



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

1/2020

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

ŽIVNOSTENSKÉ SPOLEČENSTVO

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC - MEMBER OF FIATA

Vzpomínka na ing. Karla Pivoňku, CSc. str.2

Aktuálně z Evropské unie str. 3

Politika – Finance - Silniční - Letecká – Železniční –
Námořní doprava – Celní věci

Z mezinárodních dopravních a logistických svazů ... str.8

ELA – Evropská logistická asociace
FIATA – Mezinárodní federace spedičních svazů
IRU – Mezinárodní unie silniční dopravy
UIC – Mezinárodní unie železnic
IATA – Mezinárodní asociace letecké dopravy

Poučení z cizích malérů str. 11

Policie v SRN zadržela bandu řezačů vozových plachet

Sekretariát Svazu: ul. 1. pluku č. 8 186 30 Praha 8

telefon/fax +420-2-24 89 13 03

E-mail: info@svazspedice.cz

Internet:<http://www.svazspedice.cz>

VZPOMÍNKA NA ING. KARLA PIVOŇKU, CSC.

Poslední den v minulém roce nás opustil v 87 letech kamarád, odborník, vědecký pracovník a především člověk vysokých morálních hodnot, který miloval nejen své profesní zaměření, ale i naše hory Šumavu a Krkonoše, Jaderské moře a jako kosmopolitní člověk velká města Londýn, Paříž, Benátky. Byl vynikajícím vypravěčem životních příběhů, a měl o čem vyprávět, protože zastával řadu významných řídicích postů v dopravě.

Jako absolvent fakulty statistiky Vysoké školy ekonomické v Praze zahájil profesní činnost ve Vědecko-výzkumném ústavu dopravním v Praze. Odbornost ze statistiky využil v Ústřední strojně početní stanici Praha a pak již následovaly manažerské posty jako např. ve Výpočetní laboratoři dopravy a spojů Praha, na Ministerstvu dopravy na odboru výzkumu a výpočetní techniky (1966-1973). V těchto letech se zapojil a účastnil jako významným odborník zavádění výpočetní techniky pro železniční dopravu. S týmem pracovníků byl vyslán na tříměsíční stáž do Anglie k firmě IBM, kde se naučili obsluhu pořizované výpočetní techniky pro tehdejší Československé státní dráhy. Dále jeho kroky směřovaly na Ministerstvo pro technický a investiční rozvoj odbor dopravy a manipulace s materiálem a odbor prognóz a dlouhodobého výhledu (1973-1990), Ministerstvo pro strategické plánování odbor dlouhodobého výhledu (1990-1992) a Československé státní dráhy, Ústřední ředitelství, odbor strategie (1992-1993). Zde ve funkci zástupce ředitele odboru, kterým byl pan Prof. Ing. Vladimír Svoboda, CSc., se podílel na vzniku prvních dokumentů akcentovaných na Strategii železnice. V této době začíná jeho práce ve Vědecké radě ministra dopravy, které se věnoval až do konce jeho pracovního života.

Vědeckou práci na téma „Kybernetický systém železniční dopravy“ obhájil na Vysoké škole dopravní v Žilině. V devadesátých letech minulého století se aktivně podílel na založení Dopravní fakulty Jana Pernera na Univerzitě v Pardubicích, kde následně působil na katedře technologie a řízení dopravy (1994-2009). Zde se věnoval odborným předmětům technologie a řízení dopravy, strategie dopravního podniku, dopravní a logistické systémy, matematická statistika a vědecko-výzkumné činnosti. Odborné, ale i životní zkušenosti rád předával kolegům a kolegyním. Jeho rady a náměty pro zpracování tematických zaměření projektů byly vždy přínosné a zásadní.

Aktivně pracoval v Institutu Jana Pernera, o.p.s ve funkci ředitele (2009-2019). Zde pod jeho vedením byly organizovány pracovní semináře, kolokvia a konference na aktuální problémy v dopravě. Ve vědecko-výzkumné činnosti se mohl pyšnit řešením zásadní úlohy spojené s koordinací problematiky sítí excelence a vytvářením notifikované osoby pro železniční dopravu ve spolupráci s Dopravní fakultou J. Pernera, Fakultou dopravní ČVUT a VÚŽ Praha. Vrcholem jeho profesní činnosti bylo vedení pilotního projektu ERTMS/ETCS pro traťový úsek Poříčany – Kolín formou odborných kurzů pro pracovníky SŽDC a ČD, a.s. pod gescí italské společnosti Ansaldo STS.

Pan Ing. Karel Pivoňka, CSc. zůstane v našich vzpomínkách jako významný odborník v železniční dopravě, který byl na počátku kariéry u zrodu zavádění výpočetní techniky a profesní život zakončil účastí při zavádění evropského vlakového zabezpečovacího systému. K největším Karlovým devízám patřily čestnost, slušnost, otevřenost, humor, džentlmenství a lidskost.

Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., Ing. Edvard Březina, CSc.

AKTUÁLNĚ Z EVROPSKÉ UNIE

POLITIKA

DOPRAVNÍ PRIORITY CHORVATSKÉHO PREZIDENSTVÍ V EU

Chorvatský předseda vlády Andrej Plenkovič představil plán prezidenství jeho země v Radě EU na letošní první pololetí. Jako druhý ze čtyř tematických bloků jmenoval „propojenou Evropu“ cestou lepší dopravní komunikační a energetické infrastruktury. „Pocitujeme, že v této části světa potřebujeme ještě lepší spojení s druhými členskými státy a se sousedy EU“.

V prezidentském programu stojí, že rozdílná kvalita infrastruktury v EU omezuje její vývoj a celosvětovou konkurenční schopnost. K dosažení „plné sociální, hospodářské a teritoriální soudržnosti“ se musí infrastruktura rále rozvíjet, také v dopravní oblasti. Chorvaté se přitom chtějí zejména zasadit, že transevropská dopravní síť (TEN-T) bude dokončena a rozšířena. K tomuto tématu chtějí urychlit dva konkrétní návrhy zákonů: nařízení k urychlenému povolování projektů TEN-T a nařízení pro důležitý finanční nástroj Cef (Connecting Europe Facility).

Pokrok v případě Cef odvisí však od toho, jak se pokročí s jinou prioritou prezidenství Rady: shoda šéfů států a vlád v EU na víceletém finančním rámci EU (MFR) pro roky 2021 až 2027. Ten je také rozhodující pro rozpočet Cef.

Infrastruktura EU by se měla rychleji povolovat. Budoucí financování dopravní sítě, její další rozvoj a možné rozšíření v zemích, sousedících s EU, je středobodem největší dopravně politické akce prezidenství Rady, a sice TEN-T-Days. Uskuteční se od 13. do 15. května v Šibeniku v chorvatské Adrii.

Je žádoucí nová strategie EU pro námořní plavbu. Chorvatsko, oddělené od moře pobřezím o téměř 1.800 kilometrech (bez ostrovů) chce také položit důraz na námořní dopravu. Prezidenství hodlá iniciovat debatu o strategii, jak může být sektor námořní dopravy více schopný konkurence a udržitelnosti a jak by mohl více využívat digitální technologie. Prohlášení v té věci mohou přijmout ministři dopravy na neformálním setkání Rady v Opatiji 10. a 11. března. Mělo by být přípravou pro pozdější rozhodnutí Rady EU.

V letecké politice mnozí v EU doufají v pokrok, až se vyřeší blokáda mnoha záměrů v důsledku sporu mezi Velkou Británií a Španělskem o Gibraltar a jeho letiště po uplatnění brexitu. Udržitelnost, efektivnější management kapacit a letecké dohody s třetími státy jsou témata, jež chce Záhřeb prosadit na jednací pořad EU. K tomu bude organizována velká oborová konference Aviation Summit ve dne 29. a 30. března v Dubrovniku.

ROČNÍ STRATEGIE PRO UDRŽITELNÝ RŮST

Komise Ursuly von der Leyenové dnes poprvé v rámci svého mandátu zahajuje nové kolo evropského semestru. Představuje ambiciózní, dynamičtější strategii růstu, která se zaměřuje na podporu konkurenceschopné udržitelnosti a vybudování ekonomiky, která přinese prospěch jak lidem, tak planetě.

[Roční strategie pro udržitelný růst](#) realizuje vizi stanovenou v [politických směrech](#) předsedkyně Ursuly von der Leyenové. Stanoví strategii hospodářské politiky a

politiky zaměstnanosti pro EU, která do předního zájmu při tvorbě hospodářské politiky Unie staví udržitelnost a sociální začlenění v souladu s prioritami zakotvenými v [Zelené dohodě pro Evropu](#), nové růstové strategii Komise. Jejím cílem je zajistit, aby Evropa zůstala domovem nejpokročilejších systémů sociálního zabezpečení na světě, stala se prvním klimaticky neutrálním světadílem a byla dynamickým centrem inovací a konkurenceschopného podnikání. Poskytne Evropě nástroje, jak dosáhnout lepších výsledků v oblasti sociální spravedlnosti a prosperity. Z širšího pohledu strategie pro udržitelný růst pomůže EU a jejím členským státům dosáhnout cílů OSN v oblasti udržitelného rozvoje, které Komise začleňuje do evropského semestru vůbec poprvé.

