

SSL EXPRES

11-15.1.2021

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz info@svazspedice.cz

Navzdory tomu, že se v roce 2020 (a to ani ve 4q) nekonala žádná tradiční vrcholová sezóna celosvětové poptávky po leteckém nákladu, rok skončil v prosinci na "relativním maximu" s prvním pozitivním meziročním růstem týdenních objemů za více než 12 měsíců, podle nejnovějších průmyslových statistik analytiků CLIVE Data Services a TAC Index. V období od 21. listopadu na základě objemu i hmotnosti přepravovaného nákladu a dostupné kapacity dosáhl nákladní faktor v polovině prosince nového maxima 73 %, zatímco v týdnu končícím 3. prosincem údaje ukázaly pokračující uzavírání meziročního poklesu objemu na -5 % oproti prosinci 2019 - z ročního minima -37 % v dubnu - s tím, že objemy vzrostly o 2,5 % oproti listopadu 2020.

To přineslo celkový dynamický loadfactor za poslední čtyři týdny v prosinci ve výši 71%. Týdenní analýzy společnosti CLIVE Data Services za prvé na trhu zaznamenaly v prosinci 2% nárůst dostupné kapacity ve srovnání s listopadem, ale to zůstalo -21% oproti úrovni nákladního prostoru nákladní dopravy a belly cargo v posledním měsíci roku 2019. "Pro průmysl, který hledá každý záblesk positivity, poskytla prosincová data některé mírné ukazatele růstu. Prosincový výkon byl překvapivě silný ve srovnání s vyrovnanou úrovní zaznamenanou v listopadu a ve druhé polovině měsíce objemy neklesly tolik, kolik bychom obvykle očekávali pro toto normálně klidnější období roku," komentoval Niall van de Wouw, výkonný ředitel CLIVE Data Services. "Vnější pozorovatelům, kteří se dívají na rok 2020, se může zdát, že zvýšení příjmů leteckých společností v době klesajících objemů je v rozporu. Ale je logické s ohledem na nárůst dynamického zatížení, kde se poptávka a nabídka setkávají. Jasně ukazuje důvod, proč se sazby letecké přepravy zvýšily, a znovu zdůrazňuje hodnotu týdenních údajů. Umožňuje společností získat lepší a rychlejší pochopení toho, jaké jsou trendy trhu a jaká sazba bude úspěšná. V tak nestabilním podnikatelském prostředí jim to umožňuje činit informovanější rozhodnutí o cenách, aby podpořili jejich zotavení."

Ceny směřující na západ z Asie do Evropy/USA a Evropy do USA byly ve srovnání s cenami směřujícími na východ výrazně vyšší, jak dokládají ceny PVG-EU více než čtyřikrát vyšší než FRA-CN a ceny FRA-US více než 2,5krát vyšší než ceny ORD-EU.

"Ceny z Asie do USA jsou stále nejvyšší, následuje Asie do Evropy a konečně transatlantické ceny s nejvyššími cenami dosaženými v týdnu 51," dodal van de Wouw.

Společnost Hellmann Worldwide Logistics získá veškeré podíly v bývalé investiční společnosti Hellmann East Europe GmbH & Co. KG (HEE). Za

tímto účelem získá logistická společnost se sídlem v Osnabrücku zbývajících 49 procent akcií, které dříve vlastnili generální ředitelé Patrick Nathe a Michael Mihm, informuje společnost.

To by vytvořilo podmínky pro dlouhodobý rozvoj provozního podnikání v devíti východoevropských zemích, kde má HEE své vlastní pobočky, kde ve všech produktových oblastech pokračuje. Transakce již byla oznámena Kartelovému úřadu v SRN.

"Východoevropský trh má pro nás velký strategický význam a jsme rádi, že získáním všech podílů v HEE můžeme pokračovat v rozšiřování naší pozice na trhu společně s Patrickem Nathem jako výkonným ředitelem a jeho týmem," říká Reiner Heiken, generální ředitel společnosti Hellmann Worldwide Logistics. Michael Mihm odchází z průmyslu po 40 letech a opouští vedení HEE.

Společnost HEE byla založena v roce 2007 společnostmi Hellmann, Nathe a Mihm. Těžištěm podniku je všeobecná nákladní doprava s východoevropskými zeměmi až na Kavkaz. Přibližně 540 zaměstnanců ve 33 lokalitách dosáhlo v roce 2019 ročního obrátu ve výši 160 milionů EUR.

