

# SSL EXPRES

17.-21.05.2021

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

Přízrak rušených odjezdů (blank sailings) se možná chystá znovu strašit odesílatele a speditéry na asijsko-evropských linkách, protože dopravci začínají rušit odjezdy ve snaze obnovit spolehlivost jízdnicích řádů.

Japonský dopravce ONE dnes ráno řekl zákazníkům, že Aliance zruší tři odjezdy na linkách FE2 a FE3 odplouvající z Asie na přelomu května a začátku června, „kvůli nešťastným zpožděním jízdnicích řádu“. Plánovaný odjezd FE2 plující z Pusanu dne 30. května byl zrušen, stejně jako odjezd FE3 z Hongkongu ve stejný den. Rovněž zrušen je plánovaný odjezd FE3 z 13. června z Hongkongu. Podle databáze linkových spojení eeSea je v květnu naplánováno 115 odplutí v asijsko-evropském provozu, přičemž pět plaveb je zrušeno. V červnu je naplánováno 111 odjezdů, zatím pouze jeden se neuskuteční.

Databáze eeSea však také odhaluje, že zpoždění u služeb FE2 a FE3 bylo vidět téměř v každém přístavu na lince a v posledních týdnech se prodlužuje.

Údaje o příjezdu a odjezdu plavidel z eeSea ukazují, že plavidla nasazená ve službě FE2 dorazila do Southamptonu přibližně o 10 dní v únoru a mezi 7 až 10 dny později do Hamburku v březnu.

Na lince FE3 Hamburk zaznamenal, že lodě dorazily v únoru s 8,9 až 9,6 denním zpožděním, do Rotterdamu o 7,9-9,3 dnů později a do Antverp se "sekyrou" 9,2-10,1 dnů.

Mezitím také analýza spolehlivosti eeSea zjistila, že pouhých 10% asijsko-evropských odjezdů v lednu dorazilo včas, toto číslo v únoru vzrostlo na 13% a v březnu chvilkově až na 41% - i když to samozřejmě bylo předtím, než Ever Given narazil na mělčinu v Suezském průplavu, čímž byly účinně zničeny všechny snahy odvětví vrátit se do běžné míry spolehlivosti jízdnicích řádů.

Konflikt mezi Izraelem a Palestinou vedl k uzavření dvou izraelských přístavů, jelikož oba byly vystaveny vysokému riziku útoku. Podle informací, které obdržel Dryad Global, byly po útocích na jejich infrastrukturu a v jejich blízkosti uzavřeny přístavy Ashdod a Ashkelon.

„Přístavní a energetická infrastruktura se v této fázi považuje za náhradní cíle s možným poškozením způsobeným nevybíravou povahou útoků, je však známo, že tyto cíle jsou součástí širšího strategického záměru Hamasu a PIJ,“ uvedl Dryad Global.

Záběry zveřejněné místními svědky ukazují, že rakety zasáhly přístavní zařízení v Ashdodu a pobřežní oblast za hlavním kotvištěm. Ví se, že raketa přistála v blízkosti maltské nákladní lodi Mona a nákladní lodi Ahmet Onel pod vlajkou Panamy. Dřívější záběry ukazovaly dopad raketového útoku na ropné zařízení poblíž přístavu Ashkelon. Ve svém prohlášení, které zveřejnila brigáda Izz ad-Din al-Kásám, vojenské křídlo palestinské organizace Hamas, bylo uvedeno, že se zaměří na „izraelskou plynovou platformu u pobřeží Gazy“.

Dryad Global dodal: „Vyhodnocuje se, zda neexistuje záměr zaměřit se proti komerční přepravě,“ nicméně prohlášení ze dne 12. května „Palestinského hnutí al-Kásáma“ naznačuje jasný záměr zaměřit se na ekonomické zájmy Izraele, kdekoli je to možné. Jako takové jsou přístavy a pobřežní infrastruktura vystaveny zvýšenému riziku útoků a souvisejících škod. Útoky proti cílům 'na míru', včetně přístavů, energetické a pobřežní infrastruktury, se s vysokou pravděpodobností objeví při jakémkoli vleklém konfliktu“.

K tomuto trendu přispěly 2 hlavní faktory:

Prvním z nich je vzestup „kurýrních“ společností.

Nezapomínejme, že kurýrní společnosti po většinu doby své existence pouze doručovaly dopisy a dokumenty. Teprve po příchodu tehdejších startupů

jako DHL, Federal Express (FedEx), UPS, TNT během 80. let začaly staromódní spediční společnosti ztrácet svou sílu téměř v každém segmentu.

Hlavním problémem tradičních nákladních společností byl nedostatek řádného sledování od domu ke dveřím i po 4 dekadách technologického pokroku.

To je místo, kde tyto „integrované společnosti“ vyhrávají bez pomoci. U dopravních společností bylo běžné čelit situacím, jako jsou chybějící dokumenty

při dodání, chybějící cla a daně, problémy s celním odbavením a náklady na zpoždění. Kurýrní společnosti tyto mezery velmi využívaly a staly se lídrem

na trhu.

