

SSL EXPRES

05.-09.04.2021

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

Společnost Evergreen, nájemce lodi Ever Given se vzhledem k rychle rostoucím nárokům poškozených havárií lodi minulý týden v Suez, rozhodla vyhlásit

SPOLEČNOU HAVÁRII !!

Že jde o pevný úmysl, nasvědčuje i to, že byl již stanoven dispašér a jsou informováni první velcí přepravci. Připomínáme i vám, kteří máte na palubě Ever Given svoje zboží, co bude následovat:

- v nejbližších dnech bude dokončena prohlídka možných poškozených částí plavidla a loď bude eventuálně pokračovat do vybraného přístavu vykládky

- mezitím dispašér provede hrubý odhad všech nákladů na záchranu lodi včetně možných nároků vlastníků zboží, které bylo postojem v Suez zničeno (rychle se kazící zboží). Započítán bude určitě nárok Suez Canal Authority za přerušovaný provoz a z něho vyplývající ztrátu příjmů z poplatků (odhad zatím 1 mld USD). Velkou částku bude představovat práce remorkérů a další techniky podílející se na vyproštění uvízlé lodi

- na základě hrubého součtu budoucích nároků a dostatečné rezervy stanoví dispašér procentní podíl (z hodnoty) pro každou nepoškozenou zásilku na palubě a pro provozovatele plavidla. Toto procento může být ve výši desítek procent z hodnoty každé zásilky

- jakmile loď dosáhne určeného přístavu a zboží bude po výpočtu příspěvku připraveno k uvolnění příjemcům, podmínkou pro uvolnění bude úhrada stanoveného příspěvku

- výpočet příspěvku bude určitě nějakou dobu trvat !

- bez úhrady příspěvku nebude zboží uvolněno !

- **doporučuje se proto:** 1/ informujte své zákazníci-evropské příjemce, že dojde k dalšímu zdržení v dodání jejich zásilek 2/ informujte svoji pojišťovnu či doporučte důrazně svým zákazníkům, aby kontaktovali svoji pojišťovnu, pokud je zboží pojištěno pod kargo pojištěním a vyčkejte na její instrukce 3/ zdůrazněte svým zákazníkům, že "účást" ve společné havárii je nezvratná a neexistuje způsob, jak se úhradě příspěvku vyhnout (snad kromě pokusu o využití institutu "opuštění zboží" s následným vynuceným prodejem, ovšem s nejistým výsledkem 4/ více zvědavým zákazníkům nabídněte text York-Antwerp Rules 2016, který řídí a vysvětluje postupy při vzniku, vyhlášení a vypořádání Společné havárie.

V každém případě se obrňte trpělivostí, a v případě potřeby se obraťte na sekretariát, kde vám eventuálně připravíme "oficiální zprávu" pro rozzlobené přepravce.

Evergreen, nájemce m/s Ever Given, která minulý týden narazila na mělčinu v Suezském průplavu, vyhlásil Společnou havárii, protože náklady na nehodu narůstají a egyptské úřady hrozí právními kroky, a to i proti posádce. Vyhlášení společné havárie bude znamenat, že přepravci budou muset zaplatit část nákladů na incident, než budou moci svůj náklad vyzvednout, ačkoli jakýkoli náklad, který byl v důsledku incidentu zničen, jako je rychle se kazící zboží, by vyžadoval odškodnění taky. Zprávy mezitím naznačují, že Úřad pro Suezský průplav (SCA) může požadovat náhradu škody ve výši 1 miliardy USD proti osobám, u nichž se prokáže odpovědnost za incident, který na šest dní zablokoval provoz. Plavidla vstupující do Suezského průplavu uzavírají přísnou smlouvu se SCA, která stanoví, že vlastníci, provozovatelé nebo nájemci plavidel „jsou odpovědní za jakékoli škody a následné ztráty způsobené přímo či nepřímo“ a jsou zcela odpovědní, pokud se neprokáže opak. Pokud by vyšetřování probíhající v panamském registru, za účasti Bernard Schulte Shipmanagement (BSM), SCA a pojišťovny UK P&I Club, prokázaly nedbalost nebo chyby posádky, mohly by nést odpovědnost v závislosti na výsledku dotazů všechny zúčastněné strany, majitel, nájemce, správce lodi a posádky. Podle podmínek smlouvy může odpovědnost nést jakákoli osoba nebo právnická osoba odpovědná za loď v době nehody. Za incident může být právně odpovědná posádka i technický manažer BSM, majitelé Shoei Kisen Kaisha a nájemce Evergreen. Eric Hsieh, prezident společnosti Evergreen Marine Corp, 2. dubna popřel, že by tchajwanský dopravce nesl jakoukoli odpovědnost za ztroskotání, přičemž tvrdil, že jeho odpovědností je pouze udržovat bezpečnost nákladu. Generální tajemník Národního svazu námořníků v Indii (NUSI), zdůraznil: „Nejde o trestní odpovědnost, nedošlo k úmrtí ani nedošlo k úniku ropy. Maximálně to může být občanskoprávní odpovědnost a vyšetřování bude nějakou dobu trvat.“ ITF, NUSI a indická vláda dali jasně najevo, že nebudou tolerovat žádný předpojatý vyšetřovací proces. Jsou v neustálém kontaktu s 25člennou indickou posádkou pocházející z Bombaje, Tamilnádu, Ándhrapraděše a ostatních států ze severní Indie.

