

SSL EXPRES

8-12.2.2021

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

Spolkový úřad pro nákladní dopravu (FOPH) podal trestní oznámení na nerezidentskou dopravní společnost kvůli podezření, že byla předložena padělaná osvědčení o instalaci nádrží na zemní plyn. V tomto případě inspektoři FOPH zjistili, že u nákladního automobilu s pohonem na plyn provedeným provozovatelem nebylo dosaženo minimální kapacity nádrží na zemní plyn v celkové výši 300 litrů potřebné pro osvobození od mýtného pro nákladní automobily. Homologační osvědčení předložená během inspekce rovněž neuváděla požadovaný počet nebo velikost nádrží na zemní plyn.

Společnost vznesla námitku proti následnému výběru mýtného s odvoláním na osvobození od mýtného pro pohon zemního plynu a jako důkaz zaslala kopie homologačních certifikátů. Výstavce osvědčení na žádost uvedl, že důkazy poskytnuté společností neodpovídají originálům.

FOPH následně podala trestní oznámení pro podezření z trestného činu podle článku 269 trestního zákoníku. Kontrolní úřad by chtěl upozornit na to, že orgány upozorňují na všechny případy, kdy existuje podezření na předkládání padělaných osvědčení, aby se vyhnuly mýtnému.

TAK POZOR!

Globální objemy přepravy kontejnerů v prosinci 2020 mírně klesly (o 0,5%) ve srovnání s předchozím měsícem. Zmiňují se o tom údaje shromážděné analytikem trhu Container Trade Statistics (CTS). Jedná se o druhý pokles hodnoty za sebou: globální objemy byly již v listopadu o jedno procento nižší než v říjnu. Zda je tento vývoj známkou obratu v objemu přepravených kontejnerů, který od února 2020 vzrostl o více než 37 procent, je velmi nejisté, již v září 2020 se objem po dobu dvou měsíců po sobě mírně zmenšil, ale pak opět prudce vzrostl.

Ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku se objem kontejnerů zvýšil o 4 procenta a v současné době činí 15,1 milionu TEU. V listopadu 2020 byl růst ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku stále o 7,7 procenta vyšší.

Prudký nárůst dopravy mezi Asií a západním pobřežím USA v posledních měsících je v údajích shromážděných CTS nejzřetelnější: Například americký dovoz v kontejnerech prudce vzrostl ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku a na 2,8 milionech TEU je asi o 15,7 procenta vyšší než ve stejném měsíci předchozího roku.

V evropském dopravním prostoru se naopak objem dovozu snižuje: s částkou

2,89 milionu TEU bylo toto číslo v prosinci 2020 přibližně o 2,7 procenta nižší než ve stejném měsíci předchozího roku. Na druhé straně se zvýšil vývoz z Evropy. S výkony 2,59 milionu TEU se toto číslo ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku zvýšilo o 3,2 procenta.

Corona Year 2020 je nyní oficiálně potvrzen za historické minimum v letecké nákladní dopravě: Podle IATA bude muset globální odvětví aircargo strpět největší pokles poptávky za 31 let v roce 2020. Před 31 rokem začala Světová asociace letecké dopravy shromažďovat údaje o letecké nákladní dopravě.

Podle IATA se celosvětová produkce dopravy v roce 2020 ve srovnání s předchozím rokem snížila o 10,6 procenta. Výkonnost mezinárodní dopravy klesla o 11,8 procenta. V průběhu pandemie byla obzvláště patrná rozsáhlá ztráta kapacity osobních letadel. Například celosvětová dostupná produkce dopravy se ve srovnání s rokem 2019 snížila o 23,3 procenta. V důsledku toho se kapacita snížila dvakrát více než poptávka. V důsledku prudkého snížení kapacity se však využití kapacity oproti předchozímu roku zvýšilo o 7,7 procenta. To přispělo ke skutečnosti, že letecké nákladní společnosti dokázaly zvýšit své příjmy na tunokilometr.

