

SSL EXPRES

10.-14.05.2021

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

Faktor vysokého zatížení udržují mezinárodní systém letecké dopravy pod značným tlakem, protože tradiční nárůst letní kapacity se dosud - podruhé za sebou - neuskutečnil. Údaje CLIVE o trhu s prvním týdenním a měsíčním leteckým nákladem ukazují objemy v dubnu o 1 % vyšší oproti dubnu 2019 a +78 % ve srovnání se stejným měsícem roku 2020, čímž pokračuje pozitivní trend z úvodních dvou měsíců tohoto roku. Druhá polovina dubna 2021 vykázala obzvláště silný meziroční růst, který činil 6 %. Pro zajištění smysluplného pohledu na výkonnost leteckého nákladního průmyslu se CLIVE Data Services bude nadále zaměřovat na srovnání současného stavu trhu s údaji o objemu, kapacitě nákladu a faktoru nákladu před Covidem nejméně do 3. čtvrtletí tohoto roku. To se bude produkovat společně se srovnáním oproti roku 2020. Navzdory podobným objemům jako v dubnu 2019 je tlak na dostupnou kapacitu nákladu leteckých společností mnohem vyšší. Celková kapacita klesla o 18 % ve srovnání s rokem 2019, protože nárůst kapacity belly, který nastal v té době a i v předchozích letech, jak letecké společnosti přešly ze zimních na letní letové řady, zůstal uzemněn kvůli pokračujícím omezením covid pro mezinárodní pohyb cestujících. V důsledku toho byl "dynamický loadfactor" CLIVE za duben 71% - na základě objemu a hmotnosti nalétaná a dostupná kapacita - o 10% pts vyšší než v roce 2019 a o 4% pts nad úroveň před rokem.

Trh s leteckým nákladem v dubnu opět zařadil rychlost. Meziměsíční změna z -3 % na +1 % je docela skok, ale dynamický nákladový faktor 71 % představuje obrovský tlak na systém letecké přepravy nákladu. Tento nedostatek kapacity je ještě zhoršován skutečností, že neexistuje letní letový řád založený na poptávce cestujících, což přispívá k vysokým sazbám hlášeným na trhu. Letecké společnosti provozující "freight" služby potřebují tyto sazby, aby mohli provozovat lety pouze s nákladem, protože marže u těchto služeb jsou velmi nízké. Objemy z Číny do Evropy byly v dubnu 2021 o 18 % vyšší než v roce 2019, přičemž zátěžové faktory ex China byly 95 % nebo "zcela plné". Navzdory 10% poklesu objemů z Evropy do Severní Ameriky ve srovnání s rokem 2019 ukazují nejnovější data CLIVE také pokles kapacity v na těchto linkách o přibližně 40%, což má za následek dynamický loadfactor na 87%, o 21% pts vyšší než v roce 2019. Pokles objemu ze Severní Ameriky do Evropy je méně výrazný na -4% oproti roku 2019, což vytváří faktor zatížení o 69% nebo 19% vyšší než v roce 2019. Údaje indexu TAC za duben ukazují dopad hlavičky objemu vs. kapacity na rychlost letecké dopravy:

Bai (Baltic Air Freight Indexes) se v dubnu zvýšil o téměř 17% v březnu, z velké části poháněný Čínou (HKG & PVG) s růstem kolem 30%, ale londýnské Heathrow také zaznamenalo zlepšení na 3 ze 4 indexů, i když na skromnější úrovni (~3%) oproti podobné úrovni růstu v březnu. Odlety z Frankfurtu, Chicagu a Singapuru zaznamenaly v březnu pokles. I nadále existuje dynamické tržní prostředí s operativním nasazováním posádek a povoleními, které nadále ovlivňují některé provozy dopravců.

Německo bude schopno splnit normy kvality EU pro povrchové vody pouze ve vzdálené budoucnosti. To spolková vláda uznala ve své odpovědi na parlamentní otázku parlamentní skupiny FDP. Ústřední sdružení německých námořních operací (ZDS) vyzývá vládu, aby prosadila změnu rámcové směrnice EU o vodě, "jen proto, že lhůty nejsou realistické a již mají negativní dopad na schvalovací postupy pro infrastrukturní projekty".