10 km silnic, 7 km kolejí, 14 železničních výhybek, 7 inženýrských staveb, včetně silničních viaduktů a ochranných propustků na palivových potrubích PERN a LOTOS, nárazníkové parkoviště pro nákladní automobily - klíčový investiční projekt Přístavu Gdaňského úřadu SA s celkovou čistou hodnotou 166 milionů PLN se dokončuje. Ve středu (17. března) odpoledne projely první kamiony přes cílový silniční systém na ulici Kontenerowa.

Tento projekt zahrnuje výstavbu nových silnic a kolejových systémů vedoucích od železniční stanice PKP Port Północy k branám jednotlivých terminálů. V případě největší z nich, tj. Terminálu DCT, budou k dispozici dvě vyhrazené stopy. Kromě toho bude silniční projekt poskytovat bezkolízní dopravu z terminálu dále na jih Polska. Jedná se o zcela nový silniční systém, který umožní provoz vozidel bez kolizí, což je při tak velkém objemu nákladní dopravy

nesmírně důležité. V rámci projektu rozšíření silničního a železničního systému vnějšího přístavu realizovaného společností NDI pro přístav Gdaňsk Authority SA byly přestavěny ulice Portowa, Poinca, Kontenerowa a Budowniczych Portu Północnego. Byly postaveny čtyři nové viadukty a dva stávající byly demontovány (včetně jednoho přes provozuschopné železniční tratě a druhého přes palivový komplex PERN, LOTOS a Naftoport). Byla přidána nová trať k terminálu DCT, nové tratě k uhelným terminálům a moderní systém řízení železniční dopravy. Rovněž bylo vybudováno odstavné parkoviště pro nákladní automobily, první v této části přístavu. Práce v přístavu Gdaňsk byly zahájeny v srpnu 2018 a podle smlouvy by měly být ukončeny v květnu 2021. Hlavní stavební práce byly dokončeny v loňském roce. Posledních několik měsíců probíhaly dokončovací práce na ulici Kontenerowa. Na staveništi v Gdaňsku použili stavitelé 40 000 tun asfaltové hmoty, 13 000 m³ konstrukčního betonu, 860 tun výztužné oceli a 1 200 tun kolejnic. Tento projekt je součástí největšího programu kapitálových výdajů v přístavu Gdaňsk od konce 70. let, protože jeho hodnota je přes 750 milionů PLN (163 milionů EUR). Dálnice A1 spojující Českou republiku s polským pobřežím Baltského moře a přístavem Gdaňsk je již z 85% dokončena. V roce 2022 bude možné cestovat přímo a bez semaforů z přístavu Gdaňsk až do Ostravy, Brna a Prahy v České republice a do Bratislavy na Slovensku.

Zdroj: Zastoupení přístavu Gdaňsk v České republice a na Slovensku

Kapitán Don Cockrill, konzultant pro námořní pilotáž, zdůraznil, že šířka Suezského průplavu je klíčovým faktorem při zaseknutí Ever Given.

Na jeho hladině je kanál široký asi 313 m, ale jeho konstrukční profil znamená, že šikmé strany dávají při ponoru 11 metrů šířku asi 225 m, zmenšující se na šířku dna asi 121 m. Při "length over all" 400 metrů jsou tedy tyto lodě podstatně delší než splavná šířka vodní cesty.

Je vyžadována pomalá rychlost = obvyklá přepravní rychlost lodi v kanálu je asi 8 uzlů.

Cockrill dodal, že „jsou vyžadovány relativně nízké rychlosti v kombinaci s udržováním středové stopy v průřezu kanálu, aby se minimalizovala a udržovala rovnováha hydrodynamických sil působících na boky a spodní část trupu“.

Je třeba také vzít v úvahu vítr a přílivové proudy, řekl Cockrill. "Odhadovaná boční plocha naloženého ULCC, jako je Ever Given, je asi 16 000 metrů čtverečních." Vítr o rychlosti 30 uzlů, jako například ten, který byl hlášen v době zakotvení, pokud jde z boku, bude generovat sílu na straně lodi přibližně 300 mt. Dále je třeba vzít v úvahu slapový proud. I nízký proud 0,5 uzlu propůjčí ULCC sílu při podobném ponoru 75 mt. Při souběžném působení je za nejhorsích podmínek myslitelná kombinovaná vnější boční síla na lodi asi 375 tun (možná i více)."

P.S. Ze záznamu satelitu vyplývá, že loď těsně před havárií plula rychlostí 13,6 uzlu, a měla za sebou již jedno nebezpečné vychýlení na starboard.

--

Minulý měsíc, v březnu, kontejnerový terminál přístavu Koper vytvořil měsíční rekord v propustnosti kontejnerů. Za 31 dní terminál zpracoval 97 101 TEU v oblasti překládky, což výrazně překonalo předchozí měsíční rekord přesně před třemi lety v březnu 2018, kdy bylo vyřízeno o něco více než 92 300 TEU.

„Jedná se o důležitý milník, zejména s ohledem na důsledky pandemie a současnou globální situaci v logistickém sektoru. Společnost blahopřeje všem zaměstnancům v terminálu kontejnerů a zapojeným obchodním partnerům, jejichž práce ospravedlňuje pověst nejdůležitějších kontejnerový terminál na Jadranu,“ uvedl v gratulačním vyjádření k úspěchu Dimitrij Zadel, předseda správní rady Luka Koper.

