

SSL EXPRES

26.-30.04.2021

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

Peníze jasně znamenají sílu a letecký náklad, konečně získal svůj okamžik na slunci, což je vzácný dárek od Covid-19. Úřady nyní začínají uvažovat o potřebách tohoto odvětví a o tom, jak lze překonat různé výzvy, stejně jako IATA zveřejňuje údaje ukazující, že letecký náklad bude letos představovat jednu třetinu příjmů leteckých společností. ICAO tento týden aktualizovala své stručné shrnutí politiky v oblasti letecké nákladní dopravy a nastínila klíčové aspekty, jako jsou „regulační úpravy, rozšířená přepravní práva, mnohostranné právní nástroje“ a nevyhnutelně digitalizace. Studie má pět doporučení, včetně „ekonomických regulačních opatření tam, kde jsou letečtí operátoři potřební k udržení nebo rozšíření současné kapacity a dodavatelských řetězců leteckého nákladu“, a harmonizace elektronických dokumentů. ICAO poukázalo na to, že během Covidu se mohly - a měly - stát rychlé akce, což naznačuje, že změna je možná.

„Okamžitá identifikace nedostatku kapacity belly, ruku v ruce s okamžitými akcemi spolupráce jménem ICAO, průmyslu a dalších klíčových zúčastněných stran, v konečném důsledku zajistila, že do konce roku 2020 počet globálně provozovaných nákladních letů ve skutečnosti byl meziročně zvýšen o 2,74%. Stejná komunita pokračuje v práci prostřednictvím ICAO na zvýšení bezpečnosti leteckého nákladu a širšího dodavatelského řetězce pro zaměstnance a zákazníky, aby byla méně zatěžována zpožděním na hranicích a je bezpečnější zlepšením řízení rizik a sdílení informací. Přeprava vakcín samozřejmě pomohla pohnout letecký náklad do mezinárodního zaměření a je silným argumentem pro určité zmírnění, i když jen dočasné, některých omezení upravujících letecký náklad. ICAO není sama ve svém novém zaměření na letecký náklad. IATA, nyní pod vedením bývalého šéfa IAG Willieho Walsha, rovněž vyzdvihla důležitost leteckého nákladu a odstranění papíru z jeho procesů. Na briefingu prohlásil, že nejen papír je neefektivní, ale je také těžké jej vozit v letadle. Řekl, že IATA zaznamenává dobré reakce ze spolupráce s regulačními orgány ohledně úplné digitalizace leteckého nákladu, a uvedl, že by to byla priorita sdružení.

IATA oznámila, že poptávka po nákladu se letos zvýší o 13% vůči roku 2020, a že náklad bude v letošním roce představovat jednu třetinu příjmů leteckého průmyslu, přibližně 152 miliard USD. V loňském roce přinesl letecký náklad 128 miliard dolarů, oproti 101 miliardám v roce 2019.

--

Indexy nákladní dopravy jsou opět na vzestupu, ale i na jejich vysoce zvýšených úrovních maskují skutečné náklady na dopravu. Například severoevropská složka Freightos Baltic Index (FBX) tento týden vyskočila o 6% na 7 791 USD za 40 stop - což je obrovský nárůst sazby před rokem

o 450%, ale stále je nepravděpodobné, že změní přístup dopravců, kteří mohou snadno naplnit lodě kontejnery s dvojnásobnou sazbou.

Přední britská společnost NVOCC se sídlem ve Velké Británii ukázala, že rejdaři nabízejí „nejlepší“ sazbu FAK na květen z Číny do Velké Británie, kde je stále k dispozici prostor, a to 13 500 \$ za 40 stop - a to je před přidáním příplatků.

A to není jen problém zasílatelů v asijsko-evropském obchodě, je to stejné i na transpacifických, transatlantických a latinskoamerických a afrických trasách, kde přepravci denně zaznamenávají nárůst sazeb.

V současné době je téměř nemožné provést rezervaci a sazbu na více než několik minut. I když jsou rezervace přijaty, speditéři často narážejí na problémy s kontejnery, které vyžadují, aby byly kontejnery získávány a přepravovány z alternativních přístavů, za dodatečné náklady.

