

SSL EXPRES

01.-05.03.2021

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

Hapag-Lloyd zavede na vybraných relacích světa zvýšené sazby, a to s účinností od poloviny března respektive od začátku dubna. Nejdříve bude uveden v život GRI z USA a Kanady na FE East Coast (a zpět) pro dry, chlazené, ventilované, tekuté (tank), FT a OT kontejnery (od 1.4.).

USWC -> FE

- * US\$200 per all 20' container types
- * US\$400 per all 40' container types

FE -> USWC

- * US\$960 per all 20' container types
- * US\$1,200 per all 40' container types

Ke stejnému datu Hapag-Lloyd uplatní GRI pro linky z US a Kanady do ANZUS, opět všechny typy kontejnerů.

- * US\$300 per all 20' container types
- * US\$600 per all 40' container types

Hamburská linka též zavede nové námořní sazby pro standardní kontejnery z IPBC a Middle East do NWC a MEDIT

M/s Maersk Essen očekává, až dostane povolení zakotvit v přístavu Los Angeles 5. března, (viz arrival notice společnost Maersk, po odplutí lodi z přístavu Lázaro Cárdenas v Mexiku poté, co v lednu Pacifiku přišla o 760 kontejnerů. Podle zpráv bylo v Mexiku vyloženo 178 poškozených kontejnerů, přičemž asi 50 z těchto boxů bylo považováno za schopných pokračovat v cestě. Podle poradenské společnosti WK Webster pro žadatele

o námořní dopravu zbytek bude vyžadovat, aby byl náklad před odesláním na místo určení přeložen do bezvadných kontejnerů." Poradenství dodalo, že místní zprávy naznačují, „že žádný ze 178 vyložených kontejnerů nebyl naložen zpět na palubu Maersk Essen před jejím vyplutím. Za tímto účelem

spolupracujeme s Maerskem a MSC ohledně jejich záměrů přepravit tyto jednotky do [jejich] cíle."

Plavidlo ztratilo přes palubu 760 kontejnerů, ale dopravce nechtěl ukázat plavidlo, které přijíždí do Mexika, a nutil WK Webster, aby

odstranil záběry
poškozené lodi z dronů, která byla později natáčena po tomto příjezdu.

IAG Cargo oznámila své obchodní výsledky pro rok 2020, vykázala obrát 1,3 miliardy EUR. To je nárůst o 16,9 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Příjmy z nákladní dopravy od společností British Airways, Iberia a Aer Lingus, které působí pod záštitou skupiny IAG, představovaly 16,6 procenta čistého příjmu IAG ve výši 7,8 miliardy EUR. V předchozím roce byl podíl nákladní divize na prodeji 4,4 procenta. Tento posun živě ilustruje dopady pandemie na skupinu IAG, jejíž stav a budoucnost jsou obzvláště závislé na jejich osobních letadlech v letecké nákladní dopravě kvůli nedostatku vlastní flotily nákladních strojů. Sečteno a podtrženo, španělská letecká a kosmická skupina se sídlem v Londýně utrpěla ztrátu po zdanění ve výši přibližně 4,3 miliardy eur. V důsledku pandemie klesly příjmy divize cestujících nejen o téměř 75,5 procenta (z 22,5 miliardy eur na 5,5 miliardy eur), ale společnost také postrádala schopnost ji vyrovnat. O to důležitější je zjištění, že IAG Cargo se za pomoci extrémně vysokých sazeb podařilo výrazně zvýšit prodej nákladu, přestože pandemie účinně poškodila dopravce, který byl schopen ve srovnání s rokem 2019 umístit pouze asi třetinu své kapacity pro cestující. Skupinu však nejvíce poškodilo to, že v roce 2015 se IAG rozhodla zcela a rychle odprodat flotilu nákladních letadel a přepravovat cargo výhradně jako náklad v belly osobních letadel.

Klíčem k řešení pro IAG v roce 2020 bylo opětovné fungování jeho osobních letadel, které dopravce používal pro čistou přepravu nákladu (obvykle zdravotnické ochranné prostředky, tzv. osobní ochranné prostředky; OOP). Na pěti svých letadlech dopravce dokonce odstranil sedadla, aby zvýšil kapacitu. Celkem IAG Cargo odletěla se všemi použitelnými letadly 4 003 nákladních letů.

