapacit z Dálného východu směrem k Evropě. Pokles sazeb se v minulém týdnu již zmírnil. Průměrná sazba na trase Šanghaj/Severní Evropa v indexu Shanghai SCFI v pátek klesla pouze o 1,5 procenta na 1943 dolarů/TEU. V předchozích týdnech se poklesy pohybovaly mezi minus 6 a minus 9 procenty. Pokud jde o objem nákladu, v následujících týdnech se očekává další zvýšení dovozu. Kromě sezónních faktorů mohou dopravci doufat ve zvýšení dynamiky z cyklického hospodářského oživení. Index S&P Global Purchasing Managers' Index pro eurozónu se v březnu vyšplhal na devítiměsíční maximum a nyní vykazuje prakticky stabilní ekonomickou aktivitu na úrovni 49,9 bodu. Od dubna se očekává mírné navýšení prostoru od dopravců, jak je typické pro roční období. Zásvěcenci trhu odhadují průměrnou kapacitu odjezdů za jeden týden na trase Dálný východ-Evropa na přibližně 280 000 TEU – což je nárůst o přibližně 15 procent ve srovnání s aktuálním měsícem. Ohlášené přerušení jedné ze sedmi dosavadních služeb Ocean Alliance na trase by již mělo být zohledněno.

SSL Express 27-03-2024 Prognóza říká, že výkon Hamburku zůstane dlouhodobě pod 10 mio TEU

Studie identifikuje důvody celoroční ztráty objemu labského přístavu a zdůrazňuje výhody jeho konkurentů Antverpy a Rotterdam. Podle studie bude ve střednědobém horizontu na místě pravděpodobně zpracováno méně než 10 milionů TEU ročně. Studie zadaná hamburskou obchodní komorou identifikuje důvody roční ztráty objemu labského přístavu a zdůrazňuje výhody jeho konkurentů Antverpy a Rotterdam. Zatímco hamburský přístav ztratil v letech 2007 až 2022 v propustnosti kontejnerů dobrých 16 procent, Rotterdam ve stejném období zvýšil objem o 37 procent a Antverpy o 47 procent. V brémských přístavech byla ztráta téměř 7 procent. Hamburk pociťuje zejména dynamický růst přístavů, jako je Gdaňsk, takže město ztratilo část své hlavní funkce pro region Baltského moře.

Výhled přístavu je také výrazně negativnější ve srovnání s předchozími prognózami. V pondělí zveřejněná studie proto předpokládá, že propustnost Hamburku se ve střednědobém horizontu vyrovná na méně než 10 milionů TEU. Aktuálně platná prognóza federální vlády o námořní dopravě počítá s 16,3 miliony TEU do roku 2030, studie přístavní správy HPA počítá s 11 až 14 miliony TEU do roku 2035. Loni byla propustnost 7,7 milionů TEU. Studie Hospodářské komory uvádí jako důvody pro poměrně pesimistická očekávání další klesající objemy překládek a vysoký stupeň automatizace ostatních přístavů. „Důsledná automatizace terminálů může významně přispět ke kompenzaci současné cenové nevýhody ve srovnání s konkurencí v Rotterdamu a Antverpách a k řešení rostoucích problémů způsobených nedostatkem kvalifikovaných pracovníků,“ říká Jan Ninnemann, profesor námořní logistiky HSBA (Hamburg School of Business Administration) a autor studie. To vede k vyšší produktivitě systémů a nabývá na důležitosti na pozadí rostoucích osobních nákladů a nedostatku kvalifikovaných pracovníků. Vyšší produktivita vyplývá také z investic přepravních společností do terminálů, protože mohou ovlivňovat procesy a zvyšovat tak efektivitu. Podle studie se přístavy s různými účastmi lodních společností – jako je Rotterdam a Antverpy – ukázaly jako odolnější v době krize. Je tomu tak proto, že dopravci zpočátku využívají své vlastní systémy do kapacity v době klesajících objemů. Čísla ukazují, že Hamburk během finanční krize a koronavirové pandemie ztratil nadprůměrné množství nákladu ve srovnání se svými dvěma konkurenty.

Na rozdíl od hanzovního města jsou globální operátoři terminálů v Rotterdamu a Antverpách již léta aktivní. To zajišťuje intenzivní konkurenci v rámci přístavu a vyšší efektivitu. Tyto investice jsou přitom nutné k pokrytí vysokých investičních nákladů na výstavbu nových terminálů nebo investic do automatizace, uvádí studie. Automatizace kotviště lodí stojí kolem 500 milionů eur. Studie označuje plánovaný vstup námořní společnosti MSC do provozovatele terminálu HHLA za „změnu hry“, i když důsledky pro přístav jsou stále nejasné.

