

SSL EXPRES

1-5.2.2021

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

Komise EU se zatím nevyjadřuje ke zprávám, že podmínila schválení zvýšení vlastního kapitálu Deutsche Bahn. Informoval o tom list Der Spiegel, který odkazuje na poznámku spolkové vlády. Podle toho má DB prokázat finanční ztrátu prostřednictvím vládou nařízených omezení kontaktů a mobility, poskytnout soutěžním trasám, jako je "FlixTrain", přístup na rezervační a informační portál "Navigator" a zastavit vyplácení bonusů vedoucím pracovníkům. Podle Spiegel, DB představenstvo odmítá podporu za těchto okolností.

"Komise je v této věci v kontaktu s německými orgány a nemůžeme předvídat výsledek těchto jednání," uvedla na dotaz DVZ mluvčí komisařky pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerová. "Obecně je důležité podporovat odvětví železniční dopravy tam, kde je to zapotřebí, a zároveň zajistit zachování hospodářské soutěže v odvětví železniční dopravy. Fungující konkurence vede k inovacím, lepší kvalitě a lepším cenám pro zákazníky," uvedla mluvčí.

Spolková vláda dosud oficiálně neoznámila Komisi plánovanou miliardovou pomoc. To znamená, že se bude i nadále neformálně hovořit o zvýšení vlastního kapitálu. Bez oznámení neexistuje ani schválení komisí. Pravidla EU pro státní podporu vyžadují, aby Komise rozhodla o oznámených žádostech o podporu do dvou měsíců.

Odborová organizace EVG uvádí, že vzhledem k druhé vlně pandemie je ekonomická situace společnosti Deutsche Bahn AG stále napjatější. Zaměstnanci se obávali, že neuhrazené platby společnosti DB by rovněž mohly zhoršit jejich vlastní situaci. To je důvod, proč si odbory kladou tři požadavky:

*

EK musí platby společnosti Deutsche Bahn AG rychle schválit.

*

Povinnosti určené k zajištění konkurenceschopnosti železniční dopravy v Německu nesmějí vést k dalším škodám společnosti Deutsche Bahn AG a dalším hospodářským škodám pro společnost.

*

V případě, že by podmínky měly rovněž omezit platbu představenstva Skupiny, musí být osobní zájmy pozastaveny. Zaměstnanci přispěli k alianci s kolektivní smlouvou. Nyní oprávněně čekají na solidaritu jejich rad a vedoucích pracovníků v zájmu společnosti.

Minulou sobotu byl v Německu rozšířen zákaz přepravy na vstupu ze zemí, kde se vyskytuje nová varianta viru. V současné době jsou to Velká Británie, Portugalsko a Irsko v Evropě, stejně jako Brazílie, Lesotho a Jižní Afrika. Institut Roberta Kocha pravidelně aktualizuje a zveřejňuje úplné seznamy. Zákaz platí do 17. února 2021. Omezení se vztahují nejen na letecká spojení, ale také na pozemní a přepravní spojení z oblastí nové varianty viru. Výjimky se vztahují na přepravu zboží, jako je pošta, náklad nebo prázdné obaly, a na návrat letadel, lodí a posádek. Tyto přepravy nejsou ani oznámeny Federálnímu policejnímu úřadu. Podobně podle nařízení o ochraně proti pandemii mohou stále vjíždět pendleři, i když nemají bydliště v Německu. To však může mít dopad například na řidiče nákladních automobilů.

Podle spolkového ministerstva zdravotnictví (BMG) budou dopravní společnosti a zařízení moci v budoucnu také nakupovat rychlé testování antigenů prostřednictvím partnerů. Vyplývá to z aktualizované verze vyhlášky o poplatcích za zdravotnické prostředky. Zmiňuje společnosti relevantní pro bezpečnost v rámci kritické infrastruktury. To zahrnuje odvětví dopravy a dopravy. Bez ohledu na jejich velikost by společností mělo být umožněno nakupovat a používat rychlé testy. Ministerstvo zdravotnictví sestavilo seznam 12 poskytovatelů. Memorandem o porozumění si tak BMG zajistila kapacitu testů na antigeny pro Německo. Firmy mohou objednávat přímo od uvedených výrobců.