British Airways, zdaleka nejvýznamnější dopravce skupiny podle obrátu, dosáhly v letecké nákladní dopravě obrátu 994 milionů EUR, což je nárůst o přibližně 9 procent oproti předchozímu roku. Aer Lingus si vedl nejlépe mezi třemi nákladními dopravci IAG, pokud jde o výnosy. S nárůstem o téměř 63 procent ve srovnání s rokem 2019 se malému irskému dopravci podařilo získat 88 milionů eur. Společnost Iberia ve své nákladní dopravě v roce 2020 s tržbou 224 milionů EUR klesla přibližně o 11 procent pod loňský výsledek. Nákladní divize letecké skupiny vykázala v roce 2020 přepravní kapacitu 3,4 miliardy tunokilometrů, což je oproti předchozímu roku pokles o 39 procent. Hmotnost zboží přepraveného v nákladových prostorách klesla o 34,9 procenta na 444 000 tun. Tržby za tunokilometr vzrostly o 92 procent na průměrných 0,38 eur kvůli velmi vysokým sazbám.

Kontejnerové lodě připlouvají do přístavů stále méně na čas. Podle analýzy sea-intelligence dorazila v lednu včas pouze třetina všech lodí s hodnotou 34,9%. Leden je šestým měsícem v řadě s novými minimy.

Dochvilnost nikdy nebyla tak nízká jako od roku 2011, kdy se začaly evidovat rekordy. Kontejnerové lodě v současné době připlouvají v průměru o 6,42 dne později. Ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku klesla míra přesnosti o 33,5 procentního bodu a údaj přesnosti 46,5% stačí na první místo.

Všichni dopravci vykazali ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku drastický pokles přesnosti: dokonce i Hamburk Süd, opět nejspolehlivější dopravce v žebříčku s číslem 46,5%, klesl ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku o 32 procentních bodů. Maersk je na tom téměř stejně na druhém místě (míra přesnosti: 46,3%; minus 30,1 procentního bodu ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku) před ZIM (35,2%; minus 31,9 procentního bodu).

Tito tři dopravci jsou jediní, kteří si vedou lépe než průměr 34,9%. Německý dopravce Hapag-Lloyd, tradičně velmi spolehlivý, je na šestém místě s hodnotou 33,7%. Opět platí, že rozvoj aliančního partnera Hapag-Lloydu HMM je nejdrastičtější: jihokorejský dopravce je nejen nejvíce nespolehlivý, pokud jde o přesnost s hodnotou pouhých 32,2%, ale také tím, kdo je ve srovnání s předchozím měsícem zdaleka nejslabší. HMM utrpěla zhoršení o 53,2 procentního bodu.

Evropský koridor pro železniční nákladní dopravu Severní-Baltské moře bude rozšířen. Belgický konec se zatím nachází v Antverpách. V budoucnu do něj budou zahrnuty také trasy do přístavů Zeebrugge a dalších menších přístavů Severního moře (Gent, Terneuzen, Vlissingen). Komise EU schválila žádost o prodloužení lhůty, přičemž prodloužení právního řešení koridoru je třeba prodloužit až o dva roky.

Severomořský a baltský koridor poskytne nákladním železnicím nepřetržitou trasu do Rigy a Tallinnu. V Polsku se definují spoje do východní Evropy a na Novou hedvábnou stezku přes Tresepol na běloruských hranicích a přes Medyku na ukrajinských hranicích.

V zemích Beneluxu a Německu jsou přístavy v Rotterdamu, Amsterdamu, Wilhelmshavenu, Bremerhafenu, Hamburku a Rostocku také propojeny s železničním koridorem Severního a Baltského moře. Přístav Zeebrugge a Severní moře jsou již propojeny s koridorem Porýní-Alpy a severomořsko-středomořskými koridory.

Kontejnerová přepravní společnost MSC rozšiřuje počet pozemních logistických služeb a otevírá kontejnerové depo v přístavu Terneuzen. Poloha na jihozápadě Nizozemska tvoří od roku 2018 síť přístavů v Severním moři, spolu s přístavy Vlissingen a Gent v Belgi, také v provincii Zeeland. Základna ve Vlaeynatie v Autrichehavenu bude zásobovat zákazníky z průmyslu a zemědělství kontejnery pro jejich dopravní potřeby. Pre- a oncarriage přes velké kontejnerové terminály v Antverpách a Rotterdamu je možné jak čluny, tak vlakem. S 58 procenty je

jasným lídrem vnitrozemská vodní doprava. Operátor Vlaeynatie provozuje kontejnerový terminál 3MCT o rozloze 30 000 m² v Terneuzenu, v případě potřeby je k dispozici dopravní dceřiná společnost Vlaeynatie Swagemakers.