Týden poté, co Spojené království na přelomu roku konečně opustilo jednotný trh a celní unii, se začínají projevovat důsledky v obchodu se zbožím. Poskytovatel souborných služeb DPD v pátek vyvodil závěry, které dočasně pozastavily dodávky ze Spojeného království na evropský kontinent a Irsko. Důvodem je zvýšená zátěž požadované celní byrokracie, jak společnost oznámila na svých internetových stránkách. V důsledku toho bylo 20 procent balíků odesláno bez dostatečného celního prohlášení a muselo by být vráceno odesílateli.

Potíže mají také maloobchodníci s textilem, jejichž zboží se často vyrábí v Asii. Podle obchodního paktu dohodnutého na Štědrý den bude nyní oblečení a doplňky například z Bangladéše nebo Kambodže zdaněny, pokud budou dodány ze Spojeného království na ostrov Irsko nebo na kontinent. Kromě členského státu EU se nová pravidla vztahují také na Severní Irsko, které je součástí Spojeného království.

John Lewis a TK Maxx dočasně pozastavili dodávky do Severního Irska. Obchodní dům Debenhams sundal svůj internetový obchod pro Irsko z webu. "V současné době nejsme schopni doručit objednávky z Irské republiky kvůli nejistotě ohledně obchodních pravidel po brexitu," uvádí se v prohlášení.

Existují také problémy pro vývozce ryb a mořských plodů, kteří nyní musí vyplnit propracovaná prohlášení o svém zboží. Generální ředitel Seafood Scotland Donna Fordyce označuje dopady z pandemie Corona, spolu s brexitem, za "dokonalou zkázu" pro průmysl. Mnoho společností není schopno vyplnit potřebné dokumenty. Kromě toho by došlo k problémům s informačními systémy a k nejasnostem ohledně nových předpisů.

Pokud zboží podléhající zkáze nemůže být vyvezeno včas, musí být zlikvidováno. "Mohli jsme vidět ve velmi krátkém čase poškození staletého průmyslu, který tvoří významnou část skotské ekonomiky," cituje britská tisková agentura ředitele Fordyce.

Odborníci na brexit v Evropském parlamentu si dokáží představit, že dohoda EU o obchodu a spolupráci se Spojeným královstvím bude doprovázena určitými vysvětleními, než o ní Parlament bude hlasovat. Dohoda je v současné době předběžná a hlasování Evropského parlamentu je naplánováno na konec února. Ratifikace není soběstačná, napsal na Twitteru předseda obchodního výboru Bernd Lange (SPD). Evropský parlament trval na jasných odpovědích a vysvětleních a případně na "zostření dodatků". Parlamentní výbory začaly v pondělí pracovat na ratifikaci dohody dohodnuté na Štědrý den. Pan Lange, člen SPD, řekl, že poslanci mají mimo jiné otázky, zda jsou dohodnuté doložky proti britskému daňovému dumpingu dostatečné. "Dovedu si představit, že Evropský parlament bude požadovat další zpřísnění," řekl Lange. Minulý týden už Zelení varovali před "Singapurem na Temži".

O víkendu zazněly britské výzvy k novému projednání s EU. To je způsobeno obtížemi při praktickém provádění některých pravidel, jako jsou cla, bezpečnost potravin a DPH v přeshraničním obchodu.

Poslanci Evropského parlamentu vidí s ustanoveními v rámci Vánoční dohody o dopravě jen malý problém. To se ukázalo během pondělního jednání ve Výboru pro dopravu a dopravu. Například v silniční dopravě přijala EU opatření proti nekalé hospodářské soutěži tím, že do smlouvy zahrnuje všechna "relevantní" pravidla EU týkající se doby řízení a odpočinku, požadavky na dopravní společnosti, řidiče a vozidla, pravidla pro vysílání nebo pravidla tachografu, vysvětlil Eddy Liegois z Evropské komise. Byla zohledněna nová ustanovení "balíčku mobility I" přijatého v létě 2020. Letecká část dohody podléhá všem obecným pravidlům pro spravedlivou hospodářskou soutěž. Bylo také výslovně uvedeno, že každá strana má právo zavést daně z paliva.

