

SSL EXPRES

24-25.05.2021

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

Společnost China United Lines (CULines) zahájí začátkem června bi-weekly službu „Asia Europe Express“ (Dálný východ - severní Evropa) („AEX“). Čínský dopravce již v tomto obchodě nabídl čtyři ad-hoc plavby a pro svou novou linkovou dopravu do Evropy si pronajme další dvě lodě panamax (včetně 4395 teu REN JIAN 16). Očekává se, že „AEX“ se otočí za deset týdnů a bude naploutvat Šanghaj, Ningbo, Xiamen, Nansha, Yantian, Cai Mep, Rotterdam, Hamburk, Antverpy, Šanghaj. První plavba z Číny je plánována na 6. června s 4,395 teu REN JIAN 17. Čínský dopravce také oznámil zřízení kanceláře v Evropě: „CULINES Europe GmbH“ v Hamburku bude společným podnikem s místním agentem Menzell & Dohle.

Covid-19 zhoršil mnoho věcí - a nedostatek řidičů je jednou z nich. Kvůli pozastavení zkoušek řidičů v mnoha zemích klesla nabídka licencovaných řidičů ještě dále pod poptávku, uvádí studie Logistics UK. Téměř jeden z deseti logistických podniků tvrdí, že nábor řidičů je „extrémní bariérou“ pro obnovení jejich podnikání, uvádí zpráva.

Alex Veitch, generální ředitel pro veřejnou politiku ve společnosti Logistics UK, uvedl: „Naše zpráva ukazuje, že 29% logistických podniků očekává, že letos nebudou schopny obsadit volná místa pro řidiče nákladních vozidel; dalších 14,5% očekává velká zpoždění v obsazení volného místa.“

Zatímco Logistics UK vyzývá vládu, aby jednala, tři hlavní mezinárodní organizace se snaží vzít věci do svých rukou. Globální aliance přepravců (GSA), IRU a ITF vypracovaly chartu řidičů, která stanoví závazky přepravců, dopravců a řidičů ke zlepšení způsobu zacházení s nimi na sběrných a doručovacích místech. S vědomím, že řidiči často čelí „obtížným podmínkám, špatnému přístupu ke slušným hygienickým zařízením a nedostatku respektu při nakládání a vykládání“, chtějí skupiny ztraktivnit práci a zvednout globální standardy. Charta se rovněž zaměřuje na řešení některých překážek naboru v tomto odvětví, zejména u žen a mladých lidí vůbec.

Více než pětina míst zůstává v mnoha zemích neobsazena. Avšak pouze 2% řidičů nákladních vozidel na celém světě jsou ženy a jen 5% řidičů má v Evropě a Rusku méně než 25 let.

"Přepravci chtějí provozovat sběrná a doručovací místa, která jsou pro řidiče vítaná a bezpečná," řekl Denis Choumert, předseda GSA. "Je v našem zájmu a zájmu efektivních globálních dodavatelských řetězců, abychom se ujistili, že řidičům je umožněno dělat svou práci dobře. Tato charta podpoří dodržování zákonů a norem pro nakládku a vykládku v sítích a osvědčené postupy, jak můžeme nejlépe pracovat s komerčními řidiči po celém světě."

Skupina vyzývá společnosti, aby se k chartě přihlásily.

Umberto de Pretto, generální tajemník IRU, dodal: „Silniční doprava je zásadním článkem ve všech dodavatelských řetězcích. Jak jsme jasně viděli během pandemie, řidiči nákladních a dodávkových vozidel a operátoři, pro které pracují, jsou

pro fungování globální ekonomiky zásadní, přesto se příliš často potýkají se špatnými podmínkami. Jsou to oddaní profesionálové, kteří potřebují slušné pracovní prostředí, aby mohli svou práci vykonávat správně."

On-line prodejce Amazon v Německu je vystaven neustálé kritice pracovních podmínek v jeho logistických centrech. Odboráři jako Orhan Akman, který je ve Verdi odpovědný za maloobchod a zásilkový obchod, hovoří o „neustálém náporu práce“ a „monitorování výkonu“. Verdi roky bojoval za kolektivní smlouvu.