Pro generálního ředitele přístavu v Severním moři Daana Schalcka je rozhodnutí MSC dvojnásobně dobrou zprávou. "Další depo rozšíří naši manipulaci s kontejnery, která v uplynulém roce dále rostla. Špičkový hráč, jako je MSC, nedělá takový krok bezdůvodně. Znovu ukazuje důležitou úlohu přístavů v Severním moři jako spojení mezi zámořskými námořními přístavy a vnitrozemím."

Od 16. února 2021 dokončuje cargo-partner akvizici společnosti Transcargo v Nizozemsku, což upevní přítomnost společnosti v západní Evropě. Tato investice rozšiřuje činnost cargo-partner v Nizozemsku a doplňuje stávající portfolio služeb a produktů o odborné znalosti společnosti Transcargo v oblasti logistiky, služeb s přidanou hodnotou a služeb na moři. Integraci společnosti Transcargo zajistí cargo-partner Network B.V., která byla založena v Nizozemsku v roce 2006. Stefan Krauter, generální ředitel skupiny cargo-partner, o významu této investice: "Jedná se o první kompletní akvizici v historii cargo-partner a bude silně podporovat naše strategické cíle rozšířit naše schopnosti a naše západoevropské podnikání. Po pozitivním vývoji našich aktivit v regionu Benelux, včetně zastoupení na letišti v Lutychu a v Roermondu, které jsme otevřeli v loňském roce, je to další krok v naší pokračující expanzi."

Společnost zahájila partnerství se společností Transcargo v květnu 2020 s kanceláří a skladem se sídlem v nizozemském Roermondu. Sklad se nachází ve strategickém logistickém ohnisku do 250 km od 10 milionů obyvatel, s ideálním letištním a přístavním spojením a v blízkosti hranic s Belgií, Lucemburskem a Německem. Kancelář v Roermondu bude zpracovávat četné vnitrostátní, mezinárodní a vnitrozemské zásilky, zatímco nový sklad bude fungovat jako evropské distribuční centrum pro regionální a globální logistiku. Logistické centrum nabízí úložný prostor o rozloze 17 000 m² a je napojeno na síť cargo-partner ve střední a východní Evropě dvěma týdenními odjezdy z Roermondu do centra společnosti poblíž vídeňského letiště. Odtud poskytuje cargo-partner širokou škálu line-haul spojení po celém regionu, s místní distribucí poslední míle během 24 až 28 hodin. Kromě toho cargo-partner nabízí kombinovaná řešení silniční a železniční dopravy z Číny a do Číny prostřednictvím mnoha železničních dopravních uzlů v Evropě.

cargo-partner má nyní v Nizozemsku více než 50 zaměstnanců na třech místech v Rotterdamu, Schipholu a Roermondu. Stefan Krauter je velmi optimistický ohledně pokračující spolupráce se společností Transcargo: "V procesu integrace se zaměřujeme především na udržení všech zákazníků Transcargo a zajištění bezproblémových vysoce kvalitních služeb doplněných o přidané portfolio služeb, které může nabídnout

cargo-partner. Stejně tak budou naše vlastní vztahy se zákazníky těžit z rozšířené nabídky služeb, růstu odborných znalostí a zvýšené provozní dokonalosti. cargo-partner a Transcargo se budou neustále snažit nabízet našim zákazníkům nejlepší komplexní řešení v celé Evropě."

Komise EU by měla konečně přijmout opatření proti tyrolským omezením tranzitní dopravy nákladních vozidel na trase Brenner. To požaduje Mezinárodní unie pro silniční dopravu (IRU) a 13 dopravních sdružení z 12 evropských zemí v dopise předsedkyni Evropské komise Ursule von der Leyenové, komisaře pro dopravu Adině Valeanové a komisaře pro vnitřní trh Thierry Bretonové. Odkazují na řadu podobných dřívějších tvrzení. Její poslední dopis ze dne 3. prosince také zůstal bez „kvalifikované odpovědi“.

„Mnoho malých a středních společností a jejich zaměstnanců je stále více zklamáno, že Evropská komise je stále neaktivní, zatímco Rakousko porušuje právo na bezplatnou přepravu zboží, což je jedna ze čtyř základních svobod Evropské unie," píše sdružení. Poprvé také výzvu podepsaly sdružení z východních členských států Rumunska, Maďarska, Polska a České republiky. Protest dále podporují sdružení z Itálie (ANITA a LVH Südtirol), Německa (Federální sdružení nákladní dopravy, logistiky a likvidace), Francie, Nizozemska, Dánska, Norska a Švédska. Podepsala také Asociace mezinárodních provozovatelů silniční dopravy (AISÖ). Kritizovány jsou především

*

Noční zákaz jízdy na dálnici Inntal, který se od 1. ledna 2021 vztahuje také na nákladní automobily v emisní třídě Euro VI.