Oznámení je naplánováno na úterý 2. února 2021.

V karanténních předpisech nejsou žádné změny. Zůstává vnitrostátní záležitostí a směsicí různých požadavků, což dopravní sdružení kritizují od počátku pandemie.

Podle podmínek dodatkové dohody se strany dohodly, že částka, kterou má společnost Iberia zaplatit za společnost Air Europa, bude snížena z hodnoty vlastního kapitálu ve výši 1 miliardy EUR na 500 milionů EUR s odložením platby do šestého výročí dokončení akvizice. Revidované podmínky v dohodě o změně jsou podmíněny uspokojivým jednáním mezi společnostmi Iberia a Sociedad Estatal de Participaciones Industriales ("SEPI") o nefinančních podmínkách spojených s finanční podporou, kterou společnost SEPI poskytla společnosti Air Europa v průběhu roku 2020. Iberia má v úmyslu zahájit v brzké době jednání se společností SEPI o těchto podmínkách. Za předpokladu splnění všech podmínek dodatkové dohody se očekává dokončení akvizice ve druhé polovině roku 2021. Akvizice je stále předmětem schválení Evropskou komisí.

Rada IAG je i nadále přesvědčena, že akvizice zůstává strategicky důležitá pro budoucnost IAG a Iberia a staví skupinu do pozice, kdy bude moci využít příležitosti k růstu, až se odvětví vynoří z bezprecedentního dopadu krize COVID-19. Mezi výhody akvizice patří:

- * zvýšení významu madridského centra IAG a jeho přeměna na skutečného soupeře pro Amsterdam, Frankfurt a Paříž CDG;
- * Uvolnění dalších příležitostí k růstu sítě; a
- * Poskytování významných zákaznických výhod díky větší flexibilitě plánu a větším příležitostem k získání a uplatnění mil.

IAG nadále očekává, že akvizice povede k významným synergiím nákladů a příjmů, přičemž plné výkony budou podobné těm, které byly původně plánovány a nyní se očekávají do roku 2026. Očekává se, že akvizice bude v prvním roce po dokončení nákladově neutrální, přinese skupině značnou hodnotu prostřednictvím synergické produkce před zaplacením protiplnění při šestém výročí dokončení a přinese výnosy z investovaného kapitálu v souladu s těmi, kterých společnost IAG do té doby dosáhla. Za předpokladu dokončení ve druhé polovině roku 2021 bude IAG nastupovat do Air Europa v době, kdy by obnova letecké dopravy mohla mít smysl, protože zavádění očkovacích látek COVID-19 probíhá po celém světě. Očekává se, že čistý peněžní odtok z IAG této transakce bude v roce 2021 minimální a očekává se, že čisté peněžní toky budou kladné alespoň do splacení úvěru od společnosti SEPI v roce 2026, kdy se očekává, že synergie fúzí budou v plné výši.

21. prosince 2020 byly z přístavu Novorossijsk vyslány první chladírenské kontejnery mířící z tureckého Mersinu na trase terminálu Selyatino v Moskvě vlakem provozovaným společností Ruscon (součást delo group) - jedné z předních ruských společností pro přepravu kontejnerů. O dva dny později dorazily kontejnery do moskevského terminálu Selyatino a byly bezpečně doručeny konečnému příjemci.

V minulosti byly dovezené kontejnery buď přepravovány po silnici, nebo vyloženy v Novorossijsku a poté bylo zboží přepravováno do vnitrozemských míst nákladními automobily. Bylo to poprvé, kdy A. P. Moller-Maersk průkopnický zajistil dodávky čerstvého ovoce z východního Středomoří do Moskvy po železnici a ve stejných kontejnerech, které byly přeloženy v ruském přístavu.