Výkonný místopředseda pro hospodářství ve prospěch lidí Valdis **Dombrovskis** k tomu uvedl: „*V současné době probíhá zásadní transformace našeho hospodářského modelu. Změna klimatu, digitalizace a demografické změny nás nutí přizpůsobit naši hospodářskou politiku, aby Evropa zůstala na světové scéně konkurenceschopná, a to udržitelným a spravedlivým způsobem. Zároveň je třeba, aby země EU posílily svou obranu proti hrozcím globálním rizikům. Vyzývám země, které mají fiskální prostor, aby dále zvyšovaly investice, a země s vysokou mírou zadlužení, aby své dluhy snížily.*“

Komisař pro hospodářství Paolo **Gentiloni** prohlásil: „*Ode dneška se transformace zohledňující klima posouvá do centra naší správy ekonomických záležitostí. Protože když prohlásíme, že Zelená dohoda pro Evropu je novou evropskou strategií růstu, také to tak myslíme. Jednou z mých hlavních priorit v prvním roce mého mandátu bude začlenit cíle OSN týkající se udržitelného rozvoje do evropského semestru. Je nezbytné, abychom v tvorbě evropské hospodářské politiky této důležité změny dosáhli.*“

Komisař pro pracovní místa a sociální práva Nicolas **Schmit** se vyjádřil: „*Nová strategie zahrnuje zásady boje proti nerovnostem a úsilí o dosažení vzestupného ekonomického a sociálního sblížení zakotveného v evropském pilíři sociálních práv. Počet lidí, kteří dnes pracují, je na rekordní úrovni, ale přetrvávají rozdíly. V rychle se měnícím světě a ekonomice, kde jsou inovace klíčové, musíme usnadnit přístup na trh práce a investovat více do dovedností těch, kteří se musí digitální a ekologické transformaci přizpůsobit, tedy především těch nejzranitelnějších skupin obyvatelstva. Sociální spravedlnost musí být nedílnou součástí těchto nových úkolů.*“

Roční strategie pro udržitelný růst zahrnuje čtyři propojené a vzájemně se doplňující pilíře k řešení dlouhodobých výzev, které by měly být vodítkem pro strukturální reformy, politiky zaměstnanosti, investice a odpovědné fiskální politiky ve všech členských státech s cílem zajistit ekonomiku, která přinese prospěch lidem i planetě. Jedná se o tyto čtyři pilíře:

- environmentální udržitelnost,
- zvyšování produktivity,
- spravedlnost a
- makroekonomickou stabilitu.

Evropský semestr bude klást větší důraz na udržitelnost životního prostředí. Za tímto účelem poskytne členským státům konkrétní pokyny, kde jsou strukturální reformy a investice do udržitelného hospodářského modelu nejvíce zapotřebí. Politické pokyny v rámci evropského semestru rovněž pomohou zvýšit produktivitu: budou podporovat investice a strukturální

reformy s cílem podpořit výzkum a inovace, zlepšit přístup k financování, zlepšit fungování trhů zboží a služeb a odstranit překážky v podnikatelském prostředí. Spravedlnost by měla být zajištěna prováděním sociálních politik, které zaručí spravedlivé pracovní podmínky pro všechny a umožní lidem přizpůsobit se měnícím se okolnostem v době významných změn. Makroekonomická stabilita by měla být zachována v souladu s fiskálními pravidly, přičemž by měla být využita jejich plná flexibilita, odstraněna nerovnováha a dokončena evropská hospodářská a měnová unie

EU PRODLUŽUJE SANKCE PROTI RUSKU

19. prosince Rada EU prodloužila hospodářské sankce, zaměřené na specifické sektory ruského hospodářství do 31. července 2020. Toto rozhodnutí následuje po vystoupení prezidenta Macrona a kancléřky Merkelové na zasedání Evropské rady 12. prosince 2019. Jelikož předchozí dohoda nebyla plně uplatňována, Evropská rada přijala jednomyslně politické rozhodnutí hospodářské sankce obnovit. Opatření míří na finanční, energetický a vojenský sektor a oblast duálního využití zboží. Původně byly uplatněny 31. července 2014 na jeden rok v odpovědi na ruské akce, destabilizující situaci na Ukrajině a byly zesíleny v září 2014. Hospodářské sankce, prodloužené tímto rozhodnutím, zahrnují zákaz exportu a importu v obchodě se zbraněmi • stanovení zákazu exportu pro zboží duálního použití pro vojenské použití nebo vojenské koncové uživatele v Rusku • omezení ruského přístupu k určitým citlivým technologiím a službám, jež mohou být používány pro produkci ropy a její využití • omezení přístupu k primárnímu a sekundárnímu kapitálovému trhu EU pro 5 hlavních ruských institucí, vlastněných státem a jejich většinou ovládané pobočky ustavené mimo EU jakož i tři hlavní ruské energetické a tři obranné podniky.

EU A BRITÁNIE BEZ KVÓT, CLA A DUMPINGU

EU a Británie vstoupí po brexitu do nové fáze partnerství a zůstanou nadále nejlepší přátelé. Bez volného pohybu osob však nelze mít volný pohyb kapitálu, zboží a služeb. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová to zdůraznila během své první oficiální návštěvy Londýna. EU podle ní nehodlá v této záležitosti dělat kompromisy a bude usilovat o uzavření dohody, která zaručí výhodné obchodní vztahy, bez cla, kvót a dumpingu. Upozornila, že v zahraniční politice, ochraně proti terorismu, ochraně klimatu či ve výzkumu je třeba úzká spolupráce.

