



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

5/2020

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

ŽIVNOSTENSKÉ SPOLEČENSTVO

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

Obsah:

Aktuálně z Evropské unie str. 2

Komplexní soubor ekonomických opatření Komise EU v reakci na
nákazu koronavirem :

Flexibilita fiskálních pravidel EU ♦ Opatření týkající se státní podpory
♦ Investiční iniciativa pro reakci na korona virus ♦ Doprava ♦ Cestovní
ruch ♦ Obchod a průmysl Makroekonomický výhled ♦ Silniční
doprava

Z mezinárodních dopravních a logistických svazů ... str. 6

ELA – Evropská logistická asociace
FIATA – Mezinárodní federace spedičních svazů
IRU – Mezinárodní unie silniční dopravy
IATA – Mezinárodní asociace letecké dopravy
ICS – Mezinárodní námořní komora

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

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

E-mail: info@svazspdice.cz

Internet: www.svazspdice.cz

AKTUÁLNĚ Z EVROPSKÉ UNIE

EKONOMIKA

KOMPLEXNÍ SOUBOR EKONOMICKÝCH OPATŘENÍ KOMISE EU V REAKCI NA NÁKAZU KORONAVIREM - Obsah

- Flexibilita fiskálních pravidel EU
- Opatření týkající se státní podpory
- Investiční iniciativa pro reakci na koronavirus
- Doprava
- Cestovní ruch
- Obchod a průmysl
- Dokumenty

V souvislosti s koronavirem jde Komisi samozřejmě především o zdraví našich občanů. Pandemie koronaviru však zároveň představuje velký otřes pro evropskou a světovou ekonomiku. Členské státy již přijaly nebo právě přijímají rozpočtová opatření s cílem zvýšit kapacitu zdravotnictví a poskytnout pomoc občanům a odvětvím, na něž má tato krize největší dopad. Tato opatření spolu s útlumem hospodářské činnosti povedou k podstatně vyšším rozpočtovým deficitům.

Aby byl zmírněn zásah, který koronavirová krize ušetří obyvatelům a celé ekonomice, přijala Komise [komplexní soubor ekonomických opatření v reakci na propuknutí koronavirové nákazy](#), přičemž plně uplatnila [pružnost fiskálních pravidel EU](#), revidovala své [předpisy o státní podpoře](#) a vytvořila [investiční iniciativu pro reakci na koronavirus](#) v hodnotě 37 miliard eur, jejímž cílem je poskytnout likviditu malým podnikům a odvětví zdravotní péče.

Flexibilita fiskálních pravidel EU

Komise v rámci své strategie pro rychlou, důraznou a koordinovanou reakci na pandemii koronavirové nákazy [navrhla aktivovat obecnou únikovou doložku](#) Paktu o stabilitě a růstu. Poté, co aktivaci obecné únikové doložky schválí Rada, se členské státy budou moci odchýlit od rozpočtových požadavků stanovených evropským fiskálním rámcem, které za normálních okolností musejí respektovat, a přijmout opatření k náležitému řešení krize.

Tento návrh představuje důležitý krok ke splnění závazku Komise využít všechny nástroje hospodářské politiky, jež má k dispozici, aby podpořila členské státy v jejich úsilí o ochranu občanů a zmírnění závažných negativních socioekonomických důsledků pandemie.

Komise je připravena přijmout další opatření v závislosti na vývoji situace.

Opatření týkající se státní podpory

19. března 2020 přijala Evropská komise tzv. [dočasný rámec](#), který členským státům umožní využít plný rozsah flexibility stanovené v pravidlech státní podpory a podpořit tak ekonomiku čelící výzvám v důsledku onemocnění COVID-19. Tento rámec je založen na **čl. 107 odst. 3 písm. b)** Smlouvy o fungování Evropské unie, který má napravit vážnou poruchu v hospodářství EU. Cílem je zajistit, aby podniky měly v případě potřeby likviditu nebo

možnost zmrazit svou činnost a aby podpora podniků v jednom členském státě nenarušila evropský jednotný trh.