Zsolt Katona, generální ředitel Maersk pro východní Evropu: "Toto nové řešení intermodálního cold chain je umožněno ruským operátorem JSC, který poskytuje železniční infrastrukturu a komerční podporu pro tento nový koridor studeného řetězce. Specialisté společnosti Reefer Polar Star LTD poskytují napájení kontejnerů po celou dobu cesty po železnici." Nové logistické řešení společnosti Maersk je navrženo tak, aby rostlo na ruském trhu s potravinami díky zlepšené výkonnosti dodavatelského řetězce a menšímu zacházení s ovocem podléhajícím rychlé zkáze.

Egyptské orgány potvrdily svůj záměr uzavřít dlouhodobé partnerství s CMA CGM pro provoz a správu Pier 55, vládou-řízeného plánovaného víceúčelového terminálu v Port of Alexandria, oznámila skupina CMA CGM.

"Terminál, který se rozkládá na ploše 560 000 metrů čtverečních s nábřežími o délce přes 2 km, bude mít kapacitu kolem 1,5 m TEU a usnadní nasazení větších plavidel skupiny. Provoz je plánován na rok 2022," uvedla CMA CGM.

Toto partnerství bude rovněž zahrnovat rozvoj logistických řešení, digitalizaci, příspěvek k odborné přípravě mladších generací v námořní a logistice, jakož i další investice. V Egyptě skupina v současné době zaměstnává téměř 300 lidí a je zastoupena v šesti přístavech. Středomoří vůbec představuje významnou oblast pro rozvoj operací v námořní dopravě, přístavních operacích a logistice, uvedla CMA CGM, která má v regionu terminálové kapacity téměř 7 milionů TEU, včetně Marseilles-Fos, Sevilly, Malty, Soluně a Lattakie.

V Dubaji vznikla aliance s cílem urychlit distribuci vakcín Covid-19, zejména na rozvíjející se trhy, které byly pandemií tvrdě zasaženy a kde bude doprava a logistika pravděpodobně výzvou. Dubajská vakcinační logistická aliance podporuje iniciativu WHO COVAX a její úsilí o rovnoměrné rozdělení dvou miliard dávek vakcín COVID-19 v roce 2021. Tento krok spojí odborné znalosti a globální dosah společnosti Emirates SkyCargo s celosvětovou sítí přístavů a skladů DP World s infrastrukturou dubajských letišť a mezinárodního humanitárního centra. Distribuce se ostře zaměří na rozvíjející se trhy, které byly pandemií těžce zasaženy a kde je farmaceutická doprava a logistika náročná. Aliance spolupracuje s širší skupinou zúčastněných stran, včetně výrobců farmaceutických přípravků, dopravců, vládních agentur a dalších subjektů pro přepravu vakcín. IHC přinese své rozsáhlé zkušenosti v humanitární logistice na trzích s omezenou infrastrukturou. Organizace pomohla distribuovat více než 80 procent celosvětové lékařské reakce WHO v boji proti Covid-19 a v loňském roce podepsala memorandum o porozumění s Emirates SkyCargo k provádění letů humanitární pomoci. DP World, který nedávno spolupracoval s UNICEF na podpoře celosvětové distribuce vakcín a souvisejících imunizačních dodávek v nízkoenergetických zařízeních, usnadňuje sběr vakcín z výrobních závodů v Evropě, USA a Indii a dodává je na letiště, do námořních přístavů a suchých přístavů pro další přepravu. a země s nižšími středními příjmy.

Povzdech: Japa to asi hodlají řešit i Blatných, až vypukne skutečná lavina vakcín ?

ínská lidová republika se snaží ujistit stát Porýní-Falc, že hlavní čínský vlastník letiště Hahn nevyhlásil bankrot. Podle čínského generálního konzulátu ve Frankfurtu není velká skupina HNA v insolvenční, ale v restrukturalizaci. Oznamované přeskupení HNA proto nebude mít žádný dopad na provoz letiště Hunsrück. Spolupráce letiště Hahn se všemi leteckými společnostmi, zákazníky, úřady a dalšími partnery se "v tuto chvíli" nezmění," napsal podle ministerstva generální konzul Sun

Congbin. HNA podala návrh na bankrot podle svého vlastního prohlášení minulý pátek. Věřitelé požádali o přeskupení silně zadlužené velké skupiny.