Dalším významným problémem spedičních společností jsou zásilky s vyššími náklady u podmínky DDU / DDP (pod 150 kg), které nemohou dorovnat ceny „kurýrních“ společností.

Po roce 2000 způsobila digitální éra revoluci ve všem na světě. Zvláště elektronický obchod, který přišel na scénu a začal ukusovat větší podíl z trhu

spedice. Lidé se okamžitě přizpůsobili službám elektronického obchodování a začali objednávat produkty online. Proto se počet zásilek s plněním

drasticky zvýšil. Skutečným problémem těchto zásilek však je, že tyto zásilky nezpracovávají spediční společnosti, ale tyto zásilky pocházejí z jimi

dříve provozovaných kontejnerových linek přímo odesílaných velkoobchodníkům.

S neustálými novými změnami a aktualizacemi na trhu dnes spotřebitel také chápe sílu a důležitost elektronického obchodování. Zde mají výrobci přímý kontakt s konečným spotřebitelem. Takový přímý vztah je nutí rozdělit jejich zásilky na tisíce malých zásilek, které pomáhají těmto „kurýrním“ společnostem růst ve velkém měřítku. Některé nákladní společnosti ale i tak zacházejí s konkurencí slušně. Poté, co svět zasáhla globální pandemie, však výrazně posílil růst společností elektronického obchodování a tudíž i růst „kurýrních“ společností, které začaly ještě ve větším měřítku přebírat podíl na trhu. V poslední době přichází nový trend digitální platformy, která umožňuje přímý přístup a propojení zákazníků s dopravci. Zákazníci mohou získat svůj sledovací kód, pomocí kterého mohou sledovat svého kurýra a seznámit se se všemi body, odkud odletěl a kdy dorazí k jejich dveřím. Společnosti jako Freightos dokonce na svých webových stránkách jasně zdůrazňují nedostatek služeb poskytovaných zákazníkům zasílatelem. Ale při zjištění, že tyto společnosti jsou financovány již více než 95 milionů dolarů, lze odvodit, že existuje určitá poptávka po tomto novém trendu. Co tedy mohou speditéři udělat, aby zvýšili tento podíl na trhu? Proč za tímto trendem vždy stojí speditice? Budoucnost vypadá ponuře, pokud se podíváme na jejich tržní podíl, jak měsíc po měsíci klesal. Jak se říká „buďte tam, kde je váš konečný spotřebitel“. V současné době jsou koneční spotřebitelé informovaní a ostražití a mají přístup ke špičkovým službám na dosah ruky. Starší logistické společnosti musí být součástí probíhajících trendů hned od začátku. Určitě je ještě čas, aby speditéři tento trend dohnali a pracovali s futuristickou vizí - už nemyslet na krátkodobé příležitosti a plánovat dlouhodobě. To nejmenší, co mohou udělat, je začít sladit své služby s pokračujícím trendem a pak vyjít z této soutěže vítězně.

Po plánovaném dokončení bagrovacích prací na úpravě plavební dráhy na Labi bude dnes provedena první etapa schvalování vylepšených návrhů. Od této chvíle mohou velké nákladní lodě využívat novou hloubku plavební dráhy se zvýšeným ponorem až 0,9 metru.

V pondělí 3. května 2021 byla CMA CGM Jacques Saadé první kontejnerovou lodí ve třídě Megamax, která využila vylepšený ponor Labe na cestě do přístavu v Hamburku. S délkou 400 m a šířkou 61 m je kontejnerová loď s LNG pohonem jednou z lodí, která nyní může používat ponor o 90 centimetrů větší. Loď tak může do Hamburku přivést cca 1 000 dalších kontejnerů.

Michael Westhagemann (senátor pro hospodářské záležitosti hanzovního města Hamburk),

prof. Dr.Ing. Hans-Heinrich Witte (předseda Generálního ředitelství pro vodní cesty a lodní dopravu (WSV)), Jens Meier (generální ředitel přístavu a úřadu v Hamburku (HPA)) a Axel Mattern (ředitel přístavu v Hamburku Marketing eV (HHM)) řekli při jejím příjezdu:

**Senátor Michael Westhagemann:** „Dnes je dobrý den přístavu v Hamburku, který může konečně znovu plně využít svůj tržní potenciál. A dobrý den pro německou ekonomiku, protože dlouhodobě zajistí efektivní přístup na světové trhy. V neposlední řadě je to dobrý den pro životní prostředí, protože rozšíření plavební dráhy významně posílilo zaoceánskou plavbu jako dopravní prostředek šetrný k životnímu prostředí a klimatu.“

Schvalování nových návrhů prováděné námořními útvary Hamburku a federální vládou probíhá ve dvou fázích: Při dnešní implementaci první fáze mohou kontejnerové lodě využít přibližně 50 procent vylepšení od změn získaných úpravou plavební dráhy. V závislosti na velikostní třídě se ponory zvyšují o 0,3 metru až 0,9 metru. Konečné schválení se očekává ve druhé polovině roku.

**Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte** Prezident WSV: „Dnešní navýšení hloubky je výsledkem mimořádně konstruktivní spolupráce mezi federální vládou a Hamburkem. Vysoká úroveň kompetencí všech zúčastněných vytvořila předpoklady pro dokončení bagrovacích prací podle plánu a pro dosažení nových hloubek. Kromě ekonomických a ekologických výhod je to také vyjádření vysoce kompetentní odborné práce HPA, WSV a smluvních společností.“

Předchozí návrh omezení pro Dolní a Vnější Labe, který vedl k významným konkurenčním nevýhodám pro přístav Hamburk, jsou nyní minulostí.

**Jens Meier**, Generální ředitel společnosti HPA: „Přístav v Hamburku dnes píše historii společně s dopravní společností a logistickou skupinou CMA CGM. Nyní máme nejlepší podmínky pro přijímání největších kontejnerových lodí na světě. Chtěl bych poděkovat za úzkou spolupráci s WSV. Rozhodujícím způsobem přispěla k realizaci expanze plavební dráhy, která uvádí do souladu ekonomické potřeby a ekologické otázky.“

**Axel Mattern**, Člen představenstva HHM: "Dokončení úpravy plavební dráhy pro Dolní a Vnější Labe nyní umožňuje setkávání větších lodí v úseku mimo Hamburk i větší ponor. To je velmi dobrý signál pro naše zákazníky v přístavu. Námořní doprava nyní může plně využívat novou hloubku a šířku Labe. Úprava plavební dráhy navíc otevírá přístavu nové obchodní oblasti, protože lze manipulovat s výrazně těžším exportním nákladem."

Plavební dráha Dolního a Vnějšího Labe byla v určitých oblastech prohloubena a rozšířena. V této souvislosti byla mezi Wedelem a Blankenese vytvořena takzvaná potkávací trasa, na které se mohou setkat obzvláště široké námořní lodě.

M/s Jacques Saadé bude také schopna vzít v přístavu v Hamburku více nákladu, až bude odplouvat kvůli novému možnému ponoru 13,10 m.

IRU vyzývá Světovou zdravotnickou organizaci a národní vlády, aby urychleně zavedly globální vzájemně uznávaný digitální očkovací certifikát pro řidiče nákladních automobilů a autokarů. Vlády musí upřednostnit komerční řidiče v národních očkovacích programech. Nekoordinované kroky vlád a jejich chaotické systémy testování a očkování COVID-19 ohrožují řidiče, sítě mobility a dodavatelské řetězce.

Profesionální řidiči jsou stále zdržováni v dlouhých frontách v provizorních silničních testovacích střediscích, což je vystavuje vyššímu riziku nákazy COVID-19 než v jejich obvyklém chráněném pracovním prostředí v jejich vozidlech. Dlouhé čekací doby na hranicích nadále vedou ke zbytečnému narušení dodavatelských řetězců a sítí mobility.

"Řidiči během pandemie neúnavně pracovali na tom, aby udrželi lidi a zboží v pohybu, navzdory často zbytečným omezením na hranicích. Jsou zásadními pracovníky a potřebují přednostní přístup k vakcínám," uvedl generální tajemník IRU Umberto de Pretto. „WHO musí co nejdříve zavést globální rámec pro oboustranně přijatelné digitální osvědčení o vakcinaci, aby řidiči přeshraničního obchodu mohli pokračovat ve své životně důležité práci,“ uzavřel.

Členská sdružení IRU, která zastupují více než 3,5 milionu provozujících společností po celém světě, jednomyslně přijala toto prohlášení minulý týden na Valném shromáždění IRU.

Rok 2021 ještě není ani v polovině, ale výzvy pro odvětví dopravy a logistiky jsou již dostačující na celý rok. Epidemická krize ovlivnila podnikání mnoha účastníků průmyslu a způsobila značné dodatečné náklady a delší čekací doby kvůli dočasným kontrolám na hranicích SRN s Českou republikou a Tyrolskem.

Navíc na přelomu roku vstoupil v platnost Brexit; výsledná nejistota také napjala nervy a peněženky. Například britský vývoz do EU poklesl v lednu ve srovnání s předchozím rokem o více než 40 procent. Jako by to nestačilo, cena nafty stoupla na jedenáctiměsíční maximum. To vše dohromady znamená, že doprava na evropských silnicích zdražila.