Amazon se pokaždé, když je zahájena stávka, považuje za nesprávně kritizovanou stranu. V prohlášení před Velikonocemi bylo řečeno: „Stali jsme se projekční plochou pro skupiny, které hledají pozornost pro svá témata“. Zaměstnanci mají prospěch z „vynikajících mezd, vynikajících dalších výhod a vynikajících kariérních příležitostí“, je nyní standardní prohlášení. Skupina také ráda odkazuje na „bezpečné, moderní pracovní prostředí“. Thomas Schneider, lídr stávky Verdi v Lipsku, však na konci března řekl, že pokud by byla společnost tak skvělá, nemusela by tolik inzerovat, aby získala nové zaměstnance. Skupina je potřebuje ve velkém počtu. Podle vlastních informací vytvořil Amazon za posledních deset let více než milion nových pracovních míst v logistice. Pouze v Německu společnost zaměstnává více než 16 000 stálých zaměstnanců, kteří se starají o vychystávání, balení a odesílání objednávek zákazníků - a trend roste s přibývajícimi pobočkami. Personál skladu je však v Německu někdy velmi obtížné najít. Proto se Amazon například rád prezentuje jako moderní zaměstnavatel, který vždy zdůrazňuje, že technické inovace slouží především zaměstnancům. Minulý čtvrtek skupina zaslala novinářům zprávu o své evropské inovační laboratoři pro logistiku ve Vercelli v severní Itálii, „která vylepšuje pracovní prostředí pro zaměstnance pomocí vyspělých technologií a zajišťuje nejvyšší úroveň bezpečnosti práce“, jak se říká. Transportní roboti v pěti německých logistických centrech podporují zaměstnance „přesunem polic k zaměstnancům za účelem uložení a vyzvednutí zboží a tím ke snížení vzdálenosti chůze“. Byly rovněž zavedeny paletizační roboty a vysokozdvizné vozíky, „aby se usnadnila práce zaměstnanců snížením přepravy a stohování nákladu a opakovaných úkolů“. Nyní společnost pracuje na nových technikách, které mají podobný cíl.

V průběhu oznámení se vyjádřili různí lidé, včetně starostů, kteří jsou „velmi“ nebo „extrémně“ šťastní, že Amazon investuje do jejich lokalit. A manažer Amazonu Stefano Perego je citován slovy: „Ve skutečnosti se chceme stát nejbezpečnějším pracovištěm na světě - ve všech oblastech naší společnosti.“ Pokračuje: „A zatímco zavádíme inovativní a podpůrné technologie, hodláme i nadále najímat nové zaměstnance a nabízet skvělá pracovní místa.“

Komunikační tým společnosti Amazon má ale po odeslání těchto zpráv novou práci. Organizace pro životní prostředí Greenpeace a Severoněmecká vysílací korporace (NDR) zahrnuly společnost do zpráv. Tam se píše: Filmové záznamy výzkumného pracovníka Greenpeace z logistického centra Amazon ve Winsen (Luhe) v Dolním Sasku ukazují, jak Amazon systematicky třídí neprodané zboží ke zničení. Záznamy byly k dispozici časopisu ARD „Panorama“ (NDR) a týdeníku „Die Zeit“.

Kritika není nová. Po sérii zpráv v médiích federální ministryně životního prostředí Svenja Schulze v únoru 2020 oznámila, že společnosti převezmou větší odpovědnost. Takzvaná povinnost péče by měla poskytnout lék na to, aby nové výrobky prostě neskončily v koši. Zákon je v platnosti od roku 2020, ale dosud nebyl proveden kvůli nedostatku nezbytných předpisů, jak uvádí NDR. Podle NDR a Greenpeace došlo v loňském roce ke zvláštnímu incidentu v logistickém centru ve Winsenu. Greenpeace říká, že v oddělení textilu bylo nové zboží zničeno nůžkami - „zjevně proto, aby s ním bylo možné legálně nakládat v duchu nového zákona, jako by to bylo staré zboží,“ píše NDR. Podle informací z „Panorama“ a „Die Zeit“ se myšlenka již dostala do dalších logistických center Amazonu. Amazon obvinění odmítá. „Neexistuje žádný