FINANCE

KONEC VYSOKÝCH POPLATKŮ ZA PŘESHRAŇNÍ PLATBY V EUR

Díky novým evropským pravidlům jsou nyní všechny přeshraniční platby v eurech účtovány stejně jako domácí platby. Pokud tedy například český spotřebitel převádí do zahraničí eura, zaplatí stejný poplatek, jako kdyby šlo o převod v korunách po Česku. Je to další krok Komise k usnadnění a zlevnění finančních služeb pro občany, k čemuž se zavázala ve svém akčním plánu v březnu 2017. Již od dubna 2020 budou také spotřebitelé v EU moci porovnávat poplatky za konverzi při platbách v jiné evropské měně.

SILNIČNÍ DOPRAVA

SVAZ BGL ZE SRN TLAČÍ EU K ZÁSAHU PROTI TYROLSKÉMU ZÁKAZU JÍZD

Pokud rakouská země Tyrolsko podle plánu k 1. lednu zostří sektorový zákaz jízdy na brennerské dálnici, německý Spolkový svaz silniční nákladní dopravy a logistiky BGL má obavu z problémů v zásobování a z insolvenčí mnoha rodinných a středostavovských

dopravních podniků. Svaz opakovaně naléhavě žádá Evropskou komisi o uplatnění kroku vůči Rakousku za narušení smluvního řízení kvůli nedovolenému omezování volné dopravy zboží. Pokud další evropské regiony budou následovat tyrolské zákazy jízd, lze se obávat „začátku konce“ společného trhu EU, uvedl mluvčí představenstva BGL Dirk Engelhardt. Řekl: „Nemám vůbec pochopení pro nečinnost Evropské komise“. „Pod krycím nátěrem ochrany životního prostředí je zavedený sektorový zákaz ve skutečnosti ochrannářskou proti-tranzitní politikou. Velkorysá výjimečná opatření pro tyrolské dopravce vedou k tomu, že zatížení emisemi v Inntalu poroste, protože tyrolští autodopravci mohou jezdit přes Brenner se špinavějšími vozidly než konkurence ze sousedních států, pro níž je předepsána nejčistší emisní třída“. –

Evropská komise dále sází na dialog

Dosud se však nezdá, že by se BGL dostalo v Bruselu slyšení. V komisi EU se říká, že se nic nemění na závěru, že spor zúčastněných zemí a regionů o alpský tranzit se musí řešit jednáním. Loni v červenci byly za zprostředkování Evropské komise dány dohromady tři přeshraniční pracovní skupiny. V jedné skupině se experti zabývali koordinací systémů mýtného a možnostmi „koridorového mýtného“ mezi Mnichovem a Veronou, které by bylo pro kamionáž na neatraktivní. Tématy dalších pracovních skupin jsou zlepšování alternativních dopravních možností po železnici a výstavba zařízení a tankovacích stanic pro alternativní paliva. Tyrolskem jako alternativa k silnici chválená RoLa (Rolende Landstrasse – vozidla na vagonech) není podle názoru VGL žádána. Při 2,4 milionech nákladních aut, jež ročně jezdí přes Brenner, není kapacita RoLa i přes slíbené zvýšení roční kapacity na 400.000 kamionových míst na dráze dostatečná.

Určité transporty jen s nejčistšími vozidly

Podle Tyrolských předpisů se smějí od 1. ledna dopravovat na A12 mezi místy Kufstein/Langkampfen a Ampass mnohé druhy zboží pouze ještě vozidly přes 7,5 tuny, jež odpovídají nejnovější emisní normě Euro-VI d. Dosud stačí Euro-VI pro povolení. Kromě toho se seznam dotyčného zboží rozšiřuje - vedle odpadů, kamene a zeminy, oceli, mramoru a tekutin se bude týkat také papíru a lepenky, tekutých produktů z minerálních olejů, cementu, vápna jakož i obilí. Pro cílovou a počáteční dopravu v regionu platí zvláštní pravidla. Nezávisle na dopravovaném zboží jsou od 31. října 2019 mezi místy Kufstein/Langkampfen a Zirl ještě jen povolena vozidla Eurotříd V a VI. Od 1. ledna 2021 bude norma Euro-VI požadována jako minimální standard. Podmínky nejsou „přehnané“, protože doprava určitého zboží není zcela zakázána, nýbrž je stále ještě možná nejčistšími disponibilními vozidly třídy Euro-VI d – uvádí se v Innsbrucku.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

EC SCHVÁLILA VEŘEJNOU PODPORU DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE

V RAKOUSKU

Evropská komise schválila v prosinci v rámci pravidel pro pomoc států EU změnu v existujícím schématu rakouských pravidel, zvyšujících veřejnou podporu k posílení převodu nákladní dopravy ze silnice na železnici v rakouských horských regionech, včetně oblasti Brenneru. Změněné schéma s dodatkovým rozpočtem 205,2 milionů eur pro období 2020 – 2022 usiluje o lacinější užívání systému Ro-La (dopravy nákladních aut na nízko ložných vagonech v horských regionech) a tím atraktivnější způsob pro odesílatele ve srovnání se silniční dopravou. Tato pomoc nabírá formu podpory drážním podnikům, jež se odrazí v ceně platby odesílatele. Změna bere v úvahu vyšší externí náklady, způsobované silniční dopravou v horských regionech a proto dovoluje vyšší dávku pomoci v těchto oblastech.

