

SSL EXPRES

22-26.3.2021

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

Společnosti CMA CGM a Hapag-Lloyd oznámily novou výši poplatků z asijských přístavů do různých destinací po celém světě s účinností od 1. dubna po nedávných změnách cen v severní Evropě a Středomoří. Nejprve CMA CGM uplatní navýšení o 200/20 USD a 400 USD za 40 USD ze všech přístavů na Dálném východě do Pákistánu, západního pobřeží Indie, východního pobřeží Indie a na Srí Lanku pro standard, nadměr (OOG) , kusový náklad a náklad s řízenou teplotou.

Francouzská přepravní skupina navíc zavede následující sazby Freight All Kinds (FAK) z Pákistánu do severní Evropy, severní Afriky a Středomoří:

Direct base port rates	20ST	40ST	40HC
Pakistan to North European & West Mediterranean ports	US\$1,950	US\$2,950	US\$2,950
Pakistan to East Mediterranean ports	US\$2,000	US\$3,125	US\$3,125
Pakistan to North African ports	US\$1,950	US\$2,950	US\$2,950

CMA CGM také přidá přírůžku za hlavní sezónu (PSS) ve výši 1 000 USD za suchý náklad, speciální kontejnery, náklad na Notice of Readiness (NOR)

a shippers own kontejnery (SOC) z Pákistánu do všech severoevropských přístavů (včetně Skandinávie a Polska) , Východní a Západní Středomoří,

Jadran, Severní Afrika a Maroko. Linka v Marseille dále představí další PSS ze Středního východu do Perského zálivu do severní Evropy, Skandinávie,

Polska, Jadranu, severní Afriky, Maroka a Středomoří pro suché, speciální vybavení, NOR a SOC. Tento PSS bude 600 USD / 20 'a 1 200/40 USD.

V neposlední řadě bude CMA CGM aplikovat nové sazby FAK od Středomoří, Jadranu, severní Afriky a Černého moře až po Indický subkontinent pro suché a speciální vybavení in gauge:

Direct base ports	20ST	40ST	40HC
West Mediterranean ports to North West India & Pakistan	US\$1,475	US\$1,850	US\$1,850
West Mediterranean ports to South East India & Sri Lanka	US\$1,775	US\$2,300	US\$2,300
South Turkey to North West India & Pakistan	US\$1,525	US\$1,800	US\$1,800
North Turkey to North West India & Pakistan	US\$1,675	US\$2,275	US\$2,275
Turkey to South East India & Sri Lanka	US\$2,100	US\$2,600	US\$2,600
Black Sea to North West India & Pakistan	US\$1,600	US\$2,050	US\$2,050
Adriatic to North West India & Pakistan	US\$1,150	US\$1,400	US\$1,400
East Med to North West India & Pakistan	US\$1,450	US\$1,750	US\$1,750

Direct base ports	20ST	40ST	40HC
North Africa to North West India & Pakistan	US\$1,500	US\$1,850	US\$1,850

Technický provoz SCA / SCB hamburského poskytovatele přístavních služeb HHLA je nyní zpět v práci. V pátek schválil výbor pro kolektivní vyjednávání odborového svazu Verdi výsledek dosažený pomocí HHLA pro zaměstnance SCA / SCB. V zásadě jde o sladění pracovních podmínek pro přibližně 360 zaměstnanců s tarify HHLA. Kontroverzními body, které bylo nutné vyjasnit, byla dobrovolná víkendová práce, ale také možnost volného času nebo peněz v případě přesčasů. Kromě toho mohou být zaměstnanci SCA / SCB ve věku 55 let a více osvobozeni od noční práce. „Díky dohodnutému řešení je dlouhodobě sladěna spolehlivá manipulace lodí u HHLA a potřeby zaměstnanců v soukromém životě, které lze naplánovat,“ řekl HR ředitel HHLA Torben Seebold.

Verdi a HHLA vyjednávaly od roku 2019. V poslední době zaměstnanci technické a servisní společnosti HHLA, konkrétně 2. února letošního roku zahájili třídní varovnou stávkou, aby zdůraznili požadavky na sladění pracovních podmínek s tarify HHLA. "Jednotlivé firmy v přístavu musí pochopit, že pro rodiny s dětmi jsou pracovní podmínky velmi důležité pro úspěch společnosti", zdůraznila Natale Fontana, vedoucí pracoviště regionální dopravy u Verdi Hamburku. SCA / SCB udržuje velké vybavení v přístavních zařízeních a zajišťuje tak bezpečnost a kontinuitu pracovních procesů.

