

SSL EXPRES

03.-07.05.2021

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

Sotva před osmi týdny byla zahájena tolik potřebná iniciativa v oblasti letecké přepravy - Ženy v letectví a logistice (WiAL) - s jasným cílem propagovat a podporovat přítomnost a viditelnost žen v tomto odvětví. Jeho první webinář byl velmi dobře navštíven. Dokonce vznikl pocit, jako by to byla nějaká přelomová událost.

Jednou z jeho nejdůležitějších oblastí je zajistit větší genderovou rozmanitost mezi řečníky na akcích a podporovat organizátory akcí, WiAL proto vyvíjí seznam žen, které by mohly být požádány o slovo. Už tedy neexistují žádné výmluvy pro organizátory akcí, kteří příliš často tvrdí, že nemohou najít ženy, které by promluvily. To vše způsobilo, že nejnovější program konference, který měl být zveřejněn, byl nesmírným zklamáním.

Air Cargo Europe, obvykle v rámci Transport Logistic v Mnichově, je (pravděpodobně) hlavní událostí v dvouletém nákladním kalendáři. Letos je to samozřejmě jiné a bude se konat prakticky od úterý. Ale to není žádná omluva (nebo snad ještě menší omluva pro bez show-konference) kvůli skutečnosti, že z 18 řečníků je jen jedna žena. Což znamená, že na dvou ze tří panelů nejsou vůbec žádné ženy. Není to ale nereprezentativní jen pro toto odvětví.

Přesto na těchto panelech vidíme muže, kteří se silně zasazují o změnu. Možná je na čase, aby se začali ptát dalších řečníků; ti „frequent flyers“, které posloucháme na každé akci, by mohli začít vyzývat organizátory konference ohledně jejich metod.

WiAL již má více než 40 žen, které se přihlásily k tomu, že jsou připraveny sdílet své postřehy a znalosti na akcích, čtyři obchodní sdružení se zavázala stanovit cíle genderové parity a 12 společností učinilo totéž.

Ale v oblasti leteckého nákladu společnost, která nyní organizuje všechny významné události kromě jedné, tvrdohlavě odolává potřebným změnám - a spolu s tím se vyhýbá své odpovědnosti za odvětví, kterému slouží.

Kontejnerové přepravy do a z německých námořních přístavů budou dražší. Vzhledem k napjaté situaci při manipulaci bude společnost MSC v budoucnu účtovat příplatek za congestion.

Dotčeny jsou všechny intermodální přepravy do a z Bremerhavenu a Hamburku. Důvod, který uvádí MSC, druhá největší světová společnost liniové dopravy, je vysoké využití terminálů námořních přístavů a skladů v důsledku covid pandemie. V důsledku toho dochází ke zpožděním a významným narušením dodavatelských řetězců po celém světě.

Nový „Intermodal Congestion Surcharge“ ve společnosti MSC zvýší cenu přepravy od 15. května o 25 EUR za bednu. Tento dodatečný poplatek bude

„do odvolání“ účtován pro všechny přepravy do vnitrozemí přes Hamburk po železnici a silnici a také přes Bremerhaven (pouze kamion).
Opatření je dočasné, MSC bude situaci podle podmínek neustále přezkoumávat, aby nárok pozastavili „co nejdříve“.

--

Také Hapag LLOYD se přidal:

Vzhledem k přetížení německých námořních přístavů bude společnost Hapag-Lloyd účtovat příplatek 25 EURO/box za všechny vnitrozemské přepravy do/z přístavů Bremerhaven, Hamburg a Wilhelmshaven.

V obchodech mimo USA bude poplatek platný od 15.5.2021 a to až do odvolání.

U obchodů souvisejících s FMC (USA) bude poplatek platný od 03.06.2021 a to až do odvolání.

A Maersk Line nezůstává pozadu:

Vzhledem k následkům Suezské blokády, která způsobila potíže při odbavení v přístavech NWC, zavede MSK přírážku za přetížení pro všechny rezervace carriers haulage i kombinovaných přeprav ze zemí severozápadního klastru (Belgie, Nizozemsko, Lucembursko, Německo, Rakousko, Švýcarsko a Lichtenštejnsko) takto:

- u všech rezervací člunů, železnic a všech kombinovaných intermodálních přeprav do / z hlavních přístavů: 10 EUR za kontejner

- u všech rezervací silničních vozidel do / z hlavních přístavů: 25 EUR za kontejner

Příplatek za congestion bude platit od úterý 4. května 2021 do 30. června 2021. Situace bude i nadále sledována a příplatek prodloužen i po 30. červnu 2021, pokud by se dopravní zácpy nesnížily.

Situace v německých přístavech v Severním moři zůstává napjatá. To potvrzují provozovatelé železnic, silniční dopravci i provozovatelé terminálů. Problém ještě zhoršil státní svátek 1. května, který vedl k omezenému odbavení v přístavech. Lodní společnost Hapag Lloyd oznámila, že bude účtovat dopravní příplatek ve výši 25 EUR za krabici za všechny vnitrozemské přepravy do/z přístavů Bremerhaven, Hamburg a Wilhelmshaven "kvůli přetížení

německých námořních přístavů". Poplatek bude platit od 15. května a za služby do USA od 3. června.