Hospodářská komora využívá výsledky studie a vyzývá k vybudování nového, vysoce automatizovaného kontejnerového terminálu ve středním přístavu. Takový projekt je snadněji realizovatelný než modernizace stávajících terminálů za probíhajícího provozu, jak se v současnosti děje na Burchardkai. Nový terminál by také vedl k větší hospodářské soutěži, a tudíž k větší efektivitě v přístavu. Hospodářská komora v impulsním dokumentu na začátku měsíce kritizovala „malé“ plánování oblasti ve Steinwerder Süd.

SSL Express 27-03-2024 Zpravodajka EP pro váhy a míry obhajuje směrnici EP

Španělka Isabel Garcia Munoz (sociální demokraté) koordinuje diskuse v Evropském parlamentu o směrnici o hmotnostech a mírách pro silniční nákladní dopravu. Podle přání Evropského parlamentu by nákladní vozidla s nulovými emisemi (ZEV) měla mít v EU povoleno vážit 44 tun. Do roku 2035 by ale také měla existovat určitá privilegia v přeshraničním provozu pro dieselová nákladní vozidla s nosností 44 tun. Odpovědná zpravodajka EP Isabel Garcia Munozová (sociální demokraté) nepřijímá kritiku tohoto rozhodnutí. „Neposkytujeme žádné pobídky pro dieselová nákladní vozidla! Čtyři tuny navíc jsou pro vozidla s nulovými emisemi, protože baterie a vodíkové nádrže jsou těžké a protože ZEV jsou jinak vzhledem k současným technickým normám méně konkurenceschopné než dieselové nákladní vozy,“ zdůrazňuje poslankyně (v rozhovoru pro DVZ). „V zásadě je to zamýšleno jako kompenzace hmotnosti čistých technologií a čím lehčí se stanou, tím větší hmotnost užitečného zatížení dopravní společnost využívající ZEV získá.“ Skutečnost, že do roku 2035 budou moci naftou poháněná nákladní vozidla s maximální hmotností 44 tun překročit hranici mezi dvěma členskými státy, které tato vozidla povolí, bez nutnosti bilaterální dohody, nemá nic společného s politikou ochrany klimatu. Cílem je zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu. Členskými státům, které povolují taková vozidla na svém území, by nemělo být dovoleno je blokovat, pokud pocházejí z jiného členského státu. Žádný členský stát však současně nebude nucen povolit 44tunové dieselové nákladní vozy. Španělka říká, že se pokusila omezit regulaci do roku 2032, ale nezískala většinu. Další zastupitelé žádali, aby se termín ještě posunul nebo vyškrtl.

Garcia Munoz také argumentuje spravedlivou hospodářskou soutěží, pokud jde o obvinění, že usnadnění přeshraniční dopravy pomocí dlouhých kamionů bude stát železniční a intermodální přepravu objemy nákladu. „Současná situace je neudržitelná; existují různá pravidla v závislosti na zemi a bilaterálních dohodách,“ říká. V budoucnu se každý členský stát může svobodně rozhodnout, zda chce na svých silnicích povolit dlouhé nákladní automobily vyrobené ze standardních modulů evropského modulárního systému (EMS). Pokud to udělá, neměl by odepřít přístup ke stejnému EMS z jiných zemí. Pokud se země dobrovolně rozhodnou povolit pohyb těchto kamionů, musí předem určit trasy, na kterých je mohou provozovat, aby byla zajištěna bezpečnost provozu, odolnost infrastruktury a schopnost interakce s jinými druhy dopravy. Protože souprava vozidel EMS stále sestává ze standardních modulů, je zaručena použitelnost dlouhých modulů nákladních vozidel v intermodální dopravě, zejména možnost naložení na železnici. Evropský parlament chce také z prodlouženého návěsu (Typ 1), který je dočasně schválen v Německu, udělat standardní modul EMS, který lze používat ve všech zemích EU. To znamená, že návěsy budou v budoucnu dlouhé 18 metrů. Aktuální limit pro standardní návěsy je 16,50 metru. Prodloužený návěs by se však podle EP měl stát pouze variantou EMS v intermodální dopravě.

