

SSL EXPRES

08.-12.03.2021

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

Podle nejnovější zprávy společnosti Marine Bunker Exchange (MABUX) je hlavním tahounem cen bunkrů tento týden rozhodnutí aliance Organizace zemí vyvážejících ropu (OPEC) ohledně dalšího snižování produkce ropy. CNN uvedla, že skupina hlavních producentů ropy souhlasila s

prodloužením

snižování produkce o další měsíc navzdory nedávnému nárůstu cen a rozhodla se omezit nabídku, dokud nebude pevněji nastoleno oživení globální

ekonomiky. OPEC a spojeneční producenti ve čtvrtek 4. března uvedli, že během příštího měsíce do značné míry převezmou omezení výroby, zatímco Rusku a Kazachstánu byla udělena výjimka, aby se zvýšila jejich produkce o malé množství.

Světový index MABUX ukázal v průběhu týdne silný klesající trend, kdy index 380 HSFO klesl z 418,58 USD / mt na 411,01 USD / mt, VLSFO klesl na

515,91 USD / mt a MGO LS klesl na 582,50 USD / mt.

Globální scrubber spread (SS) - rozdíl v ceně mezi 380 HSFO a VLSFO - zároveň během týdne nezaznamenal žádné drastické změny a v průměru činil 105,27 USD. Zejména v Rotterdamu se SS během týdne zúžil na 101 USD, zatímco průměrná SS za týden se snížila o 6 USD na 104,50 USD.

V Singapuru navíc SS během týdne poklesla na 123 USD, zatímco průměrný týdenní index SS klesl na 124,17 USD.

P.S. Rozumíte tomu? Cena ropy jde nahoru, a článek uvádí pokles ceny bunkrů....

Společnost LATAM Airlines Group („LATAM“) oznámila významné rozšíření svých nákladních operací přeměnou až osmi letadel Boeing 767-300ER na Boeing Converted Freighters („BCF“) v příštích třech letech. To představuje nárůst kapacity nákladní lodí až o 80%. Tento plán se snaží rozšířit možnosti

služeb a využít synergie provozu jediného typu letadla.

Plán je rozdělen do dvou postupných fází. První fáze je založena na čtyřech potvrzených přestupních intervalech s Boeingem s opětovnými dodávkami v

letech 2021 až 2022. Po dokončení této fáze by flotila provozovatelů nákladních letadel LATAM dosáhla celkem 15 strojů Boeing 767-300ER.

Druhá fáze

zahrnuje čtyři možnosti přestavby s Boeingem, které by umožnily přidání letadel mezi lety 2022 a 2023. Pokud by byly provedeny všechny možnosti,

provozoval by LATAM celkem 19 freighterů 767-300ER.

"Navzdory hluboké krizi, kterou průmysl díky pandemii přetrvává, udržujeme náš závazek podporovat vývozce a dovozce v regionu tím, že jim

poskytujeme stále lepší a lepší možnosti pro přepravu jejich nákladu do jejich cílů. Výsledkem je, že plány růstu byly urychleny konverzí až osmi

Boeingů 767-300ER v příštích 30 měsících. Tato investice spolu s významnou nákladovou efektivitou, které jsme dosáhli během procesu kapitoly 11,

nás přibližuje k dosažení našich aspirací být tou nejlepší alternativou pro zákazníky nákladu, "řekl Roberto Alvo, generální ředitel společnosti LATAM

Airlines Group. Andrés Bianchi, generální ředitel společnosti LATAM Cargo, vyzdvihl výhody nákladní lodi Boeing 767-300ER. „Kombinace operací

belly kapacity skupiny LATAM Airlines Group s 15 až 19 nákladními stroji Boeing 767-300ER účinně posiluje naši hodnotovou nabídku pro zákazníka. Tyto převody umožní nákladním přidruženým společnostem růst v klíčových segmentech, jako je kolumbijský květinový trh nebo dovoz do Brazílie.