Americký Jon Monroe, zakladatel společnosti Jon Monroe Consulting, uvedl, že asijský exportní trh byl narušen: „Někteří dopravci vyžadují, abyste jim zaslali týdenní návrhy rezervací, pak vám dají vědět sedm až 10 dní před vyplutím plavidla, zda je přijmou nebo ne. Nezáleží na tom, jak dlouho předem provedete rezervace; vaše rezervace může být na poslední chvíli zrušena a nelze s tím nic dělat.“

Společnost Westbound Logistics uvedla, že dostupnost prostoru pro květen „již vypadala kriticky nízká“, že ceny „opět prudce vzrostly a předpokládá se, že tak budou i nadále činit kvůli velmi omezeným rezervačním slotům, které budou k dispozici“.

Vedoucí výzkumu Freightos Judah Levine mezitím uvedl, že dopad zablokování Suezského průplavu v březnu na toky kontejnerů a sazby za přepravu „se konečně začaly projevovat v tomto týdnu. Dopravci, kteří se snaží vyhnout nebo minimalizovat zpoždění způsobená zahlcením v přístavech, jako je Rotterdam - kde se vytvořila fronta lodí - přeskakují některá naplutí a vykládají kontejnery v alternativních přístavech, což urychluje návrat prázdných kontejnerů do hladových přístavů v Asii, ale způsobují větší potíže mnoha evropským dovozcům.“

--

Objemy přepravy na letišti Lipsko / Halle (LEJ), čtvrtém největším leteckém uzlu v Evropě, vzrostly během prvního čtvrtletí letošního roku o 20,9 % na více než 359 000 tun.

To znamená, že výrazný růst nákladní dopravy pokračuje i v roce 2021. Společnost LEJ v loňském roce odbavila více než 1,38 milionu tun nákladu, což vytvořilo nový rekord. Objem přepraveného nákladu v březnu, cca. 135 000 tun znamená nárůst o 25,5 procenta ve srovnání se stejným měsícem předchozího roku. Letiště je v boji proti pandemii Covid-19 stále více využíváno jako manipulační středisko pro dodávky lékařského vzduchu a ochranné prostředky. Pravidelně proto řeší nákladní charterové lety, které v posledních týdnech kromě běžného provozu přepravují miliony testů Covid-19.

--

Německá federální vláda má v úmyslu drasticky snížit zátěž poplatků za vlakové trasy v rámci covid pomoci pro Deutsche Bahn a nyní i pro její konkurenty. Přitom splňuje požadavek

sdružení NEE a VDV a svazu EVG. Pokud bude podpora této pomoci dostatečně silná, bude správná a nezbytná, ale také bude představovat pro odvětví železniční nákladní dopravy obrovské riziko. To vzbuzuje velká očekávání, zda toto odvětví splní.

Nejedná se pouze o to, že odvětví námořní dopravy okamžitě zvedne ruce, aby také vydělal na nákladové výhodě. To znamená, že ze zdánlivě vysokých úspor nákladů zbude pouze část pro železniční společnosti - konkrétně za minulý rok. Ekonomika samozřejmě očekává cenové slevy na všechny nové transporty.

Takže zatímco výnosy klesají, očekávání ohromně vzrostou. Pokud železnice nemohou prokázat nárůst tržního podílu snížením cestovních nákladů o 98%, nakonec ztratí důvěryhodnost v diskusi o nepříznivých rámcových podmínkách. Ve skutečnosti to nevypadá, že se podíl na trhu zvýší - tomu brání výše zmíněné reakce konkurence na snížení ceny vlakové trasy a stále slabá pozice železnice v konkurenci kvality a výkonu. Z pohledu veřejnosti se však experiment „Téměř bezplatné cestovní výdaje“ bude jevit jako neúspěch. Politické škody budou obrovské.

