

SSL EXPRES INFORMAČNÍ TÝDENÍK SVAZU SPEDICE A LOGISTIKY ČR	=26=
ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY www.svazspedice.cz info@svazspedice.cz	23. června 2020

JAPONSKO

PHARMALOGISTIKA: NIPPON EXPRES PŘEBÍRÁ MD LOGISTICS V USA

V Japonsku sídlící logistický podnik Nippon Express završil převzetí poskytovatele služeb MD Logistics z USA. Hodnota prodeje představuje podle vyjádření podniků 51 milionů USD (45,9 milionů eur). Nippon Express zdůvodňuje transakci tím, že od roku 2019 je pharmasegment začleněn jako „přednostní branže“ v podnikové strategii. A dále: „S převzetím získáváme přístup k farmaceutické distribuční síti v USA, představující největší pharma-trh na světě“. MD Logistics s hlavním sídlem v Indianě byl založen v roce 1996. Poskytovatel logistických služeb zaměstnává přes 200 osob. Strategickým partnerem je spediční a logistický podnik Seko Logistics z Chicaga. MD Logistics se specializovala na řešení dodavatelských řetězců ve dvou oblastech: biotech a pharma jakož i v maloobchodě a spotřebním zbožím.

NĚMECKO

NA PODPOŘE PRO LETECKOU LUFTHANSU SE JEŠTĚ PRACUJE

Následně potom, kdy se spolková vláda a Evropská komise neformálně shodly na podmínkách státní podpory pro Lufthansu a dozorčí rada leteckého koncernu s nimi souhlasila, probíhají práce na schválení záchranného balíku v částce 9 miliard eur. Oficiální schvalování ještě nezačalo, protože subvence od spolkové vlády nebyly ještě registrovány, jak sdělila mluvčí eurokomisařky pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerové. V Berlíně se očekává, že schvalovací řízení začne co nejdříve. K výplatě může dojít teprve po schválení Evropskou komisí. Stát zvýší kapitál Lufthansy. K tomu mají aerolinky nabídnout 24 startovacích a pozemních oprávnění na letištích Frankfurt a Mnichov konkurentům. Na dotaz, proč pro Air France/KLM nejsou srovnatelné postupy, když rovněž dostávají státní pomoc v miliardové výši, potvrdila zmíněná mluvčí, že v případě Air France/KLM se jedná o státní úvěry. Podnik bude muset peníze splatit, zatímco Lufthansa dostává kapitálovou pomoc. Tím může být narušena konkurence. Záchranný balík také vyžaduje souhlas akcionářů Lufthansy. O tom má být rozhodnuto 25. června na jejich mimořádném hlavním zasedání.

LETIŠTNÍ FRAPORT PLÁNUJE MASIVNÍ PROPOUŠTĚNÍ

Fraport AG plánuje v důsledku hospodářských dopadů z pandemie koronavirus rozsáhlé rušení pracovních míst. Podle vyjádření vedoucích představitelů má přicházet v úvahu kolem 3.000 míst. To odpovídá 14 procentům ze všech zaměstnaných, kterých je nyní okolo 22.000 osob. Podle tiskových informací mělo vedení koncernu sdělit tyto své plány 28. května podnikové radě. Představenstvo provozovatele letiště Frankfurt očekává v roce 2023 – řečené post-koroně – dopravní objem o cca 15 až 20 procent nižší pod úrovní dosažené v roce 2019; jak je uvedeno v tiskové verzi z videoposelství.