*

Tarif za noční mýtné na trase z Innsbrucku do Brenneru, které jsou podle asociací výrazně nad sazbou povolenou EU.

*

Obecný zákaz denní přepravy pro všechny nákladní vozy třídy Euro V nebo vyšší.

*

Opakovaná manipulace s bloky u Kufsteina. V prosinci, stejně jako 7. a 14. ledna, to vedlo k dopravnímu chaosu na německých dálnicích A93 a A8 s dopravní zácpou až 80 kilometrů, ve které řidiči nákladních vozidel uvízli až devět hodin.

Jediným způsobem, jak přepravit zboží přes Alpy v noci, je v současné době nakládat je do vlaku (Rollende Landstrasse - RoLa), který „má své limity co do množství i kvality," uvádí se v dopise. "V rozporu s příslibem Rakouska poskytnout dostatečnou kapacitu na železnici k zajištění přepravy zboží v EU jsou hodinové odjezdy, které jsou v nočním

jízdním řádu RoLa společnosti Rail Cargo Austria, v krátké době a bez náhrady nahrazeny důvodem, že není dostatek poptávky ". Signatáři dopisu jsou také ohromeni, že tyrolská státní vláda zvýšila rychlostní limit pro automobily na dálnici Inntal západně od Innsbrucku mezi Zams a Imst ze 100 kilometrů za hodinu na 130 kilometrů za hodinu. Odvětvový zákaz řízení nákladních vozidel v Tyrolsku byl schválen Evropským soudním dvorem v roce 2011 pouze za podmínky, že již byly vyčerpány méně přísné předpisy o zlepšování ovzduší, například rychlostní omezení pro automobily.

Evropská komisařka pro dopravu Adina Valean v únoru 2020 uvedla, že považuje řízení o nesplnění povinnosti z důvodu dopravních omezení v Tyrolsku za vhodné. Od té doby se ale nic nestalo. Komise rovněž prokazuje porozumění problémům, které má Tyrolsko s rostoucí přepravou nákladních vozidel přes Alpy, a přála by si, aby sousední státy našly řešení v dialogu.

Pro každý subjekt, který je podnikatelem nebo státním nebo národním podnikem a zaměstnávají alespoň 250 osob, smí nejpozději od 12. března 2021 umožnit svým zaměstnancům osobní přítomnost na pracovišti zaměstnavatele pouze za předpokladu, že zaměstnanec podstoupil v posledních 7 dnech RT-PCR test na přítomnost viru SARS-CoV-2, POC antigenní test na přítomnost antigenu viru SARS-CoV-2 nebo na pracovišti zaměstnavatele preventivní test na stanovení přítomnosti antigenu viru SARS-CoV-2 prostřednictvím testu poskytnutého mu zaměstnavatelem, není-li v čl. III stanoveno jinak, a jeho výsledek je negativní.

Zaměstnavatelé uvedení ve větě první jsou povinni zajistit nejpozději od 3. března 2021 pro své zaměstnance POC antigenní testy na přítomnost antigenu viru SARS-CoV-2 prováděné poskytovatelem zdravotních služeb nebo testy na stanovení přítomnosti antigenu viru SARS-CoV-2, které lze použít laickou osobou, a to s frekvencí alespoň jedenkrát za týden.

S pozdravem a s poděkováním

Jindřich Kušnír, MD ČR

P.S. Týká se dle tlf vyjádření celkového počtu zaměstnanců ve společnosti bez ohledu na organizační uspořádání (počet a rozmístění provozoven)

Jak postupuje každoroční sezóna kontraktace, nastínila společnost DHL svůj pohled na budoucnost jednání, zdůraznila nutnost porozumět obnovení

dodavatelského řetězce s vyššími námořními sazbami a oboustrannými závazky mezi přepravci a přepravci.

Ve svém projevu na virtuální konferenci Transpacific Maritime Conference 2021 Dominique von Orelli, výkonný viceprezident a globální vedoucí

námořní

přepravy v DHL, uvedl, že logistický průmysl se musí poučit z minulosti, ale že všechny zúčastněné strany potřebují předvídatelnost. "Plnění závazků je zásadní," řekl von Orelli divákům a zopakoval tak slova generálního ředitele AP Moller Maersk pro námořní přepravy a a logistiku Vincenta Clerca, když uvedl, že obousměrné závazky s pokutami za neplnění těchto závazků budou mít do budoucna kritický význam. Dále zdůraznil, že přepravci se v

současné době více zajímají o službu než o cenu, a znovu se vracejíc k názoru p. Clerca, von Orelli dodal, že plnění proti závazkům bude zásadní,

a protože odolnost dodavatelského řetězce zvítězí nad nejnižšími náklady, zdůraznil: „Náklady jsou důležité, jsou-li vázány na kapacitu a dodací lhůty,

a na to si musíme zvyknout. Užší vztahy s dopravci budou třeba k integraci systémů, vysoké sazby za přepravu jsou v pořádku, ale musí tam být služba."