Společnost DSV Panalpina oznámila akvizici jednoho z předních světových poskytovatelů spedice a smluvní logistiky (3PL), společnosti Agility Global Integrated Logistics (GIL), za 4,2 miliardy USD. Akvizice GIL přichází dva roky po akvizici švýcarské společnosti Panalpina společností DSV, která je známá strategií fúzí a akvizic (M&A). Akvizicí společnosti GIL se společnost DSV Panalpina stane třetí největší přepravní a logistickou společností na světě s celkovým hrubým výnosem ve výši přibližně 22 miliard USD, nárůstem přibližně o 23% a kombinovanou pracovní silou více než 70000 zaměstnanců.

V roce 2020 měla společnost GIL tržby ve výši 4 miliard USD, a to zejména v letecké a námořní dopravě a pracovní síle cca 17000 zaměstnanců.

Proto bude divize Air & Sea, největší divize společnosti DSV Panalpina, podstatně posílena akvizicí společnosti GIL a upevní si své postavení mezi největšími poskytovateli na celém světě s téměř 2,8 miliony TEU a více než 1,6 milionu tun přepravovaného nákladu každoročně.

Know-how kontraktní logistiky, které jsou díky komplexním dodavatelským řetězcům a změnám distribučních kanálů stále důležitější, posílí divizi

DSV's Solutions divizí s další skladovací kapacitou GIL více než 1,4 milionu m², zejména v APAC a na Středním východě, uvádí se v prohlášení.

Dánská dopravní a logistická společnost dále uvedla, že GIL přidá do sítě DSV v Evropě a na Středním východě činnosti v oblasti silniční nákladní dopravy, a tím zvýší konkurenceschopnost společnosti ve všech třech divizích.

Společnosti DSV Panalpina a GIL očekávají uzavření transakce ve třetím čtvrtletí aktuálního roku za předpokladu, že budou splněny podmínky a bude získán potřebný souhlas. Do té doby budou společnosti DSV Panalpina a GIL nadále fungovat samostatně a nezávisle.

--

Ještě k tomu graf velikosti jednotlivých firem, obrat v miliardách USD

1. DHL	32,4
2. Kühne + Nagel	25,4
DSV Panalpina + Agility	21,7
3. DB Schenker	19,4
4. Nippon Express	18,5
5. DSV Panalpina	17,7

Objemy výkonů přístavů DP World se v prvním čtvrtletí vrátily k růstu, ale společnost má obavy z dalšího narušení dodavatelského řetězce.

Provozovatel terminálu například uvedl, že stále řeší následky zablokování Ever Given, a vyzval Egypt, aby vybudoval druhý kanál k Suezskému průplavu. Předseda představenstva a generální ředitel skupiny Sultan Ahmed Bin Sulayem uvedl: „Kanál je kritickou tepnou pro světový obchod a jeho zablokování minulý měsíc stálo světovou ekonomiku téměř 9 miliard \$ denně. O několik týdnů později stále poskytujeme úlevu těm, kteří měli zpoždění nákladu během našich operací v Džiddě, Sokhně, Egyptě a Dubaji. Plynulé toky světového obchodu jsou páteří malých a velkých podniků po celém světě. Egypt by měl zvážit investice do jiného kanálu do kanálu od Rudého moře, aby se zabránilo budoucím blokádam. Musíme se soustředit na infrastrukturní řešení, která zabraňují narušení dodavatelského řetězce a zároveň pomáhají podnikům efektivně přepravovat jejich náklad, pokud k nim dojde.“

Egypt skutečně investoval do druhého kanálu na středomořském konci kanálu, který byl otevřen v roce 2015, ale Ever Given se po vstupu z Rudého moře zasekl v jednosměrné části.

Pan Sulayem hovořil po zveřejnění výsledků DPW za první čtvrtletí ve čtvrtletí, kdy operátor vykázal meziroční růst objemu 10,2% a v celém portfoliu kontejnerových terminálů dosáhl 18,9 mil. TEU. "Růst objemu obchodu se zrychlil a naše strategie poskytování integrovaných řešení dodavatelského řetězce prospěšným vlastníkům nákladu nám umožnila těžit z tohoto oživení."