Nákladní automobily v současné době na terminálech čekají v průměru přibližně 2,5 hodiny, aby doručily kontejner a naložilový náklad, potvrzuje Benjamin Puck, vedoucí veřejné dopravy ve společnosti Zippel Group, v reakci na poptávku DVZ. Přínejhorším je to 5 až 6 hodin. Pro terminál Eurogate nejsou někdy žádné sloty pro dopravní špičky dva dny předem. Důsledkem nejsou jen mimořádně obtížné plánování tras a zároveň dodatečné náklady. "Pro nové požadavky na dopravu již nenabízíme ceny kontraktní, ale pouze denní sazby," říká. První společnosti již oznámily příplatky za manipulaci s dovozními kontejnery nebo za dočasné skladování vývozních kontejnerů.

Ovlivněna je také manipulace s kontejnery na terminálech. Marian Suhr, vedoucí provozu a prodeje ve společnosti Zippel, hovoří o průměrném zpoždění pěti až deseti hodin ve třech hlavních hamburských kontejnerových terminálech v posledních týdnech. Na vrcholu to bylo dokonce 24 hodin - například minulý víkend. Vlaky musely čekat před terminály. To vedlo k vyšším nákladům na stojné. Kromě toho však musely být pronajaty další automobily. "Částečně kvůli zpoždění nemohou vlaky opustit přístav Hamburg s naloženými vagóny v plné délce směrem do vnitrozemí. Proto je doplňujeme prázdnými vozy, abychom měli dostatečnou kapacitu pro exportní náklad," vysvětluje. Suhr odhaduje dodatečné náklady na zpoždění na terminálech na 20 až 25 procent.

Podle HHLA je největší výzvou kontrola přítoku exportního nákladu. "Pokud loď, které skutečně operují podle pevného jízdního řádu, dorazí o dva týdny – někdy až pět týdnů – později, příliv exportního nákladu musí být důsledně regulován, aby nedošlo k přetížení omezené skladovací kapacity na terminálech dlouhodobě čekajícími kontejnery," potvrzuje přístavní logistická společnost. Vývozní kontejnery tak mohou být do kontejnerových terminálů dodány pouze 48 hodin před spolehlivě potvrzeným začátkem opracování lodi – což je běžná doba kotvení velkých kontejnerových lodí.

Postup rezervace slotů se v Hamburku osvědčil také jako důležitý nástroj pro řízení exportního provozu podle manipulačních kapacit, zdůrazňuje HHLA. Poptávka po volných odbavovacích časech pro manipulaci s kamiony by však mohla převýšit dostupnou manipulační kapacitu – zejména před a po víkendech nebo přístavních prázdninách - pak se výrazně zvýší objem provozu na terminálech. HHLA poukazuje na prohlášení lodních společností, že situace se zpožděním lodí se zmírní "nejdříve na konci druhého čtvrtletí, spíše na začátku čtvrtletí třetího".

Německé ekologické asociace BUND, Nabu a WWF, které jsou sjednoceny v alianci "Living Tiedeelbe", očekávají, že technicky nebude možné udržet kanál Labe trvale v plánované hloubce. Důvodem je vysoký vstup sedimentu. Ekologická sdružení navíc kritizovala ekonomické přínosy úpravy toku. Podle "Living Tiedeelbe" z na začátku prohloubení Labe očekávané manipulace až 25 milionů TEU v přístavu Hamburk ročně nezbyvá mnoho. Například v loňském roce tam přešlo přes nábřeží pouze 8,5 milionu kontejnerů - což je navíc mírný nárůst.

Mezitím, asi 20 let po zahájení plánování prohloubení Labe a soudních řízeních až k Federálnímu správnímu soudu, dorazila do přístavu Hamburk první kontejnerová loď s větším ponorem. 400 metrů dlouhá a 62 metrů široká m/s "Jacques Saadé" dorazila v pondělí, uvedl. Podle lodní navigační služby Vesselfinder.com měla loď francouzské námořní společnosti

CMA CGM ponor 13,40 metru. "Jacques Saadé" patří do třídy Megamax a může naložit až 23 000 standardních kontejnerů (TEU).

Předtím asi po roce a devíti měsících námořní služba Hamburku a federální vláda oficiálně vyčistily řeku bagrováním, pro lodi s větším ponorem. Velké kontejnerové lodě mohou nyní po Labi připlouvat s ponorem o 30 až 90 centimetrů větším, v závislosti na typu plavidla a úrovni přílivu. Po finálním schválení se očekává, že ve druhé polovině roku bude možné dosáhnout přibližně dvojnásobku této hodnoty.

Transport logistic 2021 zahájil v 10 hodin spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer velkou online konferencí. Jedním z hlavních témat dnešního programu je digitalizace logistiky. Několik zasedání se bude zabývat budoucí rolí platforem. Ale automatická jízda je také na pořadu dne. Ministr se jistě zaměří také na dopady digitalizace na průmysl. Jinak je v následující relaci otázek a odpovědí příležitost zeptat se ho na jeho hodnocení.