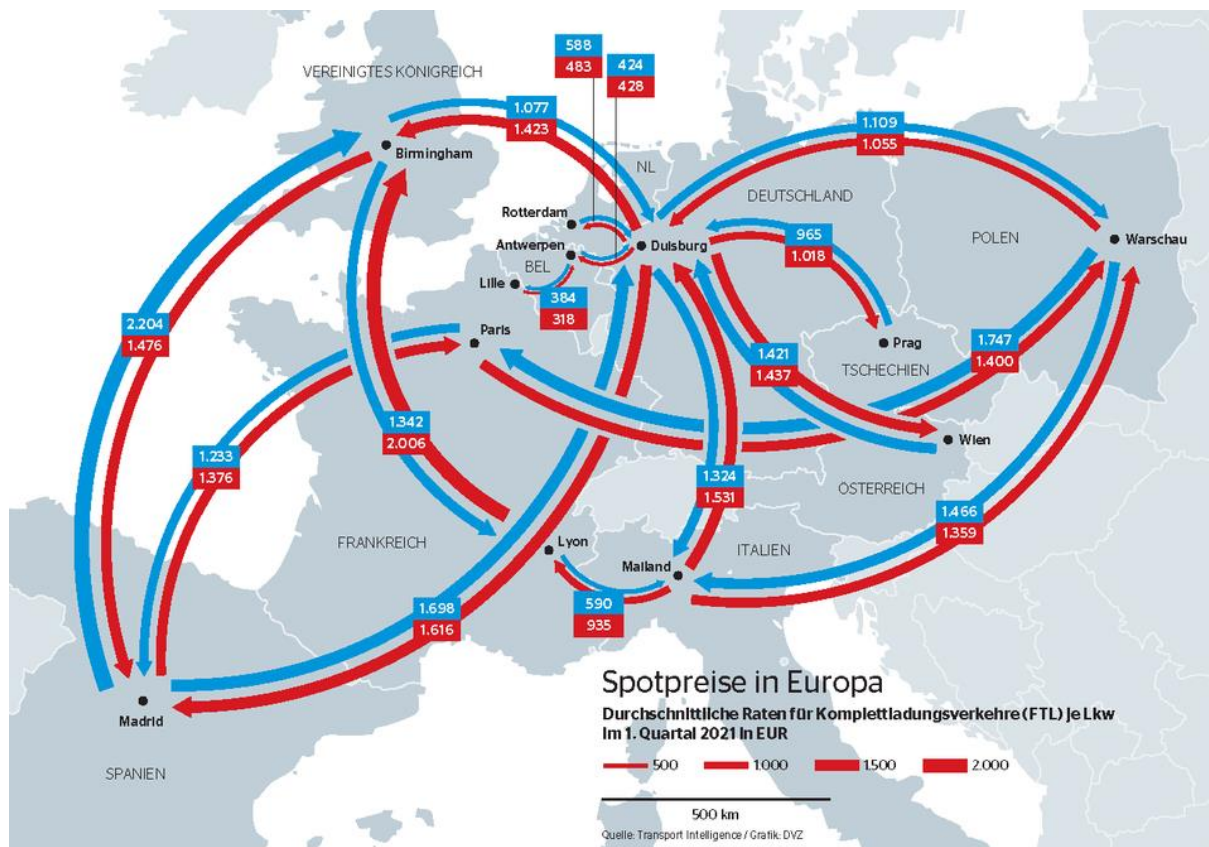
Průměrná cena dopravy na spotovém trhu evropské silniční nákladní dopravy v prvním čtvrtletí vzrostla. Podle analýzy britské poradenské společnosti Transport Intelligence (TI) byla průměrná hodnota v provozu celokamionu (FTL) na evropských spojích v prvním čtvrtletí tohoto roku 1118 eur. To odpovídá nárůstu o 1,6 procenta ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku (1 101 eur) a nárůstu o 0,5 procenta ve srovnání s předchozím čtvrtletím (1112 eur). Odborníci vypočítali průměrnou cenu dopravy za kilometr na 1,57 eur, což je o něco vyšší hodnota než ve čtvrtém čtvrtletí roku 2020. Přestože nárůst infekcí Covid 19 v prvním čtvrtletí zpomalil očekávané hospodářské oživení v Evropě, zvýšená poptávka po vývozu upřednostňuje také vnitroeurospké dopravní řetězce. Cenový rozdíl mezi hlavním a zpětným zatížením se mírně snížil z 32 na 30 centů za kilometr. Zatímco cena na hlavních trasách klesla o 0,8 procenta na průměrně 1,72 eura za kilometr, cena zpátečních nákladů vzrostla v průměru o 1,3 procenta na 1,42 eura za kilometr. Pohled na Německo ukazuje, že doprava do dalších evropských zemí se zdražila. Průměrná cena vzrostla ve srovnání s

předchozím rokem přibližně o 3,8 procenta a ve srovnání s předchozím čtvrtletím o 1 procenta. Například náklady na dopravu na spojení Duisburg - Praha se meziročně vyšplhaly o 9,8 procenta na 1018 eur a poprvé tak překročily 1000 eur. Převaha z Duisburgu do Varšavy také vzrostla o více než 9 procent ve srovnání s předchozím rokem a 8 procent ve srovnání s předchozím čtvrtletím, v průměru na 1 109 eur. Vývoj v oblasti dopravy mezi Německem a Francií byl zcela odlišný. Zde průměrná cena na trase mezi Duisburgem a Lille poklesla v prvním čtvrtletí roku 2021 o 2,9 procenta ve srovnání s předchozím rokem.

Na rozdíl od německé mezinárodní exportní dopravy klesly náklady na dopravu u importní dopravy v porovnání s předchozím čtvrtletím v průměru o 1,8 procenta. Například cena za cestu Varšava - Duisburg poklesla ve srovnání s předchozím čtvrtletím o 4,9 procenta na průměrných 1055 eur. Na trase Lille - Duisburg klesla cena ve srovnání s předchozím rokem téměř o 4 procenta. Odborníci tento vývoj ospravedlňují poměrně tvrdými epidemickými opatřeními, která federální vláda uvalila na obyvatelstvo a způsobila pokles poptávky v Německu.