Podle IATA byla celosvětová poptávka v prosinci 2020 poprvé jen mírně pod úrovní roku 2019, a to na minus 0,5 % ve srovnání s předchozím rokem. To je vykompenzováno dalším nerovnoměrně silnějším snížením kapacity ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku, takže nedostatek kapacity bude pravděpodobně v dohledné budoucnosti přetrvávat.

A aby toho nebylo málo, osobní letectví, které se v důsledku pandemie v kapacitě zcela zhroutilo, může v nadcházejících měsících jen stěží očekávat oživení.

Společnost China Airlines spustila službu dodávky s ultranízkou teplotou až do rozmezí -80 °C, protože jejím cílem je podpořit přepravu vakcín Covid-19 jako jedna z nejlepších nákladních leteckých společností na světě. Je také jedinou leteckou společností na Tchaj-wanu, která již v roce 2019 získala mezinárodní certifikaci logistiky farmaceutického studeného řetězce pro CEIV Pharma. A nyní bude schopna zvládnout dodávky pro náklad chlazený až na -80 °C suchým ledem, což je to, co přeprava vakcín Pfizer / BioNTech vyžaduje. China Airlines uvádí, že má rozsáhlé zkušenosti a mezinárodně uznávanou kvalifikaci pro nákladní služby studeného řetězce.

"Nízkoteplotní náklad je držen v kontejnerech s aktivní kontrolou teploty, aby je ochránil před změnami okolní teploty, i když se pohybuje mezi severní a jižní polokoulí s velmi odlišným obdobím. Veškeré zboží, které musí být uchováváno mezi +25 °C a -20 °C, včetně vakcín proti

chřipce, léků proti rakovině, inzulínu a rychlých testovacích látek, může být přepravováno bezpečným a stabilním způsobem," poznamenala letecká společnost.

China Airlines podepsaly dohodu s dodavateli pasívních kontejnerů o rozšíření svého portfolia služeb o dodávky s velmi nízkou teplotou. Letecká společnost vysvětlila, že na rozdíl od konvenční logistiky studeného řetězce, ve které kontejnery s regulovanou teplotou využívají aktivní chlazení napájené bateriemi, pasívní kontejnery s velmi nízkou teplotou nevyžadují žádné baterie. Kombinace patentovaných vakuově izolovaných panelů a materiálů pro fázovou změnu účinně udržuje stanovenou teplotu po dobu až 5 dnů.

Skladovací teploty až -80 °C lze dosáhnout i přidáním suchého ledu. To poskytuje určitým vakcínám, jako jsou vakcíny Pfizer/BioNTech, stabilní a bezpečnou teplotu, kterou potřebují k udržení své účinnosti.

Se vstupem nové obchodní dohody mezi EU a Spojeným královstvím v platnost se pohyb zboží mezi ostrovem a kontinentem zadržává: protože mnoho procesů ještě nezačalo plynule probíhat, zejména při celním odbavení, mnoho řidičů nákladních automobilů se zdrží často zbytečně mnoho hodin na britské straně. Již se stalo, že nákladní automobily naložené anglickým zbožím pro kontinent byly vráceny zpět k odesílateli, protože celní odbavení na hranicích GB/EU nebylo zaručeno. Zejména malé a střední podniky mají velké problémy s pochopením a dodržováním nových pravidel. Trvá také chronický nedostatek celních agentů ve Velké Británii. Tito agenti se obvykle starají o celní formality pro své dlouholeté zákazníky.