Těšit se lze na konferenci mariLOG od 13:00 do 14:00. Pánové z DVZ Oliver Link a Sebastian Reimann si položí otázku, zda by bylo možné opravit napjatý vztah mezi společnostmi liniové dopravy a jejich zákazníky a co by bylo zapotřebí k dosažení tohoto cíle. Rádi by o tom diskutovali s novým šéfem Hamburg-Süd Poulem Hestbaekem, Bodem Knopem ze skupiny Xstaff pro přepravu a nákup, Rhenus Air & Ocean COO Janem Harnischem a odborníkem na přepravu Janem Tiedemannem ze společnosti Alphaliner.

Japonský mamutí owner Nissen Kaiun prodal letos třetí CapeSize loď. Nejnovější prodej je příkladem dramatického zvýšení cen na trhu CapeSize z druhé ruky. Zprostředkovatelé uvádějí, že Nissen prodal deset let starou 182 000 dwt Eibhlin za zhruba 30 milionů dolarů. Ve srovnatelné dohodě z února Nissen prodal o něco menší 180 600 dwt Cologny. Tato devítiletá loď postavená společností Tsuneishi Cebu přinesla zhruba o 7 milionů dolarů méně než poslední dohoda. První Cape kontrakt letos Nissen uzavřel v lednu. Poté Nissen prodal 11letou ms King Ore postavenou v Namuru, 176 000 dwt, také o 10 milionů dolarů levněji než poslední prodej. Nissen posledních pár let prořezával svou nadměrnou flotilu. V letošním roce si našel čas na prodej osmi nákladních lodí, což je stejný počet jako v roce 2020. Údaje shromážděné společností Vessels Value udávají 158 lodí ve flotile Nissen, s průměrným věkem pouhých čtyř let.

9 000 TEU MV Czech, provozovaná společností Hapag-Lloyd, ale vlastněná tureckou společností Czech Maritime, podle německého dopravce hlásila poruchu motoru, když loď vplula do přístavu Ningbo. Plavidlo plulo na tichomořské jižní smyčce (PS6), kde „došlo k problému s motorem po dokončení kotvení v Ningbo během plavby 101E,“ uvedla linka. Bylo doporučeno dokončit opravy, než plavidlo bude uvolněno k vyplutí z Ningbo 10. května 2021. Prospekt se ale může změnit, časový plán plavby po opravě bude poskytnut co nejdříve. Incident s MV Czech následoval poté, kdy dceřiná společnost CMA CGM, společnost APL, oznámila, že její loď, prezident 7 830 TEU Eisenhower, hlásila 28. dubna požár ve strojovně při opouštění kontejnerového terminálu v přístavu Los Angeles.

Požár byl údajně uhašen posádkou, uvedli pojišťovací poradci WK Webster, loď však byla neschopná další plavby a musela být odvedena vlečnými remorkéry zpět ke kontrole do kalifornského přístavu. Plavidlo mělo plout na lince (loop Eagle Express 1/EX1) přes Japonsko, Jižní Koreu a Čínu, ale podle údajů AIS bylo plavidlo 4. května stále v Los Angeles.

Cargo opět procjháží přístavem v Montrealu poté, co federální vláda přerušila stávkou 1150 přístavních dělníků, která začala 26. dubna. V pátek vláda prosadila v Parlamentu výjimečné legislativní opatření a nařídila okamžité obnovení práce. Konflikt mezi přístavními dělníky a Sdružením námořních zaměstnavatelů (MEA) trvá od roku 2018, kdy vypršela "kolektivní" smlouva. Loni v létě dosáhl vrcholu dvěma čtyřdenními pracovními výstražnými stávkami, po nichž následovala 11denní úplná stávka, která způsobila zamrznutí velkého množství kontejnerů a přinutila dopravce odklonit náklad přes jiné přístavy. Střet skončil sedmiměsíčním příměřím, ale po jeho uplynutí se konfrontace rychle stupňovala a vyvrcholila stávkou, která začala 26. dubna. Dělníci se v sobotu vrátili do práce a všechny kontejnerové terminály i ty pro hromadný náklad byly v pondělí ráno opět otevřeny. Potrvá však nějaký čas, než se toky nákladu vrátí do normálu. Přístavní úřad uvedl, že terminály v nadcházejících dnech obslouží 10 plavidel s kombinovaným nákladem téměř 20 000 teu, ale doporučil přeprávcům, aby počítali se zpožděním.

--

Fosilní paliva dohoří v roce 2035. Spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer (CSU) to zdůraznil ve svém projevu při zahájení veletrhu logistiky a digitální dopravy (T+L). Proto jeho ministerstvo podporuje obnovu vozového parku, alternativní pohony, syntetická paliva a infrastrukturu nádrží a dobíjení.

