

# SSL EXPRES

21.09.2020

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY  
[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz) [info@svazspedice.cz](mailto:info@svazspedice.cz)

Divize cargo společnosti Fraport AG bude tvrdě zasažena plánovanými opatřeními provozovatele letiště v rámci restrukturalizačního programu Relaunch 50. Divize ZFL (Central Freight Infrastructure and Air Freight Development) bude zcela rozpuštěna 1. ledna 2021. ZFL bude sloučena do nové divize FTU-C (vývoj nákladní dopravy a přepravy), kterou povede Simone Schwab. Kromě řízení FTU-C bude Schwab také odpovědný za rozvoj umístění obchodů v pasažérské zóně.

Cargo také výrazně ztratí na váze ve výkonné radě Fraport. S novým rozdělením úkolů, které vstoupí v platnost 1. ledna, podle informací DVZ

již nebude ve vrcholném řídicím orgánu provozovatele letiště představenstvo přímo odpovědné za nákladní dopravu. Odpovědnost za cargo předá člen představenstva, který je od poloviny roku 2019 společně odpovědný za nákladní dopravu, ředitel práce Michael Müller. Od 1. ledna

bude divize nákladu organizačně přidělena Pierru Dominique Prümmovi, řediteli pro letectví a infrastrukturu. Ředitel Prümm však nebude mít žádnou přímou odpovědnost za Cargo. Vedoucí ZFL, manažer nákladní dopravy Max Philipp Conrady, bude v budoucnu reportovat Schwabovi a už ne přímo členovi výkonné rady Müllerovi. Schwab také nebude mít přímý přístup na hrací plochu. Bude podřízen Alexandru Laukenmannovi, vedoucímu divize letového provozu a správy terminálů, podnikové bezpečnosti (FTU).

Pouze nahoře téměř všechno zůstává stejné

V důsledku restrukturalizace společnosti dojde ke snížení téměř každé třetí řídicí pozice. Z 322 manažerských pracovních míst, která ve společnosti

Fraport AG zastávala v prosinci 2019, má být do ledna příštího roku zrušeno 114 pozic. Podle plánů vedení skupiny bude downsizing probíhat na

všech pěti úrovních řízení společnosti. Pátá úroveň správy s 15 úlohami správy bude zcela odstraněna. Celkem bude zrušeno 104 ze 114 ovlivněných

manažerských pozic ve středním a nižším managementu. Pětičlenná výkonná rada, která je na první úrovni řízení, nebude zmenšována.

Provozovatel letiště se snaží snížit počet zaměstnanců až o 4 000 pozic.

V takzvaných oblastech přímo závislých na provozu má být odstraněno až 20 procent pracovních míst. Opatření se primárně týkají segmentu

pozemního odbavování skupiny, který zahrnuje služby pozemního odbavování.

Ve správních oblastech správy letišť, jakož i v logistických a podpůrných funkcích má být odstraněno 30 procent pozic.

Přístav v polském městě Štětín chce posílit svou pozici nákladního uzlu v jižním pobaltském regionu. Kanál Debicki v oblasti přístavu má být rozšířen

a prohlouben, aby do přístavu mohly vplouvat větší nákladní lodě.

Evropská komise oznámila, že práce bude financována z takřka 52,5 milionů EUR

z Fondu soudržnosti EU.

„Projekt přispívá k sociálně-ekonomickému rozvoji regionu, protože roste množství zboží, s nímž přístav může manipulovat,“ uvedla komisařka EU Elisa Ferreira, která odpovídá za soudržnost a regionální politiku.

„Projekt zefektivní dopravu, sníží náklady přepravních společností a zkrátí dopravní

trasy a čas, který nákladní doprava stráví na moři.“ Očekává se, že práce na kanálu budou dokončeny do konce roku 2023.

Podle komise je Štětín jedním ze čtyř polských přístavů celostátního významu. Přístav je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a evropského

baltsko-jaderského dopravního koridoru.

Mezinárodní zastřešující asociace leteckých společností IATA musí hledat nového šéfa divize nákladní dopravy. Glyn Hughes, který je v tomto odvětví

respektovanou osobou, oznámil svůj odchod v lednu příštího roku. Hughes byl ve své pozici šest let. Sdružení také opouští Gordon Wright, který je

vedoucím Cargo Border Management v IATA.

Oba přijali interní hotovostní platbu IATA dohodnutou pro případ předčasného odchodu. Sdružení je údajně v procesu restrukturalizace v průběhu

koronové pandemie. Odchod dvou odborníků na leteckou nákladní dopravu přichází v době, kdy se letecký nákladní průmysl, který byl těžce zasažen

koronovou pandemií, musí organizačně přizpůsobit obrovské výzvě, která přichází s přepravou enormního množství vakcín leteckou dopravou.

V zásadě jsou řešeny všechny výzvy, kterým musí železniční průmysl a dopravní politika čelit. V tomto ohledu je „berlínská deklarace“, kterou mají dnes přijmout ministři dopravy EU, dobrou zprávou. Připojuje se k dlouhé řadě politických prohlášení o záměru podporovat železniční dopravu. Společné je, že mají trpělivost papíru - neexistuje žádný závazek. Proto často trvá desítky let, než se vysvětlení změní.

Je ale dobré použít toto memorandum k přísahání ministrů na společnou linii, kterých cílů má být v evropském železničním systému dosaženo. Ani jedno ministerstvo dopravy nezíská cenu originality: Berlínská deklarace shrnuje to, na co instituce EU dlouho myslely předem. Je také na EU, aby vytvořila závaznou sílu. Bez tlaku nebo peněz ze strany EU se v tomto odvětví posunuje vpřed jen máloco.

Podle analýzy by vybudování celoevropské sítě dobíjecích stanic pro elektrické nákladní automobily nebo vodíkové čerpací stanice pro těžká nákladní vozidla narazilo na miliardy. Celkově by však tyto náklady - ve vztahu k možnému klimatickému efektu - byly „zvládnutelné“, podle aktuální studie poradenské firmy PWC „Strategy &“ v Mnichově. Podle toho by přibližně 120 rychlonabíjecích parků na důležitých dálkových trasách stálo odhadem 2,5 miliardy EUR. Pokud by měla převládat nákladní vozidla poháněná palivovými články, bylo by třeba počítat s přibližně 2,2 miliardami EUR na vybudování potřebné infrastruktury - včetně 70 samostatných čerpacích stanic na vodík.

Z technického hlediska jsou například elektrická nákladní vozidla doposud obtížným projektem kvůli potřebnému dojezdu. Palivový článek dostává příležitosti, ale tyto pohony jsou poměrně drahé - a elementární vodík musí být nejprve vyráběn ve velkém množství a pokud možno obnovitelnou elektřinou. Další alternativou jsou nákladní automobily, jejichž spalovací motory využívají místo nafty synteticky vyrobená paliva. Podle konzultantů by mohly být „vydávány také na konvenčních čerpacích stanicích“ - proto „s tímto scénářem by nebyly spojeny žádné další náklady na infrastrukturu“. Podle pozorovatelů v oboru by však provozování těchto nákladních vozidel bylo pro dopravce výrazně dražší: za deset let by to bylo odhadem 95 centů na kilometr. Naproti tomu se u elektrických nákladních vozidel předpokládá 68 centů a u vodíkových nákladních vozidel 65 centů. Běžný naftový hořák by ale byl stále výrazně levnější na 57 centech.