Řidiči kamionů, kteří se chtějí vrátit do EU ze Spojeného království, mohou v britském vnitrozemí čekat 12 až 36 hodin, zejména při čekání na celní doklady. Delší doby manipulace s tisíci kamionů na hranicích také vytvářejí dopravní chaos. Podle agentur jsou nyní potřebné další dokumenty pro živočišné a rostlinné produkty, které také nejsou levné. Někteří dopravci nyní odmítají cestovat do Velké Británie, protože nejistota na cestě zpět je příliš velká. Dokonce i velké logistické společnosti, jako je dceřiná společnost Deutsche Bahn DB Schenker, nedávno pocítily dopady brexitu a pozastavují nyní dohodnuté obchodní dohody. V lednu Schenker dočasně přestal přijímat zásilky z EU do Spojeného království, protože většina dodávek postrádala dokumenty a zaměstnanci nebyli schopni splnit následná opatření. Někteří maloobchodníci na obou stranách již zastavili dodávky z EU nebo do EU.

Ve střednědobém horizontu se očekává, že ceny dopravy ze všech těchto důvodů výrazně vzrostou, "až o 50 procent". Odborníci na zahraniční obchod však na dotaz odpovídají, že ve střednědobém horizontu budou vyřešeny alespoň problémy celního odbavení. Podle Spolkové asociace velkoobchodních služeb zahraničního obchodu (BGA) jsou tyto potíže se zahájením takového "start-upu" normální.

V roce 2020 podíl nákladní dopravy po železnici (včetně potrubní dopravy) v Rusku na celém objemu přeprav vzrostl v roce 2020 o 1,3% na 47,3%. Tento ukazatel se od založení ruských železnic v roce 2003 zvýšil o 7 procentních bodů. Čistý podíl železniční nákladní dopravy železnice, tedy bez potrubní dopravy přesáhl v roce 2020 87%. Ruské železnice přepravily přes 830 000 TEU tranzitních kontejnerů, což je výsledek, který přesáhl prognózy. Ruské železnice také v roce 2020 uskutečnily rekordní investice ve výši 718 miliard rublů, což umožnilo pokračovat ve stavbě důležitých infrastrukturních objektů pro ekonomiku.

Proč ruští statistici připočítávají k železnici ještě potrubí, nevíme. Asi že obojí je ze železa. Ale EU i s Bílou knihou rozvoje jim může jen závidět...

Přístav Antverpy a technologická společnost Zensor spojují síly, aby zvýšily bezpečnost na úvazníku. Zensor vyvinul Bollard Monitor, digitální senzor, který měří napětí na úvazníku. Prvních pět monitorů pacholat bylo instalováno v terminálu v Severním moři a pět dalších je plánováno v nejbližší době. Přístav Antverpy má asi 120,6 km přístavních zdí a 7 000 kotvišť a pacholat. To je místo, kde lodě připojují lana při kotvení. Ve větrných nebo bouřlivých podmínkách působí lana velkých námořních plavidel obrovskou tažnou silou na kotviště i úvazníky. Pacholata se šroubovými nebo kotevními spoji jsou v tomto ohledu citlivější než kotvicí stožáry. Pokud by se takový sloupek - 650 kg oceli - uvolnil, existuje riziko, že by loď mohla nekontrolovaně odplout nebo by byli zraněni lidé. Proto je nutná pravidelná kontrola a údržba.

Za účelem měření napětí v šroubovém spoji úvazníků a varování, zda hrozí uvolnění nebo rozbití sloupku, publikoval antverpský přístav v roce 2020 výzvu k vytvoření digitálního systému pro tento účel. Z pěti přihlášených byl jako vítěz vybrán "Bollard Monitor" bruselské technologické společnosti Zensor. Bollard Monitor se skládá ze dvou vestavěných senzorů, které měří kolísání napětí na montážním systému. Každých 15 minut systém odesílá informace, které jsou trvale zaznamenávány, prostřednictvím bezdrátového připojení a vizualizuje je prostřednictvím řídicího panelu. Tato data pomohou provoznímu oddělení optimalizovat preventivní údržbu pacholat.

Obchodní modely kontejnerové přepravy se nezmění. To je přesně to, co by se v současné době mohlo předpokládat, protože odvětví se v důsledku nedostatku kapacit posunulo dál. Zdá se, že rozdělení úkolů se mění a objevují se nové přístupy.