Rámcová směrnice o vodě (WFD), platná od roku 2000, stanoví, že povrchové vody musí být v "dobrém ekologickém stavu" a v případě vod klasifikovaných jako umělé nebo významně upravené musí být v zásadě dosaženo "dobrého ekologického potenciálu a dobrého chemického stavu" do konce roku 2027. Zákon obsahuje zákaz zhoršování stavu i požadavek na zlepšení.

"Vzhledem k široké škále požadavků na (použití) a složité situaci se neočekává, že opatření potřebná k dosažení cílů směrnice o financování v příštích letech budou plně provedena až v roce 2050," píše spolková vláda ve své odpovědi na žádost.

Podle FDP dosáhlo v září 2016 v Německu dobrého ekologického stavu pouze u 799 z 8 995 vod relevantních pro směrnici, což odpovídá podílu 8,9 procenta. Polovina vod však byla klasifikována jako umělá nebo významně pozměněná.

Hutchison Port Holdings dokončuje akvizici zařízení APM Terminals APMTR v rotterdamské oblasti Delta Maasvlakte. Dohoda znamená, že Hutchison se sídlem v Hongkongu nyní ovládá drtivou většinu kapacity terminálů v oblasti Maasvlakte I (Delta), zatímco APMT se zaměří na své vysoce automatizované zařízení v oblasti Maasvlakte II, kde také sídlí RP World Rotterdam World Gateway terminál. Dohoda, která byla oznámena v prosinci 2019, vyžadovala schválení jak nizozemských úřadů pro hospodářskou soutěž, tak odborových svazů, a dnes Rolf Nielsen, vedoucí uzlových terminálů APMT, uvedl: „Jsme rádi, že můžeme oznámit náš odprodej APMTR společnosti Hutchison Ports. Za posledních 18 měsíců různé strany intenzivně a konstruktivně spolupracovaly na dokončení prodeje, který dává APMTR nejlepší možnou budoucnost s dobrou jistotou zaměstnání pro své zaměstnance.“

APM Terminals APM získaly zařízení v rámci nákupu americké námořní linky Sealand společností Maersk. Areál má roční kapacitu 3,5 m teu, je vybaven 13 jeřáby post-panamax obsluhujícími 1,6 km nábřeží a má provozní plochu 100 ha. Clemence Cheng, MD z Hutchison Ports Europe, uvedl: „Jsme rádi, že můžeme dále posilovat naši přítomnost v přístavu v Rotterdamu. Většinu kontejnerů v přístavu již řešíme prostřednictvím terminálů ECT's Delta a Euromax. Přidání APMTR dále posílí naši schopnost nabízet zákazníkům prvotřídní a flexibilní služby,“ dodal. APMTR sousedí s terminálem ECT Delta společnosti Hutchison Ports a podle databáze linkových služeb eeSea zajišťuje devět služeb, z nichž největší je AE1 / Shogun Asia-North Europe společnosti 2M, kde je pronajímatelem slotů Hapag-Lloyd. Mezi další linky patří Jihoafrická republika-Evropa SAECS, transatlantická služba 2M TA3 / NEUATL3, společná linka Evropa-Kanada Maersk-CMA CGM a několik feederů a vnitroeurovských pobřežních služeb. Převzetí APMTR zahrnuje pětiletou objemovou záruku od společnosti Maersk Line. Pan Cheng dodal: „Máme příležitost zařízení v budoucnu přestavět a vylepšit a těšíme se na další růst našeho podnikání v přístavu.“

Nárok Úřadu pro Suezský průplav (SCA) vůči japonskému majiteli lodí Shoei Kisen Kaishovi ohledně ztroskotání Ever Given a následného šestidenního zablokování vodní cesty se snížil přibližně o 30%. Předseda SCA Osama Rabie řekl egyptské televizní stanici MBC Masr, že SCA snížila svůj nárok vůči majiteli lodi na 600 mil. USD z 916 mil. USD. Poté, co bylo plavidlo na konci března znovu uvolněno, bylo odtaženo do oblasti kanálu Bitter Lake, kde inspektoři z klasifikační společnosti ABS zjistili omezené škody a uvedli, že může pokračovat do svého dalšího přístavu. Egyptský soud však loď arestoval poté, co SCA podala žalobu ve výši 916 mil. USD. To zahrnovalo 300 mil. \$ za záchranu a 300 mil. \$ za „ztrátu reputace“, ale majitel lodi a jeho pojistitel, britský P&I Club, to odmítli a tento nárok popsali jako „z velké části nepodložený“.