V současné době nelze podnikatelům radit, jaká nákladní auta si mají dnes koupit. Můžete však investovat do nabíjecí infrastruktury, abyste byli připraveni. Vyzývá výrobce k vývoji nových vozidel a jejich testování u logistických společností. Pro Scheuera je ochrana klimatu jednou z ústředních otázek budoucnosti. Myslí si, že není správné spoléhat se pouze na jednu technologii pohonu. Elektrická mobilita není možná u těžkých nákladních vozidel, námořní dopravy a letecké dopravy. Snižování emisí CO2 není úspěšné prostřednictvím zákazů, ale prostřednictvím otevřenosti vůči technologiím a inovacím. Podle Scheuera produkuje přeprava v Německu 19 procent emisí skleníkových plynů, z čehož třetinu tvoří nákladní doprava. Pochválil odvětví, které v loňském roce dosáhlo cílů v oblasti klimatu. „Kritici tvrdí, že je to způsobeno kovidem,“ řekl Scheuer. "Pokud se ale podíváte na přepravní výkon a objemy, tyto se nesnížily".

Ve svém téměř 20minutovém projevu ministr ocenil logistický průmysl a přidal poděkování. „Logistika se v době epidemické krize ukázala

Státy EU, Evropský parlament a Evropská komise jsou v zásadě pro jednotné evropské nebe (SES). Jakmile se však dohoda zkonkretizuje, souhlas rychle skončí. Poté, co jednání o legislativním návrhu z roku 2013 skončilo ve slepé uličce, naráží nový návrh Evropské komise (SES 2+) také na značný odpor členských států.

Zatímco podle člena FDP Jana-Christopha Oetjena je návrh ve Výboru pro dopravu Evropského parlamentu považován za „udržitelnou pracovní základnu“, členské státy se obávají nadměrného zásahu do své národní suverenity. Správa vzdušného prostoru je pro státy citlivou záležitostí, i když jen z důvodu úzkého spojení s otázkami bezpečnosti a obrany, uvedl diplomat. Vyjednávání mezi institucemi EU bude pravděpodobně obtížné. Rada ministrů EU se pravděpodobně dohodne na verzi nařízení o jednotném evropském nebi, v níž budou chybět hlavní prvky návrhu Komise. Státy například odmítají, že by nový útvar Evropské agentury pro bezpečnost letectví EASA měl prozkoumat národní plány pro správu vzdušného prostoru a například stanovit ceny za využití vzdušného prostoru. Státy nechtějí dát EASA tyto pravomoci, zejména proto, že oni a uživatelé vzdušného prostoru by za nový orgán museli platit. Portugalské předsednictví navrhuje, aby PRB měla hrát pouze roli smíšené skupiny národních odborníků. To se však v Evropském parlamentu setkává s kritikou. „Pokud existuje jediný vzdušný prostor, musí existovat také úroveň, která kontroluje, zda je dosaženo stanovených cílů,“ říká Oetjen. "Trváme na nezávislém orgánu, který není složen pouze z členských států."

Stejně jako u předchozího legislativního návrhu, který byl stažen v roce 2018, opět existuje spor o liberalizaci trhů pro správu vzdušného prostoru. Komise zdůrazňuje, že nechce povolit vertikální oddělení, ale pouze poskytování určitých údajů, například o provozu ve vzdušném prostoru nebo počasí. Ani to však státy nepřijímají. Liberalizace by měla zůstat dobrovolná, jde o citlivá data, uvedl diplomat. Státy považují správu vzdušného prostoru za svrchovaný úkol. „Trhem nelze regulovat jen jakoukoli ekonomickou činností. Správa vzdušného prostoru je spíše srovnatelná s úkoly „policie z nebe“.

Na druhé straně Oetjen tvrdí, že návrh Komise je již kompromisem. "Prah bolesti je místy dosažen". Poslanec FDP vidí v této záležitosti dva tábory v Radě ministrů. Zatímco některé země by ponechaly dodávku určitých údajů na trh, například Francie zaujala stanovisko, že z bezpečnostních důvodů budou muset úředníci sledovat i údaje o počasí. "Důvodem je velmi silná odborová struktura a strach ze ztráty vlastního prospěchu," řekl Oetjen.

Podobně se diskutuje o návrhu Komise, že poskytovatelé letových provozních služeb, jako jsou služby řízení letového provozu, musí kromě osvědčení o bezpečnosti předložit i osvědčení o ekonomické nezávadnosti. Členské státy to také odmítají. Některé nepovažují svá vlastní ekonomická osvědčení za nezbytná, protože nechtějí liberalizaci v této oblasti. Oetjen by naopak chtěl, aby se rozvinul trh, například pro soukromé poskytovatele služeb, kteří mohou získat od provozovatele komerčních dronů letová povolení od státního řízení letového provozu.

Je možné, že po této reformě vznikne až za 20 let další šance na reorganizaci evropského vzdušného prostoru. "Proto chci regulaci, která umožňuje co nejvíce služeb," řekl Oetjen. "Jinak si EU za 20 let bude možná muset stěžovat, že nové obchodní modely vyvinuly společnosti z USA, Číny nebo jiných třetích zemí". Místopředseda Výboru pro dopravu EP považuje diskusi o nejlepším způsobu založení SES spíše za druhořadé téma. Rada členských států, jako je Francie, Německo, země Beneluxu a třetí země Švýcarsko, chtějí zachovat regionální spolupráci ve „funkčních blocích vzdušného prostoru“, které má Komise v úmyslu zrušit. V EP diskuse o této otázce ještě neskončila, uvedl Oetjen.

