

SSL EXPRES

15-19.3.2021

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

Společnost Otto se sídlem v Hamburku nyní provádí své přeskupení v logistickém sektoru, které bylo oznámeno v loňském roce a již dokončeno v Německu a Spojeném království, a nyní je na řadě Francie. Byla podepsána dohoda se skupinou Inpost Group, která je kótovaná na amsterdamské burze cenných papírů, o získání 100 procent akcií francouzské společnosti Mondial Relay za kupní cenu kolem 565 milionů EUR. Navrhovaná akvizice zahrnuje rovněž činnosti skupiny v Belgii, Lucembursku, Nizozemsku, Portugalsku a Španělsku. Partnerství nebude mít vliv na další činnosti společnosti Hermes France Holding SAS. Současné vedení bude pokračovat v provozním řízení skupiny Mondial Relay Group. Spolupráce s obchodními partnery a klienty také není ovlivněna. Navrhovaná transakce podléhá schválení výbory a příslušnými antimonopolními orgány.

"Mezinárodní expanze je klíčovým prvkem růstové strategie společnosti Inpost," řekl Rafal Brzoska, zakladatel a generální ředitel společnosti Inpost. S Mondial Relay bude jeho společnost přítomna na jednom z největších trhů elektronického obchodování v Evropě s několika pákami pro urychlení celkového růstu. "Síť Mondial Relay s pick-up a drop-off stanicemi dokonale zapadá do našich řešení APM. Kombinaci vidíme jako významnou příležitost k uvolnění dalšího potenciálu a předefinování dodávek na poslední míli pro spotřebitele," dodala Brzoska.

Společnost Mondial Relay dokázala v posledních letech neustále posilovat svou vlastní pozici na trhu – ve finančním roce 19/20 se objemy ve srovnání s předchozím rokem zvýšily o 51 procent a za posledních dvanáct měsíců bylo přepravováno více než 140 milionů zásilek. Ve Francii má společnost B2C a C2C logistiku balíků komplexní, národní síť s více než 10 500 doručovacími stanicemi. Společnost Inpost, založená v Polsku v roce 1999, nabízí řadu služeb doručování a plnění balíků pro dodávky B2C a C2C prostřednictvím sítě více než 12 000 balíkových strojů (APM) – v současné době v Polsku, Velké Británii a Itálii. V roce 2020 skupina vyřizovala přibližně 249 milionů dodávek balíků.

Železniční síť v Německu musí být modernizována v mnohem větším rozsahu, než bylo dříve uvažováno, aby bylo možné vyhovět množstvím plánovaným na rok 2030. Jeví to ze stanoviska Poradního výboru pro síť k současnému obchodnímu plánu DB Netz z roku 2019.

"Železniční doprava je pouze specializovaným hráčem, pokud jde o příjmy s podílem na trhu (tonáž) asi 7 až 8 procent," uvádí poradní sbor. "Systémový význam železnice v klimatologicky-technickém smyslu by měl být potvrzen s podílem na trhu o 20 procent vyšším. To by zase znamenalo, že objem nákladu ode dneška by se musel v příštích deseti letech zvýšit na přibližně 1 miliardu tun, přibližně o 340 milionů tun."

To bude ale vyžadovat nejen vyšší kapacitu kolejí a uzlů, ale také výrazně vyšší počet rozhraní železniční sítě v osobní i nákladní dopravě. Vzhledem k tomu, že v obchodním plánu DB Netz z roku 2019 nejsou k dispozici spolehlivé informace, není skupina železničních podniků a sdružení i smluvních subjektů schopna posoudit dopad projektů rozšíření a projektů řídicích a bezpečnostních technologií na kapacitu sítě. "Tím se eliminuje možnost diskutovat o jednotlivých opatřeních," píše poradní sbor.

Kromě základních rozšíření potřebuje síť také rozsáhlá opatření v oblasti údržby, aby dohnala nevyřízené položky. "Tyto nevyřízené položky údržby již nějakou dobu ovlivňují výkonnost sektoru jako celku," stěžuje si poradní sbor sítě. Je nepochopitelné, že se například například vlečky a podobné stavby stále stahují z trhu.