Nejen, že se zvýšily ceny na evropském spotovém trhu, také sazby za přepravu na smluvním trhu opět rostou. V prvních třech měsících letošního roku se zvýšily o 1,2 procenta ve srovnání s předchozím čtvrtletím, ukazuje exkluzivní analýza transportní platformy Transporeon pro DVZ. Stejně jako na spotovém trhu se u kontraktů také nadprůměrně vyvíjely ceny na koridoru do Anglie. Hlavní důvod: Mnoho smluv bylo v prvním čtvrtletí roku 2021 přizpůsobeno novým rámcovým podmínkám. Výsledkem bylo zvýšení přepravních sazeb za přepravu do a z Velké Británie mezi 2,5 a 5 procenty v závislosti na poměru odlet / cíl.

Různé spediční společnosti potvrdily, že nákupní cena nákladní přepravy v Evropě ve skutečnosti vzrostla. Nikdo však nechce komentovat, zda by tyto dodatečné náklady byly přeneseny také na zákazníky. Chris Mills, ředitel správy účtů ve společnosti CH Robinson Europe, potvrzuje, že trh je stále obtížnější: „K dispozici je méně ovladačů a převažuje spotová zátěž.“ Existuje však velká naděje, že se podmínky na trhu letos v létě opětlepší. „Občas dostáváme zpětnou vazbu, že řidiči jsou nyní žádáni, aby si vzali dovolenou, aby byli připraveni, jakmile budou omezení zrušena.“ Je však pravděpodobné, že zhoršující se nedostatek řidičů v Evropě ještě více posune cenu dopravy. Podle odhadů Mezinárodní unie pro silniční dopravu (IRU) na konci roku schodek ve srovnání s požadovanou poptávkou vzroste na 17% . Transport Intelligence ve studii každopádně předpovídá, že průměrná přepravní sazba v Evropě bude na konci letošního roku mezi 1 087 a 1 155 eury. To by odpovídalo nárůstu o 2,5 až 9 procent ve srovnání s předchozím rokem.



Unie německých strojvedoucích (GDL) v úterý odmítla původní nabídku Asociace poskytovatelů mobilních a přepravních služeb (AGV Move), která jedná v zastoupení pro Deutsche Bahn (DB). Neexistuje žádný základ pro jednání, uvedl šéf GDL Claus Weselsky v Berlíně. „Nejsme nejen spokojeni s nabídkou, ale odpovídajícím způsobem na ni odpovíme,“ oznámil. Pravděpodobnost pracovních sporů se zvyšuje; nevyločil pro následující období. Cestující by však byli včas informováni o možných omezeních. GDL chce komentovat jak postupovat do 24. května.

Strana zaměstnavatelů předložila v pondělí nabídku na základě dohody, kterou uzavřela v září s unií železnic a dopravy (EVG). Zahrnuje zvýšení mezd a platů o 1,5 procenta od roku 2022 a období do roku 2023. Kromě toho chce skupina vyloučit provozní výpovědi na smluvní období a letos a příští rok přijme ve větším množství nové zaměstnance.

V budoucnu budou společnosti platit nižší mýtné za používání dálnic a federálních silnic a více za znečištění ovzduší. Vyplývá to z návrhu novely federálního zákona o mýtném (zdroj DVZ). V pozadí je žaloba polské spediční společnosti před Evropským soudním dvorem, protože Německo ve zprávách o nákladech na silniční dopravu zohlednilo náklady dopravní policie.

Ode dne rozsudku 28. října 2020 budou podle návrhu uživatelé platit nižší sazby mýtného. Společnosti mohou požádat o vrácení mýtného, které přes limit zaplatily Federálnímu úřadu pro přepravu zboží. Konkrétně se sazby mýtného snižují o 0,3 centu na kilometr u nákladních automobilů o hmotnosti 12 až 18 tun, o 0,5 centu za kilometr u 18tunových nákladních vozidel se třemi nebo čtyřmi nápravami a o 1,5 centu za kilometr u nákladních automobilů mezi 7,5 tunou a 12 tunami. Patří sem také nižší náklady na výběr mýtného Toll Collect, zdůrazňuje ministerstvo. Ministerstvo očekává do konce roku 2022 náhrady a příjem celkem 430 milionů eur.

Co je pro odvětví méně povzbudivé, je to, že od 1. října 2021 se zvýší sazby poplatku za znečištění ovzduší. V závislosti na eurotřídě by v budoucnu měly být mezi 0,1 a 0,4 centu na kilometr. Sazby za hlukové znečištění se nyní počítají na 0,23 centů za kilometr namísto předchozích 0,22 centů za kilometr. Jelikož však systém nemůže zpracovat druhou číslici za desetinnou čárkou, zůstává sazba částečného mýtného 0,2 centu za kilometr. Bundestag rozhodne o změnách ve čtvrtk.