Umožňuje také našim přidruženým společnostem rozšířit jejich síť na domácích trzích, kde elektronický obchod rychle generuje nárůst leteckého

nákladního provozu. Růst s Boeingem 767-300BCF je mimořádně efektivní, protože je to optimální letadlo pro všechny tyto podniky, a můžeme využít

výhody provozování jednoho typu ve flotile. "

Společnosti Volga-Dnepr Airlines (Volga-Dnepr), které jsou součástí skupiny Volga-Dnepr Group, a letiště Lipsko / Halle (LEJ) podepsaly Memorandum

o porozumění (MOU) s cílem zřídit pohotovostní logistické a humanitární centrum. Toto rozhodnutí je logickým krokem pro další rozvoj dlouhodobé strategické spolupráce mezi společnostmi LEJ a Volga-Dnepr Group (dále jen „skupina“). Obě strany se dohodly na posílení svých jedinečných služeb

v humanitárním sektoru, které by měla poskytovat odborná kombinace schopností „dopravce - letiště“. Zatímco skupina je připravena rozšířit pohotovostní logistické centrum s operační základnou v LEJ, s více než 30 lety zkušeností a odborných znalostí v humanitární logistice, diverzifikovanou

flotilou nákladních strojů, včetně rampových, které jsou soběstačné pro letový provoz na vzdálené nebo méně vybavené letiště, je společnost LEJ připravena nabídnout své příznivé tržní obchodní podmínky pro vývozní skladování, podmínky dlouhodobého skladování pro nouzový náklad a manipulační balíček terminálu na podporu průmyslu.

Společnosti Volga-Dnepr a LEJ budou postupovat podle plánu společné propagace letiště jako centra nouzové logistiky prostřednictvím marketingové

kampaně zaměřené na úkoly, specializovaných vzdělávacích seminářů, efektivní spolupráce s mezinárodními nevládními organizacemi, mezivládními organizacemi Německa, významnými výrobci, speditéry a dalšími zúčastněnými stranami v tomto odvětví na podporu humanitárních operací z LEJ.

Tatyana Arslanova, výkonná ředitelka společnosti Volga-Dnepr Group, zdůrazňuje: „Rok 2020 ukázal, že průmysl musí být lépe připraven, aby zaručil

reakce na mimořádné události, kdykoli a kdekoliv to bude potřeba. Zřízením humanitárního centra v Lipsku / Halle se zaměřujeme na zvyšování

kvality služeb pro tento sektor a rozšiřování našich schopností. Všichni dobře víme, že humanitární operace nepřiznávají žádné zpoždění a zůstávají

vpřed, usilujeme o přepravu nákladu bez přerušení dodávek základních komodit, zdravotnického materiálu, sofistikovaného vybavení nebo farmaceutických výrobků. Díky více než 30 zkušenostem společnosti Volga-Dnepr a příspěvku našich strategických leteckých partnerů jsme získali

kompetence k rozvozu speciálních nákladů po celém světě a budeme schopni rozvíjet naše humanitární služby společně se spolehlivými a důvěryhodnými společnostmi, jako je letiště Lipsko / Halle. "

Přístav Santos obdržel souhlas Brazílského válečného námořnictva přijímat 366m kontejnerové lodě s kapacitou 14 000 TEU, což jsou největší lodě

plánované pro východní pobřeží Jižní Ameriky. Povolení, které bylo brazilskému přístavu oznámeno 23. února, podle prohlášení rozšiřuje pozici

Santosu jako přístavního uzlu v regionu, zatímco přístavní komplex již vyhlídí rozšíření svých terminálů v Saboó.

Očekávaný růst přístavu bude činit nejméně 3,3% ročně v objemu kontejnerů, což znamená skok ze současných 4,4 milionu TEU na 7,9 milionu v

roce 2040, jak se předpokládá v Plánu rozvoje a územním plánování přístavu Santos , který byl schválen vloni.

Přístav Santos dnes přijímá plavidla o délce až 340 metrů s kapacitou přibližně 9 000 TEU.

Mezitím Santos Port Authority (SPA), v projektu, který zahrnoval také Pilotage São Paulo a University São Paulo (USP), studoval a provedl simulace

manévrovatelnosti, hydrodynamické interakce a plány kotvení, které dokazují plavbyschopnost těchto plavidel v navigačním kanálu. Vědci použili

matematické simulace, ve kterých je současný scénář kanálu s hloubkou 15 metrů a budoucí scénář s hloubkou 17 metrů použitelný pro lodě do 15 000 TEU.

Monitorování trhu společností SPA ukazuje, že manipulace s kontejnery se

v průběhu let neustále zvyšuje. I přes jednorázový pokles v první polovině loňského roku došlo v červenci k oživení, uvedlo SPA, které v prosinci dosáhlo měsíčního rekordu. Současný rok navíc již začal v lednu dalším rekordem a perspektivně bude růst bude ještě větší, v závislosti na povolení příjezdu větších plavidel.