Poradní sbor pro síť má ze zákona za úkol předkládat doporučení týkající se rozvoje, rozšiřování a údržby železnic.

Robustní globální trh s leteckou nákladní dopravou podle údajů průmyslových analytiků CLIVE Data Services a TAC Index prakticky dokončil zotavení na úroveň post-Covid za 10 měsíců, podle údajů o výkonnosti leteckých společností za únor 2021. Za čtyři týdny minulého měsíce činila účtovaná hmotnost (CHW) pouze -1% ve srovnání s únorem 2019 a byla o 2% vyšší ve srovnání se stejným měsícem roku 2020. Niall van de Wouw, generální ředitel CLIVE Data Services, říká, že osobní letecká oddělení mohou „snít o takovém oživení poptávky cestujících.“

Aby byla poskytnuta smysluplná perspektiva výkonu tohoto odvětví, budou se údaje CLIVE Data Services uváděné na trh poprvé zaměřovat na porovnání současného stavu odvětví v kontextu vývoje objemu, kapacity a vytížení v roce 2019 nejméně do 3. čtvrtletí tohoto roku. To bude vyrobeno společně se srovnáním roku 2020.

Kapacita v únoru 2021 byla -8% a -5% oproti úrovním v roce 2019 a 2020, zatímco dynamický faktor zatížení CLIVE - počítáno jak z hlediska objemu, tak z hlediska hmotnosti přepravovaného nákladu a dostupné kapacity - vzrostl o +5% bodů a + 9% bodů oproti stejnému měsíci loňského roku. Celkový dynamický faktor zatížení 69% byl na stejné úrovni jako leden 2021, zatímco meziměsíční objemy vzrostly o 7%, přestože únor byl o tři dny kratší než leden, protože kapacita vzrostla oproti lednu o 5%.

Německo prodlužuje své stacionární kontroly na hranicích s Českou republikou a rakouskou spolkovou zemí Tyrolsko o další dva týdny. Ve středu to oznámil mluvčí federálního ministerstva vnitra. Ostrá kritika okamžitě přišla z Tyrolska. Opatření nemůže být ničím ospravedlněno, uvedl šéf země Günther Platter (ÖVP). Podíl jihoafrické varianty na všech infekcích v Tyrolsku je pouze 3,5 procenta.

Sám německý ministr zdravotnictví Jens Spahn (CDU) připustil, že podíl jihoafrických mutací v Sársku je již přes 15 procent, čtyřikrát vyšší než v Tyrolsku. „Tyrolsko je nicméně záměrně pranýřováno, zatímco v Německu stále neexistují přísná kontrolní opatření pro přímo sousedící francouzský region Moselle,“ uvedl Platter. Počítá s tím, že Evropská komise a rakouská spolková vláda ukončí toto „neoprávněné obtěžování“ vůči Tyrolsku. Ministr vnitra Horst Seehofer (CSU) pro „Münchener Merkur“ řekl: „Doufáme, že můžeme kontroly v Rakousku ukončit o něco dříve, možná dokonce v průběhu března.“ Kromě toho přijmeme opatření na ochranu před infekcí a obsahují pečlivě sledovat mutovaný virus v Tyrolsku. Ve čtvrtek se Seehofer setkal s rakouským kancléřem Sebastianem Kurzem v Berlíně. Německo v polovině února prohlásilo Českou republiku, Slovensko a velké části Tyrolska za oblasti tzv. Virové varianty. Odtamtud a z dalších oblastí, do nichž jsou rozšířeny nakažlivější varianty koronaviru, které způsobují těžké průběhy, mají v současnosti povolen vstup pouze Němci a cizinci s pobytem a povolením k pobytu v Německu. Existují výjimky například pro řidiče nákladních vozidel a přeshraniční dojíždějící se systémově relevantními profesemi. Musí předložit negativní covid test, který není starší než 48 hodin.

P.S. Zatímco naše vláda mlčí a zjevně s těmito omezeními souhlasí...