Komise staví svůj přístup na svém Manuálu o externích nákladech v dopravě, jež uvádí, že silniční doprava může vést k dodatkovým externím nákladům v horských oblastech, jakým ostatní oblasti nečelí, jako je vyšší úroveň emisí nebo vyšší koncentrace škodlivých látek

z důvodu zemské výšky a meteorologických podmínek. Komise shledala, že schéma je nezbytné a proporcionální k dosažení přesunu přepravní práce ze silnice na koleje a je prospěšné pro životní prostředí, v souladu s cíly dopravy EU a podpory státům. Na tomto základě komise konstatovala, že opatření je v souladu s pravidly pomoci státům EU, zejména se Zásadami státní podpory drážním podnikům. Více informací bude k dispozici na webových stránkách Komise o konkurenci ve veřejném registru případu pod číslem případu SA.55507 až budou pořešeny otázky kolem důvěrnosti.

EU PODPOŘÍ MODERNIZACI POLSKÉ DRÁŽNÍ SÍTĚ 128 MILIONY EUR

Vybavení trati mezi Varšavou – Okecie a 92 km na jih ležící Radomí automatickým vlakovým kontrolním systémem podpoří Evropská unie z kohezního fondu částkou téměř 128 milionů eur (cca 3,2 miliardy Kč). Kromě toho se má za finanční pomoci modernizovat 42 kilometrů trati mezi místy Warka a Radom, jak sděluje Evropská komise. Trasa spadá do transevropské dopravní sítě TEN-V i když nikoliv do její hlavní části. Investice jsou důležité, aby se polská síť lépe napojila na ostatní členské země EU a aby zahraniční dráhy dostaly lepší možnosti k nabídce svých služeb v Polsku. „Lepší integrace železnice s ostatními druhy dopravy bude přínosem pro životní prostředí“ sdělila komisařka EU Elisa Ferreira, odpovídající za kohezní politiku.

NÁMOŘNÍ DOPRAVA

KONTEJNEROVÉ LINKY ZVYŠUJÍ PENALIZACI ZA VAZBU A ZDRŽENÍ

V minulých dnech čtyři námořní dopravci informovali zákazníky o zvýšení penále v roce 20209 za vazbu a zdržení. Americká federální námořní komise (FMC) ověřuje toto v praxi včetně toho, zda jsou poplatky oprávněné. Zvýšení se pohybuje od 10 USD/den po téměř 100 USD/den včetně nového kontejnerového poplatku 75 USD za celní inspekci. Skupina zastupující majitele carga zaslala petici FMC se žádostí, aby zakročila, protože se domnívají, že dopravci neférově zneužívají vazby a zdržení jako zdroje příjmu. Dopravci a operátoři terminálů uvádějí, že poplatky kryjí náklady na uskladnění a ztracené obchodní příležitosti, když se kontejnery nevracejí dostatečně rychle. FMC prověřuje připomínky, obdržené na podzim před tím, než učiní konečné rozhodnutí. -

CELNÍ VĚCI

NOVÝ PRACOVNÍ PROGRAM PRO UCC

V prosinci byl zveřejněna nová verze pracovního programu na UCC – Celním řádu Unie (Union Customs Code). Pracovní program poskytuje nástroj k podpoře rozvoje a omezení IT celního systému. Předchozí verze pracovního programu byla zřízena v r. 2016 – při startu aplikace UCC. Podle celní legislativy EU všechny výměny dat mezi úřady a soukromým sektorem musí být digitální. Ve cle bylo mnoho procedur digitální již před UCC, ale některé zůstaly a nyní musí být elektronické. Po povinné digitální proceduře UCC a jeho pracovní program zajišťují zlepšenou harmonizaci systému IT. V několika případech jsou procedury dokonce centralizovány na úrovni EU nebo mohou být prováděny centralizovaným způsobem privátním sektorem. Nový pracovní program vyžadoval jako nezbytné sladit nové zásady pro zavádění, jež byly stanoveny dříve v minulém roce. Nové zásady prodlužují zaváděcí období různých hlavních systémů, včetně importu, exportu (ECS/AES), tranzitu (NCTS) a vstupu (ICS). Nový program také stanovil nové povinnosti pro informování o implementaci. Spediční svaz CLECAT vítá nový pracovní program tak jako podporoval rozšíření uzávěrek v loňském roce. Důležitým aspektem rozšíření uzávěrek je poskytnout soukromému sektoru dostatek času k zavádění systému a přijetí jeho doprovodných procedur. Dále CLECAT pokládá za důležitější dobře navržené a dobře zavedené systémy než kvapem vytvářené

špatné systémy, jež způsobují zdržení a další náklady. Více informací o pracovním plánu a jeho implementaci je k dispozici na webové stránce DG TAXUD.

