

SSL EXPRES

17.08.2020

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz info@svazspedice.cz

WTO říká, že ženy pravděpodobně budou zasaženy více narušením obchodu

Ženy pravděpodobně budou zasaženy více než muži narušením obchodu způsobeným pandemií COVID-19 a nebezpečí je podle nové informační zprávy sekretariátu WTO obzvláště akutní v rozvojových zemích .

Příspěvek poukazuje na to, jak by politické reakce vlád mohly řešit genderově specifické dopady krize.

Ženy tvoří větší podíl pracovní síly ve výrobních odvětvích, jako jsou textil, oděv, obuv a telekomunikační výrobky, které zaznamenaly největší pokles růstu vývozu během prvních měsíců pandemie, uvádí zpráva. V sektoru služeb převažují ženy také nad muži v těch odvětvích, která jsou přímo ovlivněna omezeními cestování, jako jsou cestovní ruch a služební cesty.

Příspěvek odhaduje riziko, které představují narušení obchodu s muži a ženami, a to pomocí údajů o zaměstnanosti z podnikových průzkumů činěných Světovou bankou, měsíčních údajů o vývozu zboží a statistik o způsobu poskytování služby.

Článek dále uvádí, že ženy jsou neúměrně přítomny v neformálním sektoru v rozvojových a nejméně rozvinutých zemích a v činnostech, které nelze dálkově provádět. Zdůrazňuje také, jak stávající rozdíly v příjmech, vzdělání, dovednosti v oblasti informačních technologií, přístup k financím a odpovědnost za péči o děti způsobují další znevýhodňování žen.

Udržování otevřených trhů v období zotavení je klíčem k budování rychlejšího a inkluzivnějšího růstu, informativní zpráva uvádí, že by to mělo být doplněno vhodnými politikami práce a vzdělávání, jakož i právními a sociálními reformami na podporu pracujících, spotřebitelů a obchodníků mezi ženami. Příspěvek rovněž poukazuje na nedávno zveřejněnou zprávu Světové banky WTO „Ženy a obchod: Úloha obchodu při prosazování rovnosti žen a mužů“, která zdůrazňuje způsoby, jak zajistit, aby ženy i nadále těžily z obchodu během hospodářské obnovy po pandemii.

Poslední analýza trhu od **CLIVE Data Services** ukazuje, že objemy leteckého nákladu v červenci nadále stoupaly a v porovnání s předchozím měsícem vzrostly o 8%. K tomu zůstaly load faktory za tento měsíc nad loňskými úrovněmi. Objemy leteckého nákladu se v červenci meziročně snížily o 20%, ale ve srovnání s dubnovými poklesy (26 %), květen (31 %) a červen (37 %) došlo k výraznému zlepšení.

Navzdory drobnému poklesu o 0,6 % proti červnu byl dynamický load faktor CLIVE v červenci 70 %, založený na objemových i hmotnostních podmínkách

přepraveného nákladu a dostupné kapacitě, a dokonce o 8 procentních bodů vyšší než před rokem.

Niall van de Wouw, generální ředitel CLIVE Data Services, uvedl: „Naše analýzy trhu za červenec, zejména ve srovnání s tím, co jsme reportovali před několika měsíci, ukazují postupné, ale důsledné stoupání směrem vzhůru k zotavení trhu s leteckým nákladem.“

Navzdory postupnému vzestupu van de Wouw také poznamenal, že se nejedná o oživení ve tvaru písmene V, ale ujistil, že objemy nákladu vykazují určitou odolnost.

"Abych porovnal perspektivu 70 % vytiženosti, tak v období vánoční vrcholné sezóny 2018 to bylo 68%, a teď jsme v červenci, obvykle letním obdobím uklidnění pro letecký průmysl," vysvětlil van de Wouw.

Generální ředitel však uvedl, že pod globálním průměrem byly regionální rozdíly. „Faktory zatížení do a z Asie vykazují odlišný vzorec než na Atlantiku, ale tento pokles faktoru vytižení je způsoben hlavně rostoucí kapacitou. Například kapacita východního Atlantiku v týdnu od 27. července do 2. srpna byla o 10% vyšší než v minulém týdnu v červnu, zatímco objemy nákladu vzrostly ve stejném časovém rámci o pouhá 4%.“

Meziroční analýzy dynamického faktoru vytižení za 31. týden (27. července - 2. srpna):

Zvýšení o 21 p.b. v Severní Americe do Evropy oproti červenci 2019

Zvýšení o 19 p.b. na linkách Evropa-Severní Amerika

Zvýšení o 10 p.b. na asijsko-evropském a středovýchodním spojení (westbound)