Společnost Swissport podepsala sedmiletou nájemní smlouvu na dva terminály letecké nákladní dopravy poblíž letiště ve Vídni. Přilehlé sklady o rozloze 8 000 metrů čtverečních jsou součástí SkyLog Park Vienna ve společnosti Deutsche Logistik Holding a umožňují společnosti Swissport dále rozšiřovat své nákladní činnosti na vídeňském letišti. Budova nabízí velkorysé skladovací a kancelářské prostory ve středu průmyslové oblasti a zvyšuje skladovací kapacitu společnosti téměř o 50 procent, což znamená, že Swissport může zvýšit svůj podíl na spedici.

Jedná se o druhou významnou investici společnosti Swissport ve Vídni po otevření skladu s přímým přístupem na přistávací dráhu na vídeňském letišti v polovině roku 2019. Dokončení stavebních prací je plánováno na čtvrté čtvrtletí roku 2021, kdy se operace přesunou z objektu Cargo Nord o rozloze 4 600 metrů čtverečních. "Navzdory přetrvávajícím výzvám v globálním leteckém provozu se objem letecké nákladní dopravy zotavil a je zpět na úroveň roku 2019. Naše podnikání ve Vídni se také vyvíjelo pozitivně. Jsme hrdí na náš specializovaný tým a rádi oznamujeme náš nový sklad. Bude podporovat naši expanzi v zasílatelství a přinese našim zákazníkům a zaměstnancům velké výhody,“ říká Henning Dieter, výkonný ředitel Swissport Cargo Services Německo a Rakousko.

Swissport v posledních měsících uskutečnil i další investice v Evropě. V listopadu 2020 byl na letišti ve Frankfurtu slavnostně otevřen letecký sklad o velikosti 17 000 metrů čtverečních. V Bruselu byla nedávno otevřena nová kancelářská budova, kde v současné době probíhá kompletní rekonstrukce skladu o rozloze 25 000 metrů čtverečních se 47 nakládacími místy pro nákladní automobily.

Indonéská společnost J&T Express se snaží rozšířit kapacitu přepravy balíků po celé Indonésii spuštěním svého prvního nákladního letadla. Společnost pro doručovací služby, která letos slaví 6. rok, oficiálně zahájila první nákladní let na letišti Budiarto v Tangerangu na ostrově Jáva. Letoun, registrovaný B737-300 PK-YSH, bude prvním letounem společnosti J&T. Podle společnosti Planespotters má letadlo průměrnou životnost 25,4 roku a nedávno bylo překonfigurováno na preighter. Bude provozován předchozím majitelem Trigana Air Services a může naložit každou cestou až 15 tun, s nejméně dvěma lety denně.

S novým preighterem se J&T Express snaží zvýšit efektivitu doručování balíků, zejména mimo Jávu, s nadějí na zlepšení dohod o úrovni služeb se svými zákazníky.

"Vzhledem k současné pandemické situaci stále dochází k nestabilitě letových řádů, mnoho letových řádů bylo zrušeno nebo zpožděno kvůli nedostatku cestujících a dalším faktorům, které vyústily ve ztížené letecké zásilky a opožděné dodávky SLA," řekl Robin Lo, generální ředitel společnosti J&T Express Indonesia. "Poté, co společnost J&T Express dříve maximalizovala distribuci pozemních tras pro přepravu zásilek na ostrově Jáva, zahájila leteckou nákladní dopravu, aby zvýšila efektivitu letecké přepravy spolu s rostoucím počtem balíků, zejména v oblastech mimo Jávu," dodal. Společnost bude provozovat preighter na trasách Jakarta-Medan a Jakarta-Batam, které zaznamenávají nejvyšší dopravní provoz pro města mimo Javu, s plány na přidání Tanjung v blízké budoucnosti. S touto leteckou nákladní dopravou společnost J&T Express doufá, že uspokojí také potřeby zákazníků při přepravě větších a těžších balíků, kde tyto dvě věci byly dříve nepřijatelné kvůli omezením přístupu k dodávkám speciálních leteckých tras pro tyto dvě trasy, poznamenala společnost a dodala, že může také flexibilně upravovat letové hodiny podle potřeby.

P.S A co na to Travel Service? Pořád má v Ruzyni flotilu uzemněných B-MAXů?

Trať Na Rýně - jeden z nejméně znečištěných nákladních koridorů v Evropě - je opět přerušena, pravděpodobně opět na týdny. Předminulý rok Rastatt, vloni Lahnstein, dnes Kestert - podél rýnské železnice nejsou takové nehody neobvyklé.

Vzhledem k předpokládanému růstu objemu v Porýní-Alpském koridoru již dlouho zraje doba pro velký projekt: tunel Westerwald-Taunus. K projektu však stále neexistuje žádný politický závazek. Tento závazek by měla nová federální vláda učinit po zářijových volbách. Politicky žádoucího a rozumného zvýšení podílu železnice na celkové nákladní dopravě lze dosáhnout pouze tehdy, pokud na trase, která je již chronicky přetížena, dojde ke všem možným přerušením provozu. Kromě toho, že navzdory veškerému úsilí o ochranu před hlukem je zátěž železnic pro obyvatele údolí Středního Rýna nepřijatelná.