postup pro stříhání módních předmětů před jejich předáním společnosti zabývající se likvidací odpadu a zavedení takového systému neexistovaly a neexistují," řekl mluvčí Amazonu DVZ. "Na konci roku 2020 jsme měli první zkušební provoz s novým partnerem ve Winsenu, abychom zajistili, že mohou recyklovat materiály, které jsme poskytli. Pro tento test jsme museli jednorázově poskytnout zbytečné zboží, "vysvětluje. Amazon rovněž dodržuje svoji povinnost péče, pokud jde o prodávané zboží. „Provedli jsme opatření, abychom se co nejvíce vyhnuli zničení zboží," dodal mluvčí.

Amazon tedy nepopírá zničení nového zboží. Pracuje však na tom, aby vůbec neukládali žádné produkty. „Pouze v případě, že nemáme jinou možnost, dáváme položky k recyklaci nebo k využití energie - nebo jako úplně poslední možnost - na skládky.“ Počet produktů prodaných a odeslaných společností Amazon, které je třeba zlikvidovat, je v rozmezí promile , řekl mluvčí, aniž by však udal absolutní počet v tunách.

Hlavní hongkongská letecká společnost se zaměří na zcela nulové emise uhlíku do roku 2050, aby pomohla snížit méně než 3 procenta světových emisí uhlíku způsobených člověkem z leteckého průmyslu. Cathay Pacific Group stanovila přístup k dosažení uhlíkové neutrality tříbodovým přístupem. Letecká společnost bude investovat do udržitelného leteckého paliva (SAF) a zvýší jeho používání s cílem učinit jej životaschopným pro běžné přijetí. Uvedla, že v příštím desetiletí nakoupí 1,1 milionu tun konvertovaného paliva, což je přibližně 2 procenta z jeho celkové spotřeby paliva od roku 2023. Zvažuje předchozí závazky, jak toho dosáhnout, jako je Fulcrum BioEnergy, kde investovala v roce 2014. Společnost přeměňuje každodenní domácí odpad na udržitelné palivo.

I když je používání této technologie stále v počátečních fázích, v blízké budoucnosti společnost Cathay Pacific profinancuje své programy kompenzace uhlíku za účelem snížení uhlíčitých emisí. Rovněž vykompenzuje emise pro služební cesty zaměstnanců od roku 2007, kde doposud zaznamenala přes 300 000 tun uhlíkového offsetu.

Hongkongský vlajkový dopravce také přechází na novou flotilu letadel s nízkou spotřebou paliva a snižuje spotřebu motorů na zemi za účelem snížení emisí. Cathay uvedla, že do konce roku 2030 sníží své pozemní emise o 32 procent oproti základní hodnotě roku 2018.

„Bezprecedentní pandemie otrásla světem a ukázala nám, že, řešení jako obvykle "není řešením, pokud jde o bezprostřední globální riziko," uvedl šéf společnosti Cathay Pacific Augustus Tang a tvrdí, že změna klimatu, potenciálně více rušivá krize, vyžaduje „zvýšené úsilí.“

„Náš příslib čistého nulového bodu je v souladu s požadavky stanovenými v Mezivládním panelu OSN pro změnu klimatu (IPCC) a Pařížské dohodě a poskytuje zaměření, které potřebujeme při sladění naší strategie - od plánování flotily a kompenzace uhlíku až po další investice do udržitelného rozvoje leteckého paliva a vývoj nových technologií, "dodal Tang.

P.S. Jezte smažené, podpoříte ekologický provoz!!

Frustrovaní přepravci s nákladem na palubě zadržované lodi Ever Given budou pravděpodobně muset počkat další týden, aby zjistili, kdy by mohlo být jejich zboží propuštěno.

O víkendu vyslechl egyptský soud právní tým majitele plavidla, který tvrdí, že se SCA zavinila 23. března ztroskotání plavidla v Kanálu, protože vzhledem k jeho velikosti a povětrnostním podmínkám měl být doprovázen dvěma

remorkéry. Japonský Shoei Kisen rovněž podal proti SCA žádost o odškodnění ve výši 100 000 USD za „ztráty spojené s jeho zadržením“.