Výroční průzkum nedostatku řidičů IRU odhalil, že i přes sníženou poptávku v důsledku COVID-19 stále existuje alarmující nedostatek řidičů. IRU zjistila, že v průzkumu 800 společností v oblasti silniční dopravy z více než 20 zemí je nedostatek řidičů nejnaléhavější v Eurasii, kde loni nebylo obsazeno 20% pozic řidičů. Čína byla v roce 2020 nejméně postiženou zemí, kde byla otevřena pouze 4% pracovních míst. Jinde byl nedostatek řidičů kvůli pandemii v roce 2020 méně závažný než v roce 2019. V Evropě klesly neobsazené pozice řidičů přibližně o tři čtvrtiny, z 20% na 5% u řidičů autobusů a autokarů a z 24% na 7% u řidičů nákladních vozidel.

Neobsazená místa však opět vzrostou v roce 2021 - dopravní společnosti předpovídají, že nedostatek řidičů se v roce 2021 znovu zintenzivní, protože ekonomiky se vzpamatují a vzroste poptávka po dopravních službách. Evropské společnosti letos očekávají 17% nedostatek řidičů. Očekává se, že tento schodek dosáhne v Mexiku 18%, v Turecku 20%, v Rusku 24% a v Uzbekistánu téměř třetinu. "Nedostatek řidičů ohrožuje fungování silniční dopravy, dodavatelských řetězců, obchodu, ekonomiky a v konečném důsledku i zaměstnanosti a dobrých životních podmínek občanů. To není problém, který může počkat, je třeba přijmout opatření hned," řekl generální tajemník IRU Umberto de Pretto. Průzkum IRU také zkoumal důvody nedostatku řidičů a zjistil, že hlavní příčinou byl ve všech regionech nedostatek vyškolených řidičů (38% respondentů).

Jako problémy byly rovněž uváděny náročné pracovní podmínky, které dále zhoršuje pandemie, a potíže s přilákáním žen a mladých lidí k této profesi. Průzkum poukazuje na smíšené výsledky ve snaze průmyslu přilákat více žen ve všech částech odvětví. Pouze 2% řidičů nákladních vozidel na celém světě jsou ženy a ve všech sledovaných zemích došlo k poklesu procenta žen řidičů nákladních vozidel. V Evropě se však objevily povzbudivé signály, že podíl řidiček autobusů a autokarů se v roce 2020 vyšplhal z 10% na 16% celkové pracovní síly. Procento řidičů nákladních vozidel mladších 25 let v roce 2020 kleslo téměř všude, z již nízké úrovně na 5% v Evropě a Rusku, 6% v Mexiku a 7% v Turecku. Vzhledem k tomu, že průměrný věk profesionálních řidičů nákladních vozidel je nyní celosvětově téměř 50 let a každým rokem neustále roste, bude se tato demografická časovaná bomba jen zhoršovat, aniž by došlo ke snížení minimálního věku řidičů.

Čtyři tahače s přívěsy od společností DAF, MAN, Mercedes-Benz a Scania byly poměřeny výkonem motoru, formátem kabiny a volitelnými asistenčními

systemy, srovnání proběhlo na zkušební dráze DVZ v Northeimu na A7. Například nizozemský výrobce DAF Trucks uvedl na trh svůj špičkový XF 530 se superprostorovou kabinou, MAN konkuroval s novým TGX 18 510 a největší dostupnou kabinou model GX. Mercedes-Benz se spoléhal na Gigaspaces Actros 1853 a Scania představila svůj nejsilnější šestiválcový motor jako 540S plus zbrusu novou převodovku. Výsledkem bylo, že výběr účastníků byl relevantní vůči současnému trhu, současně silný i dobře namíchaný. Testování kandidáti byli rozhodně více než dostatečně výkonní, s maximální trakcí 510 až 540 HP a 2 500 až 2 700 Nm.