Je dobře, že modernizace trasy Hagen - Siegen - Hanau již byla zahájena. Realizace projektu, jakým bude Westerwald-Taunus tunel, bude trvat 20 až 30 let. Ale je stejně nezbytný jako nové železniční a transalpské spojení přes Švýcarsko nebo Brennerský patní tunel.

Egyptský Suezský průplav byl zablokovan velkou kontejnerovou lodí, která najela na mělčinu poté, co ztratila kontrolu, což způsobilo dopravní zácpu nákladních lodí v kanálu. Byly nasazeny remorkéry, aby pomohly posunout 400 m dlouhou (1312 stop) a 59 m širokou loď - Ever Given -, ale existují obavy, že by mohla zůstat uvězněna celé dny.

K incidentu došlo severně od přístavu Suez v úterý brzy ráno . M/s Ever Given, registrovaná v Panamě, plula z Číny do přístavního města Rotterdam v Nizozemsku a na cestě do Středoziemního moře proplovala kanálem na sever. Loď, postavená v roce 2018 a provozovaná tchajwanskou dopravní společností Evergreen Marine, najela na mělčinu a natočila se bokem přes vodní cestu, čímž zablokovala plavbu desítkám dalších plavidel, která jsou nyní uvězněna ve frontách v obou směrech.

Společnost Evergreen Marine uvedla, že loď „byla zřejmě zasažena náhlým silným větrem, který způsobil odchýlení trupu ... a náhodně narazila na dno a poté najela na mělčinu,“ uvedla tisková agentura Reuters. Fotografie zveřejněná v úterý na Instagramu, údajně pořízená z paluby jiné nákladní lodi - Maersk Denver - přímo za Ever Given, ukazuje uvízlou loď s tím, co se zdá být malým bagrem čistícím písek podél břehu.



Na základě této první zprávy doporučujeme uvědomit vaše koncové zákazníky o tom, že každý nový čekající konvoj bude obsahovat i lodě mířící do Hamburku. Pokud by připluly do přístavu všechny najednou a dožadovaly se obsluhy, přístav nebude mít dostatečnou kapacitu. Takže buď dojde ještě k většímu zdržování a nebo se rejdaři uchýlí k obvyklému řešení = offload v Antwerpách nebo Rotterdamu. Obě vám importéři těžko prominou. Good luck

Přetrvávající úzká místa v důležitých kontejnerových přístavech, jako jsou Long Beach a Singapur, narušují námořní dodavatelské řetězce a mají také nepříjemné důsledky pro samotné společnosti liniové dopravy. Aliance musí odložit zavedení nové sítě tras plánované na začátek dubna 2021 o měsíc, oznámila DVZ na žádost Hapag-Lloyd. Pouze dvě služby na Atlantiku mohou začít podle plánu. Zbytek se stává obětí „provozních výzev“.

To také otravuje zákazníky majitelů lodí. A konečně, neutuchající poptávka by měla do obchodů přinést naléhavě potřebnou další kapacitu. Stabilita a spolehlivost služeb nákladní dopravy kontejnerů však nebyla nikdy tak špatná, jako je tomu dnes. Jízdní řády dopravců se staly de facto bezcennými, protože zpoždění lodí stále rostou a nyní jsou celosvětově v průměru více než šest dní. Více než 60 procent námořních lodí dorazilo do Evropy příliš pozdě kvůli přetížení přístavů vyplutí.

Výsledek: Například v přístavu v Hamburku museli provozovatelé terminálu omezit dodávku exportních kontejnerů nákladním automobilem - v závislosti na terminálu - na 48 až 72 hodin před příchodem příslušné lodi, což následně ztěžuje práci kamionérům, když si chtějí správně naplánovat své zpáteční jízdy. A provozovatelé zázemí jako TCU si stěžují, že na ně přecházejí informační povinnosti - také spediční.

Speditéři jsou hluboce frustrováni, ale neočekávají žádnou podporu od společností liniové dopravy. Ty jako jediné těží ze současné situace a využívají je k nalákání přepravců s preferenčním zacházením s kontejnery v nákladní dopravě z hlediska zadržení, vybavení a záruk nakládky.