Pan Rabie uvedl, že Shoei Kisen Kaisha dosud na nejnovější nabídku nereagoval.

P.S. Smlouvačka jako na egyptském trhu ... Konečnou cenu odhaduji na cca 450-500 mln, jen to ještě bude chvíli trvat

V lednu až březnu 2021 se kontejnerová přeprava na trase Čína - Evropa - Čína přes železniční síť ruských železnic proti stejnému období loňského roku zvýšila 2,2krát a dosáhla 162 600 TEU. Počet naložených kontejnerů se zvýšil 2,1krát na 151 500 TEU (z hlediska objemu kolem 1,2 milionu tun přepravených, což je nárůst 2,7krát). Zároveň od začátku roku vzrostl tranzit z Číny do Evropy 2,1krát a dosáhl 105 800 TEU, a z Evropy do Číny 2,3 až 56 800 TEU.

Růst přepravních objemů je usnadněn vytvořením konkurenčních cenových podmínek, rozšířením rozsahu a zlepšením kvality služeb a diverzifikací přepravních tras.

Iniciativa IATA ONE Record, která poskytuje standard pro sdílení dat a vytváří jediný záznam pohledu na zásilku, nabírá na rychlosti. Společnost Schiphol's CargoHub přijala řešení Nexshore ONE Record SaaS ve snaze zvýšit efektivitu své spolupracující platformy Trucking CDM. „ONE Record nám pomůže zajistit úplnou transparentnost a předvídatelnost tranzitu, místního vyzvednutí a vývozu v procesu pozemního provozu mezi pozemními manipulátory, silničními dopravci, leteckými společnostmi a dopravci,“ řekl Raoul Paul, výkonný ředitel CargoHub. „Předběžné informace o zásilkách, aktualizace pohybu nákladních vozidel a předvídatelnost manipulační kapacity optimalizují plánování mezi účastníky CDM, čímž zabrání zdlouhavým a nákladným zpožděním vozidel čekajících na vyzvednutí nebo doručení zásilek.“ ONE Record nahrazuje staré a nesourodé formáty zpráv, zavádí efektivní sdílení dat a nabízí truckerům informace v reálném čase. Tato novinka následuje po dokončení pilotního projektu společnosti Cathay Pacific Cargo v březnu, kdy byla ve spolupráci s leteckým úřadem v Hongkongu (AAHK)

umožněna zúčastněným stranám prohlížet údaje o zásilkách během dvou dnů. Úspěch projektu zaznamenal mezinárodní letiště v Hongkongu (HKIA).

„S naší synchronizovanou vizí s IATA a Cathay Pacific Cargo HKIA aktivně zkoumá vývoj komunitní datové platformy pro letecký náklad s cílem dále zvýšit provozní efektivitu, transparentnost dodavatelského řetězce a průmyslovou standardizaci,“ řekl generální ředitel AAHK pro leteckou logistiku,

Alaina Shum. „Díky digitální spolupráci mezi zúčastněnými stranami v leteckém nákladní dopravě věříme, že se Hongkong připravuje přivést odvětví letecký nákladní dopravy na novou úroveň.“

V rámci zkušebního období mohl být sledován vybraný okruh zásilek přepravců všemi stranami. Simon Ng, generální ředitel spedice GLS, uvedl:

„Podporujeme Cathay Pacific Cargo, našeho největšího zákazníka v oblasti leteckých společností, ve všech úkonech ONE Record. „Naším cílem je umožnit výměnu dat mezi dopravci a společností Cathay Pacific na základě standardu ONE Record přes webové rozhraní API do třetího čtvrtletí tohoto roku. Jedná se o první krok k naší konečné vizí přechodu všech našich leteckých společností a spedičních zákazníků na standard ONE Record.“

--

V námořní nákladní dopravě nikdy nebyly takové kapacitní problémy. Odjezdy v lodní přepravě kontejnerů jsou rezervovány několik týdnů předem - víceméně ve všech oblastech přepravy současně. Obnova objemu nákladu v zámořské dopravě masivně ohrožuje přepravce, a to také proto, že procesy manipulace v přístavech a ve vnitrozemí byly kvůli pandemii výrazně zpomaleny. Produktivita extrémně utrpěla.