Na jedné straně to vypovídá o vynalézavosti tohoto odvětví. A na druhou stranu to ilustruje pouhou potřebu, která ji činí vynalézavou: víceúčelové nákladní lodě jsou rychle modernizovány pro příkládku

kontejnerů. Jinde si dopravci najednou začnou pronajímat další lodě. A regionální asijské dopravci náhle nechají své poměrně malé lodě plout do Evropy, protože extrémně vysoké spotové sazby to ve skutečnosti dělají ziskovými.

Námořní nákladní dopravci se však náhle nestali majiteli lodí, odesílatelé se nestali nájemci a víceúčeloví dopravci se nestali trvalou alternativou k kontejnerovým lodím. Přeprava kontejnerů je jedním z nejsložitějších podniků všech dob. Každý z účastníků trhu má vysoce specializované odborné znalosti. To dává smysl a je to dobrá věc - a tak to zůstane.

Teploty v Německu ukazují také masivní zimní pokles a mají dopad na vnitrozemskou plavbu: od středečního večera (od 18:00.m.) budou mittellandský kanál a labský kanál uzavřeny pro lodní dopravu. Oznámila to odpovědná vodárenská a lodní kancelář v Braunschweigu. Ledoborce, které jinak plují po těchto kanálech, jsou preventivně přesunuty na Weseru, aby prolomily ledové kry před jezy, čímž se sníží tlak, který je způsoben ledem na těchto zařízeních, řekl mluvčí. Vzhledem k ohlášenému trvalému mrazivému počasí s teplotami do minus 20 stupňů, které by měla trvat několik dní, by ledoborce podle mluvčího pravděpodobně udržely mittellandský a labský boční kanál bez ledu jen v omezené míře. Jakmile se ledová situace zmírní, kanály budou znovu otevřeny pro lodní dopravu.

Mittellandský kanál je nejdelší umělou vodní cestou v Německu o délce něco přes 320 kilometrů. Odděluje se západně od Osnabrücku (Dolní Sasko) od kanálu Dortmund-Ems a prochází labsko-havelským kanálem v Hohenwarte nedaleko Magdeburgu. Labský boční kanál spojuje Labe s kanálem Mittelland.

Naopak povodňová situace na Rýně se zmírňuje do té míry, že lodě mohou od úterý opět plout. Hladina ráno v Kolíně nad Rýnem klesla pod hranici 8,30 metru, řekl mluvčí Rýnského vodohospodářského a lodního úřadu. Hladiny klesají i na dalších místech, například v Maxau a Koblenzi. Stále však existují určitá omezení: například lodě musí plout ve střední třetině řeky a snížit rychlost, aby se vyhnuly vlnám. Očekává se, že hladina vody v příštích několika dnech bude klesat, takže se situace pravděpodobně dále zmírní. Kontejnerové linky na Rýně nyní tvrdě pracují na odvozu zbývajících nákladů. Přidá se také další tonáž, řekl mluvčí kontejnerové logistické sítě Contargo.

Převzetí společnosti Panalpina společností DSV asi před rokem a půl bylo šokující. Dánové se tak etablovali v nejvyšší skupině v námořní a letecké dopravě. Panalpina je nyní integrována - rychleji, než se očekávalo, jak zdůraznil DSV u příležitosti zveřejnění výroční zprávy za rok 2020. A co dál? „Velmi doufáme, že Panalpina nebude poslední společností, kterou koupíme,“ říká generální ředitel Jens Björn Andersen

v rozhovoru pro DVZ. Nakonec obchodní údaje z minulého roku jasně ukazují, že jedna nová společnost je silnější než dvě předchozí jednotlivé společnosti. A pak konkrétně: „Proto se i letos rozhlížíme po větších akvizičních příležitostech.“