Na otázku, jaká je další výhoda pro přepravní společnosti, pokud mohou prodloužené návěsy používat pouze mezinárodně v intermodální dopravě, ale tyto návěsy nelze technicky vždy naložit na koleje, Garcia Munoz odpovídá: „Neměli byste používat pouze koleje; zde jde také o lodní dopravu, například pobřežní plavbu. Kontejnery 45 stop a 48 stop, které dorazí lodí, se vejdou na delší návěsy.“ Pro 48stopé kontejnery, které ještě nejsou tak rozšířené, je třeba najít řešení pro pozemní dopravu. Španělka odmítá argument, že by prodloužené návěsy motivovaly speditéry k přepravě delších kontejnerů kamiony místo jejich nakládání na železniční nebo vnitrozemská plavidla: „Skutečnost je taková, že kapacita železnice bohužel nestačí pokrýt aktuální a uspokojit budoucí poptávku po nákladní dopravě. Celá revize směrnice o váhách a mírách je o tom, aby byla silniční nákladní doprava udržitelnější. Je obtížné kvantifikovat, jak jsou dlouhá nákladní vozidla dobrá pro životní prostředí a klima, protože používání EMS zůstává dobrovolné. Mohu vám ale říci, že Evropská komise spočítala, že opatření stanovená v revidované směrnici kumulativně sníží emise CO₂ o 27,8 milionu tun v letech 2025 až 2050, což bude stát přibližně 2,1 miliardy eur za emise látek znečišťujících ovzduší a přibližně 0,7 miliardy eur v nákladech na emise hluku,“ říká Garcia Munoz.

Evropský parlament chce od států EU požadovat, aby do roku 2040 instalovaly certifikované systémy pro hmotnost v pohybu (WIMS) na hlavních trasách transevropské dopravní sítě (TEN-T), aby bylo možné kontrolovat hmotnostní limity při jízdě kolem. Náklady budou rychle amortizovány, říká Garcia Munoz. Výhody plynou z nižších nákladů na údržbu testovacích zařízení a eliminace silničních kontrol. Parkovací místa nebo určité oblasti u silnic, kde v současnosti musí nákladní auta zastavovat kvůli kontrole hmotnosti, již nejsou potřeba. To také zvýší bezpečnost silničního provozu. Evropský parlament, nově zvolený na začátku června, musí konečně znění zákona vyjednat s členskými státy. Šance, že se ministři dopravy EU dokážou dohodnout na společném postoji do příštího zasedání Rady 18. června, se však zmenšují. Podle diplomatů belgické předsednictví dosud zanedbávalo diskuse na expertní úrovni. V Bruselu panují pochybnosti, zda bude po Velikonocích ještě dost času na nalezení společného jmenovatele kontroverzního tématu.

SSL Express 28-03-2024 Freightos Baltic Index

Asia - NWC Europe pokles 18% na USD 3189/FEU

Asia - EastMed nárůst 9% na USD 4532/FE

Freightos Air Index

China - N. Europe pokles na USD 3,52/kg

N. Europe - N.America pokles 4% na USD 2,06/kg

SSL Express 28-03-2024 Poslanci EP jsou skeptičtí k navrhované definici KD

Otázka, jak daleko lze přepravit zboží po silnici v kombinované dopravě, často vyvolává spory mezi úřady a přepravci. Evropská komise chce předpisy reformovat, ale navrhovanou definici KD kritizuje odvětví i Evropský parlament.

Stejně jako mnoho provozovatelů kombinované dopravy (KD) mají i europoslanci napříč stranami pochybnosti o tom, zda nová definice intermodální dopravy navržená Komisí EU je praktická. Vyplynulo to z úvodní debaty o návrhu směrnice KD v dopravním výboru Evropského parlamentu. Není jim jasné, jak Komise dospěla k závěru, že v budoucnu mohou být klasifikovány a financovány pouze ty přepravy, které způsobí alespoň o 40 procent nižší externí náklady – například na klima, životní prostředí a zdraví – než přeprava nákladními automobily, řekl Massimiliano Salini z křesťanskodemokratické skupiny EPP. Jako zpravodaj EP pro toto téma koordinuje diskuse o navrhované směrnici v Parlamentu. „Metody výpočtu externích nákladů mi také nejsou jasné,“ řekl Ital. Je zde „příliš mnoho nejistoty“. Sdílel obavy z odvětví, že výpočet a prokazování snížení emisí na trase by se mohlo zkomplikovat, zejména pokud platforma EU pro elektronické nákladní doklady (eFTI) určená pro tento účel nezafunguje včas. Dopravní průmysl by neměl být zatížen další byrokracií. "Nesmíme udělat stejnou chybu jako v zemědělství," řekl Salini. Thomas Rudner (SPD) a Tilly Metz (Zelení) rovněž vyjádřili pochybnosti o navrhované definici. Rudner se zeptal, co by se stalo, kdyby například nebylo možné realizovat vypočítanou úsporu CO₂ během přepravy, protože byla uzavřena trasa nebo kvůli dopravní zácpě. Metz si stěžoval, že Komise nechtěla objasnit metodu výpočtu externích nákladů, a tím i definici v samotné směrnici, ale stanovila ji až později v aktu v přenesené pravomoci. Salini uvedl, že EP by mohl být nucen použít revidovanou verzi současného kritéria pro definici KD, podle kterého je provoz nákladních vozidel před a po (železniční části) omezen na určitou vzdálenost. Rudner také řekl: „Možná je lepší kombinace s přístupem založeným na vzdálenosti.“ Politik SPD přišel s myšlenkou, že minimálně polovinu přepravní cesty bude nutné absolvovat po železnici. To je v