Růst objemu kontejnerů a vysokou úroveň produktivity a spolehlivosti podpoří projekt rozšíření Pier I. Přestavba a dostavba přístavní haly terminálu by měly být dokončeny v červnu tohoto roku, přičemž pokračuje výstavba vnitrozemských skladovacích prostor. „Jedná se o nejdůležitější infrastrukturní projekt v přístavu Koper za posledních deset let, a to jak z finančního, tak ze strategického hlediska. Zvýší roční kapacitu terminálu na 1,3 milionu TEU a s dalšími vylepšeními v v oblasti pracovních procesů na jeden a půl milionu TEU,“ uvedl Metod Podkrižnik, člen správní rady Luky Koper, který má na starosti obchodní a provozní oblast.

M/s Ever Given zůstává ukotvena v oblasti Bitter Lakes na Suezském průplavu, kde inspekce údajně zjistila poškození její příďe, kterou je třeba opravit, než bude moci pokračovat v plavbě do severní Evropy. "Tyto opravy však nejsou považovány za významné," uvedla zpráva o nehodách od poradenské společnosti WK Webster. Rovněž se ukázalo, že krátce poté, co majitel Shoe Kisen vyhlásil General Average, podala londýnská právnická firma HFW žalobu ADMA1 na omezení odpovědnosti u Admiralty Court jménem majitele plavidla proti společnosti Evergreen a „všem dalším osobám, které tvrdí nebo mají nárok požadovat náhradu škody z důvodu najetí na mělčinu M / V Ever Given v části Suezského kanálu“. Advokátní kancelář odmítla situaci dále komentovat. Nárok však přišel uprostřed zpráv, že Úřad pro Suezský průplav očekává podání žádosti o náhradu škody ve výši až 1 miliardy \$. "I když to vypadá jako velmi nadhodnocený údaj, může to sloužit k dalšímu zpoždění odplutí plavidla ze Suezu a případně také k významnému zvýšení celkové částky, kterou je třeba v rámci Společné havárie vypořádat," dodal WK Webster.

K tomu přidáváme opakované doporučení především těm z vás, kteří jste vezli zásilku(y) na m/v Ever Given na HBL a FBL a jste tedy v přímém kontraktním vztahu s rejdařem: informujte okamžitě své(ho) zákazníky(y), že dojde dříve nebo později k vypořádání, a že toto vypořádání v podobě složení zálohy do dispašního fondu půjde na jeho/jejich účet. Částka příspěvku bude určena procentem z hodnoty zboží dle obchodní faktury a toto procento může nabývat i vysokých (desítek %) hodnot, které bude muset váš zákazník zaplatit, aby mu byla zásilka vydána. V případě pochybností se můžete opřít o čl. 3.9 Všeobecných zasílatelských podmínek, případně (v nejhorším případě) o vaše právo zástavní čl. 4.8 a právo svépomocného prodeje čl. 4.9. Samozřejmě neváhejte vznášet dotazy do Poradny SSL.

Kontejniová přeprava devíti předních dopravců prezentujících veřejně čísla zaznamenala v roce 2020 agregovaný provozní příjem 15,1 miliardy USD, nárůst z 4,8 miliardy USD zaznamenaných v roce 2019, což zdůrazňuje silný dopad COVID-19. Výsledky sledují průměrnou provozní marži v posledním čtvrtletí na úrovni 24,5% roku 2020 na základě neváženého průměru se šesti rejdari blízko nebo nad marží 30%. V posledním čtvrtletí vedli pole tři dopravci: Zim, Yang Ming a Wan Hai, následují HMM, Evergreen a ONE. Hapag-Lloyd, Maersk a COSCO zůstaly na spodním okraji stupnice s maržemi pod 20%. Výsledky odrážejí čistý provozní zisk dopravců, očištěné o mimořádné zisky nebo ztráty z prodeje lodí nebo vyřazení z provozu. Celkové výnosy devíti dopravců dosáhly za rok 128 miliard USD, pouze o 6,5% více nad 120 miliard USD zaznamenaných v roce 2019, což zdůrazňuje dopad vyšších sazeb za přepravu a nižších nákladů na palivo. Pozitivní účinek COVID-19 byl v průběhu roku rychle pocíťován, marže již ve druhém čtvrtletí naznačující obrat; a žádný dopravce nezaznamenal záporné provozní marže od prvního čtvrtletí. HMM byla poslední, která vůbec vykázala zápornou provozní marži, a také Yang Ming byl v záporných číslech ještě ve čtvrtém čtvrtletí 2019. Konečný výsledek pro rok 2020 je daleko od některých katastrofických předpovědí prezentovaných v polovině roku, vyjadřující obavy, že by odvětví mohlo vykázat kolektivní čistou ztrátu až 10 miliard USD za rok. Souhrnné údaje pokrývají 11 předních dopravců bez soukromě vlastněných společností MSC a ONE, které v roce 2019 nezveřejnily provozní zisky.

Po určité formě zotavení na úroveň před pandemií v prvních dvou měsících roku nebyly globální objemy za čtyři celé týdny března 2021, podle nejnovějších údajů CLIVE Data Services a TAC Index, schopny pokračovat v oživení z ledna a února.