Kromě diverzifikace výnosů mimo provoz přístavů byla společnost DPW zaneprázdněna investováním do potenciálně převratných technologií, jako je Virgin Hyperloop.

Celosvětová krize dostupnosti kontejnerů se do konce roku pravděpodobně neuvolní - i přesto, že rok 2021 bude pravděpodobně rekordmanem v dodávaných nových bednách.

Podle Johna Fosseyho, hlavního analytika kontejnerové flotily ve společnosti Drewry Shipping Consultants, bylo v prvním čtvrtletí dodáno přibližně 1,4 milionu nových kontejnerů, což je o 10% více než v posledním čtvrtletí loňského roku a o 21% více než v Q1 20.

„Na základě současné aktivity věříme, že celoroční produkce do roku 2021 může být více než 4,7mln TEU. To by byl rekordní rok pro výrobu kontejnerů, kdybychom přesáhli hranici 4,42 milionu TEU vyrobených v roce 2018 a o 52% více než 3,1 milionu TEU dodaných v loňském roce,“ uvedl.

Pan Fossey však říká, že je nepravděpodobné, že by došlo k ponížení akutního nedostatku vybavení, se kterým se setkává mnoho přepravců a

speditérů po celém světě. "Obávám se, že nedostatek pravděpodobně přetrvává do konce roku a nedostatek kontejnerů je způsoben reakcí dopravců na Covid - zaprvé, počáteční rušení odjezdů, následované dopravci nasazujícími další větší lodě s cílem uspokojit neočekávanou poptávku, která vytvořila začarovaný kruh zahlcení terminálů v přístavech. V reakci na toto přetížení začali dopravci měnit naplouvání přístavů - což znamenalo nenakládat prázdné kontejnery - a to jen zhoršilo přetížení přístavu. Dopravci mohou snadno přidat kapacitu, ale to zdaleka není tak snadné pro přístavy. Provozovatelům terminálů trvá nějaký čas, než najmou a vyškolí nový personál, zatímco doprava do vnitrozemí, jako je železnice a nákladní doprava, se potýká s další absencí kapacity a sníženou produktivitou práce, což obsluhu dovozu ještě ztěžuje. Je jasné, že celý rok bude ovlivněn zahlcením přístavů - cykly oběhu kontejnerů se musí dostat zpět na úroveň před Covidem, ale to nebude pravděpodobně možné do konce tohoto a možná ani do roku 2022."

Ale dodal: "To znamená, že Drewry věří, že ve světě je dostatečné vybavení na podporu obchodu a jeho růstu, jen kontejnery jsou na špatných místech. Poptávka po novém vybavení mezitím stále stoupá, a to nejen kvůli uspokojení poptávky - kontejnery mají zpravidla 15letou životnost a velká tranše beden dodaných v letech 2005 až 2009 končí. Koncem roku 2000 nastal boom ve výrobě boxů a jejich výměna povede k objednávání nových do roku 2025 - přibližně 45% letošních objednávek jsou náhradní jednotky, ale v příštím roce vzroste na více než 60%, přičemž pak každý rok překročí produkce přes 4 miliony TEU ročně"

Výsledkem nepřekvapivě je, že ceny nových kontejnerů rostou - průměrná cena 40'HQ v prvním čtvrtletí letošního roku činila 6 160 USD/ks, což je o 90% více než před rokem. Těsná výrobní kapacita také vedla dopravce k dohodě na mnohem delších dobách pronájmu u pronajímatelů kontejnerů - pronajímatelé běžně souhlasí s obdobími 9–10 let.

"Docela chápeme, že bylo dohodnuto 15leté období pronájmu, a myslíme si, že se bude i nadále pohybovat tímto směrem, což znamená, že rostoucí počet nových kontejnerů bude pravděpodobně po celou dobu jejich životnosti v rámci jediného pronájmu," řekl Fossey

--

Podniky využívající služby společnosti Europa Flow mohou při dovozu do EU počítat s nulovou sazbou DPH. Při UK vývozu za podmínek DDP přebírá prodejce roli dovozce, zásilky jsou odbaveny do volného oběhu při příjezdu na první území EU, kde se platí cla a DPH se vybírá pomocí obecné VAT registrace E-Flow, před jejich odesláním ke konečnému příjemci na jiné území EU. Některé zdroje však říkají, že spoléhání se na celní režim EU 42 ponechává produkt v „právní mezeře“.