Srovnávací test byl proveden na cca 3/4 zatížení, a ne bezdůvodně: evropské předpisy pro určování emisí CO₂ - a tedy spotřeby paliva - těžkých vozidel podle "Vecto" vyžadují přesně tento 19,3 tunové užitečné zatížení pro nákladní automobily a návěsy v režimu dálkového provozu. Kromě zkušební spotřeby uvádí tabulka výsledků také "standardní" spotřebu. Aby bylo možné určit data co nejspořádaněji a nejpřehledněji, tahače kroužily po zkušební dráze v plně automatizovaném režimu a pomocí tempomatu GPS. Vzhledem k tomu, že příslušní řidiči nezasahují do rychlosti nebo procesu přepínání, jejich vliv na spotřebu je minimální. Za normálních okolností však palubní personál patří mezi hlavní faktory ovlivňující palivovou účinnost. Průměrná spotřeba paliva ve všech zkušebních vozidlech v tomto "mini vozovém parku" je 28,6 l/100 km. Soupeřící GROUP MAN TGX 18 510 GX a Scania 540 S prořaly cílovou čarou se spotřebou asi o půl litru pod tímto průměrem, zatímco DAF a Daimler vyžadují každých 100 kilometrů o téměř jeden či půl litru nafty navíc.

Byly zde také určité rozdíly, pokud jde o čistý jízdní výkon: obzvláště úsporná, ale také výkonná Scania se ujala vedení v poli s jasně nejvyšší rychlostí na dálnici, zatímco TGX zůstal v peletonu konkurentů nejpomalejším.

Srovnání bylo založeno na bodování. Pokud ve všech předchozích srovnávacích zkouškách byla skutečná rychlost hodnocená o něco níže než dominantní měření spotřeby, tentokrát byla dosažená jízdní výkonnost přisouzena větší hmotnosti. Při posuzování účinnosti vozidla se v každém případě počítá 40 bodů za řízení po naftě - přesněji: za provozní náklady z nákladů na naftu a Adblue - a také za rychlost stanovenou v testu. Činí maximálně 80 bodů, když je nejekonomičtější vozidlo také nejrychlejší. Scania to téměř dokáže. Jedná se o 79,2 bodů; plný počet 40 je k dispozici za nejlepší jízdní výkon, 39,2 za 31,85 centů za kilometr zaplacených za Diesel a Adblue. Naopak, MAN může připsat na svůj účet plných 40 bodů za 31,78 centů za kilometr, zatímco pro poměrně nízký rychlostní výkon dosáhl pouze 33 z možných 40 bodů. V ekonomickém žebříčku za Scanií má dohromady 73,3 bodu a tím i stříbro.

Bodování představuje více než objektivní vizualizační nástroj pro dva faktory nákladové efektivity. Další doladění slouží - a to především - klasifikaci každého zkušebního vozidla na základě subjektivního hodnocení zkušebních řidičů. V 5 hlavních a 21 dílčích kritériích udělí piloti maximálně 5 bodů za kategorii a vozidlo. Každý řidič tak může

každému testovacímu kandidátovi připsat až 105 bodů, každé vozidlo může teoreticky nasbírat 420 bodů za své vlastnosti. V praxi je to samozřejmě mnohem méně, čtyři testované stroje získaly v průměru 353,5 bodu. Pole je poměrně málo rozptýlené: nejlepší dosahuje 358,5 bodů nebo dobrých 85 procent možného maximálního skóre, na druhém konci pole se se pak potkaly 349,5 a 349,0 bodů (83 procent). Výsledky potvrzují to, co je v posledních letech stále jasnější: i když stále existují některé výjimečné nákladní automobily, vozidla jsou nakonec výrazně srovnatelná, pokud jde o spotřebu paliva, výkon a praktičnost. Každý, kdo chce uspět ve výběrovém řízení dopravních společností, bude také závislý na dalších faktorech, jako jsou podmínky služeb nebo dlouhodobá partnerství.

Veřejnost se může snadno dostat do oslavné nálady - když se podívá na nedávno zveřejněná čísla zahraničního obchodu a objemové statistiky v námořní a letecké dopravě. Je zde rekordní růst, jasně vede nad předchozím rokem. Jako přední ekonomický ukazatel signalizuje trvalý vzestup letecká nákladní doprava. A lídři v globálních logistických skupinách, kteří nedávno představili své roční rozvahy pro covid rok 2020, téměř unisono hovořili o tom, že poptávka zůstane vysoká alespoň v první polovině roku. Rok 2021 slibuje skutečný rok návratu.