souladu s Evropskou asociací pro kombinovanou dopravu (UIRR). Navrhuje se přechodné řešení: Za intermodální dopravu je třeba zpočátku považovat dopravu, která je minimálně z 50 procent – od roku 2035 minimálně ze 60 procent – na železnici nebo vodních cestách. Annika Kroon, která na návrhu zákona pracovala jako vedoucí oddělení v Evropské komisi, obhajovala navrhovanou definici jako „inovativní“ a spravedlivou pro všechny aktéry. Dopadová studie ukázala, že doprava s více než 50procentním podílem silnic nebude způsobilá pro financování jako kombinovaná doprava. Podle současné definice by však doprava mohla být financována, pokud by se jedna čtvrtina uskutečňovala po moři a tři čtvrtiny kamiony.

Digitalizace nabízí možnost vyhnout se byrokratickému úsilí při výpočtech. Kromě standardních informací by tak provozovatelé museli do portálů eFTI zadávat pouze údaje o použitém vozidle a palivu. Platforma eFTI však musí být připravena včas, připustila Kroon. V Radě ministrů již Komise spolupracuje s členskými státy na zahrnutí parametrů výpočtu externích nákladů do přílohy plánované směrnice. Současný manuál pro stanovení externích nákladů je již také revidován.

V parlamentu však vyvstala další kritika navrhovaného zákona. Salini uvedl, že některé členské státy by určitě nebyly schopny splnit plánovaný cíl snížení nákladů na KD alespoň o 10 procent do sedmi let. Rudner upozornil, že chystané výjimky pro silniční dopravu v KD ze zákazů nedělních, státně-svátečních a nočních jízd by neměly narušovat předpisy o době řízení a odpočinku. Metz oznámil, že Zelení se podrobně zaměří na navrhované výjimky pro kamiony provozované v intermodální dopravě. „Chceme eliminovat jakékoli riziko přesunu nákladní dopravy zpět na silnici,“ řekla. Na konci rozpravy došlo k výměně argumentů mezi zpravodajem EP Salinim a předsedkyní výboru Karimou Delli (Zelení). „Účelem intermodální dopravy není snižovat emise, ale přesouvat zboží na vnitřním trhu EU tak, aby se evropská ekonomika stala konkurenceschopnější a udržitelnější,“ uvedl křesťanský demokrat. Dopravní systém EU je již neudržitelnější na světě, nyní je třeba věnovat větší pozornost konkurenceschopnosti. „Musíme respektovat Zelenou dohodu,“ odpověděla Delli. Snížení emisí z dopravy se nehledá „k obtěžování lidí“, ale „protože planeta hoří,“ řekla.

SSL Express 28-03-2024 Kritika osvobození z daně z prodeje u Deutsche Post

Části chystané novely (německého) poštovního zákona se setkaly s kritikou ze strany monopolní komise, jak se ukázalo na slyšení hospodářského výboru ve Spolkovém sněmu. Odvětvové sdružení BIEK vidí konkurenci ohroženou křížovým subvencováním v rámci poštovní skupiny. Odbory požadují zákaz subdodávek.

