

SSL EXPRES

19.-23.04.2021

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

Téměř deset let poté, co byla poprvé diskutována, byla v tichosti zrušena společná IATA-FIATA Air Cargo Programme (IFACP – dříve nazývaná CAMP), díky níž zasílatelé přestali být agenti leteckých společností, přičemž dopravci a jejich zákazníci se nemohli shodnout. Namísto toho se konference IATA Cargo Agency Conference (CAC) rozhodla dát zasílatelům "silnější hlas" prostřednictvím regionálních smíšených rad, které se skládají ze sdružení spedičů, spedičů a leteckých společností. CAC, který je sdružením výhradně leteckých společností, musí nyní před provedením nových usnesení konzultovat s regionálními radami.

Program Air Cargo pracuje na zlepšení bezpečnosti, bezpečnosti a efektivity distribuce nákladu. Vzhledem k názorům všech zúčastněných stran na začátku rozhodovacího procesu je výhra pro obě strany. Zasílatelé a jejich sdružení budou mít silnější hlas, který bude mít vliv na proces, a CAC bude moci přijímat lepší rozhodnutí s širším přispěním k rozhodovacímu procesu. A jakmile jsou učiněna rozhodnutí, mohou být realizována univerzálně se silnější podporou všech stran.

Oznámení se nezmiňuje o dlouho prodlužovaném pokusu – který dokonce zahrnoval pilotní uvedení v Kanadě v roce 2017 – vyvinout společný program. Po několika letech kladení otázek FIATA a IATA, co se stalo, mluvčí IATA nyní odpověděl na otázky o této neúspěšné iniciativě, která byla představena s velkou fanfárou v roce 2014 a která zřejmě "umřela" v loňském roce. "Formální úsilí o vytvoření společného programu leteckého nákladu IATA a FIATA skončilo. Obě sdružení však uznávají potřebu modernizovat program agentury IATA cargo agency, který odráží rozvinutou povahu obchodních vztahů mezi dopravci a jejich zprostředkovateli. Obě organizace využijí poznatky získané z experimentu IFACP k vylepšení stávajícího programu a k vypracování jednoho globálního programu, který bude i nadále sloužit leteckému nákladnímu průmyslu."

Jedním z hlavních problémů bylo členství v CASS, kde IATA trvala na tom, že je pro zasílatelé povinné – navzdory nákladům. Cílem nové dohody je znovu zacílit pokusy o partnerství se speditéry na významná rozhodnutí.

Provozovatel přístavu Koper, Luka Koper, podepsal smlouvu na dodávku dvou jeřábů, které budou instalovány v nové rozšířené části kontejnerového terminálu přístavu. Dodání a instalace nových strojů se očekává ve čtvrtém čtvrtletí příštího roku. Technické vlastnosti jeřábů jsou navíc prakticky totožné s dalšími dvěma jeřáby, které byly instalovány v dubnu 2017. Díky svému dosahu, který umožňuje manipulaci s nákladem na lodích o šířce 24 kontejnerů, umožňují super post-panamax jeřáby opracování i těch největších kontejnerových lodí.

Luka Koper uvedl, že nákup jeřábů je součástí zásadního projektu společnosti, který zahrnuje rozšíření přístaviště Pier I a nákup příslušného vybavení.

Očekává se, že to zvýší roční kapacitu terminálu na 1,3 milionu TEU s dalšími vylepšeními pracovních procesů na 1,5 milionu TEU. Investice také zvýší produktivitu a konkurenceschopnost terminálu s cílem udržet si v budoucnu svou dominanci mezi jadranskými přístavy.

--

Následné účinky zablokování Suezského průplavu budou pravděpodobně mít dopad na severoevropské dodavatelské řetězce až do června.

Hlavní kontejnerové přístavy, které využily týdenní přestávku od zpoždění při příjezdu lodí k přípravě svých zařízení na pevninu pro nápor boxů, jsou nyní podle zdroje dopravce „plné až po okraj“. Kontejnerové linky vypouštěly asijské dovozy všude, kde bylo možné, aby co nejrychleji obracely lodě v severní Evropě a vracely lodě do Asie, kde čeká několik týdnů plné zátěže za vysoce nafouknuté spotové sazby. Kromě toho plavby upřednostňovaly zpětný odvoz co největšího počtu vyprázdněných kontejnerů, což často ponechávalo naléhavé vývozy na nabřeží, aby se vyčistily sklady přepravců v Číně.