Čínský vývoz vzrostl za první dva měsíce o 61 procent, zatímco zahraniční obchod vzrostl o 41 procent. Jedná se o překvapivě vysoká čísla, částečně kvůli nízké srovnávací základně v předchozím roce, kdy už byla Čína plně uzavřena. Země především těží ze skutečnosti, že díky přísným a koordinovaným opatřením k omezení pandemie mohla ekonomika a veřejný život běžet znovu normálně již celé měsíce.

Velmi živý obchod, zejména v asijsko-evropském obchodu, dal logistickému průmyslu plně knihy objednávek. Podle nedávno zveřejněných údajů o objemu z Container Trades Statistics byl celosvětový objem kontejnerů v lednu o 3,5 % vyšší než v předchozím roce. Pokud jde o leteckou nákladní dopravu, hlásí mezinárodní letecká organizace IATA nárůst poptávky o 6,1 % ve stejném měsíci ve srovnání s předchozím rokem a stále plus 1,1 % ve srovnání s lednem 2019. Za tím vyniká hlavní zpráva, že mezinárodní letecká nákladní doprava se vrátila na úroveň před krizí. Čísla jasně ukazují, jak důležitý je zahraniční obchod pro evropskou ekonomiku a jak důležitá je mezikontinentální doprava pro logistický průmysl. Právě proto je tak důležité, aby zejména maloobchodní odvětví mělo dlouhodobou, udržitelnou otevírací perspektivu; protože většina spotřeby se při návštěvě obchodu stále děje klasickým způsobem. I po roce 2020 elektronického obchodování je online podíl maloobchodu „jen“ kolem 11 procent.

Britské sdružení přístavů BPA kritizuje plány premiéra Borise Johnsona na stavbu tunelu do Severního Irsku. Pevné připojení je údajně nadbytečný projekt, zejména proto, že by to znamenalo mnohem méně peněz pro jiné dopravní prostředky s mnohem většími ekonomickými výhodami,

uvodl šéf BPA Richard Ballantyne. Pokud by vláda distribuovala peníze dalším poskytovatelům dopravy, získalo by to udržitelnější přidanou hodnotu. „Máme několik námořních spojení mezi Velkou Británií a Irskem, která nabízejí pracovní místa a příležitosti pro další místa.“

Skotská regionální vláda rovněž kritizovala projekt, který v současné době zkoumá Johnsonova administrativa. Dopravní spojení přes Irské moře není prioritou, uvedl ministr dopravy Michael Matheson. Je to jen Johnsonův „marný projekt“, premiér chce „podkopat pravomoci regionálních vlád“. Vicepremiérka Severního Irska Michelle O'Neil, jejíž strana Sinn Féin prosazuje znovusjednocení se státem EU Irskem, je vůči projektu stejně kritická jako Matheson.

Johnson se opakovaně vyslovil pro trvalé spojení mezi Velkou Británií a Severním Irskem. Odhaduje se, že tunel mezi Skotskem a Severním Irskem by mohl stát přibližně 20 miliard GBP (23,36 miliardy EUR). Most je nereálný kvůli hloubce moře a silnému větru v Irském moři. Ministr dopravy Grant Shapps projekt bránil a podle BBC je důležité, aby všechny části Velké Británie byly co nejtěsněji propojeny. Sám Johnson chce toto spojení využít k posílení britské jednoty, a to také proto, že v důsledku brexitu nastaly problémy s dodávkami mezi Velkou Británií a Severním Irskem. Tunel by obchodní potíže nezměnil, uvedl šéf BPA Ballantyne. Celní kontroly a další překážky stále existují.

Také ve druhé polovině roku spoléhá Tyrolsko v určité dny na „odbavení v blocích“ pro nákladní vozidla přijíždějící z Německa, tedy na hranici v Kufsteinu. Vláda země nyní zveřejnila kalendář pro druhou polovinu roku. V uvedených 16 dnech rakouské úřady propustí na dálnici směrem k Brennerskému průsmyku pouze 300 nákladních vozidel za hodinu, aby provoz zůstal plynulý. Pokud se situace bude vyvíjet lépe, než se očekávalo, lze omezení během dne znovu zrušit.

„Tato praxe se osvědčila, a proto bude zachována, zejména proto, že pokles počtu nákladních vozidel na jih byl kvůli pandemii minimální,“ uvedla Ingrid Felipe (Zelení), tyrolská zástupkyně hejtmana.