Joby pozemní dopravní služby na seznamu rušení

Podle této informace se opatření týkají v první řadě koncernového úseku Ground Handling, ve kterém bylo v roce 2019 zaměstnáno 9.236 osob. Jen v této oblasti může odpadnout 1.800 míst. Ground Handling je jedním ze čtyř centrálních úseků koncernu. Zahrnuje ložné, zavazadlové a pasažérské služby přes dopravu pošty a zavazadel k odbavování zboží na letišti Frankfurt. K tomuto úseku patří také příprava ústředních infrastruktur, zejména zavazadlová zařízení jakož i koncernové společnosti FraGround a FraCareS. Loni dosáhl úsek Ground Handling obrátu 707 milionů eur. Osobní náklady jsou 468 milionů eur, materiálové 58 milionů, celkově činí nákladový podíl skoro 75 procent. Rušení míst v dalších oblastech, nepřímo spojených s dopravou má být 30 procent. Týká se to míst na správě koncernu jakož i v logistických a pomocných funkcích. Cílem je udržet Fraport dlouhodobě životaschopný a učinit z letiště Frankfurt konkurenceschopné letiště.

Letiště Frankfurt má před sebou těžké roky

Letos se počítá s 30 až 40 procenty dopravních objemů před propuknutím pandemie. Pro letošek nepočítá představenstvo s více než 50 procenty dopravy. Jde tady nyní o fázi, kterou musí letiště překonat, než bude pandemie pryč. K tomu otázka, jak bude muset koncern po konci zdravotní krize fungovat. „Část obchodních zákazníků ve virtuálních konferencích zůstane; část soukromých zákazníků si nebude moci cestování dovolit, protože budeme mít méně aerolinek a dražší letenky. Půjde o podstatně intenzivnější konkurenci“. Na tuto obchodní oblast se musí nyní Fraport nachystat, jak bylo sděleno zaměstnancům. „Jde proto o otázky, které struktury budeme potom potřebovat, až se opět dostaneme k růstu“.

JEN MÁLO PODNIKŮ NASAZUJE UMĚLOU INTELIGENCI

V každém sektoru bude v budoucnu umělá inteligence (UI) hrát roli různým způsobem. Proto je důležité, aby podniky neváhaly a nyní se již vyrovnávaly s tím, jak UI využívat. Poukazuje na to Achim Berg, prezident oborového svazu Bitkom. „Čím dříve se s tím firmy zaměstnávají, tím větší jsou možnosti výhod v konkurenci“. Udává se to přes inteligentní používání dat a jejich hodnocení.

Bitkom se dotazoval 603 podniků ze všech oborů v Německu na jejich použití UI. Tři čtvrtiny ji považují za nejdůležitější technologii budoucnosti. Více než polovina spatřuje v UI šance, 28 procent se rovněž obává rizik. 17 procent je toho názoru, že UI ohrozí budoucnost jejich podniku. 14 procent věří, že tato technika nebude mít žádný vliv na vlastní provoz. Současně je hodně rozšířené hodnocení, že digitální podniky jako Amazon nebo Google pro svoji vedoucí pozici v UI mohou být vážnou konkurencí pro německé klíčové obory jako pro automobilový průmysl. Všeobecná hodnocení jsou jedním aspektem; dalším je, jak dalece se podniky UI zabývají. Podniky sice hovoří o ohromném významu UI, ale dělají málo pro její praktické nasazování. Dotazování ukázalo, že UI je nasazena teprve v 6 procentech tázaných firem. Každý pátý podnik (22 procent) plánuje nasazení. 71 procent nevidí žádnou potřebu. „To je ohromná chyba“ varuje Berg. Aby podniky mohly mezinárodně držet krok, musejí sbírat zkušenosti a potom je ve vlastní činnosti využívat. „Mnoha podnikům není vůbec jasno, jak se nechá například UI využít v logistice“ říká Berg.

Pro podniky, jež UI nasazují, není snižování nákladů primárním účelem. Mnohem spíše jde o propouštění pracovníků. Podle Berga nemá být tato technika jen nástrojem řešení existujících problémů, ale má se využívat pro zlepšování současných produktů a služeb. Jsou tu dva důvody, proč se podniky s UI nezabývají: není čas a nikdo, kdo se tím zabývá. Proto bude v Německu UI potřebovat více expertů. Bitkom se proto také zasazuje, aby se vytvářelo v této oblasti více profesůr a odborných kateder.