Objemy v těchto týdnech klesly o 3 procenta a ke konci měsíce se ještě zhoršily, ve 12. týdnu klesly o 4 procenta oproti začátku měsíce. Nicméně CLIVE Data říká, že trh s leteckým nákladem je v mnohem lepším stavu než před rokem, kdy vypuknutí viru Covid-19 vedlo k náhlému zhroucení globální kapacity, kde byla více než polovina letounů sundána z oblohy a přesunuta do skladovacích prostor v pouštích nebo zlikvidována. Takže čísla se oproti loňsku zlepšila, ale oproti předchozím dvěma letům klesla. V kontextu byly objemy v březnu ve stejném měsíci 2020 o 29 procent vyšší a v posledních dvou týdnech dosáhly vrcholu 55 procent. Niall van de Wouw, výkonný ředitel CLIVE Data Services, k tomu poznamenal: "Březnová data nám ukazují, že trh je stále velmi poháněn dodávkami dílů. Po ukazatelích, které naznačovaly, že globální trh leteckého nákladu viděl v lednu a únoru po roce tak vysokého narušení "světlo na konci tunelu", budou tento optimismus mírně chladit tato nejnovější odvětvová data."

De Wouw dále říká: "To může odrážet únavu Covid-19 z nákupních návyků podniků a spotřebitelů, protože v mnoha zemích vidíme další zprávy o míře infekce, obavy z možné třetí vlny viru, více uzavření a zákazu vycházení a obavy jak z nabídky, tak z účinnosti vakcín. Lety jsou z hlediska nákladu velmi plné, ale bez oživení na trhu s cestujícími jsou mezikontinentální provozní leteckých společností stále převážně řízeny kargem a potřebují vyšší ceny, aby byly tyto operace finančně životaschopné."

Od 1. července 2021 začíná nová éra přeshraničního obchodu, a zejména e-commerce obchodu: od tohoto data budou zásilky dovážené ze zemí mimo Evropskou unii do země EU podléhat

DPH od prvního eura a budou rovněž vyžadovat elektronické celní prohlášení. Dosud dovoz zásilky ze třetí země dovážel pouze DPH vyšší než 22 EUR nebo více. Již nyní podléhají DPH za více než 22 EUR a od 150 EUR navíc podléhají cłům. Cílem zrušení limitu 22 EUR je omezit podvody v oblasti DPH prostřednictvím nepravdivých prohlášení a zrušit preferenční zacházení s zásilkami ze zemí mimo EU. Aby bylo možné elektronická prohlášení pro zásilky pod limitem 22 EUR, měly německé celní orgány dokončit implementaci software Atlas-Impost dne 1.7. Webový software však bude připraven nejdříve v lednu 2022. Do té doby by měla být po konzultaci se společnostmi přijata přechodná řešení pro větší objemy zásilek: celní prohlášení budou předávána mimo elektronické systémy například s denním souhrnem zásilek, který bude rovněž základem pro konsolidované daňové oznámení.

Celní orgány z jiných evropských zemí, jako je Nizozemsko a Belgie, ukazují, že věci lze dělat jinak. Obě země již zavedly nové požadavky na své informační systémy. Jaké jsou však důsledky toho, že německé celní orgány porušují lhůtu pro zavedení softwaru? Hodně bude záviset na tom, "jaké je chování hospodářských subjektů při registraci. Náš základ celního systému není vhodný pro zpracování velkého počtu dalších celních prohlášení," říká Silja Kuhr, vedoucí E-Commerce AG Generálního celního ředitelství (GDZ). "Ročně očekáváme více než 100 milionů zásilek, pro které očekáváme další celní prohlášení," uvedla. Pokud by se s těmi všemi nakládalo pomocí konvenčního celního softwaru Atlas, lze očekávat přetížení a havárie související s IT. Předchozí výzvy celníků společností, aby je kontaktovaly s větším objemem elektronického obchodování, byly dosud neúspěšné. Vzhledem k tomu, že informační systémy nejsou ve všech členských státech EU dokončeny včas, očekává, že zásilky budou odkloněny přes jiné, menší země EU. To by zase mohlo znamenat, že informační systémy, které jsou již nastaveny tak, aby splňovaly nové požadavky, budou zahlceny, protože nejsou připraveny na rostoucí objem zásilek. Ačkoli je změna celních hodnotových limitů pro celou EU nařízením, v členských státech není povinné současné zavedení.

Podle sdružení pro e-commerce BEVH může dojít ke zpožděním nebo dokonce obcházení Německa jako vstupní země během tohoto období, zejména u velkých objemů dovozu. Kromě toho nelze automaticky zkontrolovat ověření takzvaného čísla IOSS.

IOSS znamená Import One Stop Shop a je to zjednodušený daňový postup, do kterého se může zahraniční dodavatel zaregistrovat v kterémkoli členském státě EU. Oproti dalším dvěma možnostem zde existují dvě hlavní výhody, standardní režim a zvláštní režim: pouze ti, kdo se účastní IOSS, mohou předkládat celní prohlášení v jakémkoli členském státě EU. Pro ostatní možnosti musí být zboží zapláceno v cílové zemi a daň musí být zaplácena také tam. Druhou výhodou IOSS je, že zúčastněný podnikatel může platit DPH sdruženou jednou měsíčně příslušnému daňovému úřadu.