V létě loňského roku společnost Waberer's změnila své podnikání v segmentu mezinárodní dopravy. Maďarská dopravní společnost přešla z „taxíku“ na model smluvní linky, ve kterém vozidla využívají pravidelné služby pro stálé zákazníky a opakující se objednávky. Viktor Majzik, vedoucí podnikové komunikace ve společnosti Waberer's, vysvětluje, že se společnost díky upravenému obchodnímu modelu více zaměřila na německý dopravní trh. Dopravce však v Německu stále není v černém. Ale to tehdy nikdo nečekal, říká Majzik. Přesto existuje velký optimismus, že tohoto cíle - ve vztahu k Německu - lze dosáhnout v ne příliš vzdálené budoucnosti růstem smluvní logistiky. Speciálně pro tento účel byla zřízena prodejní jednotka, která se má zabývat výhradně novými obchody se zákazníky v této oblasti. Zvláštní důraz je kladen na automobilový průmysl, spotřební zboží, strojírenství a výrobu a obalový průmysl. Za tímto účelem by se 500 nákladních vozidel - čtvrtina celého vozového parku - mohlo soustředit pouze na práci v Německu; ty však jezdí pouze s maďarskými poznávacími značkami. Registrace tahačů v Německu není v současné době plánována, jak říká Majzik.

V zásadě by se měla závislost na spotovém trhu dále snižovat. Kromě toho společnost Waberer's pouze v roce 2020 prodala téměř 1 000 nákladních vozidel, což odpovídá přibližně třetině vozového parku. Řidiči a další zaměstnanci byli pokráceni zhruba o stejný počet. Ve čtvrtém čtvrtletí to vedlo k poklesu tržeb o 16,6 procenta na 143 milionů eur ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku. Roční obrát se oproti předchozímu roku

dokonce snížil o 18,2 procenta na 569,3 milionů eur. Ale i přes klesající tržby dokázala společnost Waberer's ve čtvrtém čtvrtletí zvýšit EBIT na 3,5 milionu eur, což odpovídá nárůstu o 4,2 procenta ve srovnání se stejným čtvrtletím předchozího roku. To je nejlepší hodnota od čtvrtého čtvrtletí roku 2017. Důvodem bylo výrazné snížení nákladů v důsledku změny strategie a souvisejícího downsizingu. Ve čtvrtém čtvrtletí navíc vzrostly tržby v národní smluvní logistice o 12,9 procenta na 5,2 milionu eur. Vzhledem k dobrým obchodním výsledkům bude Waberer's v této oblasti nadále intenzivně investovat a v loňském roce již přijal 700 nových zaměstnanců

Globální fórum přepravců (GSF) vyzvalo Evropskou komisi, aby důkladněji sledovala odvětví nákladní dopravy, protože nařízení o blokových výjimkách konsorciím (CBER) narušuje trh. Podle GSF CBER umožňuje rejdařům v rámci jejich aliancí sdílet obchodně citlivé informace za účelem správy prostoru na plavidlech a koordinace plavebních řádů. Podle Hookhama byl minulý rok pro ty v logistickém průmyslu „jízdou na horské dráze“: „Míra koordinace a disciplíny mezi námořními linkami je pozoruhodná a přitahuje pozornost regulačních úřadů po celém světě, zejména v USA, Číně a Jižní Koreji. Pouze EU mlčela, přesto čtyři z největších námořních linek na světě spadají do její jurisdikce.“ Dodal, že i když čínský přístup nemusí být upřednostňovanou cestou vpřed, „alespoň projevili zájem“.

GSF věří, že ES vytvořilo politiku a je proto rozumné, aby přepravci požadovali, aby na tuto politiku dohlíželi a definovali způsob, jakým tato politika ovlivňuje trh a „strukturální nedostatky této politiky“. Při nastínění požadavků, které GSF klade, Hookham dodal, že Evropská komise při předchozích příležitostech, v roce 2019 a následně, uvedla, že nemají zdroje na splnění těchto požadavků k monitorování trhu.

Ve svém druhém průzkumu v tomto odvětví, provedeném s MDS Transmodal, GSF konstatuje, že úroveň poptávky v roce 2019 byly podobné jako po většinu roku 2020, míra využití a přidělená kapacita však poklesla. K tomu počet plavidel, které připluly do šesti hodin od jejich plánovaného času příjezdu, klesl o 15%. Během tohoto období špatné služby, tvrdí GSF, přepravci zaznamenali, že spotové sazby za přepravu dosáhly nebývalých maxim. GSF identifikoval tři „must-do“ akce, které musí ES podniknout k vyvážení trhu v souladu s regulátory hospodářské soutěže kdekoli na světě:

1. Vybavit se dostatečnými tržními údaji a pravomocemi získávat takové údaje, pokud nejsou ve veřejné doméně, aby bylo možné sledovat chování trhu.
2. Stanovit prahové hodnoty výkonu pokrývající klíčové parametry služby, jako je kapacita, sazby a spolehlivost, které v případě porušení spustí další vyšetřování.
3. Zahájit častější konzultace se zúčastněnými stranami a zástupci odvětví s cílem porozumět faktorům a zkušenostem „spotřebitelů“ služeb lodní dopravy vzhledem k jejímu rozhodnutí vzdát se jejich práv na ochranu jinak zakotvenou ve Smlouvách o EU.