Francouzská společnost pro klasifikaci lodí Bureau Veritas včera dala „zásadní souhlas“ novému designu lodi, jehož výsledkem by mohla být kontejnerová loď na větrný pohon o 2 500 teu.

Lod' Trade Wings 2 500 navrhly společně francouzské firmy VPLP Design, Alwena Shipping a AYRO ve spolupráci s čínským návrhářem lodí a stavitelem SDARI. Má délku 197 metrů, šířku 32 metrů, nosnost 32 500 tun a je poháněna kombinací šesti plachet Oceanwings s doplňkovým elektrickým pohonem v kombinaci s LNG. Plachty jsou instalovány na svislém posuvném mechanismu, který je částečně zatáhne, když je loď v přístavu, čímž se minimalizuje dopad na bezpečný provoz plavidla. Nádrž na LNG je založena na zadržovacím systému GTT Mark III a elektrárna spalující LNG je navržena pouze pro čtyřtaktní agregáty s čistým plynem, ale mohla by být modernizována tak, aby používala paliva budoucnosti, jako je čpavek nebo vodík.

Konstruktéři se domnívají, že plavidlo bude vhodné pro pobřežní plavbu nebo provozování feeder linek v Evropě, Střední Americe, Karibiku a v rámci Asie, stejně jako pro transatlantické plavby.

„Design minimalizuje čas v přístavních operacích, protože se zvyšuje manévrovatelnost a otevřený design hatche dále urychluje operace s nákladem,“ říkají designéři. Alex Gregg-Smith, senior viceprezident Bureau Veritas pro severní Asii, vysvětlil: „Pohon podporovaný větrem je řešením s vysokým potenciálem, které může přispět k dlouhodobé dekarbonizaci mořského průmyslu. Právě jsme vydali nová pravidla pro systém větrného pohonu - a tento inovativní design, schválený v zásadě společností BV, ukazuje proveditelnost pohonu podporovaného větrem na palubě nákladních lodí s minimálním omezením prostoru na palubě. Návrh poskytuje jak provozní flexibilitu, lepší účinnost, tak i snížené emise uhlíku, splňující nebo překračující regulační požadavky,“ dodal.



Celkové výnosy společnosti ZIM se v prvním čtvrtletí roku více než zdvojnásobily a dosáhly 1,74 miliardy USD, což bylo způsobeno především zvýšením výnosů z kontejnerového nákladu, což odráží růst sazeb nákladu i přepraveného objemu, zatímco čistý příjem společnosti se vyšplhal do USA 589,6 mln USD ve srovnání s čistou ztrátou 11,9 milionu USD za 1. čtvrtletí 2020.

„Na základě diferencovaného přístupu a proaktivních strategií ZIM jsme vytvořili náš nejvyšší čtvrtletní čistý zisk, EBITDA a peněžní tok, přičemž jsme nadále dosahovali špičkových marží,“ komentoval Eli Glickman, prezident a CEO ZIM.

Zejména provozní zisk (EBIT) za první čtvrtletí roku 2021 činil 683,5 milionu USD, ve srovnání s 24,9 miliony USD ve stejném období loňského roku, zatímco upravený zisk před úroky, daněmi, odpisy a amortizací (EBITDA) byl v USA 820,5 milionu USD za 1. čtvrtletí 2021 a upravený EBIT za první čtvrtletí roku 2021 činil 687,8 milionu USD. Společnost ZIM navíc za první čtvrtletí vykázala čistou hotovost vytvořenou z provozních činností ve výši 777,4 milionu USD, což je více než sedmkrát více než čistá hotovost v Q1 2020. Izraelský rejdař mezitím přepravil za první tři měsíce roku 818 000 TEU, zatímco ve stejném období roku 2020 pouze 638 000 TEU. Průměrná sazba za přepravu byla v prvním čtvrtletí letošního roku 1 925 USD / TEU, téměř dvakrát vyšší než v loňském roce.

Společnost ZIM navíc během posledního čtvrtletí oznámila strategickou dlouhodobou smlouvu o pronájmu deseti „zelených“ lodí poháněných LNG se společností Seaspán, čímž prokázala svůj závazek snížit svou uhlíkovou stopu a dodržovat ekologické postupy v odvětví námořní dopravy.

Evropský soud zrušil schválení multimilionové pomoci státu Porýní-Falc pro letiště Hunsrück Frankfurt-Hahn. Jak ve středu rozhodli lucemburští soudci, Evropská komise před schválením podpory dostatečně nezkontrolovala, zda jsou dotace slučitelné s pravidly pro vnitřní trh.

V roce 2017 komise umožnila státu Porýní-Falc pokrýt provozní ztráty ve výši až 25,3 milionu EUR od roku 2017 do roku 2021. Společnost Lufthansa, která letiště Hahn nevyužívá, považuje podporu za narušení hospodářské soutěže a podala žalobu k soudu EU. Nejvýznamnějším uživatelem v oblasti cestujících na letišti Hahn je největší evropská nízkonákladová letecká společnost Ryanair. V průběhu let se však významně zvýšil jeho význam jako letiště pro nákladní leteckou dopravu. Hahn je páté největší nákladní letiště v Německu. Vláda státu v Mohuči chce dále posílit logistické umístění. Označuje dostupný prostor pro firmy k založení obchodu. V současné době se rozšiřuje přístupová cesta ze směru od Mosely.