Letiště Hunsrück Hahn Airport je z 82,5 procenta vlastněno společností HNA a 17,5 procenta státem Hessensko. Minulý pátek se vedení Hahnu pokusilo uklidnit své zaměstnance podobnými slovy jako v dopise agentuře DPA. Na žádost agentury DPA o komentář nereagovala.

Letiště Hunsrück loni zaznamenalo ve srovnání s rokem 2019 výrazný pokles počtu cestujících o minus 70,8 procenta, a to především kvůli pandemii. Naproti tomu nákladní doprava vzrostla o 36,1 procenta na 232 998 tun. Bývalé americké vojenské letiště má kýžené povolení k nočnímu letu. To také těží z přeprav, který byly letecky přepraveny kvůli covidu jako náklad na osobních letech. HNA koupila 82,5 procenta letiště od státu Porýní-Falc za zhruba 15 milionů eur v roce 2017.

Liniový kontejnerový rejdář Ocean Network Express (ONE) dosáhl ve třetím čtvrtletí japonského finančního roku zisku 944 milionů USD. Finanční rok začíná v dubnu a končí na konci března, takže došlo k posunu o tři měsíce ve srovnání s obchodními výsledky západních společností. Ve stejném čtvrtletí předchozího roku byl výsledek 5 milionů USD. Společnost tak vykázala obrovský skok v zisku o více než 20 600 procent. Ve třetím čtvrtletí japonského finančního roku dosáhla společnost ONE obrátu 3,75 miliard USD, což je nárůst o téměř 29 procent ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku. V aktuálním fiskálním roce dosáhly tržby společnosti ONE za tři čtvrtletí zhruba 9,7 miliardy USD a zisk kolem 1,6 miliardy USD. Ve srovnání s prvními třemi čtvrtletími předchozího roku se jedná o nárůst zisku o více než 1100 procent. Vývoj obchodních údajů společnosti ONE jasně ilustruje velmi příznivé rámcové podmínky pro společnosti liniové dopravy za posledních několik měsíců, které jsou vytvářeny díky souběhu rostoucích objemů s rostoucími spotovými sazbami a poměrně nízkými cenami bunkrů. Za poslední tři měsíce loňského roku zaplatila společnost liniové dopravy průměrně 314 USD za tunu paliva; ve stejném čtvrtletí předchozího roku byla cena přibližně o 25 procent vyšší na 417 USD za tunu. Za první tři čtvrtletí fiskálního roku 2020 byla cena bunkru v průměru 323 USD; ve třech referenčních čtvrtletích předchozího roku byla přibližně o 100 USD / t vyšší. Vynikající výsledek společnosti liniové dopravy je do značné míry způsoben rostoucími objemy, které podle společnosti ONE vzrostly ve třetím čtvrtletí na přepravní trase z Asie do Severní Ameriky o 25 procent ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku, zatímco celosvětové objemy rostl neúměrně pomaleji s plusem 8 procent.

Tak, a kdo z vás to má?

V současné době plány v liniové dopravě neznamenaají téměř nic: kontejnerové lodě připlouvají do přístavů stále méně a méně přesně.

Podle analýzy Sea-Intelligence nedorazila v prosinci 2020 včas ani jedna ze dvou lodí s hodnotou pouhých 44,6 procenta. Prosinec je pátý měsíc v řadě, s novými minimy. Dochvilnost nebyla nikdy tak nízká, jak je od roku 2011, kdy začaly rekordy. Ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku klesla míra přesnosti o 31,7 procentního bodu. Všichni dopravci utrpěli drastický pokles přesnosti: dokonce i hamburg Süd, nejspolehlivější dopravce v žebříčku, klesl o 28,5 procentního bodu ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku; pouze asi polovina kontejnerových lodí dopravce (55,3 procenta) nyní dorazí včas. Maersk je opět na druhém místě (míra přesnosti: 54,1 procenta; minus 27,5 procentního bodu ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku) před ZIM (48,4 procenta; minus 29,2 procentního bodu).