Státy EU chtějí najít společný postoj na zasedání ministrů dopravy 3. června. Výbor EP pro dopravu rovněž usiluje o hlasování nejpozději do června. Poté mohla začít jednání mezi oběma institucemi o konečném znění zákona. Podle Oetjena je cílem dosáhnout toho, aby byl schválen do konce roku.

Egyptský soud potvrdil rozhodnutí, které brání obří kontejnerové lodi, která blokovala Suezský průplav, opustit zemi poté, co úřady vyžádaly od majitelů odškodnění v částce více než 900 milionů dolarů. Rozhodnutí bylo oznámeno v úterý soudem ve městě Ismailia na břehu kanálu po soudním odvolání. 400 metrů dlouhou společnost Ever Given vlastní japonská společnost Shoeni Kisen Kaisha Ltd. a byla v nájmu tchajwanské Evergreen Line, když v březnu šest dní uvízla na jižním konci kanálu.

Další jednání bylo stanoveno na 22. května.

Lod', která plula z Číny do Rotterdamu, byla osvobozena po zběsilé operaci zahrnující silné remorkéry a bagry. Doplula k Velkému hořkému jezeru, asi v polovině kanálu, a od té doby je tam držena. Podle prohlášení manažera lodi Bernharda Schulte Shipmanagement bylo ke konci dubna všech 25 členů indické posádky stále na palubě.

Soud vyhověl žádosti Úřadu pro Suezský průplav o arestaci v polovině dubna, když se rozhovory o odškodnění prodlužovaly. Ucpání kanálu vyvolalo krizi na dopravním trhu, protože stovky plavidel musely čekat na znovuotevření kanálu - který může ušetřit dva týdny cesty mezi Asií a Evropou.

SCA uvedla, že kompenzace je nutná k pokrytí ztrát přepravních poplatků, poškození vodních cest během bagrování a záchranných prací a nákladů na vybavení a práci.

DEUFOL, globální poskytovatel služeb v oblasti průmyslového balení a řešení dodavatelského řetězce, s potěšením oznamuje nejnovější rozšíření globální sítě poboček. Jsme přesvědčeni, že přístav v Hamburku, včetně terminálu Wallmann, je nejvhodnější konsolidační platformou a nejvýkonnějším místem pro balení průmyslového zboží v Německu. Stejně jako všechny své výrobní závody bude DEUFOL také kompletně digitalizovat provozy v Hamburku a v budoucnu také významně přispěje ke snížení emisí CO₂ v přístavu v Hamburku, protože terminál Wallmann má kromě vody také železniční připojení a doprava je řešena tak, aby se soustředila na neekologičtější druhy dopravy po železnici, moři a vnitrozemských vodních cestách.

DEUFOL sjednotí terminálové služby a přidanou hodnotu na jednom místě. V budoucnu budou moci naši zákazníci nechat provést manipulaci s těžkým nákladem, balení, montáž, konsolidaci, balení a přepravu na jednom centrálním místě - aniž by museli organizovat další dopravu v přístavu. To snižuje čas potřebný k přepravě a uvolňuje silnice v přístavu přibližně o 10 000 jízd kamionem ročně.

Zejména manipulace s těžkým zbožím je na novém místě opět zjednodušena. Se čtyřmi mobilními jeřáby (manipulační kapacita až 400 tun kusové hmotnosti) jsme ideálně vybaveni pro přípravu těžkého zboží všeho druhu pro naše zákazníky. Celkově DEUFOL výrazně zvýší svoji rozsah služeb, protože naše globální síť s 90 pobočkami ve 12 zemích nyní také umožňuje spojení s přepravou. To umožní DEUFOL ještě efektivněji řídit projekty a nabídnout zákazníkům úplnou digitální transparentnost v projektové logistice. IT řešení DEUFOL mohou digitálně předem

mapovat celý projekt zákazníka, aby jej strategicky optimalizovali a zajistili tak maximální využití dopravních prostředků.

O skupině DEUFOL:
Skupina DEUFOL je globálním hráčem v oblasti řešení dodavatelského řetězce, průmyslového balení a souvisejících služeb. Rozsah služeb zahrnuje exportní a průmyslové balení, logistické služby a inovativní IT řešení v celém dodavatelském řetězci. Společnost DEUFOL se sídlem v Hofheimu (Wallau) poblíž Frankfurtu nad Mohanem je zastoupena na více než 90 místech ve 12 zemích a zaměstnává přibližně 2 400 lidí.

