

# SSL EXPRES

28.06.-02.07.2021

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

Dne 1. července Slovinsko zahájí své šestiměsíční předsednictví v Radě EU. Program slovinského předsednictví staví do středu svých činností udržitelnou, digitální a odolnou Evropu. V nadcházejících měsících bude slovinské předsednictví řešit zásadní záležitosti prostřednictvím institucionálních jednání a bude úzce zapojeno do legislativních spisů, které jsou součástí balíčku „Fit for 55“.

Hlavním cílem Slovinska pro příštích šest měsíců je podpora zelené a digitální transformace v EU. Udržitelnost a odolnost budou hnací silou horizontální koordinace jejich činností během jejich předsednictví v Radě.

Zatímco horizontální struktura balíčku Fit for 55 bude zachována, zástupci dopravního sektoru zahájí přípravné práce Rady na revizi směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFID) a na nadcházejících iniciativách FuelEU Maritime and ReFuelEU Aviation, jejichž cílem je podpora a rozvoj výroby a využívání udržitelných paliv v letecké a námořní dopravě. V Radě by měl být do konce roku projednán a přijat také pohotovostní plán pro nákladní dopravu v EU, který Komise přijme v létě.

Hlavními akcemi pořádanými slovinským předsednictvím budou 6. července v Lublani konference EU-západní Balkán s cílem projednat propojení regionu a 22/23. září společný neformální Sněm pro dopravu a energetiku, který bude hnací silou práce Rady pro elektronickou mobilitu a alternativní paliva v dopravě. Cílem předsednictví je rovněž zahájit třístranné rozhovory o jednotném evropském nebi 2+ a o revizi směrnice o vozidlech najímaných bez řidičů. V závislosti na programu Komise by přípravné orgány Rady v listopadu rovněž měly zahájit práci na souboru iniciativ, jako je revize hlavních směrů TEN-T, nová iniciativa městské mobility nebo revize směrnice o ITS.

--

Kongesce v přístavech v deltě Perlové řeky vyvolala další prudký nárůst objemů a sazeb pro čínsko-evropskou železniční nákladní dopravu, což způsobuje zpoždění a nedostatek kontejnerů. Počet vlaků valících se po kolejích Hedvábné stezky pokračoval v květnu ve dvouciferném růstu, který byl ale v letošním roce už zaznamenán: Podle čínské Národní komise pro rozvoj a reformy (National Development and Reform Commission) bylo vypraveno 1357 vlaků s 131.000 TEU, což je meziročně o 31 % respektive o 40 % více.

A zatímco Yantian International Container Terminal se dostává zpět do tempa, neodbavené kontejnery v přístavu by se ještě mohly zdržet týdny, a zatím se mnoho přepravců obrátí na železnici, aby dostali svůj náklad z Číny.

Nicméně Marco Reichel, ředitel APAC se sídlem v Šanghaji ve společnosti Crane Worldwide Logistics uvedl, že přetížení námořní nákladní dopravy mělo dopad i na železnici.

„Kontejnery pro nákladní železniční dopravu jsou v Jižní Číně velmi nedostatečné“, řekl. „Kvůli zpožděním v Yantianu je po železnici velká poptávka, což bude vzhledem k současnému přetížení v Nansha pravděpodobně pokračovat.“ Kongesce se rozšířila i na železniční uzly, potvrzuje Robert Foster, business development manager pro střední a severní Čínu ve společnosti Norman Global Logistics. Vysvětlil: „Na většině hlavních uzlů jsou problémy s dopravními zácpami; v Číně jsme svědky sedmi až desetidenního zpoždění a také zpoždění o jeden až dva týdny na hraničním přechodu Bělorusko-Polsko.“

Po katastrofálních zpožděních v deltě Perlové řeky je poptávka po železnici „velmi“ na vzestupu, což vytlačilo ceny na rekordní úroveň kvůli nedostatku vybavení a prostoru. Sazby dosáhly kolem 17.000 dolarů [za feu] do Hamburku, plus mínus několik stovek dolarů, v závislosti na místě původu.

„Očekávám navíc, že ceny ve druhé polovině července dále porostou, protože sazby námořného stále rostou a železnice má tendenci je následovat.“

--

Svaz německých strojvedoucích (GDL) a sdružení zaměstnavatelů Move (AG Move) dále bojují za novou kolektivní smlouvu; GDL stále hrozí stávkou. To je zbytečné, protože pozice nejsou tak daleko od sebe, aby obě strany nemohly najít řešení.