Snižuje se mezera na lince Evropa a Blízký východ-Asie (eastbound), pokles o 5 p.b. proti červenci 2019, ale po „předchozím seismickém poklesu“ na jaře se výkony neustále přibližují k tržní úrovni 2019

Angela Titzrath, šéfka společnosti Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), a Michael Kerkloh, generální ředitel letiště v Mnichově do konce roku 2019, se mají posunout do dozorčí rady Deutsche Lufthansa za federální vládu. Informační portál „Business Insider“ podal tuto zprávu s odkazem na vládní kruhy. Mluvčí společnosti Lufthansa podle Business Insider nechtěl komentovat takové údaje, . Na žádost DVZ uvedla také HHLA, že spekulace o personálních pohybech v jiných společnostech obecně nebudou komentovány.

Korona pandemie způsobila, že letecká společnost ztratila miliardy EUR. Podmínky záchranného balíčku ve výši 9 miliard EUR od federální vlády mimo jiné zahrnovaly převod dvou křesel v dozorčí radě na federální vládu, která měla být obsazena zástupci z oboru.

Paní Titzrath (54) působila na různých vedoucích pozicích v Daimleru, než pak byla do roku 2014 členem správní rady Deutsche Post. Vedoucí HHLA je od začátku roku 2017. Pan Kerkloh (67) byl v roce 1995 prvním ředitelem letiště v Hamburku, pak přešel do správy letiště v Mnichově (v roce 2002). Kromě toho

byl mnoho let předsedou pracovní skupiny německých letišť a Federální asociace německého leteckého průmyslu.

Konečně přišel. Ve Švýcarsku bude použito prvních deset elektrických těžkých nákladních vozidel s vodíkem jako zdrojem energie. Zdá se, že tato technologie dosáhla praktické zralosti. Cílem je, aby provozovatelé silniční nákladní dopravy byli o krok blíže k tomu, aby mohli nabídnout dopravu s nulovými emisemi pro dopravní průmysl. Lze předpokládat, že tato nabídka se stane rozhodujícím faktorem pro hospodářskou soutěž. Rychlost, s jakou nové palivo nahradí benzin a naftu v dopravě, závisí na rozsahu a ceně "zeleného" vodíku vyrobeného z obnovitelných zdrojů. Náklady na technologii, která je v současné době stále vysoká, stejně jako rozvoj sítě čerpacích stanic, jsou také stále ještě daleko. S praktickou splatností náklady rychle klesnou.

Komise EU a vlády států připravují půdu pro technologii. Hospodářské zájmy jdou ruku v ruce se závaznými dohodami o ochraně klimatu. To významně podpoří rozvoj. Zvláště pokud je použití také finančně podporováno. V železniční dopravě by se rozvoj vodíku jako zdroje energie budoucnosti v silniční nákladní dopravě mohl ukázat jako "měnič hry" – narušení zatím monopolního zdroje naděje v boji proti změně klimatu. Pokud si zákazník výslovně objedná něco jiného, elektřina pro nákladní vlaky s elektrickými lokomotivami pochází ze stejných elektráren, z nichž pochází elektřina pro výrobu vodíku. Z hlediska externích nákladů, jasná ztráta bodů pro železnice. Ztráta bodů bude muset mít rovněž dopad na účtování nákladů na infrastrukturu. Náklady na znečištění ovzduší již nebudou odůvodněné v případě nákladních vozidel s elektrickým pohonem. Výrobci energie jsou zapojeni do obchodování s certifikáty. Velkorysá propagace železnic již nebude ospravedlnitelná.

Nicméně ani nejmodernější a ekologicky šetrné nákladní vozidlo nemůže využít výhody železnice: to je nízký koeficient tření z oceli na ocel. Železnice proto spotřebovává méně energie se stejnou přepravní kapacitou. Má skvělý hmotnostní výkon, vysokou bezpečnost, nízké požadavky na prostor. Má potenciál, který ještě není narušen: lehké vozy, delší vlaky, vysoká rychlost, automatický provoz. Takže stále existují dobré důvody pro to, aby stát investoval do železniční dopravy. Ochrana klimatu již brzy nebude jediná. V kombinaci s bezemisními nákladními vozidly lze vytvářet klimaticky neutrální dopravní řetězce. Čím vyšší je podíl železnice, tím energeticky účinnější může být logistická služba poskytnuta.

Zdroj: DVZ/Autor

P.S. Co by na to řekl Jan Tleskač? Dá se vyrobit vodík z řepky?