V otázce brexitu jsou "jen poražení", ale vyjednávací tým EU využil dopravy co nejvíce, řekl Markus Ferber (CSU). Nicméně, i on předpokládá, že "velké dopravní zácpy u Doveru se brzy stane zvykem", protože potřebné kontroly jsou složité a nějakou dobu bude trvat náběh na rutinní zpracování. Ferber v komentáři k britským požadavkům na nové vyjednávání uvedl: "Chápu obtíže a touhy britských podnikatelů, ale musí rychle pochopit, že se z této šlamastyky nemohou vyjedit. Jejich problémem není dohoda, jejich problémem je odchod z evropského jednotného trhu."

Sloučení francouzských přístavů Le Havre, Rouen a Paříž, které jsou

součástí sítě Haropa, do jediného podniku, a tedy největšího přístavu pro zahraniční obchod Francie, vstupuje do závěrečné přípravné fáze. Minulý týden v Rouenu představili strategii pro sloučení přístavů ministr pro námořní záležitosti Annick Girardin a náměstek ministra dopravy Jean-Baptiste Djebbari. Sledují se čtyři hlavní cíle.

Především je cílem spojení a s ní spojená užší spolupráce mezi všemi aktéry a partnery, synergické efekty a nové postavení vůči zákazníkům doma i v zahraničí, a tím získání nových podílů na trhu a zvýšení konkurenceschopnosti, pokud jde o přístavy severozápadní Evropy.

Za druhé, optimalizací spotřeby zdrojů a energie by Haropa měla převzít svou odpovědnost za ekologické změny. V této souvislosti bylo poukázáno na to, že na různých nábřežích podél osy Seiny již bylo instalováno více než 80 elektrických přípojek pro čluny. Loni v listopadu se síť také připojila k mezinárodní klimatické koalici námořních přístavů "Getting to Zero" a ve stejném měsíci byla přístavní síť oceněna "Nejlepší zelený přístav" obchodním časopisem Asian Cargo News.

Třetím cílem je kompletní digitalizace všech dopravních a manipulačních činností, jakož i administrativních a celních formalit podél osy Seiny. Práce je usnadněna skutečností, že Soget a MGI, vývojáři a dodavatelé dvou systémů nákladní komunity používaných ve francouzských přístavech, spojili své síly na konci loňského roku, aby vytvořili společný podnik, takže jejich software bude v budoucnu také propojen a plně kompatibilní.

Třetí kontejnerový terminál (TC3) v přístavu Tanger Med 2 je nyní v provozu po 18 měsících výstavby a investici téměř 175 mil. EUR. TC3 přijal první kontejnerovou loď 1. ledna 2021, jak uvedla Marsa Maroc, jedna z koncesionářských společností terminálu Aliance Tanger. V této Alianci mají podíly také společnosti Contship Italia, Eurogate International a Hapag Lloyd.

"Terminál je založen na ploše 36 000 m² a má délku nábřeží 800 metrů s hloubkou vody 18 metrů," uvedla Marsa Maroc. „Pokud jde o vybavení, má terminál 8 jeřábů typu ship-to-shore (STS), které mu umožňují obsloužit největší kontejnerové lodě na světě, a s kontejnerovým depem vybaveným 22 portálovými jeřáby s pryžovými koly (RTG)."

Zprovoznění celého terminálu je naplánováno na červen. Po úplném uvedení do provozu bude terminál mít kapacitu pro zpracování 1,5 milionu

TEU. V souladu s koncesní dohodou podepsanou s Tanger Med 2 má Tanger Alliance na starosti stavbu budov a vybavení, nábor lidských zdrojů a zajišťování všech prostředků nezbytných pro řádný provoz TC3.

Převzetím logistické skupiny Loxx z Gelsenkirchenu 1. ledna 2021 chce logistická skupina Rhenus posílit své aktivity v Německu a Evropě. Loxx se zaměřuje na přeshraniční všeobecný náklad a nákladní dopravu se

zaměřením na východní Evropu. V Německu se aktivity vlastníka spravovaného poskytovatele logistických služeb soustředí především na region Porýní-Porúří.

Kromě holdingové společnosti v ústředí v Gelsenkirchenu zahrnuje akvizice pět provozních míst umístěných v ústředí, v Pleidelsheimu poblíž Stuttgartu a v polských městech Varšava, Poznaň a Katowice. Tato místa jsou ideálním doplňkem ke stávající evropské síti Rhenus Freight Road, vysvětlil Thilo Streck, výkonný ředitel Rhenus Freight Logistics.