GDL žádá 3,2 procenta, zatímco zaměstnavatelské sdružení nabízí 3,2 procenta, i když později a s extrémně dlouhodobým výhledem. Paušální částka covid podpory ve výši 600 EUR se nejeví jako sporná, nanejvýš zůstává otázka, kdy bude zaplacená. GDL je proti iniciativě zaměstnavatele zvýšit počet disponibilních směn - zaměstnavatel prohlašuje, že neexistují žádné předběžné podmínky. Samozřejmě záleží na tom, s kolika měsíci je třeba počítat u 3,2 procenta - to je ještě nutné vyjednat. Jedinou zásadní otázkou tedy je, zda v roce 2021 dojde ke zvýšení mezd, či nikoli. Konkurenční odborová EVG se toho již vzdala; v tomto ohledu je tedy pro zaměstnavatele obtížné dělat zvláštní ústupky. Celkově dosáhli partneři kolektivního vyjednávání dobrého pokroku; byla by to škoda, kdyby ho nedotáhli do konce.

Sdružení Unite varuje před chaotickými podmínkami kvůli velkým frontám v jihovýchodním anglickém hrabství Kent u kanálu La Manche. Odpočívadla a čerpací stanice jsou chronicky přeplněné, toalety jsou vzácné - což vede k napětí. Již se objevily zprávy o bojích mezi řidiči nákladních vozidel, uvedl expert Unite Adrian Jones. Řidičům, kteří pokračují v jízdě kvůli nedostatku parkovacích míst, navíc hrozí pokuta, protože nemohou dodržet předepsané přestávky.

„Řidiči v Kentu čelí rostoucímu chaosu a utrpení na parkovištích již celé měsíce,“ řekl Jones. „Prostě není dostatek parkovacích míst a čerpacích stanic pro nákladní automobily, aby splňovaly požadavky a potřeby řidičů.“ Situace v Kentu se zhoršila, protože dodávky do EU začaly být od dokončení brexitu přísněji kontrolovány. To vede k dopravním zácpám na trasách do přístavu Dover a do Eurotunelu.

Podle Unite mezitím již mají problémy dopad na situaci i v jiných regionech. Mnoho řidičů parkuje na výjezdech z dálnice a na odstavných pruzích. Šéfové sdružení vyzvali vládu, aby schválila zvláštní víza, zejména pro východoevropské pracovníky. Jinak hrozí v létě krize dodávek a tudíž prázdných regálů supermarketů, zejména u čerstvých produktů, jako je ovoce a zelenina, které Velká Británie dováží do značné míry z EU. Občané EU, kteří chtějí pracovat ve Velké Británii, navíc potřebují drahá pracovní víza.

Severoevropský situací velmi sužovaný sektor říční přepravy se zdá být „bez naděje“, neboť se snaží vypořádat se svými vlastními strukturálními nedostatky a zároveň zhoršující se situací v námořních přístavech regionu. Kongesce u vnitrozemských vodních cest v Antverpách a Rotterdamu se nejen nezměnilo, ale čekací doby se dále zvyšují v důsledku nárůstu počtu ultravelkých kontejnerových plavidel (ULCV) z Asie.

Jeden zasilatel řekl The Loadstar: „Nedá se nic dělat pro zlepšení kongesce u bárek, protože je to všechno důsledkem pokračujícího přeplnění nábřeží velkými oceánskými plavidly, kdy se situace v Rotterdamu plynule zhoršuje a feedery si také stěžují na třídní čekání na polohu. Zpoždění na vnitrozemských vodních cestách jsou již několik let „součástí“ odvětví. Minulý týden Kongo, největší provozovatel člunů v regionu, oznámil, že zpoždění na nizozemské vodní cestě se vyšplhalo z 66 hodin na 89, přičemž Antverpy se pohybovaly na hranici 37 hodin, ale dodal, že od roku 2017 je zpoždění přesahující týden běžné.

Gunther Ginckels z SeasC4U řekl The Loadstar: „Přetížení není nic nového, řekl jsem to v roce 2014 a od té doby se toky zvýšily, přičemž terminály nemohou objemy zpracovat, protože kapacita kotvišť pro provoz vnitrozemské plavby se nezvýšila ani o metr. „K problémům se přidává i to, že provozovatelé člunů – neplést s majiteli člunů – tupě odmítají spolupracovat na optimalizaci schopnosti předvídat nerovnováhy toků.“ Pro zasilatele se

však nalezení krátkodobého řešení ukazuje jako problematické, s tím, že jednou z možností by byl přechod na železnici, ale to by vyžadovalo možnost rezervovat prostor dostatečně dopředu. Analytik však dodal, že i když to může situaci v Rotterdamu pomoci, omezená nabídka železniční dopravy v Antverpách z toho opět činí těžší úkol. A samozřejmě i železniční možnosti jsou podobně ovlivněny dopravními zácpami a v důsledku toho čelí vlastním zpožděním, takže to opravdu není o tolik lepší.