Z MEZINÁRODNÍCH DOPRAVNÍCH A LOGISTICKÝCH SVAZŮ

LOGISTIKA

Evropská logistická asociace - ELA

NĚMECKO-RAKOUSKÁ LOGISTICKÁ KONFERENCE – VÍDEŇ – 12. BŘEZNA

ELA informuje o akci, která proběhne ve vídeňském konferenčním centru Twelve.

Oč podle organizátorů půjde: „Společně řešit výzvy, zkusit nové, upřednostňovat logistiku“.

Německo a Rakousko jsou spojeny na mnoho způsobů: kulturně, přes jazyk a hospodářsky. V minulém roce bylo Rakousko osmým nejdůležitějším partnerem Německa. Na druhé straně stojí Německo ve statistice rakouského zahraničního obchodu dokonce na prvním místě.

V poslední době to v tomto narůstajícím vztahu zaskřípalo. Tak zvané blokové odbavování a sektorové zakázky jízd jsou pojmy, jež vyvolávají u mnoha dopravních podnikatelů zlobu. Na druhé straně je zájem tyrolské zemské vlády a obyvatel omezit zatížení tranzitní dopravou. Avšak jak dojít v dohledné době ke společnému jmenovateli? A jak může především vypadat dlouhodobé únosné řešení? O tom se bude diskutovat – na první německo- rakouské logistické konferenci, pořádané v gesci německých dopravních novin DVZ.

Přitom se mění logistický svět v Evropě rovněž ve větším měřítku. Jaký vliv má digitalizace na procesy a jak se nechají s ohledem na omezené infrastrukturní kapacity efektivněji organizovat? Jaké jsou změny, dané posilováním jižních přístavů a křižovatek v Maďarsku a dalších východních a jihovýchodních evropských zemí? A jak může fungovat zelená logistika? Je třeba být přítom: nalézat odpovědi a učit se navzájem!

Kontakt: DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73-79 D 20097 Hamburg – tel. +49 40 237 14-01, mail info@dvvmedia.com. Účastnický poplatek od 588 eur (vč. DPH).

SPEDICE

Mezinárodní federace spedičních svazů - FIATA

FIATA O JEDNÁNÍ AUSTRALSKÉHO SOUDU

Rozhodnutí soudu australského okresu Victoria, zveřejněné v listopadu vyvolalo značnou pozornost a komentáře. Pozornost byla věnována jednomu z výsledků rozhodnutí, jenž dovoluje vložit do podmínek speditéra omezení odpovědnosti, která snižuje náhradu za poškozené cargo. Šlo o soudní spor mezi švýcarským exportérem techniky a australskou společností Famous Pacific Shipping Pty Ltd (FPS), zaměřenou vedle námořní dopravy na široké spektrum logistických služeb. Při realizaci kontraktu shledáno, že zboží dovezené do Bangkoku bylo silně poškozené nesprávným zabezpečením v kontejneru a nemohlo být opraveno. Soud v jednom ze čtyř závěrů konstatoval, že podmínky nákladního listu, vystaveného pro daný transport, nebyly zahrnuty do smlouvy ohledně omezení odpovědnosti. Shledáno, že list byl vydán po tom, když zásilka odešla a nebyl vydán FPS, ale jinou firmou ve skupině. List se odvolával na podmínky uvedené na „opačné straně“, kde se ve skutečnosti nenacházely a nebylo jiné cesty je identifikovat. Soud považoval omezení nároku na 21 tisíc USD, založené na hmotnosti zboží ve srovnání s účtovanou hodnotou za „absurdní“. Vyplyvající lekcí z případu má m.j. být, aby podnik měl obchodní podmínky a byla jistota, že

jsou vyčerpávající a sdělovány zákazníkům a schvalovány pojistitelem. Množství „freight contracts“ nefunguje na bázi formální dohody, ale je kompromisem dle výměny emailů a diskusí.

FPS je globálně operující dopravní společnost s 20 ti letou zkušeností. Odstartovala jako malá námořní firma v Hong Kongu. FPS nebo Famous Logistics (kterou je nyní) vyrostla do mezinárodní úrovně a zahrnuje leteckou, námořní a pozemní dopravu včetně nákladních a logistických sítí.