Soud v Ismailii však včera odvolání zamítl a potvrdil pokračující arest lodi SCA, přičemž věc postoupil vyššímu soudu, který by měl zasedat v neděli.

Společnost SCA původně požadovala od majitele lodi odškodnění ve výši 916 mil. USD, což je nárok, který jeho pojišťovna UKP & I Club označila za „převážně nepodporovatelnou“. SCA následně snížil svůj nárok na 600 milionů \$ a během víkendového rozhovoru s místní televizní stanicí předseda SCA Osama Rabie uvedl, že nárok lze snížit na 550 milionů \$ a že loď bude osvobozena, pokud Shoei Kisen zaplatí počáteční zálohu \$ 200 mln.

Avšak i tato snížená nabídka je v rozporu se zavedenými pojišťovacími postupy, tvrdí konzultant námořní společnosti Jose Guerrero a říká: „Je politováníhodné, že správa Suezského průplavu nedodrжуje dlouhou tradici námořního průmyslu spočívající v tom, že Letter of Undertaking slouží jako záruka nároku na vypořádání. Během své více než třicetileté kariéry jsem nikdy nebyl v situaci, kdy by žadatel LOU odmítl. Ale také jsem nikdy nebyl v situaci podobné Ever Given“.

Shoei Kisen vyhlásil 1. dubna Společnou havárii a jmenoval fu Richard Hogg Lindley dispašerem. Podle zdrojů z pojišťovnictví problém zájmů nákladu spočívá v tom, že bude nějakou dobu trvat vyčíslení nákladů na vypořádání nehody pro jeho vlastníky, než se určí, zda se jedná o pohledávky jiných stran - zejména pokud se nárok ze strany SCA bude nadále měnit - to bude bránit dispašerům ve stanovení výše G/A a ochránění záruk.

Naposledy byla společná havárie vyhlášena po požáru v roce 2018 na palubě lodi Maersk Honam. Dispašer stanovil záchranou částku na 42,5% hodnoty nákladu a 11,5% jako vklad G/A - to znamenalo, že odesílatel s nákladem v hodnotě 100 000 USD musel zaplatit kombinovanou zálohu 54 000 USD, aby by mu mohl být jeho náklad uvolněn. To nechává přepravce s nepojištěným nákladem velmi ohrožené jeho ztrátou, protože Shoei Kisen může držet zboží pod zástavním právem, dokud nebude složena záloha. Přepravci s pojištěným zbožím budou mít tyto nároky kryté svými pojistiteli.

IATA po nedávném požáru na letišti HKG neplánuje zakázat leteckou přepravu lithium-iontových baterií, požaduje však větší pokuty za chyby a lepší spolupráci s vládami.

Po záplavě leteckých společností - stejně jako námořních linek - které po požáru v Hongkongu zakázala přepravu některých mobilních telefonů Vivo, IATA uvedla, že zintenzivnila diskuse, ale nepodporuje úplný zákaz. „Bezpečnost a zabezpečení je naší prioritou číslo jedna,“ řekl tento měsíc Nick Careen, senior viceprezident pro přepravu cestujících na letišti a bezpečnost. „Poslední incident v Hongkongu ukazuje, jaké věci jsou skutečně rizikové, ale toto riziko nadále zvládáme.“

Očekává se, že na trhu lithium-iontových baterií bude od roku 2020 do roku 2027 roční míra růstu 12,6%.

Některé letecké společnosti však vyvinuly způsoby, jak rizika zmírnit. Cathay Pacific Cargo rozšiřuje kapacitu svých protipožárních vaků (FCB), které přepravují lithium-iontové baterie RBI, a nyní nabízí vak „velikosti skid“, který je větší než jeho předchozí FCB s kapacitou 50 kg. Zkoušky, které začaly v říjnu, byly úspěšné, uvedl dopravce. Vaky jsou vyrobeny z prověřeného nehořlavého

materiálu a omezují přívod kyslíku k ohni a zároveň umožňují únik kouře, což spouští palubní protipožární systémy. Nová taška je k dispozici v síti freighter spojení, uvedl Alex Leung, manažer nákladních produktů. „Od uvedení našeho řešení FCB poptávka po dodávkách baterií neustále roste, a to i přes omezení kapacity způsobené Covid-19.