Společnost 2TDK, která řídí projekt výstavby nové železniční trati mezi Divačou a Koperem, dnes podepsala smlouvu s vybranými dodavateli hlavních stavebních prací. Tímto podpisem mohou oficiálně začít stavební práce na samotné železniční trati. Podle jízdního řádu musí být práce dokončeny v roce 2025 a trať bude předána do užívání o rok později. Celý železniční úsek Divača-Koper o délce 27 kilometrů umožní rychlost až 160 kilometrů za hodinu, což je srovnatelné s rychlostmi moderních evropských železnic. Železnice stoupne z úrovně hladiny moře na 430 metrů n.m. v Divači a tři čtvrtiny železniční tratě budou vedeny v tunelech.

Počátek výstavby další tratě znamená realizaci dlouhodobého úsilí o zajištění moderního a efektivního železničního spojení v přístavu Koper. Ačkoli současná trať v posledních letech obdržela obrovské investice do renovace a údržby, je z dlouhodobého hlediska nemyšlitelné, že by mohla udržet předpokládaný růst objemu nákladní dopravy i frekvenci vlaků. Když si dnes logističtí operátoři vybírají přístavy, klíčovým rozhodovacím faktorem je železniční spojení do vnitrozemí, jinými slovy, jak co nejrychleji a nejlevněji dostat velké objemy zboží do konečného místa určení. Konkurenční bitva mezi přístavy se dnes odehrává na železnici. Přístav Koper již má modální podíl 60% ve prospěch železnice, která slouží ekonomikám zemí střední a východní Evropy. S moderním a spolehlivým železničním spojením se otevírá nová kapitola obchodních příležitostí a rozvoje pro přístav Koper, slovinskou logistiku a hospodářství obecně.

Infrastrukturní investiční společnost Ventus LLC a singapurská společnost Sky Logistica koupily pražskou společnost Skyport a.s., střeoevropskou společnost pro leteckou nákladní dopravu. Skyport je přední překladištní společnost na pražském letišti v České republice a působí též v Bratislavě a Košicích. Skyport pracuje v moderním poloautomatickém zařízení letiště a zpracovává více než polovinu veškerého leteckého nákladu procházejícího pražským letištěm.

Zařízení pro manipulaci s nákladem v terminálu Skyport získal Singapurský fond logistiky Elite v souvislosti s akvizicí společností Ventus a Sky Logistica. „Posledních dvanáct měsíců prokázalo význam infrastruktury pro airfreight jako strategické součásti globálního obchodu,“ řekl Andy Popovich, generální ředitel společnosti Ventus. „Investice do automatizovaných zařízení a moderních provozů je budoucností tohoto odvětví a jsme nadšeni, že můžeme společně s našimi institucionálními kapitálovými partnery dále investovat do této třídy aktiv. Skyport má obrovský potenciál pro růst a my

se zaměřujeme na optimalizaci stávajících zařízení a uvolnění další kapacity nasazením technologie pro zlepšení provozu.“

Ventus LLC je firma zabývající se investováním do infrastruktury a správou aktiv se sídlem v Atlantě ve státě Georgia, USA. Společnost byla založena v loňském roce a zaměřuje se na investice do letecké nákladní dopravy a robotické průmyslové infrastruktury, zejména v Evropě a Severní Americe.

Logistický fond Elite, který byl založen v lednu loňského roku, se zaměřuje na investiční příležitosti v logistickém sektoru EU a Velké Británie, a to díky změně spotřebitelských trendů a vzkvétajícímu odvětví elektronického obchodování. O společnosti Sky Logistica, která byla zapsána v lednu letošního roku, a jejímu vztahu s holdingy není k dispozici mnoho informací.

Akvizice obsluhy nákladu v Praze zahrnuje přibližně 20 000 metrů čtverečných letištního majetku, a s tím spojené služby Skyportu v oblasti letecké nákladní dopravy na letišti v Praze v České republice a na letištích v Košicích a Bratislavě na Slovensku. V hodnotě dohody nebyly poskytnuty žádné podrobnosti.

Německému federálnímu úřadu pro přepravu zboží (BAG) bude v budoucnu povoleno používat určité údaje o mýtném, aby bylo možné zjistit porušení pravidel kabotáže a dalších ustanovení „balíčku mobility EU“ pro silniční nákladní dopravu. Zákon o zavedení služeb elektronického mýtného v Evropě by měl stanovit, že inspektoři mohou pomocí údajů o mýtném kontrolovat, kdy kamion vjel do Německa a kdy opouští zemi, oznámil člen SPD Bundestagu Udo Schiefner na diskusní akci Federální asociace nákladní dopravy, logistiky a likvidace (BGL). Stejně jako jeho parlamentní kolega Karl Holmeier (CSU) předpokládá, že v Bundestagu je pro většina. Podle Holmeiera bude zákon projednán v kabinetu 12. května a předložen Bundestagu 20. května. Může vstoupit v platnost 1. října.

