

SSL EXPRES

09.09.2020

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz info@svazspedice.cz

Toto úterý se vyjednaváči z EU a britské vlády sejdou v Londýně na novém kole jednání o vztazích po brexitu. Britská strana několikrát předem zdůraznila, že by raději souhlasila s tím, že nebude uzavřena obchodní dohoda po skončení přechodného období brexitu 31. prosince 2020, než dělat ústupky EU v klíčových otázkách, jako jsou dotace a rybářská politika.

Premiér Boris Johnson uvedl, že Londýn chce dohodu o volném obchodu podobnou té, kterou má EU s Kanadou, a byl by rád, kdyby jí EU připravila půdu změnou svých postojů. „Ale abychom toho dosáhli, nemůžeme a nebudeme kompromitovat základní věci, které tvoří nezávislou zemi.“ Pokud nebude existovat obchodní dohoda s EU, bude to „dobrý výsledek“ i pro Spojené království, řekl Johnson. Vláda se připravuje na to, aby to zvládly hranice a přístavy.

I když nebude možné dosáhnout shody v obchodní dohodě, pro kterou obě strany uvádějí jako poslední možné datum v polovině října, Johnson zjevně chce zůstat v jednáních s EU o některých otázkách, jako je doprava. „Jsme připraveni učinit rozumná opatření ohledně praktických otázek, jako je letecká doprava, nákladní doprava nebo vědecká spolupráce, pokud si to EU přeje,“ řekl předseda vlády.

O něco více než rok po svém zavedení v srpnu 2019 činí společnost Maersk díky rostoucí poptávce zákazníků svou kombinovanou službu AE19 železniční a lodní dopravy mezi Asií a Evropou trvalou součástí svého portfolia. V červenci 2019 opustil první náklad ruský Dálný východ v rámci služby Maersk AE19. Trasa sestává z pobřežní a mezikontinentální železniční dopravy. Nyní, o něco více než rok později, se produkt kombinované námořní a železniční dopravy stává trvalou týdenní službou.

Služba AE19 doplňuje pravidelnou nabídku služeb společnosti Maersk v Asii a Evropě, která je založena na konvenční námořní dopravě, a nabízí vysoce konkurenční časy přepravy z Asie do hlavních evropských přístavů. Originální zásilky na krátké námořní trasy z přístavů v Koreji, Japonsku nebo Číně vedou do Nakhodky na Dálném východě Ruska. Odtud mezikontinentální železniční spojení vede přes Rusko do Petrohradu. Termín je jedenáct dní. Posledním úsekem je další pobřežní spojení mezi Petrohradem a přístavy ve Finsku (Helsinky a Rauma), kontinentální Evropě (Gdaňsk), Bremerhavenu nebo Skandinávii, které provozuje společnost Sealand Europe.

Maersk popisuje AE19 jako obzvláště atraktivní řešení pro zákazníky s přepravou citlivou na čas, protože jim nabízí rychlejší přepravní časy ve srovnání s čistými produkty námořní dopravy a významnou nákladovou

výhodu ve srovnání s leteckou dopravou. Produkt navíc zákazníkům umožňuje vyhnout se dopravní zácpě na hraničních přechodech a nabízí možnosti rychlého přepravy v Rusku na základě řešení blockchain. To umožňuje TradeLens, platforma vyvinutá společně společnostmi IBM a Maersk, která poskytuje zákaznické základně AE19 údaje o přepravě téměř v reálném čase pro každou zúčastněnou jednotku a současně integruje železniční koridor.

Společnost zabývající se leteckou nákladní dopravou online poprvé zaregistrovala vlastním jménem u Federální letecké správy Spojených států nákladní letoun. Je to letadlo B767-338; je registrována u FAA od 31. srpna 2020 pod číslem N593AZ po dobu tří let. Divize leteckého nákladu online maloobchodníka dosud fungovala jako čistě virtuální letecká nákladní společnost, která si pronajímala letadla od pronajímatelů, aniž by skutečně vlastnila stroje. Amazon Air je také leteckou společností bez vlastního osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC). Oboje je minulostí. Od nynějška uplatňuje Amazon dvoustupý přístup.