Provoz je regulován ve dnech, kdy ráno přijede do Kufsteinu obzvláště velký počet nákladních vozidel, nebo v nichž se v kombinaci s obecně silným provozem na dálnici A12 (Inntal) a A13 (Brenner) očekávají závažné dopravní překážky. Vláda státu se v posledních několika letech domnívá, že předpověď rozhodných dnů byla správná. Pro rok 2021 je plánováno celkem 35 „dávkovacích dní“. V roce 2018 nastalo za celý rok 27 dní blokového zpracování, v roce 2019 jich bylo 35. Stejný počet byl plánován pro rok 2020, protože pandemická krize snížila provoz, ale blokové zpracování se používalo pouze 24 dní po celý rok. V průměru byl provoz dávkován po nepřetržitou dobu čtyř hodin.

"Blokové prověrky jsou prováděny pouze v nezbytně nutném časovém rámci a etablovaly se jako nepostradatelné nouzové opatření k zajištění

bezpečnosti provozu a dodávek v obzvláště kritických dnech v Tyrolsku. Chráníme zatížené tyrolské obyvatelstvo, dokud střednědobá a přeshraniční řešení obecně nezredukuje tranzitní dopravu," vysvětlil guvernér Günther Platter (ÖVP). (fh)

Jízda v blocích je plánována na následující dny:

5. července 2021, pondělí

12. července 2021, pondělí

19. července 2021, pondělí

26. července 2021, pondělí

27. října 2021, středa po národním dni

2. listopadu 2021, úterý po Dni Všech svatých

3. listopadu 2021, středa

10. listopadu 2021, středa

17. listopadu 2021, středa

24. listopadu 2021, středa

1. prosince 2021, středa

2. prosince 2021, čtvrtek

9. prosince 2021, čtvrtek

13. prosince 2021, pondělí

14. prosince 2021, úterý

15. prosince 2021, středa

Hlavní námořní linky oznámily stažení svých poplatků za kongesci v Austrálii, protože existují náznaky pozitivního provozního vývoje.

Společnost Maersk

Line odstraní congestion surcharge v Sydney platný pro náklad s účinností od 15. března. Dánský dopravce poznamenal, že „provozní situace v Sydney

se zlepšuje a harmonogramy plavidel by se měly stabilizovat od poloviny března." současně se její alianční partner 2M, společnost MSC, rozhodla stáhnout C/S, který byl zaveden pro veškerý náklad směřující do

jakýchkoli australských přístavů, protože „operace přístavů ve všech přístavech v zemi se vracejí k normálu," oznámila MSC. Toto opatření bude použitelné na veškerý vyvážený náklad jakéhokoli původu kromě USA, Kanady a Mexika do všech australských přístavů od 11. března. Také Hapag-Lloyd potvrdil odstranění příplatku za v přístavu Sydney s ohledem na pozitivní provozní situaci. Toto stažení je podle německé linky použitelné na všechny dovozní a vývozní zásilky do / ze Sydney, s účinností od 22. března. Ve stejné datum také hamburská přepravní společnost zruší peak season surcharge ze severovýchodní Asie (Čína, Čína / Hongkong a Čína / Macao) do Sydney.

Jak je známo, naděje umírá poslední: Pro Brémy jako přístav, logistiku a obchodní místo je nyní pořádání prestižního mezinárodního veletrhu „Breakbulk Europe" historií. Podle informací THB se organizátor, společnost British Hyve Group v Londýně, rozhodl uspořádat průmyslovou akci v roce 2022 v Rotterdamu. Toto rozhodnutí o umístění ve prospěch největšího evropského námořního přístavu vyvolalo na trhu senzaci: Belgický univerzální přístav Antverpy byl po mnoho let považován za „horkého" kandidáta a jasného oponenta brémské úspěšné akci. Přístav na Šeldě, evropská dvojka v oboru, před přesunem pořádal tuto akci celkem čtyřikrát. Přístav ale musel přepustit pole Brémám, když antverpské výstavní a konferenční centrum procházelo zásadní opravou. Poprvé byli zájemci o veletrh sezváni na Weseru v květnu 2018. Skvělá událost poté podruhé slavila v Brémách počátkem léta 2019. Do Brém přijelo přibližně 10 000 profesionálních hostů z Německa i ze zahraničí. V roce 2020 však přišel neúspěch v důsledku covidové pandemie: veletrh musel být dvakrát odložen. Letos se měl konat v květnu; Brémy však musely pořadatelé odmítnout s informací, že výstavní haly jsou zapotřebí jako velké očkovací centrum proti covidu. Skupině Hype pak bylo nabídnuto alternativní datum podzimu a přístav doufal, že znovu uspěje. Marně, jak je známo od úterý.