Vylepšená velikost tašky poskytuje stejnou úroveň zabezpečení bezpečnosti a je stejně snadné ji objednat. “

David Brennan, odborník na nebezpečné věci IATA, poukázal na to, že některé dodávky vakcín obsahovaly také lithium-iontové baterie. „Vyjmutí baterií z dodávek by znamenalo zbytečnou překážku rychlému transportu vakcín.“

25. května 2021 byly slavnostně zahájeny tři nové investice v přístavu Koper. První je menší, konkrétně čerpací stanice pro provoz pracovních strojů a vozidel v přístavu. Jedná se o náhradní zařízení, protože staré čerpadlo bude uzavřeno kvůli plánovanému rozšíření kontejnerového terminálu. Druhou je nová brána pro nákladní automobily a třetí je nová vícepodlažní garáž pro osobní automobily.

Slovinský ministr infrastruktury Jernej Vrtovec, který byl hlavním řečníkem akce, uvedl odvětví logistiky vysoko na seznamu priorit ministerstva: "Čím více vytvoříme podmínky pro rozvoj přístavu, tím rychleji se bude vyvíjet slovinská logistika. Vláda určila seznam 187 důležitých investic pro zahájení ekonomiky po epidemii, z nichž 12 projektů je v přístavu Koper."

Nová brána pro nákladní automobily je již třetím vjezdem do přístavu. Bude určena především pro kontejnerové kamiony, které představují více než polovinu nákladních vozidel vstupujících do přístavu (v loňském roce bylo evidováno celkem 330 000 nákladních vozidel). To zlepší vnitřní logistiku a bezpečnost dopravy a zároveň se zmírní zátěž na městských silnicích. "Pokaždé, když se přístav rozšíří, město něco ztratí, ale nový vchod je win-win situace, protože v ulicích města bude méně kamionů," řekl starosta Koperu Aleš Bržan. Investice v hodnotě 4,4 milionu EUR bude zajištěna s pomocí fondů EU z projektu Napa4Core. Třetí vjezd pro nákladní automobily je technickou kopií stávajícího vjezdu do Serminu s tím rozdílem, že má také externí parkoviště pro 44 nákladních vozidel, které mohou řidiči kamionů používat v době, kdy připravují dokumentaci pro vstup.

Zdaleka největší, pokud jde o plochu a investiční hodnotu, je nová garáž s kapacitou 6 000 vozidel. "Navzdory tomu, že jsme v loňském roce zaznamenali pokles objemů, ve druhé polovině loňského roku přišlo jisté oživení. V jiných evropských přístavech byly důsledky pandemie a krize v automobilovém průmyslu pociťovány ještě více než v Koperu, takže jsme rok zakončili jako pátý největší automobilový terminál v Evropě a první ve Středomoří," dodal Dimitrij Zadel, předseda představenstva Luka Koper. Automobily jsou jedním ze strategických nákladů, ale v posledních letech získaly poměrně málo důležitých investic: v loňském roce bylo postaveno vyhrazené kotviště RO-RO a další skupina železničních tratí ve vnitrozemním okruhu 3, kde se skladuje velká část vozidel. Slovinská vláda letos schválila rozšíření koncesní oblasti ve východní části přístavu, kde bude vybudováno otevřené úložiště vozidel. Společně s novým garážovým domem nyní lze skladovat 45 000 vozidel najednou, ať už na 650 000 m2 otevřených nebo na 145 000 m2 krytých skladovacích prostor.

General Average byl nyní vyhlášen na požárem zasažené m/s *X-Press Perle poté*, co se požár na palubě lodi přes noc zhoršil kvůli silnému větru a zhoršujícím se povětrnostním podmínkám. Majitel plavidla a provozovatel X-Press Feeders řekl, že dnes brzy ráno posádka plavidla a 12 hasičů opustili plavidlo "jako bezpečnostní opatření".