Společnost Hermes Borderguru, která se specializuje na přeshraniční online obchodování v rámci skupiny Hermes Group, není přechodným opatřením v Německu dotčena, protože společnost ve velkém měřítku využívá evropské brány v Liege a Amsterdamu. Pro letošní rok společnost očekává, že vyřídí asi 10 milionů zásilek (bez příjmů z brexitu). "V regionu Benelux jsme zavedli kontrolní procesy pro všechny celní hodnoty. Již nyní odesíláme datovou základnu potřebnou pro individuální celní prohlášení. Jedinou změnou je, že také dodáváme snížené tarifní číslo se šesti číslicemi pro zboží do 22 eur," říká Christian von Papen ze společnosti Borderguru. Důležitým tématem pro Hermes Borderguru je registrace odesílatele v IOSS. "To může způsobit problémy s vypořádáním, pokud se klienti včas nezaregistrují. Předpokládáme, že používání IOSS bude pro naše zákazníky téměř povinné," připouští von Papen.

Výkonný ředitel Heyworldu Timo Schamber také očekává zpoždění a problémy: "Podobně jako brexit to pravděpodobně nebude hladký začátek." Start-up se specializuje na logistiku elektronického obchodu a denně přepraví téměř 3 000 balíků. Přijetí postupu IOSS je pro výkonného ředitele Heyworldu Schambara velkou neznámou: "Ne každý odesílatel ze třetí země bude mít registraci IOSS od 1. července." Jednou z největších výzev pro něj je přesvědčit odesílatele, aby se zúčastnili.

V budoucnu budou moci partneři v nákladní přepravě společnosti Cargoline zúžit očekávaný termín dodávky zásilky na dvouhodinové období. Kromě toho mohou příjemci na zákaznickém portálu Cargoline sledovat polohu své zásilky na mapě během cesty a zjistit tak, kolik zastávek má doručovací vozidlo stále ještě před sebou, oznámila společnost Cargoline v tiskové zprávě.

Pro novou službu ETA (odhadovaný čas příjezdu) poskytuje IT systém obecné spolupráce v oblasti nákladu průběžně údaje, jako je délka pobytu na poslední zastávce nebo změny na trase. To kombinuje software se statistikami minulých dodávek a parametrizovatelnými profily vozidel, jako je průměrná rychlost vozidla. Pokud je dodávka zpožděna z důvodu dopravních podmínek nebo jiných překážek, prognóza se automaticky upraví a zašle zákazníkovi.

Prognóza doby příjezdu může být přínosem pro koncové zákazníky, ale i řemeslníky na staveništích, kteří mohou přesněji strukturovat pracovní den, nebo pro společnosti, které získají spolehlivost plánování procesů, vysvětluje Sebastian Grollius, IT manažer všeobecné nákladní spolupráce.

Dne 30. března zveřejnil Evropský účetní dvůr (EÚD) zprávu celní kontroly: nedostatečná harmonizace poškozuje finanční zájmy EU, což je způsobeno tím, že finanční rámec rizik celní unie EU není navržen dostatečně dobře, aby zajistil, že členské státy provedou kontroly harmonizovaným způsobem, a že národní implementace se liší. Zpráva doporučuje Komisi posílit jednotné uplatňování celních kontrol a vypracovat a zavést plnohodnotné analytické a koordinační kapacity na úrovni EU. UCC požaduje, aby Komise přijala nezbytné opatření k zajištění toho, aby členské státy prováděly celní kontroly jednotně. Za tímto účelem přijala Komise Kritéria pro finanční rizika a prováděcí rozhodnutí o standardech, jakož i doprovodné pokyny, které společně tvoří rámec finančního rizika. Zpráva EÚD shledává, že tento rámec není navržen dostatečně dobře, aby to zajistil. Členské státy vybírají kontroly, které mají provést při dovozu prohlášením harmonizovaným způsobem. Rozhodnutí FRC nedefinuje pojem rizika dobře a je nedostatečně podrobné. Rámec navíc postrádá důležité rysy, jako například: pro celou EU analýza založená na datech ze všech dovozů do EU; vhodné techniky získávání dat; a vhodné metody řešení finančních rizik pro dovoz vyplývající z elektronického obchodování. EÚD uvádí, že členské státy nereagují na signály rizik stejným způsobem, což má za následek odlišná kritéria pro výběr importů pro kontrolu a sdílení pouze velmi omezených informací mezi sebou do. To omezuje účinné a harmonizované postupy výběru kontrol. EÚD dále poznamenal, že členské státy nepoužívají podobné postupy pro snižování počtu kontroly, což vede k rozdílným vnitrostátním postupům při řešení podobných rizik a že některé členské státy nepředávají všechna prohlášení k automatizované analýze rizik, jak to vyžaduje rozhodnutí FRC.

Podle Veroniky Grimmové bude vodík jako pohon pro osobní a nákladní automobily na německých silnicích v nadcházejících desetiletích nepostradatelný. "Je utopické věřit, že jediným řešením bude elektrická mobilita asistovaná bateriemi," řekla norimberská profesorka ekonomie, který je také ředitelkou Bavorského vodíkového centra. V poslední době se objevily zprávy, že evropští výrobci automobilů již nechtějí spoléhat na vodík jako hnací sílu budoucnosti.