Von Orelli dále varoval před tím, že dopravci zdůrazňují potřebu lepší správy kapacity a zároveň kritizují některé linie pro „oportunistické chování",

které podle něj „není dlouhodobě udržitelné".

DHL připouští, že období, kdy byly běžné nízké sazby, skončilo:

„Přepravci se více starají o kapacitu než o sazby," zopakoval a dodal, že v odvětví

je potřeba „Totálně změnit náš způsob myšlení, nízké sazby z posledních několika let se nikdy nevrátí, všechny dohody z posledních 12 měsíců jsou

minulostí, bez ohledu na to, co dodávám."

Zatímco DHL prostřednictvím von Orelliho diskutovalo o novém obchodním prostředí, ostatní přepravci přidávali svůj hlas do debaty prostřednictvím

chatovací místnosti. Bylo jasné, že přepravci s menšími kvótami nákladu než společnost velikosti DHL budou mít mnohem menší vyjednávací vliv a proto rádi vyjadřují svůj názor.

Isabel Irizarry z UFP International napsala: „Právě teď mohou dopravci psát své vlastní jízdenky na nákladní dopravu

a stále mají před sebou připravenou řadu společností a nákladu k odeslání. Na některých trzích jsou zpět k nadměrné rezervaci a rušení odjezdů,

aby udrželi tento stav "

Johnny Jeong ze společnosti Herbalife dodal: „Pokud [vy dopravci] přidáte k aktuální sazbě nějaký příplatek kvůli poptávce na trhu a my se zachováme

jako zákazník, tedy odmítneme rezervace a přejdeme od zasílatele k vyšším cenám, bude to slepá ulička dobrého vztahu. "

A Audrey Ross, Orchard Custom Beauty, vysvětlila: „Jak jsem zmínila v předchozích komentářích - většina z nás dává přednost konzistenci cen a

stabilitě při zajišťování rezervací."

Nákladní letiště Frankfurt nad Mohanem (FRA) je z hlediska objemu opět největším evropským letištěm. S tonáží 1,95 milionu tun německý uzel jasně odsunul pařížské letiště Roissy (CDG) z prvního místa. V loňském roce s objemem 1,63 milionu tun ztratil uzel CDG ve srovnání s rokem 2019 v důsledku pandemie 15% svých objemů přepravy. FRA ztratil ve srovnání s předchozím rokem 8,3%.

Trend objemu na FRA se mezitím ve stávajícím roce ve srovnání s rokem 2020 významně zlepšoval. Po lednovém nárůstu o více než 18% ve srovnání se stejným měsícem loňského roku byl (zdroj DVZ) objem v únoru až 42% vyšší oproti předchozímu roku.

Holandské letiště Amsterdam Schiphol (AMS) se v evropském žebříčku pro rok 2020 vyšplhalo o jedno místo na třetí příčku s tonáží 1,44 milionu tun (mínus 8,2% ve srovnání s rokem 2019). Letiště Lipsko / Halle (LEJ) následuje jen kousek níž (1,38 milionu tun / plus ! 11,7% ve srovnání s předchozím rokem) a vyšplhalo se tak o jedno místo na čtvrté místo. LEJ je jediným evropským uzlem, který v důsledku pandemie zvyšuje svůj objem a ve srovnání se svými konkurenty má prospěch vyšší než ostatní.

Britské nákladní letiště London Heathrow (LHR) je v roce 2020 velkým poraženým v konkurenci evropských uzlů. V průběhu pandemie ztratilo tradiční hlavní letiště s mínus 28,2% nejvýznamnější objem ze všech evropských letišť a s tonáží 1,14 milionu tun je na pátém místě daleko za LEJ.

Obchodní a farmaceutická logistika - s těmito dvěma hybnými silami růstu dokázala společnost Kuehne + Nagel ve druhé polovině roku 2020 téměř vyrovnat slabší prvních šest měsíců poznamenaných koronovou krizí. Spediční společnost se sídlem ve švýcarském Schindellegi dosáhla provozního zisku (EBIT) 1,07 miliardy CHF - téměř o 1% více než v předchozím roce, s čistým prodejem o 3,4% ve výši 20,382 miliardy CHF. Tohoto výsledku bylo dosaženo i přes negativní dopad fluktuace měn o (minus 6%) ve srovnání s předchozím rokem. Čistý zisk, který je téměř stabilní na 789 milionech CHF (minus 1,4%), je dostatečný pro návrh na dividendu, který se zvýšil ze 4,00 CHF na 4,50 CHF.