„Už se zjevně začaly projevat očekávané negativní dopady brexitu. V lednu 2021 měl český vývoz do Británie hodnotu přibližně 12,4 miliard Kč, zatímco v lednu 2020 dosáhl hodnoty přes 15 miliard a v lednu 2019 necelých 15 miliard. Podobně klesla i hodnota dovozu z Británie. V lednu 2021 činila necelé 3 miliardy Kč, zatímco v lednu 2020 přibližně 4,8 miliardy Kč a v lednu 2019 zhruba 4,6 miliardy Kč," upozornil Luděk Procházka, ředitel společnosti Gerlach, která je největším českým

poskytovatelem celních služeb.

P.S. A tolik omílaný CZEXIT by dopadl ještě hůř...

Společnosti podzemní dopravy a logistiky budou moci na příjezdu do Velké Británie předkládat řadu celních a bezpečnostních prohlášení ještě o šest měsíců později, než bylo původně plánováno. Britové také začnou později s hygienickými a rostlinolékařskými kontrolami (SPS), oznámil v parlamentu místopředseda vlády Michael Gove. Podle předchozích plánů měla aklimatizační fáze po brexitu s volnějšími kontrolami skončit 1. července. Logistics UK, britské asociaci logistického průmyslu, se ulevilo. Prodloužení lhůty dává společnostem a orgánům více času na školení zaměstnanců, přizpůsobení jejich obchodních procesů novým IT systémům celní správy a lepší koordinaci se svými partnery v dodavatelském řetězci, řekla Sarah Laouadi, manažerka pro politiku EU v Logistics UK. To chrání britské dodavatelské řetězce před jejich narušením.

Zjednodušená celní prohlášení do 1. ledna 2022

Narizení bude prodlouženo o šest měsíců do 1. ledna 2022, podle kterého dovozci řady „standardního zboží“ od textilu po elektroniku musí při vstupu do země předložit pouze několik dokladů, jako je dostatečná dokumentace nákladu. Celé celní prohlášení lze podat až o šest měsíců později, poté jsou splatné jakékoli celní platby. Prohlášení o zabezpečení také nebudou vyžadována od 1. července, ale až od začátku roku 2022. Výjimky se vztahují na výrobky, jako jsou tabákové výrobky a toxické chemikálie. Úplné celní prohlášení je zde vyžadováno od 1. ledna 2021, stejně jako je vyžadováno pro dovoz tohoto zboží z jiných zemí. Dovozy živočišných produktů nebo některých potravin neživočišného původu s „vysokým rizikem“ nemusí do 1. října předkládat dovozní prohlášení (předběžná oznámení) a veterinární osvědčení. Fyzické kontroly SPS u takového zboží - jako je maso, krmivo pro zvířata, med, mléko nebo vejce - budou na hranicích k dispozici až od 1. ledna 2022. Dosud byly kontroly plánovány od 1. dubna. Od 1. ledna by rostliny s „vysokým rizikem“ měly být kontrolovány také na hranicích, nikoli jako dříve, v místě určení. U rostlin a rostlinných produktů s „nízkým rizikem“ se od 1. ledna budou vyžadovat dovozní prohlášení a dokumenty, jako jsou rostlinolékařská osvědčení. Od 1. března 2022 budou na hranicích probíhat kontroly SPS u těchto produktů i při přepravě živých zvířat.

Zatímco Britové zavádějí hraniční formalities postupně, EU je kontroluje od 1. ledna a trvá na všech dokladech a prohlášeních. To bylo oznámeno a nebude se to měnit, řekl Laouadi. Nyní je důležité, aby obchodníci, speditéři a přepravní společnosti byli schopni dodržovat tyto předpisy a spolehlivě zvládat přepravu z Velké Británie do EU. „Počet nákladních vozidel odmítnutých na hranici EU je ve skutečnosti poměrně malý,“ uvedl Laouadi. V dodavatelském řetězci však stále chybí důvěra, že dopravci

dokážou zvládnout nové hraniční formality. Důvěra musí nejprve růst, neexistuje na ni žádný „magický recept“.