V mnoha případech jsou dovozci upozorněni svými dopravci, že jejich zpožděný náklad byl vyložen, ale se špatnou zprávou, že je ve špatném přístavu -

a ještě horší zprávou, že neexistuje žádný harmonogram doručení jejich boxů. Rejdaři na feederových linkách bojují s dlouhými zpožděními oproti plánovaným dobám obratu v přístavu, jsou daleko za novým normálem a je to katastrofa.

"Nemůžeme přejít z 10denní plavby na 14denní plavbu, a ještě déle na 16denní plus, protože v přístavech je velká černá díra," říká jeden z nich.

Provozovatel feederu zavedl pro Rotterdam od listopadu poplatek za congestion, ale rejdaři tento příplatek nepřijmou.

NVO také zvyšují tlak na provozovatele feederů, kteří si tradičně pronajímají lodě na relativně krátká období s možnostmi rozšíření, aby nabídli maximální flexibilitu tím, že budou fixovat lodě na delší období za podstatně vyšší denní sazby.

Přetížení v uzlech Beneluxu v Rotterdamu a Antverpách také zdržuje operace na vnitrozemských člunech. Podle provozovatele Contargo je dnes průměrná čekací doba na manipulaci s jeho čluny 34 hodin v Rotterdamu a 41 hodin v Antverpách.

Strategie dopravců učinit vše, co je v jejich silách, aby co nejrychleji obrátili své lodě v severní Evropě, však způsobí dřívější obnovení jízdnicích řádů, než by tomu bylo v případě, že by plavidla čekala na kotvě mimo původně určené přístavy, které by následně byly přetíženy. Podle analýzy SeaIntelligence bude negativní účinek na kapacitu obchodu pro asijsko-severní Evropu ze zablokování Suezského průplavu do 22. týdne po devíti týdnech zmatku.

"V zásadě je obchod mezi Asií a severní Evropou na cestě k tomu, aby byly všechny účinky [narušení Suez] odstraněny počátkem června," uvedl výkonný ředitel SeaIntelligence Alan Murphy.

Opatření pro řízení dopravy po brexitu na silnicích do Doveru byla zrušena, přičemž jako první zmizelo kontroverzní povolení k přístupu do Kentu

(KAP), a to kvůli tvrzením o lepším obchodu a minimálním narušení. Ministerstvo dopravy uvedlo, že KAP již není zapotřebí a pohyblivá bariéra na dálnici M20 byla odstraněna, protože „zpožděním na hranici bylo zabráněno díky připraveným dopravcům.

Odstranění KAP 20. dubna bude znamenat méně papírování pro přepravce, což umožní rychlejší a snazší překročení hranice, což dále podpoří již tak plynulý tok zboží ze Spojeného království do Evropy. Rozhodnutí vlády zrušit povolení k přístupu do Kentu je odrazem tvrdé práce ze strany logistických podniků v celém dodavatelském řetězci, aby bylo zajištěno, že hraniční úkony budou připraveny dřív, než se dopravci vydají na cestu k portům na Kanálu. Služba Check an HGV byla účinným nástrojem při vedení podniků k papírování potřebnému k překročení hranice na Kanálu.

Přes odvětvovou podporu tohoto kroku však vláda nedokázala předem řádně informovat uživatele systému o jeho zániku; první, kdo o tom věděl, byl jeden z operátorů, který když se přihlásil, aby požádal o povolení, našel zprávu [že program byl vyřazen].

Podle ministerstva bylo rozhodnutí učiněno v reakci na objemy nákladní dopravy mezi EU a Spojeným královstvím „nadále fungující na normální úrovni“ s odvoláním na údaje z Úřadu pro národní statistiku, který v únoru ve srovnání s lednem ukázal 46% nárůst vývozu. Jeden zdroj ale zpochybnil relevanci srovnání února s lednem, když tvrdil, že únor je ve srovnání s únorem 2020 a únorem 2019 „trochu mimo značku“. Ve skutečnosti poklesl vývoz do EU za únor oproti roku 2020 o 12,5%, zatímco vývoz do zbytku světa klesl o 8,6%, což naznačuje, že zatímco pandemie je hybnou silou poklesu obchodu, brexit tento problém ve Spojeném království ještě zhoršuje.

