

SSL EXPRES	=21=
INFORMAČNÍ TÝDENÍK SVAZU SPEDICE A LOGISTIKY ČR	
ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY www.svazspedice.cz info@svazspedice.cz	19. května 2020

ČÍNA

DB SCHENKER: DENNÍ LETECKÉ NÁKLADNÍ SPOJENÍ ŠANGHAJ - MNICHOV

DB Schenker zavádí čínské kyvadlo v leteckém nákladním spojení, jak sděluje logistický koncern. Podle toho se tři osobní letadla typu Boeing 767 společnosti Iceland přidělují exkluzivně pro tuto službu a přestavují se pro zboží. Pro začátek se předpokládá 45 letů Šanghaj Pudong – Mnichov, a sice do konce května ve dvou rotacích v týdnu. V počátku května první letadlo opustilo Keflavik (Island) a odstartovalo nové spojení z Pudongu do Mnichova. DB Schenker tím vytváří podle vlastních údajů chybějící nákladní kapacitu pro naléhavě potřebné lékařské produkty a další zboží. Další lety se připravují, kromě jiného dvakrát týdně z Pudongu do Chicaga. V rámci kooperace se na letadlech objevuje poprvé logo DB-Schenker.

KANADA

IATA POŽADUJE PRO LETECKÉ ZBOŽÍ MĚNĚ BYROKRACIE

Poptávka po mezinárodním leteckém zboží poklesla v březnu o 15 procent. Vychází to z čísel, která v minulých dnech zveřejnil mezinárodní letecký svaz IATA. Současně však poklesla kapacita dopravců o téměř 23 procent. Důsledek: „Naproti tomu nemáme dostatek kapacit na uspokojení poptávky po leteckém zboží. Aerolinky již nasazují některá odstavená osobní letadla na čistou nákladní dopravu. IATA přitom kritizuje, že toto naráží na byrokratické překážky. Vlády budou muset odbourat požadovanou byrokracii pro povolování zvláštních letů“ požaduje generální ředitel IATA Alexandre de Juniac. Charterové lety se musí usnadnit, obsazení nákladních letadel se má uvolnit od obecných garančních ustanovení. Kromě toho musí být k dispozici dostatek personálu pro efektivní manipulaci se zbožím. Svaz však vychází z toho, že nedostatek kapacity „je bohužel všeobecný problém“. Recese postihne pravděpodobně letecké zboží stejně silně jako ostatní ekonomiku“ míní IATA. Aby se však dodavatelské řetězce udržely v pohybu, musí být letecké společnosti finančně životaschopné. Potřeba finančního odtížení leteckých společností „všemi možnými prostředky zůstává naléhavou“ varuje de Juniac.

NĚMECKO

ZPRÁVA SPOLKOVÉHO ÚŘADU BAG O DOPRAVNÍM TRHU

Situace na dopravním trhu je s ohledem na korona krizi jako dříve dramatická. Po posledním dotazování Spolkovým úřadem nákladní dopravy (BAG) informuje mnoho dopravních podniků o značném poklesu poptávky, kterou mohou těžko kompenzovat. Ložné kapacity jsou k dispozici, současně roste konkurenční tlak kromě jiného kvůli velmi nízké úrovni dopravného. Podle BAG narůstá podíl jízd naprázdno v národní a mezinárodní dopravě především při zpětných jízdách. „S ohledem na postupné omezování korona-opatření doufají dotazované podniky se zlepšením jejich obchodní situace“ píše BAG ve svém týdenním pozorování trhu nákladní dopravy, ve kterém popisuje vlivy korona-krize. V maloobchodě a v automobilovém průmyslu narůstá pomalu více zakázek. Avšak podle odpovědí dotazovaných dopravních podniků jsou zbožové sklady většinou nenaplněné, takže odpovídající dopravní příkazy, kromě jiného na přepravu dílů, jsou zdrženlivé. Dotazované podniky počítají s tím, že k k plnému produkčnímu vyřízení v Německu to bude trvat ještě několik měsíců.

Roste obava z propadu dopravného

„Velká část dopravního zákaznictva trpí rovněž vlivem finančních dopadů v důsledku korona-križe a na trhu je velmi vysoká kapacitní nabídka; narůstá obava podniků nákladní dopravy z nových výběrových řízení a poklesu smluvního dopravného“ uvádí spolkový úřad.