Je obzvláště zajímavé, že námořní a letecká nákladní doprava jsou stále na vrcholu agendy, nikoli pozemní doprava nebo smluvní logistika, přestože poslední dvě divize s podílem na hrubém zisku ve výši jedné pětiny jsou podstatně menší než námořní a letecká nákladní doprava s 60 procenty. Existují dva důvody, proč se zaměřit na Air & Sea: Rozhodujícím faktorem pro to, aby se společnost DSV držela tohoto konceptu „cobbler stick to your last“, je to, že schopnost rychlé integrace kandidátů na nákup má zjevně i nadále nejvyšší prioritu. A skupina se vidí v mnohem lepší pozici v námořní a letecké dopravě než například v pozemní dopravě. „Stále tam musíme aktualizovat naše IT,“ říká Andersen. Ve smluvní logistice naopak čísla ukazují na konsolidaci skladových míst ve směru silných víceuživatelských center. „Plánujeme deset vysoce automatizovaných systémů pouze pro odvětví elektronického obchodování,“ zdůrazňuje generální ředitel.

Druhým důvodem, proč zůstává mezikontinentální logistika cílem akvizice číslo jedna pro DSV, je aktuální regionální rozložení podniků DSV. Skupina generuje 60 procent svého hrubého zisku v regionu EMEA. Na druhé straně Severní a Jižní Amerika a Tichomoří tvoří pouze jednu pětinu. „Musíme se proto stát ještě globálnějšími,“ zdůrazňuje ředitel. Za obzvláště důležité považuje silnější zastoupení v Asii s jejími růstovými trhy. „Ale to automaticky neznamená, že kupujeme čínského logistu,“ říká. (Ale ani on to nechce vyloučit.)

Podle zatím neupřesněných informací z německé ambasády (prostřednictvím DTIHK) budou od neděle 14.2. 00:00 hodin, z důvodu zařazení Česka do skupiny zemí "s mutací koronaviru", zavedeny na německých hranicích přísné kontroly vstupujících osob, s nejvyšší pravděpodobností bez výjimek, tedy i řidičů dálkové nákladní dopravy. Řidič se bude muset prokázat platným PCR testem ne starším než 48 hodin a dokladem o důvodu jízdy, jinak bude okamžitě přikázán do 5-denní karantény.

Je zřejmé, že toto výjimečné omezení dále poškodí nákladní spojení s německými odběrateli; proto doporučujeme přijmout včas náhradní řešení, ať již řízením provozu s testovanými řidiči či jinak. Stav je bohužel vyhlášen na zatím neomezenou dobu.

Dceřiná firma společnosti Lufthansa pro nákladní dopravu, které se během pandemie daří, tvrdě bojuje o budoucí pilotní pozice. Vereinigung Cockpit (VC) již dlouho žádá skupinu, aby přesunula podnikání z Lufthansa Cargo na bezcelní a tedy levnější společnost Aerologic, společný podnik provozovaný společně s Deutsche Post. VC nyní kritizuje

skutečnost, že Lufthansa Cargo hodlá koupit o jedno letadlo méně, než původně slíbila při změně svého vozového parku.

Mluvčí nákladního vozu Andreas Pauker potvrdil, že devět nákladních letadel Boeing 777, které jsou již v provozu, nadále zůstane. Pořízení desátého stroje není vyloučeno, ale podle něj není v současné době jisté. Zástupci VC však říkají, že bylo přislíbeno deset strojů.

Na každém letounu je přibližně 30 pozic pilotů, takže VC předpokládá přibližně 300 až 330 pozic pro 10 letadel Boeing. V současné době však stále pracuje přibližně 450 pilotů pro společnost LH Cargo, která si kvůli vysoké poptávce po přepravě udržela ve flotile čtyři letouny zastaralého typu MD11 déle, než bylo plánováno. Ty by však měly být vyřazeny z provozu do podzimu tohoto roku.