Dočasný rámec stanoví pět druhů podpory. Členskými státy umožní:

1. zavést režimy přímé podpory (nebo daňových zvýhodnění) až do výše 800 000 eur pro jednu společnost
2. poskytnout dotované státní záruky na bankovní úvěry
3. nabízet veřejné a soukromé úvěry s dotovanými úrokovými sazbami
4. využívat stávající úvěrové kapacity bank a použít je jako zprostředkovatele podpory pro podniky – zejména malých a středních podniků (dočasný rámec jasně stanoví, že se jedná o přímou podporu pro klienty bank, nikoli pro banky samotné) a
5. zavést další flexibilitu, díky níž bude moci stát poskytnout v případě potřeby pojištění krátkodobých vývozních úvěrů

Nový rámec nenahrazuje stávající nástroje – představuje naopak jejich doplnění o mnoho dalších možností, které členské státy v souladu s pravidly státní podpory již mají. Uvedené změny jsou obsaženy ve [sdělení „Koordinovaná ekonomická reakce na koronavirovou nákazu COVID-19“](#) ze dne 13. března 2020.

V souvislosti s nákazou COVID-19 byl rovněž využit [čl. 107 odst. 2 písm. b\)](#) Smlouvy o fungování EU. Toto ustanovení umožňuje Komisi schválit opatření státní podpory poskytnutá členskými státy s cílem odškodnit konkrétní společnosti nebo odvětví ve vztahu k mimořádným událostem, např. těm, které přímo způsobila nákaza COVID-19.

Další informace lze nalézt na internetových stránkách Komise věnovaných státní podpoře:

[Státní podpora v souvislosti s COVID-19](#)

Jednotlivé případy

Itálie

Evropská komise schválila [italskou státní záruku](#) na podporu dluhového moratoria od bank pro malé a střední podniky postižené pandemií koronaviru. Režim byl schválen na základě tzv. dočasného rámce pro státní podpory, který Komise přijala 19. března 2020 v souvislosti s pandemií COVID-19, aby podpořila ekonomiku.

Dánsko

Evropská komise schválila na základě pravidel státní podpory (čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU) [dánský režim](#) ve výši 10 miliard DKK (přibližně 1,3 miliardy EUR), který částečně kompenzuje osoby samostatně výdělečně činné za finanční ztráty kvůli koronaviru.

Spojené království

Dne 25. března 2020 schválila Komise na základě tzv. dočasného rámce [dva samostatné britské režimy státní podpory](#) malých a středních podniků, které působí ve všech odvětvích a jež mají dočasné finanční potíže v důsledku ekonomického dopadu epidemie koronaviru, nazvané „Coronavirus Business Interruption Loan Scheme“ (CBILS).

Španělsko

Dne 24. března 2020 schválila Komise podle dočasného rámce dva [španělské systémy záruk](#) pro podniky a osoby samostatně výdělečně činné, na něž má dopad koronavirová epidemie. Jsou určeny na nové úvěry a operace refinancování pro: i) osoby samostatně výdělečně činné a malé a střední podniky a ii) větší společnosti s cílem zajistit, aby tyto společnosti disponovaly likviditou, která jim pomůže zachovat pracovní místa a pokračovat v činnosti.

Investiční iniciativa pro reakci na koronavirus

Investiční iniciativa pro reakci na koronavirus bude zaměřena na

- systémy zdravotní péče
- malé a střední podniky
- trh práce
- další zranitelné části našich ekonomik

Aby byly přímé evropské veřejné investice ve výši 25 miliard eur rychle nasměrovány tam, kde je třeba řešit důsledky krize způsobené koronavirem, navrhne Komise, že letos nebude požadovat, aby se povinně vracelo nevyčerpané předběžné financování z evropských strukturálních a investičních fondů, které v tuto chvíli členské státy mají k dispozici.