Rozhodující roli ve výsledku sehrálo podnikání v letecké dopravě, které se vyvinulo v nejziskovější divizi KN: „Velká poptávka ve farmaceutickém a systémově relevantním odvětví zboží vedla k vynikajícím výsledkům," komentuje společnost. Skupina těží ze své účasti na globální logistice vakcín, mimo jiné jako partner společnosti Moderna pro Evropu, Asii, Střední východ, Afriku a části Ameriky. Jen ve čtvrtém čtvrtletí se výnosy více než zdvojnásobily na 155 milionů CHF. V roce 2020 vzrostly tržby v odvětví letecké nákladní dopravy na 5,194 miliardy CHF (plus 11,6%), ale EBIT vystřelil o více než 50 procent na 505 milionů CHF. I

po očištění o dva jednorázové efekty ve čtvrtém čtvrtletí roku 2019 a ve třetím čtvrtletí roku 2020 činil nárůst EBIT téměř 30 procent.

Zejména ve čtvrtém čtvrtletí se poptávka středních společností po službách námořní dopravy opět zvýšila. Zvýšil se dovoz zejména z Asie do Evropy a Severní Ameriky. V průběhu roku se však objem námořní přepravy odeslaný společnostmi KN snížil přibližně o 7% na 4,5 milionu TEU. To vedlo k téměř o 5% nižšímu čistému obratu o 7,1 miliardy a 7,2% nižšímu EBIT (423 milionů CHF).

Pozemní přeprava také ve čtvrtém čtvrtletí přepravila více zásilek než v předchozím čtvrtletí. Zejména poptávka po vnitrostátních přepravních kapacitách v Evropě byla na předkrizové úrovni. V Severní Americe KN navzdory oživení trhu v posledních několika měsících zaznamenal meziroční pokles objemu u všech produktových segmentů, s výjimkou léčiv a zdravotnictví a elektronického obchodování. Celkově to vedlo k poklesu tržeb o dobrých 10% na 3,22 miliardy CHF a EBIT až o 20,5% na 62 milionů CHF.

V oblasti smluvní logistiky KN tvrdí, že dokázala dosáhnout tržních podílů především ve farmaceutickém a zdravotnickém sektoru a při plnění elektronického obchodu. Společnost také zaznamenala zvýšení produktivity díky dokončené restrukturalizaci této obchodní oblasti prodejem aktivit v Argentině, Francii a naposledy ve Velké Británii. Roční rozvaha divize integrovaných logistických služeb (4PL) nicméně ukazuje EBIT pouhých 80 milionů CHF, což je jen přibližně polovina ve srovnání s předchozím rokem.

CEVA Logistics získala kontrakt na řízení výrobních dodávek pro Airbus v montážním závodě výrobce letadel v německém Hamburku, což znamená její zásadní expanzi v leteckém a logistickém průmyslu. CEVA bude dohlížet na výrobu dodávek pro konstrukční sestavy rodiny A320 a na vybavení trupových sekcí, jakož i na výrobu a vybavení sekcí A330 a A350 v Hamburku.

Společnost bude provozovat logistiku dodávek do výroby jménem společnosti Airbus na více místech o celkové ploše 58 631 metrů čtverečních. Bude

odpovědná za doručení, odložení / skladování, vyzvednutí a přípravu, vnitřní přepravu, dodávku do místa použití, vrácení, manipulaci s prázdnými

obaly a externí odeslání.

Společnost CEVA jako klíč k zadání této nové smlouvy zmínila úspěšné řízení smlouvy na náhradní díly a komponenty pro Airbus v roce 2020.

„Naše

dvě společnosti již dříve úspěšně spolupracovaly na dalších projektech, naposledy v Hamburku na kontraktu na náhradní díly a komponenty," řekl generální ředitel CEVA, Mathieu Friedberg. "Hloubka odborných znalostí CEVA v tomto odvětví, v kombinaci s inovativními provozními a dodávkovými

řešeními, byly klíčem k získání tohoto nového projektu."

V rámci nové smlouvy bude společnost CEVA iniciovat a implementovat logistická vylepšení a projekty s využitím principů Lean k dalšímu zvýšení

efektivity zařízení. Společnost rovněž poznamenala, že převzala stávající zaměstnance v hamburských závodech podle předpisů o převodu podniků na ochranu zaměstnanosti nebo předpisů TUPE.