"Oheň a kouř na palubě stále přetrvávají. Záchranný tým s hasiči a hasiči budou pokračovat v práci na ustavování požáru. Včera v noci dorazila z Evropy speciální protipožární technika,

kteřá posílí záchranné úsilí," uvedla společnost. Remorkéry srílanského přístavního úřadu a srílanského námořnictva odtáhly plavidlo cca 50 mil od přístavu v Kolombu, protože obavy z úniku ropy a chemikálií narostly poté, co přes palubu spadlo osm kontejnerů, protože se oheň nadále šířil. Indické námořnictvo vyslalo na pomoc hasičské remorkéry, zatímco srílanské letectvo shazuje na plavidlo suchý prášek, aby bojovalo s ohněm, jak je vidět na videu níže.

Železniční nákladní doprava mezi Čínou a Evropou nadále těží z přetíženého trhu kontejnerové dopravy, přičemž v jihovýchodní Asii se nyní objevují nové oblasti poptávky. Podle čínské Národní komise pro rozvoj a reformu se železniční cesty Hedvábnou stezkou v dubnu zvýšily o 24% meziročně na 1 218 – což je 33% nárůst objemu na 117 000 teu.

Marco Reichel, ředitel rozvoje obchodu APAC se sídlem v Šanghaji ve společnosti Crane Worldwide Logistics, řekl, že společnost zažívá "obrovskou poptávku" po železnici. "Počet vlaků odjíždějících z Číny neustále roste," řekl. "Oceánské terminály jsou od loňského roku silně přetížené a stále jsme svědky obrovských zpoždění pro námořní nákladní dopravu.

Poptávka se šíří i do méně tradičního železničního původu. Pan Reichel například řekl, že Crane přepravuje náklad po železnici z Japonska, Koreje a Vietnamu. "Zatím máme poměrně málo žádostí o propojení Thajska a dalších zemí jihovýchodní Asie," řekl. "Ty jsou přepravovány buď na shortsea, nebo kamionem do Číny, v závislosti na místě původu. V tuto chvíli bych řekl, že se ale každý začíná dívat více směry – dokonce i Austrálie začíná být zajímavá.

Další novou železniční trasou, která získává na popularitě, je kombinace moře-železnice přes ruský přístav Vladivostok, odkud mohou vlaky cestovat přímo do Evropy bez dalších hraničních přechodů. V Číně stále není dovoleno přepravovat nebezpečné zboží po železnici, takže Vladivostok je dobrou volbou pro zajištění DG komodit, jakými jsou například baterie. Další výhodou Vladivostoku je obcházení rostoucího přetížení železniční nákladní dopravy v Číně. "Bohužel jsme svědky nespolehlivých jízdnicích řádů železnic, protože China Railway oznámila omezení odjezdů, přičemž některé terminály jsou omezeny na 120 železničních vagonů denně. Hlavním důvodem je extrémní dopravní zácpa na hraničních přechodech – v současné době jsme svědky přetížení o sedm až deset dní, takže operátoři omezují tok, aby se zabránilo dalšímu zhoršování úzkých míst a tlaku na celní úkony."

Kromě toho nebetyčný zájem o železniční nákladní dopravu znamená, že se zužuje dostupnost vybavení, a 20-stopý kontejner již není prakticky k dispozici. Hlavní železnice přepraví pouze 40-stopé HQ kontejnery, protože železniční vozy mají přesné rozměry pro přepravu jednoho 40'HQ kontejneru. Takže 20'DC kontejner bude shozen na terminálu a bude čekat na další. Ale dokonce i přesun dvou 20' kontejnerů v páru byl zastaven, hlavně kvůli přetížení a dodatečným pracím terminálu při opětovném naložení kontejnerů.

Podle zpráv médií chce logistická skupina DSV Panalpina zřejmě koupit DB Schenker. Hodnota takového převzetí se odhaduje na 8 až 10 miliard EUR. Tato cena odpovídá 50 až 60 procentům ročních tržeb společnosti Schenker a 11,3 až 14,1 násobku provozního zisku (EBIT). Pro srovnání, DSV plánuje zaplatit přibližně 4,2 miliardy USD za nedávno ohlášený nákup Agility Logistics - asi jeden roční obrat nebo 23násobek EBITu.