Místo toho budou členské státy mít povinnost tyto částky použít na urychlení svých investic v rámci strukturálních fondů. Částky se použijí na vnitrostátní spolufinancování – to by za běžných podmínek musely poskytnout státy samy, protože jinak by neobdržely další tranše svých přidělů financí ze strukturálních fondů. Vzhledem k tomu, jaká je průměrná míra spolufinancování v jednotlivých členských státech, bude díky 7,5 miliardám eur možné uvolnit a využít přibližně 17,5–18 miliard eur ze strukturálního financování v celé EU.

Návrh lze provést prostřednictvím změny nařízení o společných ustanoveních pro strukturální fondy. Radě a Evropskému parlamentu Komise tento návrh předloží tento týden. Vnitrostátní operační programy by pak byly v případě potřeby upraveny tak, aby finanční prostředky směřovaly do oblastí, jako jsou krátkodobá pracovní opatření, zdravotnictví, opatření na trhu práce a odvětví, která jsou za současné situace obzvláště postižena.

Doprava

Aktuální informace o [dopadu na dopravu](#), a to i v souvislosti s hraničními kontrolami podle schengenského *acquis*.

Letecká doprava

[Posouzení hospodářského dopadu](#) na dané odvětví zveřejnila online mezinárodní organizace IATA – AKTUALIZOVÁNO 5.3.

Námořní doprava

Mezinárodní námořní komora (celosvětová organizace pro námořní dopravu, reprezentující 80 % světového obchodního loďstva) odhaduje, že virus způsobuje vinou ušlých příjmů tomuto odvětví ztrátu ve výši 350 milionů amerických dolarů týdně. Z celosvětového obchodu bylo odstaveno více než 350 000 kontejnerů. Nadále trpí globální dodavatelské řetězce a problémy přetrvávají i ohledně karantény lodí v přístavech.

Zastávky v přístavech v Číně klesly od začátku roku 2020 o více než 30 % a v posledních týdnech klesl celkový objem přepravy v čínských přístavech o více než 20 % (tento údaj poskytla podle společnost Alphaliner Research Agency, která monitoruje kontejnerovou námořní dopravu). U kontejnerových lodí se v posledních čtyřech týdnech snížil počet vyplutí o 49 %.

V Evropě byly vývojem kontejnerové dopravy z Asie nejvíce zasaženy Rotterdam a Hamburk. Celkově se pro první čtvrtletí roku 2020 odhaduje pokles v celosvětovém objemu

dopravy ve výši 0,7 %, nicméně pro některé přístavy by dopad mohl být daleko horší. Rozhodující bude v tomto směru, jak dlouho bude krize trvat. Jeden z odhadů týkající se rotterdamského přístavu počítá s 1% ročním poklesem (to představuje 150 000 kontejnerů).

Vnitrozemské přístavy doposud nenahlásily žádný reálný pokles. Výše popisovaný dopad však lze ve vnitrozemských přístavech očekávat také, a to v nadcházejících měsících, neboť objem vnitrozemské dopravy poklesne. Projeví se také nižší počet vlaků přijíždějících z Číny.

Podle prognóz má pokles objemu globální námořní přepravy ve výši 20–25 % mít podobný dopad i na odvětví přístavních terminálů. Má-li však přepravní odvětví možnost do jisté míry snížit náklady proto, že díky odstávce plavidel nevznikají náklady na palivo a manipulaci v terminálech, je nákladová základna přístavních terminálů v krátkodobém horizontu daleko méně adaptabilní. Nejvyššími provozními náklady terminálů jsou obvykle pracovní síly, u nichž lze snížit náklady pouze do omezené míry (práce přesčas atd.).

Všem přístavům a terminálům se vedle toho budou hromadit prázdné kontejnery a následně budou mít problémy s nedostatkem prostoru. Současně přitom existují tlaky ze strany přepraveců a zákazníků, aby bylo upuštěno od skladného, protože důvodem využití skladovacích prostor je virus, a jde tudíž o *vis maior*.