Zboží podléhající rychlé zkáze je ovlivněno ještě více než běžné zboží. Během jarní sezóny je nabídka speciálního vybavení vždy omezená. V letošním roce existuje dokonce zvýšené riziko, že zboží - zejména sklizeň ovoce v Jižní Americe a Jižní Africe - zůstane ležet nebo bude prodáno na domácích trzích, protože dopravci kontejnerů nemají místo. I když vývozcí nabídli vyšší sazby za přepravu, mnohým z nich se v tuto chvíli těžko dodává, protože nejsou k dispozici ani potřebné chladicí kontejnery.

Důvod: Přemístování chladírenských kontejnerů z Dálného východu se na chvíli zastavilo. Zasloučenci trhu odhadují, že počet obrátek nákladních kontejnerů za rok („zpáteční cesty“) se následně snížil z necelých 4,5 na 3,5. "V minulosti byly prázdné RF kontejnery vzaty v horních vrstvách na palubu. Sloty dopravců jsou nyní na to příliš cenná,“ říká Philip Gray, analytik konzultační společnosti Drewry. Podle Drewry mezitím sazby za přepravu chladírenských kontejnerů v prvním čtvrtletí ve srovnání s předchozím rokem již vzrostly o 26 procent.

Claus Aagaard, vedoucí Global Reefer Logistics ve společnosti DB Schenker, očekává, že úzká místa v dispozici RF equipmentu budou trvat ještě měsíce. "Dnes přichází vrchol sezóny ve všech obchodech současně." Nový obchod v chladírenském průmyslu je proto velmi obtížný. "Evropští vývozcí ještě nemohou doufat v uvolnění, protože velké lodě z Dálného východu stále připlouvají prakticky s žádnými chladicími kontejnery."

Jako alternativa stále častěji vstupuje do hry doprava konvenčními chladírenskými loděmi. Poptávka po lodích se od začátku roku zvýšila tak silně, že sazby pronájmu se vyšplhaly

na nejvyšší úroveň za mnoho let. Větší nákladní lodě s chladicí kapacitou 450 000 až 700 000 kubických stop dosáhly maximální ceny přes 110 amerických centů za kubickou stopu (doba cesty 30 dní) pro jednotlivé plavby v Atlantiku a Tichomoří. Lodě tak dosáhly denního příjmu více než 20 000 \$ za den - přibližně o 50 procent více než před rokem.

Deutsche Bahn a jedenáct železnic, které nejsou ve federálním vlastnictví (NE), budou spolupracovat při přepravách jednotlivých vozů a vozových skupin. Zúčastněné společnosti si navzájem umožní nákup přepravních služeb. To jim usnadní nabízet přepravu, kterou by jinak museli odmítnout z důvodu nedostatku zdrojů nebo vysokých nákupních vstupů. DB Cargo těží z potenciálně lepšího využití sítě jednotlivých vozů a skupin vozů.

Sdružení německých dopravních společností (VDV) fúzi koordinuje s podporou Evropské železniční sítě (NEE). Aliance se jeví jako „Síť budoucnosti provozu jednotlivých vozů“. Slouží také k uvedení této formy služby na trh v nákladní dopravě, která má obtížné postavení v konkurenci s kontinuální kamionovou dopravou z důvodu doby potřebné pro sběr, dodání a sestavení vlaku na seřadovacích nádražích. Podle VDV partneři zveřejní přehled stávajících možností klasického a multimodálního načítání. Propaguje se rozvoj vleček, aby se vytvořily nové přístupové body k železnici. Partneři se budou včas dozvídat o technických inovacích vozového parku, aby mohli potenciálním zákazníkům představit všechny možnosti železniční nákladní dopravy.

Dvanáct železnic chce spolupracovat při výměně požadovaných údajů standardizovaným způsobem. VDV věří, že toto je předpokladem udržitelné a vysoce kvalitní sítě. Síť je otevřená dalším partnerům; je dodržováno protimonopolní právo.