Soud EU rozhodl, že Komise EU nedostatečně prozkoumala průnik mezi spádovými oblastmi letišť ve Frankfurtu nad Mohanem a Hahnem, které jsou od sebe vzdáleny 115 kilometrů. Lufthansa tvrdí, že mezi linkami mezi Frankfurtem nad Mohanem a Hahnem existuje velká konkurence. Otevřené zůstaly také otázky týkající se obchodních modelů obou letišť. To nevylučuje „veškeré obavy ohledně slučitelnosti dotčené podpory s vnitřním trhem“.

Jak bude spor pokračovat, zůstalo ve středu nejasné. „Komise pečlivě posoudí rozsudek a zváží možné další kroky,“ uvedla mluvčí. Teoreticky by se bruselský orgán mohl proti rozsudku odvolat k Evropskému soudnímu dvoru. Je však také možné, aby například odborníci na hospodářskou soutěž prozkoumali pomoc komplexněji a poté ji znovu schválili. Zda bude z velké části privatizované letiště Hahn muset splatit pomoc daňových poplatníků v hodnotě milionů, bude pravděpodobně ještě dlouho otevřené.

Podle ministerstva vnitra dosud Porýní-Falc převedl na letiště Hahn v letech 2017 a 2018 celkem 10,2 milionu eur na provozní podporu a necelých 5,2 milionu eur na bezpečnost, celkem téměř 15,4 milionu eur. Od vyšetřování státního zastupitelství v Koblenzi proti třem osobám odpovědným za podezření z daňových trestných činů, které bylo zahájeno v roce 2020 u šesti společností na letišti, země nechtěla nic platit, dokud nebylo vyšetřování ukončeno. Podle státního zastupitelství toto pokračuje kvůli „velkému množství důkazů, které mají být hodnoceny“. V roce 2017 Komise EU ve svém rozhodnutí uvedla, že podle pokynů EU pro letectví mohou být provozní ztráty na menších regionálních letištích za určitých podmínek do roku 2024 kryty z veřejných prostředků. Podle vlastních informací komise rovněž vzala v úvahu, že letiště Hahn se nachází v ekonomicky poměrně slabém okrese Rhein-Hunsrück a je důležité pro místní ekonomiku. Podle úřadů Porýní-Falc závisí na letišti přibližně 11 000 pracovních míst v regionu, uvedla tehdy komise. Kromě toho neexistují žádná další letiště v okruhu 100 kilometrů nebo hodiny jízdy autem.

V době pandemie vykazovalo bývalé vojenské letiště Hahn nadprůměrný výkon v manipulaci s nákladem a výrazný pokles v osobní dopravě. Hlavní vlastník letiště Hunsrück, velká čínská skupina HNA, se nyní dostala do finančních potíží a má být restrukturalizována. V roce 2017 HNA koupila 82,5 procenta letiště Hahn od státu Porýní-Falc za přibližně 15 milionů eur. Stát Hesensko drží zbývajících 17,5 procenta.

Letecká společnost Air France vyrazila poprvé na dálkový let s udržitelným palivem vyrobeným z francouzského "vyjetého" kuchyňského oleje. Společnost uvedla, že letadlo vzlétlo v úterý odpoledne z pařížského letiště CDG do kanadského Montrealu.

Air France-KLM se spojila s energetickou společností Total, výrobcem letadel Airbus a provozovatelem letiště ADP, aby byla letecká doprava šetrnější k životnímu prostředí. Taková biopaliva by měla výrazně snížit emise CO<sub>2</sub>. Takzvané udržitelné letecké palivo (SAF) se původně vyrábělo hlavně z biomasy, jako jsou rostlinné a jedlé oleje, ty se však již nepoužívají.

Nádrže jsou naplněny směsí petroleje a 16 procent biopaliva, napsal na Twitteru ministr dopravy Jean-Baptiste Djebbari. Biopalivo bylo vyrobeno z odpadu a zbytků ve Francii. Letecké společnosti opakovaně experimentují s biopalivem SAF, které je v současné době výrazně dražší než normální petrolej. „Úkolem je vyrobit z odpadu více, aby se snížila cena,“ napsal Djebbari.

P.S. Rozumíte tomu někdo více? Nejde mi do hlavy, jak se může pálením takového oleje "výrazně snižovat" uhlíková stopa?

Vzhledem k tomu, že ekonomiky pokračují v oživování, očekává se, že celosvětový obchod s kontejnery letos poroste o 5,8%, podle dnešní prognózy společnosti Alphaliner. MMF nedávno revidoval svoji globální prognózu růstu HDP pro letošní rok na 6%, což naznačuje, že objemy kontejnerů mají sledovat ekonomický růst.