Cestovní ruch

Cestovní ruch je třetím největším odvětvím ekonomiky EU. Vytváří 10,3 % HDP a zaměstnává 27 milionů lidí (11,7 % všech pracovních míst v EU). Z Číny do EU přijíždí třetí nejvyšší počet mezinárodních návštěvníků (po USA a Rusku). Segment čínských turistů výrazně roste: V roce 2018 bylo podáno 2,8 milionu žádostí o schengenské vízum, což představuje nárůst o 11,3 % oproti roku 2017.

V důsledku vypuknutí epidemie COVID-19 čelí odvětví cestovního ruchu v EU:

- ztrátě vysokého podílu čínských turistů (od konce ledna) – většina evropských dopravců pozastavila své lety do Číny do konce března a většina rezervací v Číně na cesty do Evropy v průběhu čínského nového roku byla zrušena. Pravděpodobným dopadem na odvětví cestovního ruchu EU od ledna do konce dubna 2020 je možná ztráta přibližně 400 000 čínských turistů a 2 milionů přenocování (předběžné odhady)
- ztráta dalších mezinárodních turistů z dalších klíčových zemí kvůli vypuknutí virové nákazy v jejich zemi (Japonsko, Jižní Korea) nebo zrušení cest kvůli případům nákazy v Evropě (USA, Kanada atd.)
- zrušení nebo snížení počtu rezervací Evropanů na cesty v rámci EU (cestovní ruch uvnitř EU představuje 60 % přijíždějících turistů)
- pokles návštěv měst v souvislosti s nejistotou ohledně rizik kontaminace a možnosti návratu v původně předpokládaném termínu
- menší rozsah nebo úplné zrušení velkých veletrhů a podobných akcí

Evropská komise je v nepřetržitém kontaktu s ministerstvy odpovědnými za cestovní ruch, se specializovanými mezinárodními organizacemi (UNWTO a OECD) a s příslušným odvětvím (zejména prostřednictvím sítě ad hoc, jejímiž členy jsou profesní sdružení EU, ve spolupráci s Evropskou komisí pro cestování), monitoruje situaci a pomáhá s její koordinací.

Obchod a průmysl

Ekonomický dopad COVID-19 bude u jednotlivých odvětví a podniků různý a bude se odvíjet od různých faktorů, např. do jaké míry jsou vystaveny situaci v Číně jako příjemci jejich mezivstupů, do jaké míry mohou přejít na alternativní dodavatele a zda mají zásoby, anebo zda jsou naopak závislé na výrobních postupech „just-in-time“.

Evropská komise je v těsném kontaktu s vnitrostátními orgány, zástupci průmyslu a dalšími zúčastněnými stranami s cílem sledovat a hodnotit dopad na evropská průmyslová odvětví a obchod.

MAKROEKONOMICKÝ VÝHLED

Komise rovněž aktivně monitoruje ekonomické dopady koronavirové nákazy v našich členských státech i v jiných částech světa a koordinuje vnitrostátní opatření, jež na ně reagují. [Zimní hospodářská prognóza](#), kterou Komise předložila 13. února 2020, již COVID-19 označila za nové riziko nepříznivého vývoje pro evropské hospodářství.

OCHRANA PODNIKŮ A PODPORA PRACOVNÍCH MÍST

Během této zdravotní krize je zcela zásadní, abychom ochránili naše kritické prostředky, technologie a infrastrukturu. Dne 26. března 2020 vydala Komise [pokyny](#) pro členské státy, aby mohly lépe prověřovat přímé zahraniční investory a případně jim zabránit, aby kriticky důležitou společnost získali nebo nad ní převzali kontrolu. Pokyny zároveň pamatují na to, aby nebyla ohrožena obecně platná otevřenost EU vůči zahraničním investicím.