Členy jsou Albtal-Verkehrsgesellschaft, Bentheimer Eisenbahn, Chemion, DB Cargo, Duisport Rail, Flex Bahndienstleistungen, Kreisbahn Siegen-Wittgenstein, Mindener Kreisbahnen, Rheincargo, Rheinhafen Krefeld, Südwestdeutsche Landesverkehr.

Multimodální operátor Samskip otevřel vlastní divizi spedice v letecké dopravě. Evropská společnost, která nabízí možnosti železniční, silniční, pobřežní a vnitrozemskou vodní dopravu a spediční služby, otevřela 1. května svou kancelář Samskip Air na letišti Schiphol. Tým bude mít za úkol zvětšit objem letecké přepravy, který Samskip již rezervuje, navázat nové trasy a rozvíjet partnerství na své celoevropské multimodální síti.

„Schiphol je globální brána pro leteckou nákladní dopravu s Čínou, USA, Jižní Amerikou, Ruskem, Středním východem a Afrikou a poskytuje evropskou vstup do multimodální sítě nákladních vozidel, vlaků, člunů a pobřežních plavidel Samskip,“ říká Martijn Tasma, ředitel globálního předávání, Samskip Logistics.

Společnost se sídlem v nizozemském Rotterdamu má 47 poboček ve 35 zemích. Uvedla, že začne nabízet služby nákladní dopravy pro high value zboží.

Samskip Air bude řídit Hans Blauw, který dříve pracoval se společnostmi KLM, Hellman Worldwide, FedEx, TNT a ALM (Aircraft Load Management). Do

holandské společnosti nastoupí po čtyřech letech práce v logistické společnosti Fairways Group, bude podřízen Monu Verstegenovi, generálnímu řediteli společnosti Samskip Logistics.

P.S. Že by mu to létání tak vynášelo? No nic, pluj, létej a až budeš mít 80 milionů, přijď, zúčtujeme spolu

Znásobená výzva rostoucí poptávky, přetížení přístavů a nedostatku kontejnerů vedly v posledních několika týdnech k prudkému nárůstu sazeb nákladní dopravy na transatlantickém spojení

Nejmenší z hlavních východo-západních přepravních směrů vykazoval tradičně stabilní objemy a ploché křivky přepravních sazeb - podle indexu nákladní přepravy se sazby mezi NWC a USEC pohybovaly kolem 1 800 dolarů za 40ft. Ale na konci března začaly výrazně stoupat. 26. března činil FBX 2 174 \$ za 40ft a do 7. května se zvýšil o 65% na 3 596 \$ za 40ft.

Podle statistiky kontejnerových přeprav evropský vývoz do Severní Ameriky v lednu meziročně vzrostl o 19,4% a v únoru o dalších 7,9%, po poklesu o 2,3% v roce 2020 ve srovnání s rokem 2019. Podle společnosti Alphaliner však existuje jen malá možnost, že by dopravci využívali nové kapacity, aby uspokojili růst poptávky. Dopravci převedli co největší objem do dvou největších východo-západních obchodů [pacifická a asijsko-evropská], což znamená, že nyní nejsou k dispozici žádné lodě, které by řešily nárůst evropského vývozu do Severní Ameriky, uvádí se v analýze.

Podle databáze liniových služeb eeSea je měsíční kapacita mezi severní Evropou a východem pobřeží Severní Ameriky nastavena v květnu na 320 000 TEU, což je nejvíce od března 2020, kdy to bylo 326 000 TEU.

Kolem 32% kapacity na západ provozují nezávislí dopravci mimo tři hlavní aliance.

Alphaliner však také poznamenal, že THE Alliance i 2M partneři nastavují procesy nasazení větších lodí na tyto linky, ale i tím jen částečně kompenzují snížený celkový počet plavidel. Služba 2M pro NWC - USEC TA4 / NEUATL4 zůstává pozastavena od jejího uzavření v dubnu 2020. Maersk a MSC to částečně kompenzovaly rozmístěním větších lodí do 8 000 teu v ostatních severoevropsko-amerických spojeních ze společné nabídky, uvádí zpráva.