Režim 42 umožňuje Europa uspokojovat trhy EU za podmínek DDP, kdy prodejce přebírá plnou odpovědnost za vývozní a dovozní formalities, dopravu, cla a daně, což podle Europa umožňuje „stejně snadné nákupy z Velké Británie“ jako před Brexitem.

Paní Redpath, šéfka pobočky Europa Flow říká: „V žádném případě to není mezera, legální ani jiná. Ve velké míře jsme spolupracovali se společností Deloitte, abychom zajistili, že vše, co máme k dispozici pro post-brexít, bude legální. Naše je

společnost má obrat 200 milionů £, naše zákonnost a důvěryhodnost je zásadní. Nikdy bychom nepracovali způsobem, který by odporoval právnímu prostředí. Režim 42 používají každý den ti, kdo přepravují z Kanady, Ameriky nebo Dálného východu. Usnadňuje obchod z celého světa. “ Od začátku minulého měsíce společnost zaznamenala urovnání své obchodní situace a stabilizovaly se také tranzitní časy, dodala. Týdenní počet zásilek stoupá a společnost aktivně získává nové obchody.

Rejdař MSC spustil nové digitální řešení pro zpracování B/L online, které bude nabízeno prostřednictvím nezávislé blockchainové platformy s názvem Wave BL. Švýcarská kontejnerová linka si vybrala WAVE BL, protože MSC věří, že je to jediné řešení, které odráží tradiční papírový proces, na který je průmysl přepravy a nákladní dopravy zvyklý.

„Toto uživatelsky přívětivé řešení zajišťuje, že všechny strany zapojené do rezervace nákladních zásilek mohou vydávat, převádět, schvalovat a spravovat nákladní listy elektronicky prostřednictvím zabezpečené decentralizované sítě,“ uvedl André Simha, globální ředitel pro digitální a informace společnosti MSC, který dodal: „Poskytuje digitální alternativu ke všem možnostem dostupným u tradičních tiskových dokumentů, mnohem rychlejší a bezpečnější.“

Zákazníci se mohou podle oznámení zaregistrovat a začít používat službu prostřednictvím webu společnosti MSC, aniž by docházelo ke změnám nebo narušení každodenních obchodních operací. Platformu WAVE BL lze v průběhu roku 2021 bezplatně využívat pro vývozce, dovozce a obchodníky, zatímco uživatelé platí pouze za vystavení originálních dokumentů, za účelem využívání služby nemusí investovat do žádné IT infrastruktury ani provádět provozní změny.

Ženevský dopravce poznamenal, že nový systém BL je ideálním řešením během pandemie Covid-19, protože bezpapírová řešení pomáhají překonat omezení na hranicích, problémy s poštovními výpadky nebo jinými nejistotami spojenými s pandemií.

--

Komise EU by měla navrhnout postupné stahování otevřených mokrých praček (open end scrubbers) z trhu. To požaduje Evropský parlament v usnesení o „čisté přepravě“, které bylo přijato v úterý večer 453 hlasy pro, 92 proti a 154 členů se zdrželo hlasování.

Přibližně dvě třetiny z přibližně 3 000 až 4 000 zařízení k následnému zpracování výfukových plynů (praček) používaných po celém světě jsou systémy s otevřenou smyčkou, podle informací z průmyslu. Mořská voda používaná k čištění látek znečišťujících ovzduší se filtruje a vypouští zpět do moře. Existují také uzavřené a hybridní systémy, ve kterých lze mycí vodu alespoň částečně uchovávat na palubě a likvidovat v přístavech.

EP prohlašuje, že limity síry Mezinárodní námořní organizace by neměly vést k přesunu znečištění ze vzduchu do vody.