"Sondy při akvizici Schenkeru považujeme za pozitivní a v souladu s růstovou strategií DSV Panalpina," uvedla Citibank v dopise svým zákazníkům. Dohoda by DSV postavila na jednu ze dvou nejvyšších pozic mezi lídry na trhu v oblasti spedice letecké a námořní nákladní dopravy. Ale do jaké míry je Schenker vůbec na prodej, je přinejmenším nejisté. Navíc dosud k tomu nebyla žádná jasná prohlášení; naopak, představenstvo DB samo zdůrazňuje, že si chce dceřinou spediční společnost podržet.

"Schenker přispívá na železnici v Německu, a proto by se neměl prodávat," potvrdil před několika dny generální ředitel DB Richard Lutz.

Politické kruhy však stále vnášejí do hry prodej nebo částečný prodej. Vzhledem k očekávaným příjmům by se mohl zvýšit tlak politiků na silně zadluženou skupinu, aby se s logistickou společností rozloučila. Je však pravděpodobné, že se věc dá do pohybu dostane nejdříve po volbách do Spolkového sněmu - za předpokladu, že zelení převezmou vládní odpovědnost. Říká se, že mají zálibu v čisté železniční skupině DB. Pak by mohly být karty kolem prodeje dceřiné společnosti DB rozdány.

V dubnu došlo k oficiálnímu spuštění nové panevropské přepravní sítě PANECO (ViT Logistics CZ, Kommodus PL, Cargo24 CH, ABC Business Network IT a ELVIS DE). Ve spolupráci s dalšími 15 lokálními partnery tato síť, jež v sobě propojuje další sítě, bude fungovat ve všech hlavních hospodářských zónách Evropy. Od počátku se zaměřuje na přepravu kusových zásilek sběrnou službou a dokládky do plné kapacity kamionu. Společnost má charakter A.S. a sídlí ve švýcarském Zugu. Ostrý start je naplánován na červenec 2021. Dosud byl přístup k lukrativnímu trhu velkoobrátkových zakázek sběrné služby a dokládek téměř výlučně vyhrazen největším hráčům odvětví. Díky síti Paneco mohou nyní na atraktivních zakázkách spolupracovat i malí a střední dopravci a zasílatelé a nabízet sběrnou službu a dokládky za konkurenceschopných podmínek, a to v celoevropském měřítku. Síť Paneco řeší tento problém propojením všech hospodářských oblastí Evropy díky službě každodenního harmonogramu zakázek a bezpočtu logistických uzlů a bran. Základem je speciálně vytvořená webová IT platforma, která přistupuje k místním systémům jako k nadřazené jednotce a zajišťuje tok dat mezi propojenými společnostmi a asociacemi. „Využíváme struktury a tarify, které v každé zemi již existují. Při takovém přístupu již mezinárodní zásilky nevyžadují speciální řešení“, vysvětluje Vít Mázdra, CEO ViT Logistics. Používáním moderních překladačů mohou společnosti rovněž komunikovat ve svém národním jazyce. „Díky tomu je systém uživatelsky velmi přátelský. Od teď může každý zapojený zasílatel nabídnout svým zákazníkům dobrou cenu, přijatelný termín dodání a službu sledování zásilky, a to pro pouhou jednu paletu například do Tirany v Albánii,“ doplňuje Vít Mázdra. Oficiálnímu založení společnosti v předchozím měsíci předcházely téměř dva roky intenzivních příprav. Počáteční informace o tomto konceptu byly podávány již na mnichovském veletrhu dopravy a logistiky v roce 2019. Kromě IT platformy pro propojování přepravců byly vedle kontrol objemu a kvality vyvinuty tarifní modely a koncepty plánování přepravy. Díky čtyřem zúčastněným aliancím a aktuálně patnácti lokálními partnerům již tato síť sítí pokrývá všechny významné hospodářské oblasti Evropy, od Finska na severu po Řecko na jihu. Nicméně „rodiče“ tohoto konceptu se nespokojí s tím, že by věci zůstaly stát na místě. Cílem je rozšířit služby Paneco na celý kontinent.