Prověřování přímých zahraničních investic ze zemí mimo EU by mělo probíhat zejména v oblastech, jako je lékařský výzkum, biotechnologie a infrastruktury, neboť jsou zásadní pro naši bezpečnost a veřejný pořádek. Všechny členské státy EU jsou podporovány v tom, aby ukládaly omezující opatření a zabránily tak tomu, aby zahraniční investoři převzali kontrolu nad evropskými společnostmi, které jsou zranitelné.

Vnitrostátní mechanismy prověřování přímých zahraničních investic jsou v současné době zavedeny ve 14 členských státech.

SILNIČNÍ DOPRAVA

K BALÍKU MOBILITY EU

Odpůrci mobilního balíku EU zřejmě nemohou zabrzdit hlasování v Radě EU. Ministři dopravy uzavírají první čtení rozporovaného předpisovaného balíku pro silniční dopravu (Mobilitätspaket 1) S ohledem na virovou krizi se bude v písemném řízení hlasovat o kompromisním textu, na němž se v prosinci dohodla vedení EU s vyjednávači Evropského parlamentu. Většina vyslanců EU schválila nedávno toto řízení. Pokus osmi členských států zabránit hlasování s ohledem na pandemii a odložit je k ledu, neprošel.

Následně mají hlavní města prezidentské Rady informovat, jak se hlasovalo. Očekávalo se, že Bulharsko, Polsko, Estonsko, Litva, Lotyšsko, Rumunsko, Maďarsko, Malta a Kypr jsou proti. Belgie se jako dříve zdrží hlasování. Dalších 17 států kompromis podpořilo. Potřebná je většina alespoň 15 států, jež zastupují nejméně 65 % obyvatel Evropy.

Z MEZINÁRODNÍCH DOPRAVNÍCH A LOGISTICKÝCH SVAZŮ

LOGISTIKA

Evropská logistická asociace - ELA

PROHLÁŠENÍ ELA: EVROPSKÝ LOGISTICKÝ A DODAVATELSKÝ ŘETĚZEC JE VE STRESU Z KORONAVIROVÉ NÁKAZY

Evropa čelí pandemickému scénáři, který ovlivňuje dodavatelské řetězce a profesionály, kteří v nich pracují. Jednak je síťová ekonomika se svým vysokým stupněm rozdělení výrobních aktivit na globální úrovni zdrojem zranitelnosti pro evropské hospodářství. Jednak mezinárodní firmy přesně vědí, kde jsou jejich produkty umístěny a obvykle si myslí, že nepotřebují přezásobení, což normálně funguje pro normální poptávku a nikoliv pro nepředvídané okolnosti. Za další manažeři dodavatelských řetězců prokázali svou přizpůsobivost vyzývajícím podmínkám; logistika se znovu prokázala jako rozhodující faktor pro evropský výrobní systém rovněž během krizového šoku.

V Itálii, Francii a Španělsku se mnoho výkonných, plánovacích a podpůrných funkcí rychle přizpůsobilo práci z domova a sledovalo doporučení evropských vlád. Dopravní a skladové služby běží v evropských zemích a přes ně, i když se operace značně zpomalily a je náročné je udržet. Zdržení a zrušení dodávek způsobuje problémy 66 procentům německých a alespoň 28 procentům italských podniků.

Silniční a intermodální doprava jsou klíčovými prvky evropských dodavatelských řetězců. Ačkoliv na počátku krize šlo o silné vzednutí poptávky, hlavní evropské svazy autodopravy počítaly s poklesem činnosti o 25 až 30 procent ve srovnání s obvyklou úrovní, s ohledem na pokles poptávky a obtíže v mezinárodní dopravě, dané nárůstem hraničních a zdravotních kontrol, jež vytvářely fronty o desítkách kilometrů.