Organizace Clean Shipping Alliance (CSA), sdružení více než 30 dopravních společností, zdůrazňuje, že mycí voda splňuje všechny environmentální požadavky a že pračky snižují emise oxidů síry a CO₂. „Objektivní posouzení rizik“ ze strany Evropské komise potvrdí, že otevřené pračky nepoškozují mořské prostředí, věří ředitel ČSA Poul Woodall.

V současné obtížné situaci, s níž se mnoho společností potýká, by byla obzvláště důležitá výměna informací a přenos znalostí v rámci veletrhu T+L v Mnichově. Ale to je přesně to, co fyzicky není možné kvůli koronové pandemii. Jaké formy síťové a osobní výměny nabízí transport logistic Online? (odpovídá p. Rummel z pořádající Messe München):

Právě proto, že osobní výměna nemůže být realizována, umožňuje T+L Online účastníkům přenos znalostí a výměnu informací ve virtuálním prostředí. Především zobrazuje rozsáhlý konferenční program klasického veletrhu. Nabízí se 88 konferenčních setkání s předními řečníky a globálními hráči v oboru. 35 partnerů, klubů, sdružení a vydavatelů pomáhá utvářet online program. Na jednotlivých firemních zasedáních se představí 30 špičkových společností. Do sítě vás zve celkem 40 společností. Tento digitální formát nemůže nahradit fyzický veletrh, ale v obtížných dobách nabízí příležitost dozvědět se o důležitých tématech a vyměnit si nápady. Bez ohledu na současnou zdravotní krizi čelí průmysl značným otřesům. Transport Logistic Online se zaměřuje na čtyři hlavní témata. Tématem nových obchodních modelů je ekonomika platform a digitální transformace. Téma udržitelnosti se zabývá alternativními pohony a optimalizací dodavatelského řetězce. A samozřejmě budou také nějaké přednášky na téma covid a jeho dopady na logistický průmysl. A konečně, jako druh speciálu, pořádáme také konferenci o letecké nákladní dopravě v Evropě, což je velmi důležitá událost pro letecký nákladní průmysl.

Poradenská společnost Sea Intelligence, která se specializuje na námořní odvětví, zveřejnila nejnovější zprávu Global Liner Performance (GLP) s údaji o spolehlivosti jízdnicích řádů lodí do března 2021 včetně. Je zřejmé, že nákladní lodě doplouvají opět o něco přesněji: Jen v březnu 2021 zaznamenali dopravci zlepšení spolehlivosti jízdnicích řádů o 5,8 procentního bodu (m/m) na 40,4 procenta. Průměrné zpoždění bylo 6,16 dne. Celkově podle odborníků u Sea Intelligence zbývá ještě dlouhá cesta, než bude dosaženo dochvilnosti předchozích let. V dubnu 2021 - ve srovnání s příslušnými měsíčními údaji z předchozích let - dorazilo včas do svých cílových přístavů méně lodí než kdykoli předtím.

Nejspolehlivějším dopravcem se ukázala linka Maersk Line: její spolehlivost podle plánu byla v březnu 2021 48,7 procenta. Na druhém místě následoval Hamburg Süd se 45,9 procenty. Pouze jedna další přepravní společnost, Wan Hai, měla spolehlivost harmonogramu více než 40 procent; zbývajících 14 nejlepších dopravců, s výjimkou Evergreen, bylo mezi 30 a 40 procenty.

Skupina Eurokai, 50procentní akcionář manipulační společnosti Eurogate, musí v roce 2020 po pandemii přijmout masivní pokles příjmů. EBIT hamburské společnosti poklesl v roce 2020 o více než 41% na 43,4 milionu eur. Závěrem je roční schodek ve výši 30,6 milionu EUR. Ve

finančním roce 2019 vytvořila skupina konsolidovaný zisk 70,2 milionu EUR. Hlavním důvodem propadu v podnikání je pokles příjmů ve společnosti Eurogate GmbH. Překládka kontejnerů na deseti tuzemských i zahraničních terminálech poklesla o 5,6 procenta na zhruba 10,9 milionu TEU.