Po roce a půl jsou bagrovací práce na prohloubení Labe z velké části dokončeny. Jak bylo plánováno, první souhlas s plavbou lze udělit začátkem května, jak bylo plánováno. „Mamutí úkol byl splněn, jeden z nejdůležitějších dopravních projektů bude dokončen,“ řekl prezident Federální správy vodních cest a lodí (WSV) Hans-Heinrich Witte. První povolení pro větší ponor bude následovat v květnu a lodě pak budou moci novou hloubku plně využívat od druhé poloviny roku.

Přibližně 130 kilometrů dlouhá část Labe mezi Hamburkem a Severním mořem je jednou z nejdůležitějších vodních cest v Německu. Od začátku 20. století byla tamní řeka šestkrát přizpůsobena požadavkům lodní dopravy, naposledy v roce 1999. Tentokrát byl Labe vytěžen tak, že po něm mohou plout lodě s ponorem 13,50 metru bez ohledu na příliv a odliv. V závislosti na přílivu a odlivu by pak měl být Labe sjízdný pro lodě s maximálním ponorem 14,50 metrů. Celkové náklady na prohloubení Labe se odhadují na přibližně 800 milionů eur.

P.S. Tak teď už jen splavnit úsek Děčín-státní hranice. To ale není o bagrování dna

Společnost Hapag-Lloyd oznámila akvizici všech akcií nizozemského kontejnerového rejdaře Nile Dutch Investments B.V. (NileDutch). Německý dopravce a společnost NileDutch uzavřely dohodu o prodeji a koupi, dokončení transakce s akcemi však ještě podléhá schválení příslušných protimonopolních úřadů. Společnost NileDutch se specializuje na kontejnerové služby v západní Africe a představuje kontejnerovou flotilu přibližně 80 000 TEU, provozuje 10 linek a přibližně 35 000 TEU přepravní kapacity, které spojují Evropu, Asii a Latinskou Ameriku se západní a Jižní Afrikou. Společnost se sídlem v Rotterdamu je přítomna na 85 místech a vlastní 16 kanceláří po celém světě, přičemž má po celém světě přibližně 350 zaměstnanců.

„Akvizice společnosti NileDutch posiluje naši pozici v západní Africe a bude vynikajícím doplňkem k našim stávajícím aktivitám na kontinentu. Naše kombinovaná zákaznická základna bude těžit z hustší sítě z a do Afriky a také z mnohem vyšší četnosti odjezdů,“ uvedl Rolf Habben Jansen, generální ředitel společnosti Hapag-Lloyd. Wim van Aalst, prezident společnosti NileDutch, uvedl: „Spojení našeho podnikání a odborných znalostí v západní Africe s celosvětovou sítí společnosti Hapag-Lloyd nám umožní udělat další krok do budoucnosti a dále rozvíjet africké podnikání.“

Nové infrastrukturní projekty lze brzy znovu podpořit prostřednictvím finančního nástroje EU pro infrastrukturu nástroje pro propojení Evropy (CEF). Vyjednavači z Evropského parlamentu a členských států se dohodli na nařízení o využívání fondů CEF v letech 2021 až 2027. Kompromis musí ještě potvrdit Parlament a Rada ministrů. V odvětví dopravy je zahrnuto dobrých 21,4 miliard EUR, z nichž 10 miliard je vyhrazeno pro projekty v „zemích soudržnosti“. Jedná se o země, jejichž ekonomická síla je pod určitou hranicí.

Jak bude těchto 10 miliard eur rozdělena, je již dlouho předmětem sporu. 30 procent z toho bude nabídnuto mezi zeměmi soudržnosti, zbytek bude rozdělen podle klíče. Kompromis nyní stanoví, že žádná země soudržnosti by do roku 2025 neměla získat více než 170 procent své klíčové hodnoty, uvedl Marian-Jean Marinescu (EPP) pro DVZ. Pokud stále zbývají peníze, mohou se přihlásit všechny země soudržnosti.

Evropský parlament se rovněž ostře postavil proti záměru Rady ministrů vyhradit 1,4 miliardy EUR z rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy dostupného pro všechny země EU pro společnost Rail Baltica. Nyní bylo dohodnuto, že peníze budou vyčleněny na „důležité přeshraniční železniční projekty v zemích soudržnosti“. Z nich je nejméně 15 v „jádro“ transevropské dopravní sítě (TEN-T), uvedl Marinescu.