SILNIČNÍ DOPRAVA

Mezinárodní unie silniční dopravy – IRU

VOLBA NOVÉ PREZIDIÁLNÍ RADY IRU

K volbě nejvyššího výkonného orgánu IRU došlo před koncem roku 2019. Prezidiální radu (PR) vede prezident IRU, který rovněž řídí plenární zasedání organizace. Členové PR odpovídají za zajištění, že IRU splňuje svá nejdůležitější pravidla – Stanovy IRU a Jednací řád. Mají aktivní ředitelské nebo manažerské funkce v rámci členských svazů IRU a nebo v podnicích silniční dopravy. To dává záruku, že jsou vždy ve spojení s tím, co se děje v sektoru a jsou v nejlepší pozici, ab IRU řídili efektivně, k prospěchu všech dopravních a logistických operátorů, které zastupují. Nově zvolení nejvyšší funkcionáři na příští dva roky:

Prezident

Radu Dinescu, UNTRR, Rumunsko

Viceprezidenti

Asli Calik, TOBB, Turecko • Patrick Westelinck, FBAA, Belgie

Ostatní členové Prezidiální rady

Jan Buczek, ZMPD, Polsko • Bekmyrat Eyeberdiev, THADA, Turkmenistan • Eduart Kasa, ANALTIR, Albánie • Andrey Kurushin, ASMAP, Rusko • Christiane Leonardová, BDO, Německo • Erik Oestgaard, DTL, Dánsko • Jos Sales, FLEAA, Lucembursko.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Mezinárodní unie železnic – UIC

MEZINÁRODNÍ DRÁŽNÍ FÓRUM A KONFERENCE – PRAHA – 1. AŽ 3. DUBNA

Akce „International Rail Forum & Conference“ (IRFC) se uskuteční v Clarion Congress Hotelu Praha – Freyova ul. 33, Praha 9 – 190.00. Organizátorem je OLTIS Group, Olomouc. Jde o jednu z vedoucích událostí v rámci mezinárodního drážního kalendáře, která přivede dohromady vedoucí řídicí pracovníky a rozhodovací subjekty, drážní a logistické profesionály, zákazníky, vlivné politiky a instituce z celé Evropy.

Profil konference:

- ◆ Významná mezinárodní konference a výstava
- ◆ Účast špičkových drážních manažerů a významných zástupců drážního sektoru, speditérů, manažerů infrastruktury, výzkumu a akademického světa
- ◆ Fórum pro setkání východu a západu, Asie a Evropy
- ◆ Představení nejlepších drážních projektů
- ◆ Společné setkání drážních expertů a jejich klientů
- ◆ Podpora mezinárodní a světové spolupráce

Proč se účastnit konference IRFC

- ◆ Zaměření na inovativní techniky a nejlepší praktiky v drážním cargu v Evropě a na euroasijském trhu
- ◆ Nejlepší evropské a asijské výrobce, nákladní a intermodální operátoři a speditéři představí svá nová inovativní řešení, produkty a služby
- ◆ Nástupce velmi úspěšné předloňské konference IRFC 2017 (více než 240 účastníků, včetně 46 nejvyšších zástupců vedoucích drážních podniků organizací. Seznam řečníků měl jejich

rekordní počet 45; mezi nimi byli zástupci Evropské komise, ministerstva dopravy, UIC, ERA, UNIFE, CER a dalších významných evropských a asijských organizací)

Jazyky konference

♦ Oficiálními jazyky budou angličtina a čeština

Témata pěti zasedání konference

1. *Doprava v EU po roce 2021*
2. *Agentura EU ERA jako evropský systémový úřad*
3. *Výzkum a inovace po roce 2021 – motivace pro země ze střední a východní Evropy*
4. *Budoucí síť vysokorychlostních vlaků ve střední Evropě*
5. *Perspektivy evropské sítě TEN-T v napojení na „Novou hedvábnou cestu“ z Asie do Evropy*

Fórum TAF/TAP

Bude začleněno mezi zasedání 4 a 5: jde o technickou specifikaci pro interoperabilitu, týkající se telematických aplikací pro služby nákladní a osobní dopravy s cílem definovat výměnu dat mezi individuálními manažery infrastruktury a drážními podniky. Pozornost bude věnována m.j. technické specifikaci pro zapojení malých a středních drážních podniků. Agentura EU ERA rovněž představí hostům revidované procesy TAP a TAF TSI.

Kontaktní informace

OLTIS Group a.s. – Dr Milady Horákové 1200/27 a – 779 00 Olomouc –

E-mail: info@irfc.eu - webová stránka: www.oltisgroup.com

LETECKÁ DOPRAVA

Mezinárodní asociace letecké dopravy – IATA

POKLES POPTÁVKY PO LETECKÉM ZBOŽÍ V LISTOPADU O 1,1 %

IATA právě zveřejnila údaje o světových trzích leteckého zboží; ta ukazují, že poptávka, měřená v tunokilometrech, poklesla v listopadu o 1,1 procenta ve srovnání se stejným obdobím 2018. Značí to třináctý následný měsíc poklesu nákladních objemů z roku na rok. Přes pokles v poptávce, listopadový výkon byl nejlepší za osm měsíců s nejpomalejší úrovní meziročního snížení, zaznamenanou od března 2019. Listopadový výsledek také odrážel rostoucí význam velkých událostí v elektronickém obchodě jako je Singles Day v Asii a Black Friday.