Na pozadí špatného vývoje podnikání v Eurogate získávají znovu na naléhavosti plány snižování nákladů provozovatele kontejnerových terminálů, které byly známé již v listopadu loňského roku. V této souvislosti má dojít také ke snížení počtu zaměstnanců. V lokalitách v Hamburku a Bremerhavenu je třeba ušetřit 84 milionů EUR na materiálních a personálních nákladech. Podle Eurogate jsou plány výsledkem procesu změn, který byl zahájen v květnu loňského roku.

Německým lokacím Eurogate se ve finančním roce 2020 dařilo poměrně dobře. V nejvýznamnějších provozech z hlediska manipulace v Bremerhavenu (4,7 milionu TEU; minus 2,1 procenta ve srovnání s rokem 2019) a Hamburku (2,1 milionu TEU; plus 3,3 procenta) bude překonán vývoj v krizi světového trhu; 3,3 procenta ve srovnání s minulým rokem. Na druhé straně je katastrofální výsledek v terminálu ve Wilhelmshavenu; tam poklesl počet zpracovaných standardních kontejnerů o téměř 34 % na přibližně 423 000 TEU. V průměru klesla výkonnost na německých terminálech o 3,3 %.

Zahraniční místa budou muset v roce 2020 přiznat výraznější ztráty nákladu. Objemy se nejvíce zmenšily ve třech italských lokalitách La Spezia, Salerno a Ravenna (v průměru o 12,9 %). Pokles objemů na terminálech na dalších čtyřech místech v Maroku, na Kypru, v Portugalsku a Rusku je 8,1 %.

--

V Bruselu rostou očekávání, zda Evropská komise navrhne v červnu zahrnout do obchodování s emisemi silniční dopravu. Interní diskuse stále probíhá, ale počet politických pozorovatelů, kteří očekávají takový návrh, se zvyšuje.

Evropská ekologická asociace Transport & Environment (T&E) toto nadále nedoporučuje. Sdružení se zaštiťuje průzkumem zadaným Yougov, ve kterém bylo v únoru osloveno 13 324 dospělých ve 12 zemích EU. Podle toho není rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi o dopravu a výrobu tepla pro budovy v jiných členských státech, které prosazovala německá vláda, podporováno většinou. V Belgii je za pouze 36 procent populace, ve Francii 38 procent, v Itálii a Polsku 40 procent a ve Španělsku 42 procent.

„Pokud by se Brusel a Berlín rozhodly prosadit zavedení celoevropského modelu navzdory nedostatečné veřejné podpoře, budou muset najít řešení pro zmírnění sociálně-ekonomických důsledků uvnitř a mezi členskými státy EU,“ říká Jekaterina Boening, Senior Policy Manager ve společnosti T&E. T&E prosazuje požadavky na ochranu klimatu pro dopravu a budovy, které nezvyšují ceny pohonných hmot a topení. Například prostřednictvím mezních hodnot CO2 pro vozidla, kvót pro elektromobily, „zonace“ silničních sítí nebo specifikací pro renovaci budov. Na oplátku sdružení vidí většinu v průzkumu mezi respondenty.

Letectví EU je již zahrnuto do obchodování s emisemi. Evropská komise ohlásí odpovídající návrhy pro námořní dopravu v červnu. O začlenění silniční dopravy se v současné době interně

diskutuje. Výkonný viceprezident odpovědný za ochranu klimatu Frans Timmermans se také obává, že by výrazné zvýšení nákladů na palivo mohlo narazit na silný odpor obyvatel. Na klimatickém summitu prezidenta USA Joea Bidena oznámila předsedkyně Komise Ursula von der Leyen, že do obchodování s emisemi zahrne také „dopravu a budovy“, ale konkrétně o provozu nemluvila.

Diederik Samsom, vedoucí kabinetu Timmermanse, se k těmto otázkám rovněž na akci v Bruselu nezavázal. Podle sdružení Nordic Logistics Association (NLA) však zdůraznil možnou výhodu, že obchodování s emisemi může také velmi efektivně a přesně snížit emise skleníkových plynů v silniční dopravě a nastavit cenové signály na správném místě.

--