Předseda Komise pro monopoly Jürgen Kühling zjistil, že na trhu balíků soukromých zákazníků „neexistuje dostatečná konkurence“. Požadím je privilegium na daň z prodeje, z něhož těží pouze Deutsche Post. "To také ukazuje, jak důležitý je jediný, špatně nastavený regulační nástroj," řekl Kühling. Prodloužení osvobození od daně z obratu by mohlo mít dramatické důsledky pro konkurenční situaci, varoval. Zástupci odborů se na jednání vyslovili proti možnosti pověřovat doručováním subdodavatele v listovní a balíkové službě. Hlavním argumentem bylo, že subdodavatelské struktury snižují mzdy a sociální dávky, což znamená, že se zhoršují pracovní podmínky. Zástupce Verdi Andrea Kocsis vidí jediné efektivní řešení v prostém zákazu pracovních smluv – „a jejich zneužívání“ – a zavedení přímého požadavku na zaměstnání jako v masném průmyslu.

Požadavek svazu podporuje Spolková rada, která ve svém prohlášení k vládnímu návrhu zákona požaduje „zákaz využívání externích pracovníků“. Vláda však podle svého protivyjádření takové opatření odmítá „s velmi vysokou mírou zásahu do základních práv společností“. Na toto téma je zřejmě další spor v tříbarevné koalici. Poslanec Zelených a bývalý šéf Verdi Frank Bsirske se nedávno veřejně vyslovil pro zákaz. Veřejně to odmítl poslanec FDP Reinhard Houben. Z pohledu ekonoma profesora Justuse Haucapa z Univerzity Heinricha Heineho v Düsseldorfu takový zákaz není nutný. Všechny firmy v oboru podle něj zoufale hledají zaměstnance. Pokud jsou zaměstnanci dostatečně informováni, mohou v případě nespokojenosti s pracovními podmínkami snadno přejít od jednoho poskytovatele balíkových služeb k jinému. Haucap, který byl do roku 2012 předsedou monopolní komise, je dokonce skeptický k povinnosti poskytovatelů poštovních služeb ze zákona kontrolovat, zda jejich subdodavatelé dodržují právní předpisy. To nejen způsobuje značné náklady pro společnosti, ale také působí proti dělbě práce v ekonomice a podporuje procesy koncentrace tím, že „zvýhodňuje korporace na úkor středních a malých podniků“.

Marten Bosselmann, předseda Federal Parcel and Express Logistics Association, vyzval k účinnému vyloučení křížových dotací. To vyžaduje konzistentní oddělení segmentů dopisů a balíků. Bosselmann také odmítl zákaz subdodavatelů. "Samozřejmě, že pracovní podmínky musí být správné," řekl. Ale právě to se kontroluje. „Přivádíme do práce lidi, kteří by jinak neměli šanci,“ řekl předseda BIEK. 85 procent zaměstnanců nemá žádnou školní ani odbornou kvalifikaci. S ohledem na to zjistil, že 2 500 eur jako výchozí hrubá mzda pro doručovatele není neslušná. Trh zde reguluje (mzdové) ceny. Je také jasné, jak říká Bosselmann, že podnikatelé, kteří porušují pravidla, „musí být vyřazeni z podnikání“. Modernizace, která přichází 25 let po vstupu poštovního zákona v platnost, rovněž počítá s reformou mechanismu univerzální služby s ohledem na měnící se význam pošty. Konkrétně to znamená, že v budoucnu musí 95 procent standardních dopisů dorazit příjemci třetí pracovní den po odeslání a 99 procent čtvrtý pracovní den. V současnosti musí být minimálně 80 procent dopisů v Německu doručeno následující pracovní den a 95 procent musí dorazit k příjemci po dvou pracovních dnech. Kromě toho by Federální síťová agentura měla dostat více pravomocí k účinnému dohledu a regulaci poštovního sektoru.

P.S. S ohledem na poslední odstavec myslím, že pošta jako instituce ztratila smysl...jenom kasička na státní dotace

Fwd: SSL Express 28-03-2024 MSC vstupuje do mediálního světa

Středomořský rejdař bohatý na hotovost (MSC) jde ve stopách CMA CGM tím, že se dostal do mediálního byznysu. Společnost založená Gianluigim Apontem kupuje janovskou novinovou skupinu Il Secolo XIX, která zahrnuje také expediční tituly The MediTelegraph, L'Avvisatore Marittimo, Il Giornale del Ponente Ligure a TTM – Tecnologie Trasporti Mare.

Mnoho italských rejdařů má investice do místních mediálních subjektů. Grimaldiové mají například podíl v měsíčním titulu Economy Magazine. Nicméně, pokud jde o největší mediální investice magnátů do přepravy v posledních letech, Aponteův kolega v Marseille, Rodolphe Saadé, se hlásí do titulků více než čtyř novin, řady digitálních platforem a nedávno se ucházel o převzetí nejlepšího francouzského zpravodajského kanálu a rozhlasové stanice.