Rovněž se zde dočtete, že zatímco THE Alliance upgradovala své služby AL3 nahrazením lodí 3 237 TEU plavidly o 7 233 TEU, na konci července stále plánuje uzavřít svou smyčku AL1, na kterou nasazuje plavidla o 3 860 TEU.

V USA rostou požadavky na federální financování projektů pro vytváření transparentních údajů za účelem sladění pohybů dodavatelského řetězce ve snaze zajistit, aby Amerika nebyla znovu zasažena kontejnerovým chaosem, který v uplynulém roce sužoval dovozce a vývozce.

Gene Seroka, šéf přístavu v Los Angeles, včera řekl, že požádá administrativu Joe Bidena o financování celonárodního systému sdílení informací, který by sladil přístavní, nákladní a železniční dopravu s harmonogramy přepravních linek tak, aby odpovídaly nejlepší cestě pohybu zboží v importu i exportu.

Předseda FMC Daniel Maffei rovněž podporuje investice do přístavní informační infrastruktury v rámci Bidenova amerického plánu tvorby pracovních míst.

„Boj o prázdné kontejnery pokračuje,“ řekl Seroka včera na tiskové konferenci. „Je tu spousta kontejnerů, ale nejsou prostě na správném místě.“

To je do značné míry způsobeno rekordní nerovnováhou mezi dovozem a vývozem. Zatímco většina dovozu přicházejícího do přístavu Los Angeles směřuje do hlavních metropolitních oblastí, většina vývozu z této země pochází z venkova Ameriky. Pokus o přesun kontejneru z Chicaga do severního Idaha a zpět na západní pobřeží je „akce na vysoké úrovni“, řekl Seroka. Maffei (FMC) k tomu řekl: „Pokud by něco mohlo zmírnit problémy způsobené tímto obrovským dovozním bojem, je to, aby informace proudily přesněji a rychleji. Pokud lidé vědí, kdy lodě připlouvají a jak jsou naloženy, pokud všechny linky a přístavy a terminály zveřejní všechny tyto informace, bude to dobré pro celý systém. To je ta jediná věc, která by pomohla systému držet krok.“

Analýza provedená minulý měsíc dánskou poradenskou společností Sea-Intelligence ukazuje, jak moc může Severní Amerika nést vinu za závažnou nerovnováhu v kontejnerech, která je výzvou pro globální kontejnerový přepravní průmysl. Poměrně pomalá manipulace s kontejnery na kontinentu byla dlouho zdrojem bolesti v dodavatelském řetězci a hlavní příčinou nedostatku prázdných kontejnerů v Asii, ale nikdy v takovém rozsahu, jaký je zaznamenáván dnes. Před pandemií byla Severní Amerika strukturálně zodpovědná za 40-45% nedostatku prázdných kontejnerů potřebných v Asii, podle analýzy Sea Intelligence. Po rané pandemické volatilitě se to prudce změnilo, takže Severní Amerika je nyní strukturálně zodpovědná za 55-60% nerovnováhy v Asii.

Společnost Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) zahájila finanční rok 2021 dobrý navzdory pokračujícím účinkům pandemie a výsledné globální nerovnováze v dopravních tocích. Za první tři měsíce roku společnost zaznamenala celkové tržby ve výši 348,7 mil. EUR, což představuje nárůst o 3,9 procenta ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku. Provozní výsledek (EBIT) ve výši 46,3 milionu EUR byl o 26,4 procenta vyšší než výsledek za stejné období předchozího roku.

K tomuto vývoji přispěly vysoké poplatky za skladování v důsledku přetrvávajícího zpoždění lodí v přístavu v Hamburku a prudkého nárůstu objemu přeprav kontejnerů. Zatímco kontejnerová doprava zaznamenala v prvním čtvrtletí nárůst o 10,7 procenta, výkonnost překládky v prvních třech měsících roku významně poklesla o 6,6 procenta ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku. Pokles vyplývá z přerušení služby z Dálného východu v kontejnerovém terminálu Burchardkai v květnu 2020. Podskupina Realitní naopak zaznamenala prudký pokles prodejů i výnosů. „Na základě obchodního vývoje v prvních třech měsících roku jsme přesvědčeni, že dosáhneme svých cílů pro finanční rok 2021,“ komentovala vývoj generální ředitelka HHLA Angela Titzrath.