HHLA hlásí zpoždění až 17 dní. Délka zpoždění se také zhoršuje: zatímco v listopadu 2020 lodě dorazily do přístavů v průměru o 5,1 dne později, následující měsíc to bylo již 5,74 dne. Průměrná délka zpoždění za celý rok 2020 je výrazně vyšší než v předchozích dvou letech, kdy lodě připlouvaly v průměru o 3,5 až 4,5 dne později oproti plánu.

Ve srovnání s celosvětovým průměrem je situace v hamburském přístavu mnohem vážnější. Podle mluvčí HHLA, lodě v současné době naplouvají mezi jedním týdnem a 17 dny později na terminály Tollerort (CTT). Altenwerder (CTA) a Burchardkai (CTB). Obzvláště velká jsou zpoždění lodí připlouvajících ze Spojeného království do Hamburku. Provozovatel terminálu Eurokai však říká, že nemá žádné takové průzkumy.

Železniční nákladní doprava na Nové hedvábné cestě se za poslední rok dále rychle rozvíjela. To dokazuje mimo jiné, že tento druh dopravy, který je

v asijsko-evropském provozu z hlediska objemu sice stále ve stínu námořní dopravy, aktuální statistiky ukazují, že se její podíly na trhu snížily.

Výkony železnice v tunách mezi Evropou a Čínou podle Eurostatu činily v listopadu 2020 kumulativně 1,4 milionu při dovozu a 0,9 milionu při vývozu.

Celoroční hodnoty za rok 2019 (1,1 a 0,5 milionu tun) již tak byly jasně překročeny. Oceánská přeprava zaznamenala pro srovnání jak v importu, tak i

v exportu pokles objemu, což tedy znamená, že železnice získala na konci listopadu 3,1 procenta v inboundu a 1,7 procenta outbound objemu námořní dopravy. Pro srovnání: V roce 2019 byl tento poměr pouze poloviční. Měřeno v TEU, linky na Nové hedvábné cestě v loňském roce zvýšily

objemy přepravy o cca 500 000, uvedla ruskými, kazašskými a běloruskými státními železnicemi vlastněná společnost UTLCERA nedávno na firemním setkání. Pro aktuální rok se očekává další růst až o 20 procent.

Střednědobým cílem je pak o 1 milion TEU zvýšení provozu na trase. Tento růst také

považuje za reálný EU Association of Freight Railways (ERFA). Zvláště od

z Číny do Evropy bude tento růst potřebný (jak uvedl uvedl generální tajemník ERFA Conor Feighan, "vzhledem k nedostatku kapacity z východu na západ, takže alternativy budou potřeba. "

Kvůli povodním na Rýnu téměř nezbyly žádné lodě. Oficiálně provoz ještě nepřestal, protože v Kolíně nad Rýnem ještě nebyla dosažena značka 8,30 metru. Ve skutečnosti však čluny sotva riskují, uvedla ve středu mluvčí vodních a přepravních úřadů na Rýně. I při 8,22 metru má kontejnerová loď velký problém s jízdou pod mosty. Kolínské protipovodňové centrum považuje za možné, že ve čtvrtek bude překročena kritická značka 8,30 metrů. Očekává se, že hladina klesne až teprve od začátku příštího týdne. Nákladní loď ve středu uvízla na Rýně poblíž Düsseldorfu, protože podle policie kapitán špatně odhadl povodeň. Loď najela na mělčinu a byla v nakloněné poloze, hrozilo vniknutí vody. Měnící se podmínky, které povodeň způsobila, znesnadnily manévrování, uvedl mluvčí. Nebezpečí představuje také splavené dřevo, které se v povodních stále více objevuje. Pozastavení plavby nad určitou značkou slouží také k zabránění poškození hrází Rýna vlnami lodí.