V podnicích, které již dnes UI nasazují, jsou pokroková uplatnění spíše výjimkou. Tak kolem dvou třetin uvádí nasazování v marketingu pro tzv. targeting a personalizovanou reklamu. Ve

40 procentech jde s UI o pomoc při automatickém knihování plateb a automatizované zodpovídání dotazů nebo reklamací. Každý třetí uvádí UI pro využití cenové optimalizace, každý čtvrtý pro předčasnou údržbu. 19 procent používá UI k plánování dopravních tras, 17 procent pro automatizované předvídání. Téměř žádnou roli nehraje UI při předvolbě konkurentů (2 procenta) a při vývoji produktů, například cestou simulace (1 procento).

ZE ZAHRANIČNÍCH KOMENTÁŘŮ

NĚMECKÝ ALTERNOIL BUDUJE MASIVNĚ SÍŤ PLYNOVÝCH ČERPAČEK

Společnost Alvernoil GmbH podstatně rozšiřuje svou síť tankovacích stanic pro alternativní motorová paliva LNG a Bio-LNG. Jak sděluje společnost ze Steinfeldu v Dolním Sasku, má do konce roku vzniknout na německém území 16 dalších stanic LNG (zkapalněného zemního plynu). V říjnu 2019 uvedl Alvernoil do provozu v Bakumu největší tankovací zařízení LNG v Evropě. Zásobování stanic LNG přejímá od Alvernoilu intermodální specialista Paneuropa Transport.

Ve Fuldě (na A7) a v Hamburku na Burchardkai/Waltershofu vznikají stanice LNG ve formátu XL. Menší tankovací místa mají být v Cáchách, Brémách, Bremerhavenu, Duisburgu, Ettenheimu, Gredingu, Hockenheimu, Knüllwealdu, Kölnu, Lipsku, Lübecku, Magdeburgu a Oldenburgu. Podle stavu projektů a poptávky se mohou místa a doby zahájení ještě měnit, jak firma sděluje.

Od třetího čtvrtletí t.r. má provozovatel tankovacích stanic SB poskytovat Bio-LNG z biologických odpadních procesů. Biomethan je certifikován podle evropské normy ISCC (International Sustainability and Carbon Certification). Alvernoil hovoří o úspoře emisí až 85 procent ve srovnání se současným palivem pro těžká nákladní vozidla.

Stanice XS pro provozní dvory

Koncepce menších tankovacích míst, zvaných XS-Stationen, byla vyvinuta společně s brémskými „zelenými řešeními“ Green Solutions GmbH. Stavení postup je kompaktní a modulární. Alvernoil: „Stanice je optimální pro rozšiřování existujících tankovacích stanic nebo pro zásobování LNG vlastních vozových parků na podnikových plochách“. Poskytovatel slibuje rychlé instalace a uvádění do provozu.

Nákladní auta na plyn jsou poptávanější než se počítalo

Průmyslovému uplatňování, lodím nebo cizím tankovacím stanicím lze dodávat týdenní množství od 4 tun LNG. Celoněmecky udržovaná depa zajišťují dodávky v krátké době – podle Alvernoilu „během 6 až 8 hodin“. Pro zajišťování bezporuchového provozu je zřízeno síťové operační centrum (Network Operation Center) s časovým provozem 24/7. Má pomáhat řidičkám a řidičům při tankování nových paliv, například cestou školení, „první podporou“ nebo při hledání alternativních stanic. Podnik také poskytuje dílenský a opravářský servis. Mobilní tzv. „mikroplniči“ mohou provádět první nebo nouzová tankování. Nepostačující infrastruktura tankovacích stanic je podstatným důvodem pro dopravce a speditéry, aby se zaměřovali na nákladní auta, poháněná plynem. Finančně se mají vozidla určitě vyplatit: nejméně do konce roku 2023 mají být osvobozena od placení mýtného.

TAKÉ Z CIZINY:

„Jak jste se přes ten dav lidí dostal tak blízko k nehodě?“ „Volal jsem: nechte mne projít, jsem otec oběti!“ - „No a?“ „Nemohl jsem tušit, že jde o divoké čuně...“

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