Podskupina Port Logistics zaznamenala v prvních třech měsících roku 2021 nárůst tržeb o 4,4 procenta na 342 milionů eur. EBIT prudce vzrostl o 33,4 procenta na 43,3 milionu eur. EBIT marže se zvýšila o 2,8 procentního bodu na 12,7 procenta. V segmentu kontejnerů se v prvním čtvrtletí roku 2021 objem manipulace snížil o 6,6 procenta na 1677000 standardních kontejnerů

(TEU). Důvodem bylo to, že společnost přišla o službu na Dálný východ (v polovině května 2020). Ve výsledku mírně poklesl objem nákladu z Dálného východu, zatímco na linkách na Střední východ prudce poklesl. Kromě toho prudce poklesl obrat s Velkou Británií i feedery do oblasti Baltského moře. Zatímco objem na třech hamburských kontejnerových terminálech byl o 7,2 procenta nižší než v předchozím roce, mezinárodní kontejnerové terminály v Oděse a Tallinnu zaznamenaly pouze mírný pokles o 0,3 procenta na 143 800 TEU. Multifunkční terminál v Terstu zahájil provoz v prvním čtvrtletí a obsloužil první loď RoRo. Závěrem je, že tržby v segmentu kontejnerů se v prvním čtvrtletí roku 2021 zvýšily o 1,3 procenta na 198,1 milionu eur ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku. Důvodem bylo kromě výhodného rozdělení druhu dopravy s vysokým podílem objemu multimodálu také dočasné zvýšení poplatků za skladování na základě delšího pobytu v důsledku přetrvávajícího zpoždění lodí. EBIT se zvýšil o 26,6 procenta na 32,7 milionů eur. Marže EBIT vzrostla o 3,3 procentního bodu na 16,5 procenta.

V segmentu intermodální dopravy zaznamenaly dopravní společnosti HHLA v prvních třech měsících roku 2021 prudký nárůst objemu. Přeprava kontejnerů se zvýšila o 10,7 procenta na 418 000 standardních kontejnerů (TEU). Železniční doprava má i nadále větší prospěch z oživení objemu nákladu, které začalo ve druhé polovině roku 2020, než silniční doprava. Železniční doprava ve srovnání s předchozím rokem vzrostla o 12,1 procenta na 336 000 TEU (předchozí rok: 300 000 TEU). Růst ve srovnání s předchozím rokem však byl způsoben zejména nárůstem kontinentálního provozu. V silniční dopravě pokračoval pozitivní vývoj z předchozích čtvrtletí. Objem dopravy meziročně vzrostl o 5,4 procenta na 82 000 TEU (předchozí rok: 78 000 TEU).

Tržby v segmentu intermodální dopravy ve výši 124,7 milionu EUR byly o 6,8 procenta vyšší než v předchozím roce, avšak pouze částečně odrážely silný vývoj objemu dopravy. Důvodem byl nižší průměrný výnos z prodeje na TEU v důsledku změněné struktury nákladních toků, a to i přes mírné zvýšení podílu železnice na celkovém objemu intermodálních přeprav HHLA. EBIT vzrostl o 25,4 procenta na 21,6 milionu eur. EBIT marže se zvýšila o 2,6 procentního bodu na 17,3 procenta.

Nemovitosti HHLA v historickém Speicherstadtu a na ploše Fischmarkt se v první čtvrtině roku 2021 dokázaly oddělit od výkyvů místního trhu a na konci března 2021 byly téměř úplně pronajaty. I přes vysokou míru obsazenosti činily tržby 9,1 milionu EUR, což je o 10,2 procenta méně než v předchozím roce. Kromě částečných prominutí poskytnutých odkladů nájemného byl pokles způsoben především nerealizovatelným nájemným z důvodu veřejných vyhlášek. Při stálém objemu údržby byl tedy EBIT segmentu o 28,4 procenta nižší než v předchozím roce, na 2,9 milionu EUR.