--

Zablokování Suezského průplavu minulý měsíc zvýšilo tlak na již napjatý dodavatelský řetězec a podpořilo vznik dalších podnikavých dopravců z Asie do severní Evropy.

Alphaliner uvádí, že China United Lines (CULines) tento měsíc nabízí další dvě ad hoc plavby po úspěchu své první plavby v únoru a druhé minulý měsíc. Společnost CULines převzala charterové plavby m/s Ren Jian 25 (z roku 2009, 4395 teu), spolu s pětiletou rečkou m/s Aisopos 11 (2034 teu), přičemž obě lodě se tento týden nakládají v Číně.

Ren Jian 25 bude nakládat v Qingdau, Ningbu, Šanghaji, Xiamenu, Nanshe, Hongkongu a Yantianu a napluje též Saigon a Singapur, a popluje do Antverp, Rotterdamu a Hamburku. Menší Aisopos 11 přijede z Ningba, Hongkongu a Yantianu do Rotterdamu a Hamburku. Obě budou k dispozici pro nakládku severoevropského exportu doplněného prázdnými kontejnery zpět do Číny. Zatím však není jasné, zda plavidla zahájí druhou plavbu z Asie do severní Evropy. Hodně bude záležet na tom, jak dlouho bude hlavním dopravcům na trase trvat, než obnoví své plány po přerušení Suez. Maersk v zákaznické zprávě uvedl, že dopad na jeho plány bude trvat „až do května“ a že očekává, že situace „zůstane napjatá do třetího čtvrtletí“ - což znamená do hlavní sezóny. Po zastavení přijímání krátkodobých kontraktů a spot rezervací po zablokování Suez rejdář obnovil rezervaci, ale uvedl, že „úplné přijetí

krátkodobých rezervací je určeno dostupností přístavu a equipmentu“.

Strategie obnovy fungování společnosti Maersk a jejích partnera přiměla přepravce v Asii, aby hledali prostor „na jakémkoli plavidle za každou cenu“.

Alphaliner údajně tento týden slyšel o sazbách 15 000 a více USD za 40HQ, které jsou na trhu nabízeny za expres lodění do Antverp a Rotterdamu.

--

Aktivity zlodějů nákladu v Evropě zjevně poklesly. Počet hlášených incidentů v covid roce v regionech Evropa, Střední východ a Afrika (EMEA) činil podle předběžné výroční zprávy mezinárodního sdružení pro bezpečnost dopravy TAPA 6 463 případů. V předchozím roce se počet zvýšil na rekordních téměř 8 550 přestupků a více než zdvojnásobil.

Současný téměř čtvrtinový pokles však nenaznačuje klesající trend. Thorsten Neumann, prezident a generální ředitel TAPA, varuje před nesprávnými závěry. V covid době nebylo možné udržovat stejnou úroveň výměny údajů s donucovacími orgány. "Je proto obtížné provést smysluplné srovnání s předchozími roky," říká Neumann. Srovnání s předchozím rokem každopádně zaostává, a to pouze kvůli obecně nejisté situaci v oblasti údajů o krádeži nákladu. Většina silného růstu v roce 2019 byla způsobena lepší výměnou informací s policejními orgány. „Přestože některá kriminální opatření byla přerušena pandemickými opatřeními, v 24leté historii TAPA v roce 2020 nastal stále druhý nejvyšší počet případů,“ dodává Neumann. Pro organizované zločince a jiné menší skupiny pachatelů je trestná činnost s nákladem skutečným průmyslovým odvětvím, které je velmi výnosné.

Na základě údajů nahlášených asociaci Incident Information Service (IIS) sdružení TAPA zaznamenalo krádeže nákladu v rekordních 56 zemích regionu EMEA. TAPA obvykle přijímá extrémně málo dat z Afriky a Středního východu. To však platí i pro některé země v Evropě. Přibližně tři čtvrtiny všech případů zaznamenaných TAPA se týkaly krádeží nákladu ve Spojeném království (3100) a Německu (1727). V obou případech se podle statistik odráží aktivní výměna údajů britskými a německými orgány. Šest dalších zemí mělo třímístný počet případů: Rusko (307), Nizozemsko (199), Španělsko (178), Itálie (121), Jižní Afrika (105) a Dánsko (101).