Kamionový index mýtného-jízdního výkonu BAG se v minulém týdnu vůči týdnu předchozímu zhoršil. Ukazuje vývoj silniční nákladní dopravy pod mýtným a může upozornit na působení korona-križe na silniční nákladní dopravu a v širším smyslu na konjunkturu. V týdnu od 20.4.2020 byla hodnota indexu podle BAG na minus 17,3 procentech do minus 20,3 procent pod předkrizovou úrovní.

ŠVÉDSKO

PŘÍSTAV NORVIK NAPOJEN NA ŠVÉDSKOU DRÁŽNÍ SÍŤ

Přes velikonoční týden byla průmyslová linka, kterou Ports of Stockholm postavily do přístavu Stockholm Norvik, byla napojena na drážní síť a elektrifikována. Vytváří to přímé drážní spojení do a z přístavu na intermodální síť dráhy Green Cargo pro národní a mezinárodní dopravu. Nové spojení měří přes čtyři kilometry a znamenalo investici kolem 73 milionů eur.

„Napojení Stockholm Norvik Portu na drážní síť poskytuje významný předpoklad pro udržitelnou dopravu a umožňuje nám realizovat nabídku dobré služby našim zákazníkům“ říká Johan Wallén, ředitel prodeje a marketingu stockholmských přístavů. Zákazníci mohou nyní knihovat dopravy přímo přes dráhu Green Cargo, která nabízí pravidelná intermodální dopravní řešení po celé své síti. Průmyslová linka měří 4.400 metrů a s dalšími 360 metry kolejí po přístavním nábřeží umožňuje nakládku a vykládku vagonů. Bylo rovněž postaveno drážní seřadiště. Má dvě koleje o 750 metrech, kde mohou být vlaky řazeny jakož i 100 metrovou odstavnou kolej. Ports of Stockholm jsou vlastníky průmyslové linky a odpovídají za provoz na ní. Stockholmský Norvik Port otevře letos dvě hlavní provozní oblasti. Jednou je kontejnerový terminál, jenž nahradí terminál ve stockholmském přístavu Frihamnen. Bude provozován společností Hutchinson Ports, jedním z největších světových provozovatelů kontejnerových terminálů s 52 přístavy ve 27 zemích. Druhou je terminál Ro-Ro pro pojízdné zboží. Bude jej provozovat Stockholmské přístavy.

ŠVÝCARSKO

IRU POŽADUJE MASIVNÍ PODPORU PRO DOPRAVNÍ SEKTOR

Světový svaz silničních dopravců IRU požaduje na vládách, aby v důsledku korona-križe podporovala dopravní podniky nejen finančně, ale také masivně provozně. Jejich obraty měly klesnout až o 40 procent – v některých segmentech dokonce mnohem více, jak varuje generální sekretář Umberto de Pretto. Nejnaléhavějším problémem podniků je likvidita. Mnohé stojí „na okraji bankrotů“. Svaz očekává, že problémy potrvají nejméně do roku 2022.

IRU konkrétně požaduje:

Hotovostní příspěví podnikům jako přechodnou pomoc • Snazší přístup k úvěrům • Pružnost při splácení úvěrů a leasingových sazeb • Přechodně snížit daně, poplatky a dávky včetně sociálních dávek a daní z paliva • Snížit pojistné prémie a vzdát se premií za provozně nepřipravená vozidla • Finanční podpůrné programy pro zaměstnance sektoru přechodně nezaměstnané • Zelené jízdní pruhy pro nákladní auta na všech hranicích • Uznávat zaměstnance v silniční dopravě jako klíčové pracovní síly a poskytovat jim přednostní přístup k ochranným materiálům a desinfekčním přístrojům • Pravidla o jízdních dobách a dokumentační povinnosti pojmát co možno pružně.

Opatření mají být koordinována mezi zeměmi a obchodními bloky – požaduje de Pretto. Podnikatelé riskovali vlastní zdraví, aby dopravovali potraviny a léčiva – „nyní samotná branže potřebuje pomoc“.

ZE ZAHRANIČNÍCH KOMENTÁŘŮ

JEDNÁNÍ EU-GB „POST-BREXIT“ SE JEN POMALU VLEKOU

Michel Barnier, hlavní vyjednávač za EU pro budoucí vztahy k Velké Británii, informoval po týdnu se 40 videokonferencemi o stavu věci.