V aktuálním finančním roce 2021 HHLA nadále předpokládá mírný nárůst manipulace s kontejnery a přepravy pro podskupinu Port Logistics ve srovnání s předchozím rokem. Současně společnost rovněž předpokládá mírný růst tržeb ve srovnání s rokem 2020. Poté, co byl EBIT ve finančním roce 2020 zatížen rezervami ve výši přibližně 43 milionů EUR na program účinnosti v segmentu kontejnerů, je pro aktuální finanční cíl zaměřen EBIT v rozmezí 140 až 165 milionů EUR pro podskupinu Port Logistics.

Konečně byl proveden slavnostní výkop pro SkyLog Park logistické společnosti DLH Austria. Za přítomnosti Jochena Danningera (Dolní Rakouská hospodářská rada), Thomase Rama

(starosta Fischamend), Christiana Vogta (generální ředitel DLH Austria) a Günthera Ofnera (generální ředitel společnosti Flughafen Wien AG) byl startovním signálem pro uvedený velký realitní projekt. Na ploše kolem 45 000 m² na okraji letištní plochy a poblíž Fischamendu bude do konce roku 2021 postaveno pět flexibilních skladových a průmyslových světelných hal, které mohou být použity zejména pro logistické společnosti v letecké nákladní dopravě. Společnosti budou těžit z blízkosti letiště a dálnice směrem do východní Evropy. Pro region kolem Fischamendu znamená tento projekt další přidanou hodnotu a pracovní místa.

„Dnešní slavnostní ceremoniál DLH je předzvěstí ekonomického obratu v Dolním Rakousku po krizi Covid-19,“ zdůrazňuje Jochen Danninger, regionální ekonomický radní. Christian Vogt komentuje: „Vzhledem k vynikající poloze a moderní a udržitelné výstavbě, kterou jsme naplánovali, jsme pevně přesvědčeni o úspěchu této koncepce. Dokazuje to skutečnost, že Swissport si již promptně pronajal dvě haly.“

„Dobrá spolupráce s vídeňským letištěm v oblasti přemístění provozu přináší ovoce. Jsem optimista, že dobrá spolupráce bude pokračovat i v budoucnu,“ řekl Thomas Ram. „Jsme rádi, že DLH rozšiřuje své logistické aktivity v letištní oblasti. Zejména v době krize je to důležitý signál růstu, který vytváří přidanou hodnotu a pracovní místa,“ vysvětluje Günther Ofner.

A přepravci čelí stejným problémům na asijsko-evropském tržním trhu: vysoké sazby, nedostatek vybavení a prémiové příplatky, které se stále častěji vážou k přepravě kontejnerů.

"Asijský trh je oceánské přepravy je teď zcela rozbitý," uvedl britský NVOCC Westbound Logistics. „V tomto obchodě zažíváme podmínky, kterých jsme nikdy předtím nebyli svědky,“ řekl tento týden dopravce svým zákazníkům.

Složka FBX pro severní Evropu tento týden vzrostla o 1,74% na 8293 USD za 40ft, což je sice o 460% více než před rokem, ale je nepravděpodobné, že by otočilo hlavy dopravců, kteří skutečně draží prostor nejvyšší nabídce, protože některé z nich jsou připraveny zaplatit 16 000 USD nebo více za zajištění rychlé dodávky.

Tento příběh je stejný v oblasti služeb z Asie i do Středomoří, kde za spot FBX sazbu, která dosáhla výše 9 395 USD za 40ft, což je o 5% více než před týdnem, nedostanete prostor dříve než v červenci nebo srpnu.

A možná ještě více znepokojující zpráva pro evropské vývozce z NWC do USA, kde vzhledem k tempu zvyšování sazeb, transatlantická složka FBX tento týden vyskočila o 20% na nový rekord 4299 USD za 40ft, přičemž sazby se v posledních dvou měsících zdvojnásobily.

Avšak vysoce zvýšených přepravních sazeb, které mačkají marže maloobchodníků, což vede k vyšším cenám v obchodech a potenciálnímu

nastartování návratu k vysoké inflaci, která poškozují ekonomiku, společnost Westbound Logistics uvedla, že na konci tunelu může být ještě nějaké

„světlo“ pro nebohé přepravce. "Vzhledem ke zpožděným plavidlům, která se v příštích několika týdnech vrátí zpět do Asie, věříme, že bychom se

měli od poloviny června do začátku července dočkat uvolnění současných tržních podmínek," uvedla.