Alphaliner analýza však naznačuje, že se ve skutečnosti stane pravý opak a „dlouhodobý trend ukazuje pokračující pokles multiplikátoru růstu teu-to-GDP, který spojuje kontejnerovou dopravu s globálním ekonomickým růstem“. Vysvětluje se to tak, že v 90. letech se multiplikátor teu-HDP pohyboval kolem hranice 3,4 a začal klesat na přelomu století - v roce 2000 vzrostl HDP přibližně o 5%, zatímco objemy kontejnerů vzrostly o 12,5%. Od té doby až do globální finanční krize v roce 2008 činil multiplikátor v průměru 2,6 a poté mezi lety 2010 a 2019 dále klesl na 1,4.

Analytik uvádí: „Od roku 2015 klesly čtyři jednotlivé roky pod 1x, což se může opakovat v roce 2021. Zdá se, že údaje odrážejí větší snahy o protekcionismus na celém světě a pokles celkového globálního přeshraničního obchodu.“ Podle Drewry se kapacita globálního přístavu kontejnerů v loňském roce snížila o 1%, přičemž přístavy po celém světě řešily 793 mil. Teu - což z hlediska objemu představovalo pokles o 9 mil. Teu v roce 2019. Mezitím se globální HDP v roce 2020 snížil o 3,3%.

Alphaliner však varoval, že obchodní prognózy je třeba brát „s velkým množstvím opatrnosti“. Prognózy propustnosti pro tento rok podléhají obrovské nejistotě kvůli nejistotě ohledně vakcín, zatímco tlak vysoké spotřebitelské poptávky by mohl být zchlazen nedostatkem tonáže. Například navzdory rostoucí celosvětové poptávce po kontejnerech ukazují nedávné výsledky společnosti Hapag-Lloyd v prvním čtvrtletí meziroční pokles objemu o 2,6% na 3 mil. Teu, což se do značné míry připisuje nedostatku kapacity, pokud jde o lodě a boxy stejně jako přetížení přístavů.

Registrace do druhé fáze procesu Certified Pick up (CPu) v přístavu v Antverpách je podle přístavního úřadu vyžadována do 1. června, přičemž další fáze bude zahájena 1. července.

Přístav v Antverpách zahájil přechod na CPu v lednu letošního roku s cílem zajistit bezpečnější, transparentnější a efektivnější proces vydávání kontejnerů pomocí centrální datové platformy CPu, která spojuje zúčastněné strany zapojené do importu kontejnerů. V první fázi implementace CPu byla zavedena řada usnadnění ke zvýšení provozní efektivity pro všechny zúčastněné strany v dodavatelském řetězci.

Od 1. července terminály v přístavu Antverpy postupně přecházejí na nový způsob manipulace s kontejnery, založený na identitě místo PIN kódů. Terminály MPET a PSA jsou první, které používají systém, který ověřuje identitu pomocí Alfapass a snímání prstu. Vzhledem k tomu, že všechny přepravní společnosti musí za tímto účelem poskytnout svým zákazníkům právo na uvolnění,

požaduje se, aby se tyto společnosti zaregistrovaly pro proces CPU prostřednictvím webových stránek NxtPort nejpozději do 1. června 2021, jak uvádí prohlášení přístavního úřadu. Přístavní orgán rovněž informuje zúčastněné strany na své webové stránky na adrese [www.portofantwerp.com/cpu](http://www.portofantwerp.com/cpu) nebo prostřednictvím online školicích kurzů, které budou organizovány v květnu a červnu v holandštině a angličtině.

Generální ředitel přístavu v Antverpách Jacques Vandermeiren uvedl, že druhá fáze zavedení CPU je důležitá pro vybudování bezpečnějšího přístavu.

„Tento nový způsob práce zaručuje rychlý a optimalizovaný proces uvolňování příchozích kontejnerů, které poté opustí přístav prostřednictvím železnice, vnitrozemské plavby nebo na nákladním automobilu. Skutečnost, že toho bylo dosaženo ve spolupráci s různými partnery v přístavním řetězci, je dalším důkazem síly a odolnosti antverpské přístavní komunity,“ dodal.

Bez ohledu na pozoruhodný nárůst železniční dopravy, kdy oproti dubnu 2020 došlo k nárůstu o 8,5% a v období od ledna do dubna o + 7%, ukazuje celkový pohyb v kontejnerovém terminálu v Terstu -18,7% ve srovnání s dubnem 2020, přičemž bylo zpracováno 45 846 TEU.

Lze to připsat sezónnímu zpomalení během období ramadánu, kdy se v oblasti MED pohybovalo méně objemů, ale zejména jako přímý důsledek zablokování Suezského průplavu, který vedl k neočekávanému přesměrování lodí a kontejnerů . Čtyřměsíční období však končí jen o 1,3% níže ve srovnání se stejným obdobím roku 2020.

„Žijeme v nejistých dobách a je opravdu těžké předvídat, jaký bude objemový trend v příštích týdnech,“ řekl Marco Zollia, ředitel prodeje a marketingu

TMT. "Ve střednědobém horizontu si stejně věříme: náš terminál není přetížený, neexistují žádná omezení na straně železnice ani v přijímání exportního

nákladu, takže očekáváme, že zákazníci využijí tyto potenciální výhody směrování dalšího nákladu přes Terst."