Po týdnu jednání neměl M. Barnier mnoho pozitivního ke sdělení. Během týdne proběhlo 40 videokonferencí, ale cíle výrazně pokročit ve všech tématech „bylo dosaženo jen velmi částečně“.

Vyčetl britské vládě, že se „nepustila vážně“ do rozhovorů o některých tématech, jež jsou uvedena ve výstupové smlouvě s EU a do navazujících politických ujasnění budoucích vztahů. „To mne zneklidňuje“ řekl Barnier. Zároveň Londýn znovu potvrdil, že přechodová fáze proběhne do 31. prosince a nechce ji prodloužit o rok či dva. Podle výstupové smlouvy by mohly EU a Spojené Království jednomyslně k 30. červnu rozhodnout a EU je podle Braniera „spíše pro“ také s ohledem na výzvy, dané krizí koronaviru. „Velká Británie nemůže odmítnout prodloužení diskuse a současně zpomalovat jednací proces“ kritizoval Barnier.

Britové vidí horší zacházení než s jinými partnery

Londýn naproti tomu vidí vinu na EU. „Byla některá mnohoslibná přiblížení například v klíčových oblastech dohody o volném obchodě pro zboží a služby a v příbuzných tématech jako energie, doprava a spolupráce v civilním využívání atomové energie“ řekl jeden z mluvčích vlády. Bohužel nabídky EU pro zboží obchod jsou značně horší než smlouvy o svobodném obchodě, jež byly uzavřeny s jinými „suverénními zeměmi“.

Témata, při nichž se Barnier „zklamal“ v průběhu posledních rozhovorů, jsou rozsahem stejná, jež byla již počátkem března problémová. Jde například o dohodu, kterou se má zabránit, aby Britové v budoucí konkurenci s EU nevyostřili „neférové“ výhody jako jsou příspěvky, daňová politika, sociální a ekologické standardy. EU potřebuje taková ujednání, když má poskytnout britským dopravním podnikům volný přístup na společný trh se 450 miliony spotřebitelů, potvrdil Barnier.

Dále je diskutabilní, zda se má uzavřít jedna obsáhlá partnerská dohoda (což chce EU) nebo řada jednotlivých dohod, například o letecké dopravě (což chtějí Britové). Také v otázkách, kdy v případech sporů má být akceptován Evropský soudní dvůr jako soudce nedošlo k pokroku stejně jako v právní ochraně dat. A ke spornému tématu rybářské politiky nečinil Londýn žádné návrhy. „Bez rybářské dohody není žádná obchodní dohoda, tak je to jednoduché“ potvrdil Barnier.

Kontroly dopravy Severního Irsku dále nejasné

Znepokojení ukazuje hlavní vyjednávač EU také nad tím, že Londýn dosud neřekl nic konkrétního k tomu, jak bude v praxi uplatňován protokol o Severním Irsku, patřící k výstupové dohodě. Jde přitom o to, že při dopravách na Severní Irsko musí Britové kontrolovat, zda jsou dodržovány standardy pro výroby, hygienu, ochranu zvířat jakož i celní předpisy. Tím chce EU chránit svůj společný trh, protože na hranici mezi Severním Irskem a Irskem nejsou žádné kontroly. EU očekává konkrétní ujištění, že Velká Británie je schopna organizačně, personálně, finančně a technicky plnit protokol o Severním Irsku. „Nechceme čekat do prosince, abychom měli jistotu, že možnosti pro to existují“ řekl Barnier.

„Společný výbor“ z Britů a EU, jenž dohlíží na realizaci výstupové dohody, se měl posledního dubna zabývat otázkou Severního Irsku. Další jednání o budoucích vztazích jsou plánována v týdnech, jež začínají 11. května a 1. června. Potom má být provedena bilance. To bude také poslední možnost brexitovou přechodovou fází přece jen prodloužit.

TAKÉ Z CIZINY: Počátkem jara se malá Karine prochází s maminkou v lese a potkají se se stádem laní a jelenů. Dívenku udivily jelení parohy a povídá: „Podívej mami, jsou tu některé laně, které už kvetou a jiné ještě vůbec ne.“

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