Ztráty zboží činily 172 milionů eur. V případě velkých trestných činů se škodou 100 000 eur a více byla průměrná ztráta kolem 530 000 eur. Podle společnosti TAPA však tato čísla představují pouze zlomek ztrát způsobených výrobcům / přepravcům a poskytovatelům logistických služeb. TAPA byla o finanční škodě informována pouze ve dvou ze tří hlášených činů. Kromě toho databáze sdružení pro bezpečnost a odolnost v dodavatelském řetězci zdaleka nezaznamenává všechny krádeže. Velmi mnoho obětí nehlásilo incidenty vůbec.

Deutsche Bahn musí zaplatit pokutu za kartelovou dohodu ve výši 48,23 milionu EUR, a to za několikaleté sjednávání cen ucelených vlakových přeprav s rakouskou ÖBB a belgickou SNCB. Evropská komise oznámila, že společnosti přiznaly svou účast na kartelové dohodě a souhlasily s urovnáním. Podle zjištění Komise si společnosti v období od prosince 2008 do

dubna 2014 vyměňovaly informace o dotazech zákazníků na hromadnou vlakovou dopravu a koordinovaly své nabídky a zákaznickou podporu.

Vzhledem k tomu, že železniční společnosti spolupracovaly při vyšetřování kartelové dohody, dostávají slevy z pokut, které se zakládají na obratu u ucelených vlaků v dotyčném období a na závažnosti protiprávního jednání. ÖBB bude díky programu shovívavosti dokonce zcela prominuta pokuta ve výši 37 milionů EUR. DB také dostává slevu, ale pokuta, kterou musí zaplatit, byla dříve zvýšena o polovinu, protože společnost je za rok 2012 považována za násobného pachatele z důvodu jejího zapojení do velkého kartelu spedičních společností.

Belgická SNCB musí zaplatit pokutu ve výši 270 000 EUR. Podle komise se na dohodách podílela až v listopadu 2011. Společnosti nebo soukromé osoby, které byly kartelem poškozeny mohou tyto tři železniční společnosti žalovat o náhradu škody. Podle komise lze protimonopolní pokutu použít jako důkaz protiprávního jednání.

Vzhledem k tomu, že ceny kontejnerů v Číně a Indii stále rostou, jsou místní dopravci „čilejší než kdy dříve“ a snaží se zabezpečit knihování za každou cenu. Leasingová platforma Container xChange uvedla, že je vyřešeno „několik projevů“ nedostatku, avšak zdůrazňuje prudký nárůst cen nového i použitého equipmentu od loňského roku.

V Číně se průměrné ceny použitých 20 stop kontejnerů mezi listopadem a březnem zvýšily o 94%. S 2 028 USD za 20ft je Dalian nejdražším přístavem v Číně, který lze pořídit použitý box, zatímco ceny v Šanghaji klesly z 2 162 USD v lednu na 1 686 USD minulý měsíc. Ekvivalentní ceny v Qingdao činily 1 850 USD a Tianjin 1 800 USD.

Vedle v Indii ukazují data z xChange ještě větší nedostatek, který také nadále zvyšuje ceny ve velkých přístavech. Mezi loňským červnem a minulým měsícem se průměrné ceny kontejnerů o délce 20 ft v Chennai, Mundra a Nhava Sheva zvýšily z 1 106 na 1 755 USD, což je nárůst o 58%; Chennai je zdaleka nejdražším přístavem s cenami 2 220 \$ za použitý kontejner, ve srovnání s 1 667 \$ v bombajské Nhava Sheva a 1 455 \$ v Mundře.

S ohledem na indický nárazový vývoz z minulého měsíce společnost Container Shipping Lines Association India uvedla, že objemy vývozu byly „přibližně o 17–18%“ vyšší než ve stejném měsíci roku 2019, a že dopravci přesunuli přibližně 100 000 prázdných kontejnerů do Indie. Situace na místě pro některé místní spedice však není zdaleka ideální. Jedna firma se sídlem v Bombaji řekla The Loadstar, že situace byla „žalostná“, se zpožděním, odklonem přepravy nákladu a vysokými cenami. Nedostatek kontejnerů v daném okamžiku je 100 000 teu.