Vodíková technologie může být použita poměrně brzy, zejména v hustém provozu, řekla Grimm. Cílem musí být vytvoření sítě čerpacích stanic pro vodíková vozidla, z níž by později mohla těžit i osobní automobilová doprava. Ve Švýcarsku již vodík používá 50 nákladních vozidel korejského výrobce Hyundai a do roku 2025 se očekává, že takových vozidel bude 1600. "Stavbu lze například provést nejprve prostřednictvím regionálních sdružení, která pak mohou být později postupně rozšířena," řekla Grimm.

Emise CO₂emise z dopravy se od roku 1990 nesnížily, a dokonce se zvýšily i počty nákladních automobilů. Vzhledem k problému s dojezdem však elektrifikace v těžké nákladní dopravě není možná prostřednictvím technologie baterií. "Alternativou by bylo nadzemní vedení, ale pak byste jím museli vybavit všechny hlavní evropské trasy". Ve srovnání s tím je vodík vyráběný elektřinou z obnovitelných energií v oblastech světa, kde je levný a vysoce účinný, pravděpodobně také levnější alternativou - náklady na dopravu jsou již tak značné.

Německému automobilovému průmyslu, včetně dodavatelů, bylo doporučeno, aby se svých stávajících vodíkových dovedností nevzdával. V dlouhodobém horizontu se celosvětová poptávka výrazně zvýší. Vzdání se rychlého start-upu vodíku by znamenalo ohrožení důležitých vývozních trhů - protože německé společnosti mají vynikající pozici k výrobě klíčových komponentů pro vodíkovou ekonomiku, jako jsou vozidla, palivové články, logistika a infrastruktura čerpacích stanic.

Svobodný stát Bavorsko, stejně jako spolková vláda, nyní formulovaly svou vlastní vodíkovou strategii. Spolková vláda financuje rozvoj zdroje energie 300 milionů EUR do roku 2023. Bavorsko chce do roku 2023 vybudovat síť 100 vodíkových čerpacích stanic, zejména pro vozové parky nákladních vozidel. Svobodný stát za tímto účelem poskytuje 50 milionů EUR.

Pokud železnice mohou udělat něco dobrého, pak je to propagace využití finanční podpory. Ve skutečnosti totiž existují služby, které železniční doprava poskytuje společnostem – ale s nižšími environmentálními tlaky než například silniční nákladní doprava. Návrh využít ekologické dávky z konkurenčních dopravních prostředků na podporu železnice má proto silný přesvědčující potenciál.

Při bližším zkoumání se však ukáže, že "pomoc svépomocí" by měla mít trvalejší účinek než trvalé "výživné". Tato podpora by mohla být použita primárně na podporu inovací, například automatizace a digitalizace má velký potenciál. Železnicím vznikají obrovské náklady tím, že lokomotivy vybaví evropským zabezpečovacím systémem ETCS. V plánu je vybavení vozů digitálním automatickým spřáhlem.

Provozní podpora na druhé straně snižuje tlak na železnice, aby zvýšily produktivitu a efektivitu. To vůbec nedává smysl. Pozdější snížení dotace způsobí příjemcům potíže. Takže propagace železnic je ano, ale se správnými nástroji. Provozní podpora nemá být zahrnuta.

Po oznámení problému s kvalitou paliva se v Tichém oceánu zastavila kontejnerová loď o délce 366 metrů patřící společnosti MSC Mediterranean Shipping Company a loď je nyní v závěsu tažena zpět do Japonska, potvrdila společnost MSC v zákaznickém sdělení. MSC uvádí, že MSC Ariene, která je nasazena na své službě Pearl, „musela 2. dubna zastavit na moři“ kvůli problému s motorem spojenému se „špatnou kvalitou paliva“, protože loď byla na cestě z čínského Sia-men do Los Angeles, Kalifornie. Plavidlo bylo přeměřováno do Wakayamy v Japonsku k opravám. Maersk, partner MSC v alianci 2M, uvádí, že k plavidlu dorazil remorkér s náhradními díly a nyní jej táhne směrem k Wakayamě, kam měl dorazit ve středu.

13 000 TEU MSC Ariene byla spuštěna na vodu v roce 2012 a je registrována v Panamě. Loď měla kotvit v Los Angeles 24. dubna, ale nyní se očekává úprava harmonogramu kvůli opravám a přetížení v přístavním komplexu San Pedro Bay, kde sídlí přední americké přístavy kontejnerů v Los Angeles a Long Beach.

K incidentu došlo jen několik týdnů poté, co se zhroutila i Maersk Eureka, která se ocitla v Tichém oceánu. V tomto incidentu Maersk oznámil, že loď byla nucena vypnout hlavní motor 12. března, aby vyměnila poškozené palivové čerpadlo, když byla na cestě do Long Beach. Zatímco loď byla zpočátku schopna pokračovat ve své plavbě, ale hlavní motor musel být znovu vypnut 14. března, přičemž 366 metrů dlouhá loď zmizela v severním Pacifiku přibližně 650 mil od přístavu Dutch Harbor na Aljašce. Na pomoc nakonec dorazil remorkér s náhradními díly a technický tým a Maersk 31. března oznámil, že na moři byly provedeny opravy. Poslední zpráva byla, že loď prošla námořními zkouškami, než se vrátí do Long Beach, a revidovaný harmonogram jejího příjezdu na Long Beach bude teprve vydán.