Kromě zboží v přeshraničním provozu zpracovává Loxx také objednávky pro zákazníky z chemického průmyslu prostřednictvím logistického centra o rozloze přibližně 17 000 metrů čtverečních v Gelsenkirchenu. Je třeba zachovat stávající dohody s VTL a CTL.

Přeprava převážně východoevropských a SNS pro přepravu běžného nákladu, částečných a plných nákladů probíhá přes lokalitu Pleidelsheim poblíž Stuttgartu. Na národní úrovni je Loxx také aktivní jako regionální spedice pro sektor domácností v oblasti distribuce bílého zboží a dodávek v obchodech. Tyto aktivity mají být dále rozvíjeny s dodávkou domů Rhenus, říká Streck. Kromě toho může Rhenus nabídnout zákazníkům, kteří mají zájem, lepší přístup do západní Evropy. Tři polské pobočky Loxx mají být integrovány do nezávislé polské distribuční sítě společnosti Rhenus.

DB Schenker s okamžitou platností dočasně pozastavuje veškerou pozemní dopravu z kontinentální Evropy do Velké Británie. Podle dopisu od společnosti Schenker Deutschland AG, který cituje DVZ, nebudou ve Velké Británii „až do odvolání“ vyzvednuty žádné další zásilky pro příjemce. Zásilky, které již byly odeslány, budou doručeny co nejdříve, uvedl Schenker. Odeslání zásilek do Irska a Severního Irska je stále možné.

Důvodem opatření je, že mnoho příjemců ve Velké Británii ještě není schopno používat nová pravidla celního režimu v souladu s předpisy. Nikdy předtím se nezabývali celními postupy, a proto potřebovali příslušné pokyny k novým předpisům. Z tohoto důvodu Schenker v současné době eviduje „značné problémy při vyřizování celních formalit, které vznikly od brexitu při pohybu zboží mezi Evropskou unií a Spojeným královstvím (UK)“. Pouze 10 procent zásilek objednaných společností Schenker je vybaveno úplnými a správnými doklady, zatímco většina zásilek je vadných. Vzhledem k očekávanému nárůstu objemu zásilek v lednu musí podíl zásilek s kompletními doklady výrazně vzrůst, apeluje poskytovatel logistických služeb. Zde je odesílatel i příjemce povinen předložit vyhovující dokumenty. Jakákoli nesprávně zdokumentovaná zásilka by zpozdila dodání kompletního nákladu. Zásilky, které nejsou plně deklarovány, nelze doručit na místo. Dokonce ani osvobození od cla pro mnoho zboží vyrobeného v EU neznámá osvobození od povinnosti předkládat úplné celní doklady, zdůrazňuje Schenker. Samotná společnost již zmobilizovala další zaměstnance pro následnou přípravu celních

dokladů.

CCa před pěti lety zahájila společnost Fiege útok na námořní a leteckou expediční činnost. Společnost z Greven převzala leteckou službu Kelsterbacher Fritsch Air Service; měly následovat další akvizice. Ale semena nevzešla správně. Výsledkem je prodej divize mezinárodní spedice americkému poskytovateli AIT.

Fiege přizpůsobuje svoji strategii měnícím se tržním podmínkám. Vyznačují se rostoucí tržní silou dopravců, zejména v námořní dopravě, a pokračující konsolidací mezi zámořskými dopravními společnostmi. Jako poměrně malý poskytovatel v tomto segmentu to měla i miliardářská společnost Fiege těžké.

Bude vzrušující sledovat, zda spolupráce, která byla nyní dohodnuta s AIT v námořní a letecké dopravě, přinese ovoce. Je to zajímavý experiment dvou rodinných podniků, který může být budoucím modelem i pro ostatní. Jasně zaměřením na smluvní logistiku však dává smysl. Protože stále nabízí širokou škálu příležitostí, zejména v elektronickém obchodování.

Na první pohled jde o spoustu peněz: Federální ministerstvo dopavy SRN bude pravděpodobně muset vrátit přibližně 1 miliardu eur za přebytečné mýtné vybrané v letech 2017 až 2020. V členění na nákladní vůz používaný výhradně pro dálkovou dopravu by to mělo být maximálně 1 000 eur ročně - v závislosti na rozsahu části německé trasy. Ale kdo má nárok na možné náhrady za mýtné nákladních vozidel, které byly zaplacený příliš? Koncem října zjistil Evropský soudní dvůr (ESD) chyby ve výpočtu německého mýta za nákladní automobily a bude ještě dlouho trvat, než bude jasné, zda, kdy a v jaké výši budou splátky provedeny. Bitva však už dlouho vypukla o to, kdo má nárok na tuto možnou náhradu.