Dceřiná společnost společnosti Evergreen Marine Corporation pro leasing a skladování kontejnerů, společnost Evergreen International Storage & Transport Corporation (EITC), objedná dalších 18 000 kontejnerů ze své malajské továrny Evergreen Heavy Industrial Corp (M) Berhad a utratí 1,93 miliardy TW (693 milionů USD).

EITC objednal 15 300 kontejnerů v dubnu 2020 poté, co zjistil rostoucí nedostatek vybavení. Všechny kontejnery byly pronajaty společnosti Evergreen, jejímu největšímu zákazníkovi. V Asii je akutní nedostatek kontejnerů, protože prázdné kontejnery se do původních přístavů ze Severní

Ameriky vrací pomalu. Důvodem byly sazby Transpacific, které v září dosáhly desetiletého maxima, a nižší objemy backhaulů. Analýza průmyslového

trendu umožnilo společnosti Evergreen předejít krizi v equipmentu, a společnost nebyla tak špatně zasažena nedostatkem vybavení ve srovnání se svými partnery a konkurenty. V lednu společnost Evergreen oznámila plány na objednání více než 52 000 kontejnerů za více než 45 milionů USD, poté co i v prosinci 2020 zadala některé objednávky.

S dostatečným vybavením dokázala společnost Evergreen využít bezprecedentní prudký nárůst přepravních sazeb během Q3 2020, což umožnilo

tchajwanskému provozovateli liniové dopravy dosáhnout v prvních devíti měsících roku 2020 čistého zisku ve výši 12,6 miliard TW (434,11 milionů USD).

což představuje raketový nárůst z 103,74 milionů TW (3,34 milionů USD) před rokem.

P.S. Nejen tento článek (z Container News), ale nemohu si odpustit ani žánrový obrázek... ach ten fotošop:

Transpacifická situace je jedna věc, transatlantická druhá. Sea Intelligence, poskytovatel námořních zpravodajských služeb z Kodaně, nedávno

analyzoval objem prázdných odjezdů na transatlantických obchodech. CEO SI Alan Murphy říká : „V roce 2020 došlo v blank sailings pouze k jedinému nárůstu, a to v období první poloviny 2020, protože dopad koronaviru byl patrný pouze z rozšíření pandemie do Evropy a Severní Ameriky. Přesto došlo znovu k výraznému nárůstu v blank sailings opět na konci roku 2020 - velmi na rozdíl od tras transpacifických a

Asie-Evropa."

Zatímco úroveň ohlášených blank sailings na březen a duben 2021 je také výrazně vyšší ve srovnání se stejným obdobím loňského roku, transatlantické spotové sazby zůstaly po celou dobu pandemie pozoruhodně stabilní.

Společnost Sea-Intelligence dále uvádí, že vzhledem k tomu, že velký počet plavidel je zadržován kvůli kongescím mimo přístavy na západním pobřeží USA, lze přesuny plavidel z méně výnosných obchodů považovat za opatření „první pomoci“ k posílení transparentního obchodu. Snaha přesunout kapacitu na výnosnější obchody může také pomoci zvýšit úroveň transatlantických sazeb.

Státní tajemníci ministerstev zdravotnictví, vnitra a dopravy BRD ve čtvrtek při schůzce skupiny asociací potvrdili, že nebudou existovat žádné výjimky

pro zaměstnance v dopravě, kteří pocházejí z oblastí virových variant. Odůvodnili to ochranou před infekcí při covid pandemii. Zástupce federálního

ministerstva zdravotnictví zdůraznil, že by měla být odstraněna také směsice předpisů, na které si dopravní průmysl často stěžuje. Sdružení opakovaně

kritizovala skutečnost, že karanténní a vstupní předpisy se v jednotlivých spolkových zemích velmi liší.

Zástupci sdružení reagovali rozhořčeně na prohlášení státních tajemníků, že politika spolkové vlády je založena na dohodnutých „zelených pruzích“ pro dopravní průmysl. Povinné koronové testy na hranicích jsou zcela neadekvátní, tvrdí, že na evropských silnicích zavládl chaos.