Tyto dva incidenty přispívají k rostoucímu seznamu problémů velkých kontejnerových lodí v oblasti transparentního obchodu od konce loňského roku, které se většinou týkají velkých ztrát nákladu na moři. Incidenty přicházejí uprostřed bezprecedentního nákladního boomu poháněného pandemií, který vytvořil nejrůznější měsíční rekordy překládky v amerických přístavech na obou pobřežích.

Obavy z kvality paliv také vzrostly, přinejmenším počátkem roku 2020, a to "díky" novým předpisům Mezinárodní námořní organizace (známým jako IMO 2020), které omezují celosvětově maximální přípustný obsah síry v lodních palivech, i když jen málo případů (pokud vůbec?) byly oficiálně spojeny se změnami a přechod na nízkosírné palivo byl oslavován jako „extrémně plynulý“.

P.S. Ještě že žijeme v Evropě a tyto problémy se nás netýkají, že? Ekologii máme už vyřešenou (loď s plachtami ?) a havárie největších rozměrů taky zvládneme hravě v řádu několika málo dní (Suez).

Průmysl 4.0 považuje 95 procent výrobních společností za příležitost. Více než polovina společností se však považuje za zaostávající v implementaci odpovídajících digitálních aplikací

a technologií. Necelá třetina se považuje za průkopníka. Vyplývá to z průzkumu průmyslového sdružení Bitkom mezi 551 průmyslovými společnostmi v Německu.

Podle průzkumu je překážkou ve společnostech především nedostatek finančních zdrojů a vysoké nároky na ochranu dat a zabezpečení IT. Společnosti koneckonců investují v průměru 5 procent svých tržeb do digitálních aplikací. „Průmysl 4.0 se tak stává přední technologií,“ říká Bernhard Rohleder, generální ředitel společnosti Bitkom.

Průzkum ukázal, že koronová pandemie zvýšila 63 procentům výrobních společností podporu inovací. Téměř tolik (61 procent) chce dlouhodobě pokročit v digitalizaci. Koneckonců, 42 procent společností uvádí, že krize změnila jejich obchodní model. Nejdůležitějšími technologiemi v souvislosti s průmyslem 4.0 jsou platformy pro internet věcí, aditivní výrobu (3-D tisk) a nový bezdrátový standard 5G, který je potřebný pro přenos velkého množství dat.

Plavidla vnitrozemské vodní dopravy v Evropě mají přepravit o 50 procent více nákladu než v současnosti, jak formulovala Evropská komise jako cíl ve své strategii dopravní politiky; je tudíž stále více třeba hodně investovat do infrastruktury a „zelenějších“ lodí. Na virtuální evropské konferenci pro vnitrozemskou plavbu „Platina 3“ nedošlo k žádnému rozporu s touto tezí. Nikdo však nemá na financování všelék. Odvětví, které se vyznačuje řadou malých rodinných podniků, má potíže s investicemi.

„Potřebujeme cílené financování,“ uvedla Theresia Hacksteiner, generální tajemnice průmyslového sdružení EU EBU. Očekávané nové vydání finančního programu EU Naiades je důležité, ale průmysl potřebuje více podpory šité na míru. Hacksteiner vyzval státy EU, aby využily program EU pro obnovu po pandemii k podpoře přeměny vnitrozemských vodních přeprav například na udržitelnější pohony a paliva. Stejně jako ostatní druhy dopravy chová i odvětví vnitrozemské lodní dopravy velké naděje, že bude těžit z celkové částky 750 miliard EUR v programu Corona. Více než polovina peněz má být použita na podporu udržitelnosti a digitalizace. Členské státy musí své národní výdajové plány předložit Evropské komisi do konce dubna. „Rádi bychom v něm viděli více projektů na vnitrozemských vodních cestách,“ uvedla Daniela Rosca, vedoucí oddělení pro přístavy a vnitrozemské vodní cesty v Komisi.

Vnitrostátní výdajové plány budou posouzeny Komisí a je možné, že peníze budou moci odtékat schválením Radou ministrů EU. Marian-Jean Marinescu, koordinátor dopravní politiky Evropské lidové strany, největší skupiny v Evropském parlamentu, nicméně zdůrazňuje, že rozšíření přeshraniční infrastruktury, jako je síť vodních cest EU, přinese optimální výhody pouze tehdy, pokud všechny země budou tahat za jeden provaz. Bylo by nakonec škoda nechat na členských státech, aby rozhodly, co s penězi z programu obnovy. "Jsem zvědavý, zda to vytvoří potřebnou evropskou přidanou hodnotu," řekl Marinescu. Vnitrozemská plavba podle něj dělá příliš malý pokrok. Již 10 let existuje evropská strategie pro Podunají a mnoho plánů a cílů. „Ale v praxi jsme toho tolik nedosáhli,“ kritizoval Marinescu. Objem nákladu přepravovaného nákladními čluny na Dunaji se v některých letech dokonce snížil. Za rozšiřování infrastruktury je odpovědný zejména veřejný sektor, zatímco modernizace lodí je výzvou pro průmysl. Ale mnoho malých vnitrozemských přepravních společností to má těžké. 60 procent všech plavidel EU pro vnitrozemskou plavbu je starších 50 let a 60 procent je menších než 82 metrů, uvedl Marco van Beek, který je odpovědný za financování vnitrozemské plavby v nizozemské Rabobank. Instalace nových motorů se často nevyplatí. Marže ve

vnitrozemské lodní dopravě jsou nízké. "Mnoho společností má nízké příjmy a je obtížné získat úvěr,“ uvedl van Beek. Financování a pobídky jsou proto nezbytné pro „ekologizaci“ flotil.