V několika oblastech Hesenska lze v nadcházejících dnech očekávat vzestup hladiny řek a záplavy. Druhá vlna pravděpodobně zasáhne více regionů než první. Podle aktuálních výpočtů hesenského Státního úřadu pro ochranu přírody, životního prostředí a geologii (HLNUG) lze úroveň hlášení II, která představuje mírnou povodeň, dosáhnout opět na mnoha měřených místech. Úroveň hlášení mohly být překročeny také v oblasti Werra a Eder. Odborníci očekávají povodňový vrchol tento čtvrtek. V hesenské části Rýna se očekávají trvale vysoké hladiny vody kvůli dalším srážkám v příštích dnech a tajícímu sněhu. Úroveň hlášení I byla překročena také v sekci Hessian Neckar - s předpovědí dalšího růstu. Ve srovnání s první bude pravděpodobně nadcházející druhá vlna v Hesensku celkově komplexnější, uvedl odborník na HLNUG Dirk Bastian z Německé tiskové agentury. Důvodem je to, že po tání sněhu následovaly vytrvalé deště až do uplynulého víkendu.

Poznámka: I Labe hlásí nárůst hladiny. Již v neděli ukazoval ústecký měřák 315 cm. Ale nebojte se, na plavbu po Labi to bude mít minimální vliv, protože stejně skoro žádná není.

Změna u kormidla přepravní společnosti Hamburg Süd: Po více než 20 letech ve společnosti předá Arnt Vespermann na konci prvního čtvrtletí vedení dlouholetému manažerovi Hamburg Süd a CCO Poulouvi Hestbaekovi. Po převzetí společnosti Hamburg Süd společností Maersk rejdař pod vedením panem Vespermannem dokončil integraci a současně využil významných synergii. "Slíbili jsme našim zákazníkům, že DNA společnosti Hamburg Süd zůstane během procesu integrace beze změny a že budou i nadále dostávat obvyklou vynikající službu z rukou místních týmů Hamburg Süd. Dodrželi jsme svůj slib, "říká Vespermann. "V budoucnu se Moller-Maersk bude ještě více zajímat o implementaci této strategie a

posílení naší značky ve vztazích se zákazníky - například v oblasti správy klíčových účtů. Pro mě je to ideální čas na předání kormidla Poulovi Hestbaekovi, "řekl současný šéf dopravní firmy.

Jako most ze západní a střední Evropy do zámořských přístavů v Itálii a ve Slovinsku již dnes korutanská logistická síť slouží. Nejjižnější spolková země Rakouska se nachází uprostřed Evropy a je neodmyslitelně důležitým uzlem evropského logistického průmyslu. Díky ambiciózním infrastrukturním projektům, jako je Koralmbahn a Dry Port Villach, otevře toto umístění další příležitosti pro expanzi v blízké budoucnosti.

Několik tunelových razicích strojů, dlouhých 200 metrů, vážících 2 500 tun a s výkonem 10 000 HP, razilo několik tisíc metrů tunelů z údolí Korutanské Lavant. Vzniká zde investice do síťové a ekologické mobility. Koralmbahn je součástí nové jižní trasy Rakouska. Jeho vrchol, tunel Koralm, je šestým nejdelším železničním tunelem na světě. Nové spojení významně zkracuje dobu jízdy a posiluje baltsko-jaderský koridor přes Evropu. Cestující se z Grazu do Klagenfurtu dostanou za pouhých 45 minut (namísto předchozích dvou hodin). Díky vysoce výkonné železniční trati bude nákladní doprava mnohem atraktivnější. První vlaky mají projet tunely v roce 2027.

Logistický uzel se nachází pouhých 185 kilometrů od jaderského přístavu Terst a zajišťuje služby spojené s přístavními operacemi, jako je skladování, vážení VGM, vykládku a nakládku kontejnerů, opravy kontejnerů nebo dovozní a vývozní odbavení. Logistický terminál ÖBB Villach-Fürnitz slouží jako místo celního odbavení pro jadranský přístav. Přes Südhafen a Kärntner Trockenhafen se násobí způsoby, jak dopravit náklad na místo určení rychleji a levněji.