Letecké zboží a nálehavá expresní logistika byly dotčeny velmi silně. Lufthansa Cargo pokračuje v pravidelném letovém programu – s výjimkou vyloučení pevninové Číny a ověřovala použití osobních letadel bez cestujících k dalšímu navýšení kapacity pro cargo. ,

SPEDICE

Mezinárodní federace spedičních svazů - FIATA

UDRŽET TOKY NEZBYTNÉHO ZBOŽÍ BĚHEM KRIZE COVID-19

FIATA vydala stanovisko k současné situaci. Boj za zábranu rozšiřování COVID -19 je předmětem opatření vlád celého světa m.j. směrem k uzavření moha aspektů denního sociálního života a omezováním pohybu lidí. V mnoha zemích jen určité nezbytné služby mají povolení ještě dále fungovat. Nicméně není tu koordinovaný celosvětový přístup a definice co az nezbytnou službu považovat. FIATA tleská zahrnutí spedice do mnoha národních definic „nezbytných služeb“. Je však třeba udělat více. Jde zejména o řádné fungování dodavatelských řetězců přemísťujících nezbytné zboží především tam, kde je nejvíce zapotřebí.

Spedice jako „nezbytná služba“

Terminologie o „nezbytných službách“ se různí. Například Spojené Království vytvořilo seznam klíčových pracovníků jejichž práce je rozhodující v reagování na COVID 19 a kteří pracují ve stanovených „klíčových sektorech“. Jako „Architekti dopravy“ spediční sektor vyhovuje přirozeně zmíněným definicím když hraje zásadní roli v zajišťování pohybu zboží v rámci světových dodavatelských řetězců v nynějším vysoce vzájemně závislém světě.

SILNIČNÍ DOPRAVA

Mezinárodní unie silniční dopravy – IRU

OTEVŘENÝ DOPIS IRU SVĚTOVÝM VÚDCŮM

Výzva k akcím na pokračování a přežití soukromých služeb osobní dopravy

Obor soukromé silniční dopravy osob poskytuje nepostradatelné služby společnosti a přispívá k hospodářskému růstu. Pomáhá k úspěchu mnoha sektorů, zejména organizované turistiky a je zásadní pro obchod a cestování ve volném čase. Nicméně když omezující opatření spojená s pandemií COVID-19 nutí miliony osob aby zůstávaly doma, provozovatelé osobní dopravy také čelí omezením, ojedinělým v historii oboru.

IRU reprezentuje soukromé provozovatele osobní dopravy, zejména sektory dopravy autobusové, autokarové a taxi, jejichž služby jsou zásadní pro každodenní sociální a hospodářský život. Provozovatelé taxi a autobusové dopravy jsou zásadní v plnění místních a městských mobilitních potřeb, zatímco provozovatelé autokarů jsou zaměřeni na meziměstskou a dálkovou dopravu a na služby turistiky. Dohromady jsou největšími poskytovateli kolektivní mobility na světě.

Podniky autobusové a taxi dopravy hrají svoji roli v boji s rozšiřováním COVID-19 a zmírňováním dopadů na ekonomiku a dobrý život lidí na celém světě. Zajištění základního pokračování těchto služeb osobní dopravy je podstatné pro společnost a pro hospodářství, zejména pro občany, kteří závisí na dobře fungujícím systému hromadné dopravy a musí cestovat do práce, aby vykonávali své denní povinnosti. Udržování osobních služeb je proto rozhodné pro udržení dělníků, studentů a dokonce veřejných úřadů v pohybu.

COVID-19 způsobil pokles počtu cestujících a rušení tratí. Činnost na úseku silniční osobní dopravy postupně klesá a v některých zemích přestává fungovat úplně. Níže uvedený přehled ukazuje na celkové snížení aktivit podle dopravních segmentů:

- ◆ turistické autokary: 100 %
- ◆ mezinárodní linky na dlouhou vzdálenost: 100 %
- ◆ národní dálkové linky: 90 %
- ◆ doprava do škol a školek 100%
- ◆ taxi doprava: 80 %
- ◆ speciální dopravy pro městské správy (nemocní, staří atd.) 90%
- ◆ městské autobusy: 70%

Na základě obdržených dat z Číny, Francie, Itálie, Španělska a USA mezi jinými víme, že sektor osobní dopravy bude silně ovlivněn řadou způsobů. Ty zahrnují nejen soukromé provozovatele v segmentech autobusů, autokarů a taxíků, ale také provozovatele veřejné dopravy, kteří závisí na pokračování a přežívání sektoru osobní dopravy. Dopad se týká nejen snižování tržeb a dalších nákladů, směrem k nezbytným opatřením ve vozidlech a v infrastruktuře, ale též snižování průmyslové výroby a služeb s důsledky na zaměstnanost v sektoru osobní dopravy.