Od roku 2025 bude digitální tachograf pomáhat s ovládacími prvky. „Údaje o mýtném budou důležitým nástrojem, který může BAG použít, pokud existuje podezření na porušení kabotážních předpisů,“ uvedl Schiefner. Údaje o mýtném považuje za velkou pomoc pro období do roku 2025, kdy by všechny nákladní vozy v EU měly být vybaveny „intelligentními tachografy“. Dirk Engelhardt, mluvčí představenstva BGL, byl tímto oznámením potěšen. „Velmi doufáme, že o tom bude rozhodnuto,“ řekl. „Byl by to krok správným směrem.“

Kontrolou nových pravidel EU týkajících se kabotáže a doby řízení a odpočinku spolu s nedostatkem parkovacích míst a řidičů se na akci podnikatelé zabývali nejčastěji. „Jsme velmi vděční, že existuje balíček mobility,“ řekl prezident BAG Andreas Marquardt. Kontroly byly v posledních letech výrazně omezeny kvůli politickým požadavkům. Nyní, po schválení balíčku mobility, se věci ubírají opačným směrem. V současné době se BAG odpovídajícím způsobem reorganizuje. Pomáhá také s kontrolami, když dopravní společnosti hlásí podezření na porušení pravidel prostřednictvím svých sdružení. V roce 2020 BAG po daňových kontrolách uložila pokuty ve výši 830 000 eur. Manipulace s tachografy by mohla stát až 30 000 eur. „V tomto ohledu nejsme bezzubý tygr,“ řekl Marquardt. Otázka, zda jsou sankce dostatečně odrazující nebo zda by měly být pokuty zvýšeny, však musí být rozhodnuta politicky.

Dodržování pravidel EU v oblasti řízení a odpočinku, jako je pravidelný prodloužený víkendový odpočinek mimo kabinu řidiče, je pravidelně kontrolováno, uvedl

Marquardt. Klasicky k tomu dochází v pondělí ráno, když kamiony sjíždějí z odpočívadel. Ale není to tak snadné. „Z důvodů, kterým nerozumíme, zaujímá Evropská komise stanovisko, že řidiči nejsou povinni nosit s sebou hotelové účty a stvrzenky.“ Je také obtížné zkontrolovat, zda řidiči nákladních vozidel seděli za volantem svého soukromého automobilu hodiny před zahájením směny. BAG si je vědoma jevu, že řidiči často cestují stovky kilometrů z jiné země a poté - často v neděli večer - odjíždí přímo s nákladním vozem, uvedl Marquardt na otázku podnikatele. Cesta není volným časem a „ve skutečnosti musí být přidána ručně“. Pokud existují náznaky, že se to neděje, „budeme o tom informovat domovskou zemi,“ řekl Marquardt.

Za účelem obejití pravidel balíčku mobility se stále častěji používají „pseudosamostatní“ řidiči a malé nákladní vozy od 2,5 tuny, uvedli podnikatelé. "Naléhavě se musíme přiblížit do šedé oblasti sprinterů," řekl Schiefner. Pokud se dodávky stále častěji používaly k přepravě obecného nákladu a doručování balíků a řidiči v nich také trávili noc, „máme povinnost to pečlivěji sledovat a politicky diskutovat o tom, jak můžeme takové kontroly umožnit,“ uvedl poslanec SPD . Od poloviny roku 2026 bude EU rovněž vyžadovat digitální tachografy pro malé nákladní automobily od 2,5 tuny. "To usnadňuje ovládání". Ale politika musí jednat dříve, řekl Karl Holmeier. Dodávky jsou v současné době také osvobozeny od mýtného. „Jsem si jist, že se v blízké budoucnosti něco stane,“ řekl Holmeier.

Balíček mobility ponechává na státech EU, zda chtějí uplatnit pravidla kabotáže také při přepravě a před přepravou kombinované dopravy. Schiefner uvedl, že je „velmi jasně pro“, aby to Německo dělalo. Evropská komise o tom zahájila novou diskusi, argumenty v oblasti ochrany klimatu však považuje za „pokročilé“. V zásadě jsou pak oba poslanci připraveni účtovat poplatky za parkování nákladních vozidel, pokud jsou několik dní na veřejných parkovacích místech. To by mohl být prostředek proti společnostem, které čekají na nelegální kabotážní objednávky, říká Schiefner.

Dva mezinárodní způsoby dopravy nadále těží z globálního hlediska v důsledku pandemie z omezených kapacit a silné průmyslové výroby. Manipulace s kontejnery v důležitých kontinentálních evropských přístavech v Severním moři je však oddělena od globálního vývoje.

Objemový / přepravní výkon

Námořní doprava : V březnu se celosvětová propustnost kontejnerů zvýšila o 1,8 na 122,6 bodu ve srovnání s předchozím měsícem, čímž pokračoval pohyb směrem, trvajícím již šest měsíců. V čínských přístavech se propustnost vyvíjí v souladu s celosvětovým průměrem. V přístavech NWC se hodnota oproti únoru výrazně snížila o 3,1 bodu.

Letecká přeprava: Výkonnost mezinárodního provozu v únoru 2021 s + 9,6 % byla výrazně nad únorovou hodnotou předepidemického roku 2019. Srovnání s předchozím rokem by mělo jen omezený význam. Vývoj v Evropě zůstává pod průměrem s + 4,7 % ve srovnání s únorem 2019. Z hlavních dopravních regionů si nejlépe vedla Severní Amerika s meziročním nárůstem o 17,4 procenta.