Ve čtvrtek ráno se Bundestag mimo jiné rozhodl hlasy CDU / CSU a SPD rozšířit pravomoci federální vlády v koronové pandemii. Měl by být schopen určit celostátní předpisy pro vstup a karanténu prostřednictvím zákonného nařízení bez souhlasu Federální rady. To nyní

předepisuje „zákon o zachování použitelnosti předpisů ovlivňujících epidemickou situaci pro národního účely“. Jens Schwanen, výkonný ředitel Spolkového sdružení německé vnitrozemské plavby (BDB), se domnívá, že celonárodní karanténní předpisy budou v budoucnu nepoužitelné. „V zásadě to může mít smysl, protože často nesmyslná změt' předpisů je tím zmírněna,“ říká Schwanen. Je však problematické, že federální vláda již více než dvanáct měsíců prokazuje na vzorových karanténních předpisech, že nemůže vytvořit žádná praktická ustanovení o výjimkách přizpůsobená specifickým odvětví dopravy a logistiky. Stručná 72hodinová výjimka se nevztahuje na nákladní dopravu, která je aktivní hlavně v přeshraničním provozu, protože doba cestování a manipulace znemožňuje návrat z federálního území do 72 hodin. „Poté, co představitelé vlády na konci ledna sdělili dopravnímu odvětví, že za žádných okolností nedovolí žádné další výjimky, musely být předchozí výjimky lobovány pro každou ze 16 zemí - což je cesta, která nebude pravděpodobně v budoucnosti

možná, "řekl Schwanen. Pokud federální vláda dodrží svoji přísnou karanténní politiku a nepřipustí žádné další výjimky, zůstane před soudem jediný způsob, jak se zbavit dodavatelských řetězců v nákladní dopravě po vnitrozemských vodních cestách.

Výrobce nákladních vozidel Daimler Truck je konfrontován s dalšími nároky na náhradu škody v řádu milionů v důsledku svého zapojení do takzvaného kartelu nákladních vozidel. Nákladní skupina Elvis chce bojovat o přibližně 160 milionů eur včetně úroků u krajského soudu ve Stuttgartu, jak řekl německé tiskové agentuře právník Moritz Lorenz z berlínské advokátní kanceláře Arnecke Sibeth Dabelstein, který zastupuje Elvise. Soudní proces byl původně podán na konci roku 2019, ale konkrétní částka byla zpětně vyčíslena teprve nedávno. Soud potvrdil přijetí. Daimler považuje požadavky za neopodstatněné.

V roce 2016 uložila Evropská komise kartelové pokuty v celkové výši téměř tři miliard eur společnostem Daimler, Iveco, DAF a Volvo / Renault, protože si roky vyměňovaly ceníky. MAN jako klíčový svědek nemusel nic platit. Scania později dostala pokutu kolem 900 milionů eur. Komise však ponechala otevřenou otázku, zda kupujícím nákladních vozidel nevznikla škoda. U německých soudů tedy již několik let probíhá řada řízení.

Je to také druhý soudní spor proti společnosti Daimler pro Evropskou nákladní asociaci mezinárodních zasilatelů (Elvis). Elvis již v roce 2017 podal žalobu na náhradu škody ve výši přibližně 176 milionů eur. To ještě nebylo vyjednáno. V té době šlo o dobu mezi lety 1997 a 2011, kdy kartel existoval. Současný soudní spor (Ref. 30 O 435/19) je zaměřen na dobu po zjištění a podle soudu zahrnuje také nákupy nákladních vozidel provedené ve Švýcarsku - celkem více než 10 000 vozidel.

Daimler uvedl, že pečlivě prozkoumají změnu žaloby a pevně se postaví proti neoprávněným nárokům. „Jsme stále přesvědčeni, že naši zákazníci neutrpěli žádné škody," uvedl mluvčí. Formálně je žaloba namířena proti Daimleru; tato skupina se ale také používá jako proxy pro ostatní výrobce.

Navrhovatelem v obou případech za Elvis je Themis Schaden GmbH, dceřiná společnost sdružení založeného speciálně pro tento účel, k němuž žalobci postoupili své pohledávky. V loňském roce mnichovský krajský soud považoval podobný konstrukt v jiném případě za nepřipustný - a zamítl zdaleka největší návrh na náhradu škody na kartelové dohodě nákladních vozidel za 867 milionů eur. Žalobci se proti tomu odvolali.

Stále není jasné, zda krajský soud ve Stuttgartu bude sdílet právní názor mnichovských kolegů, uvedl právník Elvisu Lorenz. Jako preventivní opatření však byly upraveny vlastní dohody o přidělení s Themis, aby byly odstraněny kritizované body. Na podzim loňského roku vrátili soudci z Karlsruhe první případ, který se dostal až ke Spolkovému soudnímu

dvoru, zpět k vyššímu zemskému soudu ve Stuttgartu - hlavně proto, že neviděli dostatečné zhodnocení zjištění Evropské komise.

P.S. V rámci Svazu evidujeme nabídku jisté advokátní společnosti českým subjektům, kteří se mohou také cítit poškozeni uvedeným kartelem a nebojí se soudního projednávání, je zastoupit. Na požádání zprostředkujeme kontakt.