Aby se omezily tyto sociální, ekonomické a finanční důsledky, **musí vlády přijmout mimořádná opatření. Tato opatření, včetně finanční podpory, se musí realizovat rychle**, aby se zajistilo pokračování služeb i za krize a potom, až se COVID-19 dostane pod kontrolu. Odklady plateb za najatá zařízení, bankovní půjčky, hypotéky a leasingové operace by měly probíhat bez odkladů. Zajištění speciálních fondů se rovněž naléhavě vyžaduje. V neposlední řadě by finanční podpora měla být poskytována tak, aby se dopravcům umožnil přístup k ochraně a očištným zařízením a zajistilo se, aby se řidiči a cestující se nacházeli v bezpečném prostředí. Je třeba brát v úvahu, že městská a meziměstská doprava i autokarová turistika jsou všechny velmi důležité pro ekonomiku a tato opatření nebudou pouze ve prospěch daného sektoru ale také celé společnosti.

Rovněž pro zajištění kontinuity služeb musí příslušné úřady garantovat dopravcům dostupnost k potřebným sanitárním zařízením a produktům k ochraně zdraví a bezpečnosti jejich zaměstnanců jakož i jejich cestujícím. V těchto náročných dobách jak orgány veřejné dopravy tak operátoři autobusů, autokarů a taxíků realizují poslední zdravotní a

bezpečnostní doporučení a požadavky, formulované jejich příslušnými národními úřady a Mezinárodní zdravotní organizací WHO. Všechny subjekty veřejné a soukromé mobility uplatnily komplexní soubory preventivních opatření a průběžně se podílejí na informacích, aby se mobilní sítě udržely v provozu. Obdobně IRU pokračuje v optimalizaci dobrých praktik a v posilování kvalifikace v rámci komunity poskytovatelů mobility.

Některá opatření z dobrých praktik:

- ◆ Zajistit, aby všichni zaměstnanci dostávali poslední a nejpřesnější informace o opatřeních proti COVID-19 včetně způsobů jak předcházet šíření viru
- ◆ Poskytovat zaměstnancům, zejména řidičům sanitární výrobky a další vhodné prostředky k omezení šíření viru a brát přitom v úvahu jejich dostupnost v místních zařízeních
- ◆ Zajišťovat pravidelné důkladné čištění a desinfekci dopravních vozidel a předmětů, dotýkaných uživateli dopravy (jako jízdenková zařízení, žerdě, sedadla atd.)
- ◆ Omezit styk řidičů s cestujícími (například neprovádět prodej jízdenek za hotové na palubě, dovolit nástup pouze zadními dveřmi)
- ◆ Uplatnit vhodné zásady pro manipulaci se zavazadly
- ◆ Poskytnout speciální služby zdravotnímu personálu a ostatním kategoriím personálu, spadajícím pod hlavní služby
- ◆ Přizpůsobit úroveň služby podle snížené poptávky po cestování v souladu s obvyklými obchodními postupy a s rozhodnutími, přijatými veřejnými úřady
- ◆ Dočasně uvolnit zaměstnance s vysokým rizikem infekce (např. zaměstnance přes 60 let věku, osoby s chronickými zdravotními potížemi atd.) z aktivní služby.

Zdravíme všechny dopravní zaměstnance, kteří jsou našimi hrdiny na cestách při plnění svých povinností bez ohledu na to, jaké obavy a nebezpečí mohou znamenat.