Vývoj cen

Námořní doprava : Sazby jsou nadále na vysoké úrovni, ale klesají. Ve srovnání s maximem z 21. ledna klesly o 16,4 procenta.

Letecká nákladní doprava : V únoru klesly sazby za kilogram přibližně o 2 procenta ve srovnání s předchozím měsícem. Jsou o více než 81 % vyšší než ve stejném měsíci loňského roku.

Očekávání

Námořní doprava :Očekávání amerických nákupních manažerů vzrostla v březnu s hodnotou indexu 64,7 bodu, což je nejvyšší úroveň od prosince 1983. Ve stejném měsíci loňského roku byla hodnota 49,1 bodu.

Letecká přeprava : Nálada mezi manažery nákladu je smíšená. 56 % očekává zlepšení provozního výkonu v příštích dvanácti měsících, dříve to bylo 52 %, 19 % předpokládá zhoršení, dříve to bylo 9 %.

Zdroj: DVZ der Tag, The Loadstar

Evropská unie byla nucena odložit své energetické a klimatické právní předpisy, u nichž je velmi pravděpodobné, že budou zahrnovat kvóty CO₂ na lodní dopravu, o jeden měsíc.

Politika, která měla zahrnovat právní předpisy o obchodování s emisemi, které budou regulovat lodní a leteckou dopravu a regulovat cenu CO₂, měla být původně navržena v červnu, ale nyní má údajně datum 14. července. Tato politika stanoví, jak EU zamýšlí snížit emise CO₂ o 55% oproti úrovním z roku 1990 do roku 2030.

V posledních měsících ceny (emisních povolenek) CO₂ v EU silně vzrostly, takže cena poprvé poprvé překročila hranici 50 EUR / mt.

--

Přepravci se podle Drewry musí připravit na nejméně další dva roky se zvýšenými sazbami za přepravu a nedostatečnou nabídkou. Námořní poradce předpovídá, že průměrné sazby - kombinace spotových, kontraktních, backhaul a regionálních obchodních sazeb - se letos zvýší o 23%; ale pro některé trasy s nedostatečným vyvážením to podle něj bude nárůst „podstatně vyšší“.

Během včerejšího webináře společnosti Drewry's Container Shipping Outlook senior manažer pro kontejnerový výzkum Simon Heaney uvedl, že ceny by měly v příštím roce klesnout, i když ne na úroveň před pandemií.

„Do roku 2022 vidíme určitou erozi v nákladních sazbách, protože inflační dopad neefektivnosti dodavatelského řetězce snad zmizí, ale myslíme si, že dopravci budou i nadále schopni udržet vysoké přepravní sazby, a to díky hloubkové správě kapacity, kterou vyladili během pandemie, stejně jako cenová disciplína, kterou prokázali. „V příštím roce, zatímco sazby klesnou, budou stále podstatně vyšší [než před pandemií] očekáváme, že průměrné sazby poklesnou z letošních vysokých maxim přibližně o 9%,“ uvedl Heaney. Řekl též, že dodávky novostaveb v letošním a příštím roce

budou dostatečně nízké, aby celkový růst flotil zůstal podstatně pod růstem poptávky. A za předpokladu, že přetížení přístavu nadále ničí dodavatelský řetězec a udržuje globální flotilu plně využitou, je to „jednoznačně pozitivní pro dopravce“, dodal.

Řekl však: „Jednou z mála dobrých zpráv pro zasilatele je to, že oceánští dopravci a NVO potenciálně sejí semena, aby zkrátily vlnu výhod, kterou si právě teď užívají, nadměrnými investicemi do nové tonáže.“ V prvních třech měsících roku podepsali dopravci a NVO smlouvy na přibližně 170 nových plavidel s kapacitou přibližně 1,9 m teu, z nichž většina bude dodána v roce 2023. A s dalšími připravovanými objednávkami poměr nabídky a poptávky by se mohly za dva roky vrátit zpět, zvláště pokud v mezidobí dojde k dalšímu globálnímu poptávkovému šoku.

Výzkum společnosti Alphaliner ukazuje, že někteří dopravci se snaží i jinak vydělat na současné době boomu: MSC je tento týden opět aktivní na trhu secondhandů a zvyšuje tonáž bez ohledu na věk. Nedávná nákupní horečka druhého dopravce zahrnovala čtyři sesterské lodě třídy S 9 640 teu od partnera 2M a konkurenčního Maersku. Ex-Susan Maersk, Sofie Maersk, Aotea Maersk a Soroe Maersk byly postaveny v bývalé interní loděnici Odense v Dánsku a je jim více než 22 let. Makléř S&P říká: „MSC nemá žádné výčitky ohledně stáří svých akvizičních cílů.“ S dalšími 15 nákupy lodí podobné velikosti předstihne společnost MSC dlouhodobou špičkovou kapacitu společnosti Maersk ve výši 4,1 milionu teu. Ženevský dopravce má podle údajů společnosti Alphaliner také mnohem větší knihu objednávek, 636 000 TEU, ve srovnání s 40 000 TEU Maerska.