Plátcí mýtného jsou dopravní společnosti, které kamiony provozují. Mnoho z nich však již dostalo dopisy od klientů - zejména zasílatelů, ale také přepravců -, ve kterých žádají o možné vrácení peněz pro sebe. Stále by se mělo hodně diskutovat o tom, kdo má nakonec nároky. Je třeba rozlišovat, zda se jedná o sjednané paušální přepravné, v němž jsou stanoveny náklady na mýtné, nebo zda se jedná o dodatečné výdaje. Podle právního posouzení Güterkraftverkehrsverband BGL by pevné ceny neměly vést k žádným následným nárokům klienta. Pokud bude mýtné zobrazeno samostatně, bude muset být zkontrolován jednotlivý případ, uvedl mluvčí představenstva BGL Dirk Engelhardt. Tento názor v zásadě sdílí i expediční sdružení DSLV. „Klienti nemají podle občanského práva vůči svým poskytovatelům služeb žádné nároky ve všech konstelacích, v nichž je mýtné za smluvně dlužnou přepravní službu pouze (skrytou) kalkulační položkou celkové odměny," formuloval právník Björn Karaus v oběžníku sdružení. To platí také v případě pozdějších nároků na vrácení peněz: „Poskytovatel služeb by se v těchto případech se svým klientem nedohodil

na nadměrné odměně ani by nedostal platbu bez odpovídajícího právního základu." Pokud se smluvní strany výslovně dohodly, že klient zaplatí konkrétní mýtné poskytovateli služeb, mohl by být poskytovatel služeb povinen uhradit svému klientovi v souladu se zásadami bezdůvodného obohacení pouze tehdy, pokud mu bude uhrazeno nadměrné mýtné, zdůrazňuje právník sdružení. Nároky z bezdůvodného obohacení v souvislosti se smlouvami o přepravě zboží by však podléhaly jednoroční promlčecí lhůtě, která by podle posouzení společnosti Karaus měla začít zaplacením mýta poskytovateli služeb.

V důsledku rozhodnutí ESD budou sazby mýtného pro nákladní automobily opraveny v roce 2021. Odhadci silničních nákladů v současné době počítají sazby, které byly upraveny o náklady dopravní policie. Ty by již neměly být zahrnuty do nové zprávy o nákladech na silnici, která má platit od roku 2023. Vyplývá to z reakce federální vlády na malou žádost parlamentní skupiny FDP. Teprve nedávno ESD objasnil, že výdaje za dopravní policii by se neměly počítat jako náklady na infrastrukturu. Odhadci vycházeli z přibližně 1 miliardy eur ročně.

P.S. V sekretariátu SSL leží nabídka jisté české advokátní kanceláře na zastupování českých subjektů při vymáhání nadměrného mýta. Kontakt poskytneme individuálně a proti přímé žádosti. Děkujeme za pochopení

jak jsme vás již informovali počátkem tohoto týdne, letošní ročník dopravního veletrhu Transport + Logistic 2021 v Mnichově byl převeden na on-line konferenční podobu, tedy pro vystavovatele fakticky zrušen. Jelikož jde již o druhou významnou akci dopravního charakteru za období pandemie, požádali jsme Ministerstvo průmyslu a obchodu o převod již schválené dotace pro T+L na jinou veletržní akci v druhé polovině roku, kdy je možnost účastnit se již mnohem nadějnější.

Konkrétně jsme požádali o finanční podporu kategorie "B" pro veletrh CILF Shenzhen 2021, který se koná v Shenzhenu (jižní Čína) ve dnech 23-25.9.2021.

Tento veletrh jsme otestovali již v loňském roce, pochopitelně virtuálním způsobem a za velmi účinné podpory ze strany čínské kanceláře Czech Trade, která nás zastoupila na místě. Naši "spoluvystavující" členové nasbírali přes 400 kontaktů, z nichž některé jsou již převáděny do provozní podoby (největší zájem byl o železniční spojení, celní služby a distribuci balíkových zásilek).

Po prvním rozhovoru s MPO předpokládáme kladnou reakci z jejich strany. Prosíme proto i vás a vyzýváme, abyste co nejdříve vyjádřili svůj zájem o účast. Doufáme, že i z vaší strany tato výzva vzbudí náležitý zájem ... Děkujeme předem a přežeme příjemné zimní dny