LETECKÁ DOPRAVA

Mezinárodní asociace letecké dopravy – IATA

PŘEKÁŽKY V LETECKÉM CARGU MOHOU ZNAMENAT RIZIKA PRO ŽIVOTY **- POŽADUJE SE URGENTNÍ AKCE VLÁD**

IATA a její členové obnovili své požadavky vůči vládám, aby přijaly naléhavá opatření k zajištění, aby linky leteckého carga zůstaly otevřené a efektivní. „Letecké cargo je významným partnerem ve světovém letectví proti COVID-19. Ale stále vidíme příklady nákladních letů, plněných životy chránícími lékařskými dodávkami a zařízeními, přičemž byrokratické procesy k zajišťování slotů způsobují zpoždění, která ohrožují lidské životy. Všechny vlády by měly postupovat tak, aby světové dodavatelské řetězce zůstaly otevřené“ řekl generální ředitel IATA Andres de Juniac.

Krise COVID-19 způsobila, že téměř celý světový park osobních letadel zůstal na zemi. Park, který normálně dopravuje téměř polovinu všeskerých nákladních zásilek. Aerolinky usilují o užívání osobních letadel k operacím s cargem. Při podpoře tohoto úsilí by měly vlády takto odstraňovat tíživé překážky zaváděním rychlých procedur pro přelety a přistávací povolení pro operace carga, zejména v klíčových výrobních centrech v Asii – v Číně, Koreji a Japonsku - v reakci na zvýšení počtu nákladních charterů, nahrazujících ukončené osobní operace

NÁMOŘNÍ DOPRAVA

Mezinárodní námořní komora – ICS

ICS VYDALA PRO NÁMOŘNÍ SEKTOR NOVÉ POUČENÍ O COVID-19

ICS je celosvětové sdružení svazů majitelů námořních lodí. Jeho posláním je m.j. pomoci v boji proti rozšiřování infekcí. Dokument o 22 stranách byl připraven ve spolupráci s významnými mezinárodními organizacemi, včetně

Světové zdravotní organizace WHO • Mezinárodní námořní organizace IMO • Evropského centra pro předcházení nemocem ECDC • Mezinárodní asociace pro námořní zdraví IMHA. Mezi řadou opatření, uvedených v materiálu, jde rovněž o rady na zacházení se zázaky vstupů do přístavů a nabízejí se praktická ochranná opatření před účinky onemocnění COVID -19 pro námořníky - včetně plánu na řešení prudkého šíření nákazy. Poučení poskytuje informace o důležitých bodech jako je ubytování a stravování, školení a návod co dělat s podezřením na infekci. Jsou zde také rady o hygienických opatřeních námořníkům na lodích, řešení vystavení vysokým rizikům, o izolování, desinfekci a managementu odpadů. Poučení rovněž přináší vzory plakátů, jež se mohou přetiskovat a umísťovat na lodích jakož i vzory formulářů pro cestující, podporu WHO proti COVID-19 a seznam logistických dodávek.

Na setkání s generálním sekretářem Mezinárodní námořní organizace (IMO) Kitack Limem byly diskutovány výzvy, který čelí sektor s generálním sekretářem Mezinárodní námořní komory ICS Guy Plattenem, který řekl:

„Bez očkování jež není v současné době proti koronaviru k dispozici, všechny sektory a vlády musí provádět nezbytné kroky k zabránění šíření. Námořní doprava odpovídá za 90 % světového obchodu a uznává svou odpovědnost za pomoc v ochraně světového zdraví při zajišťování, aby se kola světového obchodu nadále točila.

Tento dokument je výsledkem pečlivé a uvažované spolupráce s mezinárodními partnery. Bylo snahou, aby byl komplexní, ale také dobře srozumitelný a uplatňovatelný. Budeme pokračovat ve spolupráci s mezinárodními organizacemi, abychom byli v souladu s nejnovějším stupněm vývoje v této oblasti“.

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