Největší překážkou obnovy flotil je to, že podle výroční zprávy evropské vnitrozemské plavební platformy IWT pro ni neexistuje žádný stabilní „obchodní případ“. Každý podnikatel je zcela závislý na tom, zda jsou jeho investice stále ziskové. „Pokud naši zákazníci nepožádají o 'zelená řešení' a nejsou připraveni za ně zaplatit tržní cenu, nebudeme úspěšní,“ řekl Gunther Jaegers z přepravní společnosti Duisburg Jaegers.

Theresia Hacksteiner zdůraznila, že všichni účastníci dodavatelského řetězce - včetně přepravníků - musí převzít odpovědnost a zaplatit za udržitelnou dopravu. "Ale nakonec trh vždy zvítězí," řekl Hacksteiner.

Kromě šoků v dodavatelském řetězci došlo v posledních dvou březnových týdnech ke stabilizaci letecké nákladní dopravy, kdy došlo pouze k jednomístnému kolísání sazeb. Podle očekávání však speditéři v reakci na krizi Ever Given v Suezmu začali hlásit nebývalé sazby v charteru.

"Ceny charteru budou v následujících dvou týdnech procházet stropem, kapacita se bude zdát omezená a někteří přepravci se k nám skutečně obrátili s poptávkou po alternativních řešeních letecky," uvedl jeden dopravce specializující se na asijsko-evropský trh.

Potenciální modální posun vyvolaný Suezem také posouvá změnu budoucích cen, tvrdí Peter Stallion, vedoucí leteckého a přepravního sektoru pro Freight Investor Services, který zkoumá budoucí poptávku. "Velkou změnou je pokus o konverzi z moře do vzduchu, což je důsledek přetížení na Suezském průplavu, které zdržuje náklad." Přímé plány nákladu se stanou časově kritickými a zásilky se začnou pohybovat přes charter letadel.

Povaha indexu (se zpožděním jednoho týdne) znamená, že ve skutečnosti zatím nebyl zaznamenán odpovídající dopad cen indexu na žádné z tras.

Předpokládá se však, že v dubnu a květnu zjistíme odpovídající zájem o nákup, který přitlačí ceny Asie do Evropy.

Mezitím jsou maloobchodní zásoby na téměř rekordních minimech, a americké stimulační nástroje pravděpodobně „zvýší tok maloobchodní poptávky na východních přepravních trasách. A postupné opětovné otevírání a očkování v USA by mohlo vést k aktivitě v oblasti léčiv a dokonce i čerstvých potravin.

Příslib očkování však naopak tlačí budoucí ceny dolů, transatlantické ceny pro třetí a čtvrté čtvrtletí začínají „kolabovat“ v očekávání vyšších objemů cestujících, a tedy i vyšší kapacity. Objemy cestujících se stanou „základním indikátorem“ letecké dopravy. A co si myslí osobní dopravci?

Lisa Oxentine, prodej nákladu MD společnosti American Airlines Cargo řekla: „Byli jsme velmi spokojeni s oživením našeho podnikání v oblasti cestujících a budeme se zabývat každou příležitostí, jak tuto síť rozšířit, jak můžeme. Naš letový řád cestujících na léto je již výrazně větší než na jaře, a jak se bude poptávka od cestujících vracet, budeme i nadále přidávat další lety a síťová řešení - včetně nových služeb do Tel Avivu, Santiaga a Seattlu, abychom jmenovali jen několik." "

Mluvčí United Cargo dodal: „Doufáme, že na konci roku 2021 dojde k nějaké normalizaci, ale uvědomujeme si, že bude trvat nějakou dobu, než se cestování vrátí k něčemu podobnému, jaké jsme znali dříve. Očekáváme, že po nákladu bude i nadále vysoká poptávka, zejména díky menší kapacitě na trhu. Budeme i nadále hodnotit náš letový řád pro osobní a nákladní dopravu a během roku 2021 budeme pravidelně upravovat letové řády, abychom optimalizovali naši globální síť a flotilu. Dokud se osobní doprava neobnoví v plném rozsahu, bude však nedostatek kapacity nadále posilovat volatilitu“.

Pan Chan řekl: „Očekáváme, že volatilita spotových sazeb globálního leteckého nákladu bude zesílena strukturálním nedostatkem kapacity způsobeným vyprázdněnou kapacitou widebody na trhu. To platí jak pro očekávanou sezónní volatilitu, tak pro zdánlivě nekonečnou řadu exogenních šoků v dodavatelském řetězci. Na straně nákladu pomohlo tempo konverzí a přírůstkové dodávky nákladních letadel zvýšit globální kapacitu, ale další možnosti růstu jsou prakticky nulové. Globální přepravní kapacita je podle našeho názoru v současné době téměř všeobecně omezená, a to napříč geografickými oblastmi a režimy, což dále snižuje možnosti zasílatelů.“