Zatímco mezinárodní e-obchod pokračuje v růstu, celková poptávka po leteckém cargu pokračuje v souboji s protivětrným, jenž přináší účinek obchodní války mezi USA a Čínou, zhoršením ve světovém obchodě a obecným zpomalením světového hospodářského růstu.

„Poptávka po leteckém cargu v listopadu poklesla o 1,1 % ve srovnání s předchozím rokem. Je to lepší, než 3,5 procentní pokles v říjnu. Ale velkým zklamáním je, když zvážíme, že čtvrté čtvrtletí je obvykle v leteckém zboží vrcholovým obdobím. Při pohledu vpřed je dobrou zprávou zklidňování obchodních tlaků v relaci USA-Čína. Avšak obchodní podmínky zůstávají v současnosti velmi náročné“ řekl Alexandre de Juniac, generální ředitel IATA.

Regionální výsledky

Aerolinky v Asii-Pacifiku, Latinské Americe a Středním východě trpěly silným meziročním poklesem v celkovém růstu objemů leteckého zboží v listopadu 2019, zatímco severoameričtí dopravci zaznamenali mnohem mírnější pokles. Evropa a Afrika byly jedinými regiony, které zaznamenaly nárůst v poptávce po leteckém cargu ve srovnání s listopadem 2018.

♦ **Evropské aerolinky** registrovaly zvýšení poptávky po leteckém cargu o 2,6 % ve srovnání se stejným obdobím před rokem. Lepší než očekávaná hospodářská aktivita ve třetím čtvrtletí byla podpořena některými velkými ekonomikami v regionu, což pomohlo poptávku zvýšit. Kapacita byla zvýšena o 4 %.

- ◆ **Severoamerické aerolinky** zaznamenaly v poptávce pokles o 1,1 % a zvýšení kapacity o 3,3 procenta. Poptávku ovlivnil pomalejší růst ekonomiky USA a obchodní třenice s Čínou. Nicméně pozitivní trend v obchodních jednáních mezi oběma zeměmi naznačuje zlepšení situace.
- ◆ **Aerolinky Asie – Pacifiku** s poklesem poptávky o 3,7 % došly k nejostřejšímu poklesu ze všech regionů. Region byl silně ovlivněn obchodní válkou USA – Čína. Navýšení kapacity činilo 1,8 %.
- ◆ **Aerolinky Středního východu** registrovaly pokles v nákladních objemech o 3 % - i když značné zlepšení vůči říjnu s poklesem o 5,7 %. Kapacita se zvýšila o 2,6 %. Přes náznak zlepšování eskalace geopolitických tlaků regionálním dopravcům stále hrozí.
- ◆ **Latinsko-americké aerolinky** charakterizuje pokles v nákladní poptávce o 3,4 %. Různé sociální a ekonomické protivětry v regionálních klíčových ekonomikách dopadají na regionální výsledky v leteckém cargu. Kapacita se snížila z roku na rok o 2,3 %.
- ◆ **Afričtí dopravci** zaznamenali největší růst ze všech regionů, a sice o 19,8 %. K výsledku napomohly silné obchodní a investiční vztahy s Asií. Nárůst kapacity byl 13,7 %.

POUČENÍ Z CIZÍCH MALÉRŮ

POLICIE V SRN ZADRŽELA BANDU ŘEZAČŮ VOZOVÝCH PLACHET

Němečtí policisté zadrželi běloruskou skupinu, specializovanou na krádeže zásilek z vozidel. Čtyři členové bandy, včetně jejího vedoucího, byli uvězněni. Přitom policisté zabavili nákladní auto s ukradenými dálkovými světly. Další vyšetřování probíhají. Policisté hovoří o úderu proti organizované kriminalitě. V akci byla aktivní policejní inspekce z Heidekreisu. Skupina je v podezření, že jenom v roce 2019 se podílela na téměř 60ti deliktech. Způsobená škoda odpovídá podle úředních údajů více než 500.000 eur. Skupina působila především na odpočívadlech a parkovištích kolem dálnice A7 u Hannoveru. Stejní pachatelé mají také odpovídat za předchozí krádeže ve Francii. Zatčení lze hodnotit jako úspěch policejního projektu „Cargo“ pod vedením LKA Saska-Anhaltska. Protože předtím si německé a francouzské úřady vyměnily důležité informace na setkání, iniciovaném projektovou skupinou. Cílem projektu, podporovaného Europolem, je pomáhat národní a mezinárodní spolupráci v boji s krádežemi zásilek z vozidel.

Redakce SZ SSL: CBC Praha 6 – jirka.kladiva@seznam.cz - tel. 602 653 438