Více informací o společnostech ViT Logistics s.r.o. a Paneco AG naleznete na: www.vit-log.cz a www.paneco.eu

Počet naložených kontejnerů přicházejících do evropských uzlů se zvyšuje. Ale vysoké ceny second-hand kontejnerů naznačují, že kontejnery odplouvají jako prázdné, místo aby byly naloženy exportním nákladem. Kontejneroví rejdaři stále upřednostňují nakládání prázdných kontejnerů pro plavbu na trase zpět z Evropy do Asie, což zvyšuje tlak na přepravce, kteří hledají exportní sloty. Ukazatele cen a dostupnosti naznačují, že dopravci dávají přednost prázdné cestě zpět do Asie, aby bylo možné maximalizovat výnosy ze služeb na hlavním směru, než čekat na méně lukrativní náklady na eastbound servisu, podle údajů z platformy pro pronájem kontejnerů Container xChange. U přepravců to vedlo k nárůstu cen secondhand

kontejnerů navzdory indexům dostupnosti ukazující na vyšší zásoby boxů v evropských hubech. "Souběh teoreticky vysoké dostupnosti a prudce stoupajících cen boxů naznačuje, že kontejnerové linky upřednostňují prázdné kontejnery před exportem nákladu z Evropy, " uvedl generální ředitel Johannes Schlingmeier. "Náznaky takového chování existovaly již před uzavřením Suezského kanálu koncem března."

Nejnovější údaje naznačují, že další výpadky, které přerušení spojení přes Suez způsobilo, ještě zhoršilo situaci a ještě více ztížilo vývozcům přístup k prázdným kontejnerům. Od ledna do dubna průměrné ceny použitých 20 stop kontejnerů v celé Evropě vzrostl o 57% z 1 348 USD na 2 119 USD. Index dostupnosti kontejneru xChange, ve kterém číslo nad 0,5 zobrazuje více naložených kontejnerů vstupujících do přístavu než odjíždějících, nabylo pozitivních hodnot od začátku roku. V Hamburku je průměrná hodnota CAX letos k dnešnímu dni 0,75 ve srovnání s 0,39 oproti první polovině roku 2020, zatímco v Rotterdamu je letošní hodnota 0,71, ve srovnání s 0,46 vloni. Hodnoty CAX za 19. týden poklesly v průměru o 4,5% na hodnoty 0,85 u běžných dry kontejnerů v Hamburku, 0,79 v Rotterdamu a 0,835 v Antverpách, což naznačuje pokračující přebytek příchozích ložených boxů.

Spolková země Brémy hodlá v příštích deseti letech investovat 500 milionů EUR do infrastruktury svých přístavů. Oznamil to ve středu starosta Andreas Bovenschulte na akci k dalšímu rozvoji přístavů. Politik SPD zdůraznil význam námořní ekonomiky pro nejmenší spolkový stát: "Přístavy nejsou pro Brémy vším, ale bez přístavů všechno nebude nic." Brémská senátorka za ekonomiku a přístavy Claudia Schillingová má vypracovat koncepci rozvoje přístavů s účastí veřejnosti do roku 2022, která by měla trvat až do 30. let našeho století.

Bremerhaven a Brémy jsou v manipulaci s nákladem druhým a třetím největším německým přístavem za Hamburkem. Bovenschulte obhajoval plánované prohloubení vnější Wesery, aby byla zajištěna přístupnost Bremerhavenu pro velké lodě. Zároveň je však nutné modernizovat 5 km dlouhé říční nábřeží, které je k dispozici pro manipulaci s kontejnery, a zvýšit produktivitu, dodal bremerhavenský starosta Melf Grantz. Tato opatření považuje také za důležitý příspěvek k ochraně stávajících pracovních míst a vytváření pracovních míst nových. Udržitelnost a klima jsou přinejmenším stejně důležité pro konkurenceschopnost přístavů. Například logistická společnost BLG oznámila, že do roku 2030 bude fungovat co2 neutrálně. Zástupce BUND připomněl, že také vnitrozemská doprava může přispět ke klimatické rovnováze přístavu. Vyzval k dalším investicím do železniční infrastruktury.