Čtyři další vlastní nákladní letadla

Amazon doposud používal pouze leasingový model ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance), ve kterém pronajímatel přebírá provoz nákladních strojů, včetně pilotů, údržby a pojištění, nájemce přebírá pouze marketing nákladních prostor. S tímto modelem má Amazon v provozu nákladní flotilu aktuálně o 56 strojích, jejichž kapacitu Amazon Air využívá k přepravě vlastních zásilek. Skutečnost, že odklon od dříve uplatňované praxe je udržitelný, je podtržena skutečností, že Amazon již požádal a rezervoval další čtyři registrace u FAA. Krok směrem k vlastním nákladním letadlům bude pravděpodobně souviset s kapacitou letecké nákladní dopravy, která bude v důsledku koronové krize nadále růst. Amazon zjevně sleduje strategii, jak se osamostatnit od podstatně rostoucích nákladů na leasing a být vlastníkem, nikoli jen vlastníkem nákladních vozidel. Tím je Amazon méně závislý na cenové dynamice

V rukou majitelů nákladních strojů hrají rozhodující roli dva prvky: Na jedné straně bude dostupná kapacita letecké přepravy v nadcházejících letech také cennější díky omezené dodatečné nákladové kapacitě v kombinaci s výrazně rostoucím leasingovým a charterovým tarifem. Kromě toho je na cestě očekávaná distribuce vakcín Covid-19, v nichž hraje klíčovou roli průmysl letecké nákladní dopravy. Tento mamutí projekt dále sníží kapacitu letecké nákladní dopravy. Amazon proto hledá záchranu u svých vlastních nákladních letadel, aby se stal méně závislým na cenové dynamice. S podílem cílové flotily necelých deset procent by to nemělo stačit. Online prodejce se proto bude snažit v budoucnu dále rozšiřovat podíl svých vlastních nákladních strojů.

Australský logistický poskytovatel softwaru TMS Wisetech může do svého seznamu zákazníků přidat dalšího špičkového logistu. Společnost Ceva

Logistics bude další skupinou v budoucnu využívající systém řízení dopravy Cargowise. Dceřiná společnost CMA-CGM tak nahrazuje různé staré systémy. Cílem je standardizovat a zjednodušit všechny procesy řízení dodavatelského řetězce po celém světě, říká Ceva. Jedná se o důležitou součást programu „Impact 2020“, jehož cílem je mimo jiné standardizovat účinnost předávacích procesů.

Wisetech nyní může mezi zákazníky počítat téměř všechny velké mezinárodní spediční společnosti. Podle vlastních informací pracuje poskytovatel z Down Under pro celou top 25. Například Hellmann se nedávno rozhodl také pro Cargowise.

Nový systém bude jako obvykle zaveden v Cevě postupně. Každá druhá pobočka by měla na Cargowise fungovat do roku 2022 a zavedení by mělo být dokončeno do roku 2025. Jak funguje zavedení TMS v mezinárodním podnikání, bylo tématem 3. konference DVZ „TMS jako klíč k předávání 4.0“ 2. a 3. září. Zde poskytly přehled o tomto procesu společnosti Rieck Air & Sea a DHL Freight.

Společnost Lufthansa uvítala podle tiskové zprávy zbrusu nový Boeing 777F, který 31. srpna přistál na letišti ve Frankfurtu. Nákladní letadlo registrované D-ALFH přiletělo z letiště Everett ve státě Washington a let trval 9 hodin a 24 minut. Je to osmý letoun tohoto typu v nákladní flotile společnosti Lufthansa Cargo a nákladní dopravce očekává další letadlo za několik týdnů.

„Investice do našeho strojového parku významně přispívají k udržitelnému zlepšování naší ekonomické a ekologické účinnosti. Chceme, aby byl letecký náklad co nejrychlejší, nejbezpečnější a nejšetrnější k životnímu prostředí,“ uvedl Peter Gerber, generální ředitel a předseda výkonné rady společnosti Lufthansa Cargo.

Nové nákladní letadlo nyní nese název „Namaste India“, převzatý z vyřazeného letadla s registrací D-ALCJ.

Lufthansa říká, že dvoumotorový Boeing 777F je přibližně o 20 procent účinnější a vypouští méně CO₂ než dříve používaný třímotorový MD-11F. Nový model také splňuje přísné požadavky na ochranu proti hluku uvedené v příloze 16 svazku I kapitoly 14 ICAO.

Společnost Lufthansa Cargo oznámila nákup dvou zcela nových nákladních letadel v listopadu loňského roku a noví příchozí jsou údajně součástí programu modernizace flotily, který byl zahájen v roce 2014 a má být dokončen příští rok.