--

Trh s leteckou nákladní dopravou „se zbláznil“ a pracuje s „obludnými sazbami“, zvláště ovlivněny jsou cesty do USA. Objemy z Číny rostly „týden co týden“, uvedl jeden šanghajský dopravce. "Americký trh je z hlediska úrovně sazeb nejhorší, takže sazba z Hongkongu by do USA mohl brzy činit více než 100 HK \$ (12,88 USD) za kg."

Vyšší výnosy do USA jako vždy přitahují dopravce na trasy. Jak vysvětlil jeden dopravce: „Když jsou USA aktivní, zbytek světa trpí tím, jak je kapacita absorbována do amerických linek s vyšší rychlostí obrátky“.

Čínský dopravce dodal, že letecké společnosti jako IAG Cargo, které neustále hledají vyšší výnosy, vypadají, že se pokusí vzít velkou část cenově výhodného severoamerického trhu. Poptávka byla zvýšena uvolněním blokování v některých zemích - ale také hi-tech objemy. Čínský dopravce uvedl, že Apple zahájil velký pohyb zboží před dvěma týdny v rámci připravenosti na říjnové plánované uvedení iPhone 12.

A rychlé testovací soupravy Covid jsou stále všude tady, na cestě do Evropy.

Hlavní čínská letiště, stejně jako ta ve Vietnamu a Thajsku, „čelí vysoké poptávce s omezenou nabídkou“.

Sazby v Evropě a USA jsou stále na relativně vysoké úrovni.

Speditéři také hlásili nebývale vysoké charterové sazby, zejména do USA z Evropy i Asie.

Trh charterů se také zbláznil, zejména transatlantický.

Zpoždění čelí také expresní a elektronický obchod. Všechny hlavní expresní společnosti trpí obrovským zpožděním balíků, obecně jsou o více než

týden pomalejší než obvykle. A ceny kurýrů se zvýšily také o 20% - 30%. “

Objemy elektronického obchodování do Velké Británie, které již nemohou přepravovat zásilky přes EU, vyžadovaly „několik charterových letů na lety s pevným letovým řádem z vnitrozemských měst Číny do Heathrow“.

Každopádně neexistují žádné pozitivní známky jakéhokoli zlepšení leteckého trhu v příštích několika týdnech. Kapacita je plná až do příštího týdne a

bezpochyby příští pondělí uvidíme další kolo zvýšení sazeb, jak se blíží svátek Labor Day 1. května [USA]. A žádná z leteckých společností na tu

dobu nezrušila lety, což by normálně někteří mohli udělat...

Riziko vypršení dohody o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím ve sporu o fyzické kontroly v Severním Irsku je snad se stolu. Evropský parlament bude o smlouvě hlasovat příští týden. O tom rozhodli vedoucí skupiny. V Bruselu není pochyb o tom, že EP smlouvu schválí. Odpovědné výbory ji již schválily jasnou většinou. Smlouva dohodnutá o Vánocích, která brání opětovnému zavedení většiny cel a kvót po brexitu, je pouze prozatímní. Uzávěrka pro nevyřízené konečné rozhodnutí Evropského parlamentu je 30. dubna. Lze ji prodloužit, pouze pokud Britové budou souhlasit.

EP odložil hlasování, aby vyvinul tlak na britskou vládu. Podle EU je dohoda blokována jednostrannými opatřeními proti určitým kontrolám zboží v Severním Irsku. Cílem kontrol je chránit vnitřní trh EU před neoprávněným dovozem zboží přes otevřenou hranici mezi Severním Irskem a Irskem. Jsou stanoveny ve smlouvě o brexitu. Je však zajištěno zapojení EP do přezkumu toho, jak Londýn provádí dohodu o vystoupení. Kromě toho obchodní dohoda poskytuje další nástroje k přijetí opatření proti pochybení ze strany partnera. Jednání mezi komisí EU a britskou vládou o kontrolách v Severním Irsku jsou na dobré cestě a řešení je v dohledu, Velká Británie údajně nechce přijmout žádná jednostranná opatření.

Britský premiér Boris Johnson však problém vrátil na začátku týdne do hry. Pokud se EU bude i nadále chovat při kontrolách „dogmaticky“, jeho vláda jednostranně „rozdrtí“ Severoirský protokol ke Smlouvě o vystoupení, řekl Johnson BBC.