Antverpy a Rotterdam k tomu zavádějí „okna pro doručení nákladu“, což znamená, že doba, po kterou smíte dodat vývozní kontejnery před příplutím plavidla, je omezená. To zase způsobuje potíže provozovatelům člunů a železnic, protože plavidla jsou často zpožděna a je třeba upravit plánování, což vede k nákladům na demurrage, protože kontejnery by nemusely být dodány v rámci demurrage free time poskytnutého dopravcem. To naopak zasáhne přímé dodávky nákladními automobily, pokud zpoždění plavidla zbrzdí jejich nucené uložení kontejnerů mimo terminál, a to za cenu dalších dodatečných nákladů, a přeprava zpět, jakmile je otevřeno okno pro rezervované plavidlo. Zdroje uvedly, že Rotterdam byl „zcela zahlcen“ ULCV, což vedlo některé námořní linky k vynechání přístavu, zatímco z provozování jakéhokoli druhu feeder služby se stal „nemožný úkol“.

Státy EU doufají ve větší a spravedlivější leteckou dopravu s Katar. To by měla umožnit dohoda o letecké dopravě mezi EU a státem v Perském zálivu, kterou Rada ministrů EU nyní schválila. Nahrazuje dvoustranné dohody 27 členských států. Naproti tomu podle Evropské komise obsahuje dohoda s EU pravidla pro kontrolu státní podpory. Letecké společnosti v EU totiž opakovaně obviňovaly společnost Qatar Airways, že se těší nespravedlivým konkurenčním výhodám prostřednictvím subvencí. Nová dohoda ukládá Německu, Francii, Itálii, Nizozemsku a Belgii povinnost do pěti let postupně otevřít své trhy letecké dopravy katarským společností. Podle Komise to těchto pět zemí EU dosud neučinilo v plném rozsahu. V budoucnu již nebude existovat povinnost leteckých společností EU obchodovat s Katar. prostřednictvím místní společnosti.

Dohoda dává leteckým společnostem obou stran právo nabízet neomezený počet osobních a nákladních letů mezi letišti v Kataru a zeměmi EU. Letecké společnosti z EU mají rovněž možnost nabízet spojovací nákladní let do třetí země sedmkrát týdně po nákladním letu do Kataru. Katarské letecké společnosti mají stejná práva (sedm spojovacích letů týdně pro každou zemi EU). Tato práva ještě nejsou zakotvena ve všech dvoustranných smlouvách.

EU prostřednictvím dohody očekává hospodářský růst a nové příležitosti pro dopravní společnosti. Jednání byla dokončena již na začátku roku 2019. Stejně jako jiné dohody o letecké dopravě však byla v Radě ministrů blokována mimo jiné kvůli sporu mezi Velkou Británií a Španělskem o Gibraltar. Podle portugalského předsednictví v Radě EU bude pravděpodobně podepsána na podzim spolu s dohodami o sousedství v letecké dopravě s Ukrajinou, Arménií a Tuniskem. Uvedené dohody by mohly prozatímně vstoupit v platnost před dokončením ratifikace ze strany EU, všech členských států, a protistrany.

Poskytovatel logistických služeb Hellmann Worldwide Logistics a rumunský start-up Dronamics, developer a provozovatel nákladních dronů pro střední míli, chtějí v budoucnu společně nabídnout novou službu pro přeshraniční přepravu zboží kritického v čase. Již příští rok plánuje Hellmann používat bezpilotní jednotky na prvních trasách v Evropě. Důvodem je, že je snadno možné překročit hranice v rámci EU.

Partnerství umožňuje společnosti Hellmann nabídnout inovativní řešení, zejména v rostoucích segmentech trhu s náhradními díly, elektronickým obchodem a řetězcem s kontrolovanou teplotou, komentuje Jan Kleine-Lasthues, který je zodpovědný za divizi

Airfreight poskytovatele logistických služeb jako provozní ředitel. Nákladní drony Dronamics by měly dolet až 2500 kilometrů a mohly by nést až 350 kilogramů. "Věříme, že to bude gamechanger v logistice," dodává Kleine-Lasthues.

V rámci dohody bude společnost Dronamics poskytovat vybavení a odborné znalosti pro provoz letů bezpilotních letounů a zaměstnávat místní personál v různých technických funkcích. První komerční lety nákladní dopravy dronů mají začít v roce 2022.

Celkově tvoří ženy 41 procent pozic v dodavatelských řetězcích – asi o 2 procenta více než v předchozím roce. Jedním z důvodů je pandemie covid. Během této doby mnoho společností najalo více lidí do logistiky a nesnižovaly počet zaměstnanců, jako v jiných oblastech.

Podle studie společnosti Gartner se podíl zaměstnankyň i na vedoucích pozicích v dodavatelských řetězcích stále zvyšuje. I tak je však stále nízký ve srovnání s podílem mužů. Hlavně na vrcholu společností. Tam je podíl pouze 15 procent – což je oproti roku 2020 pokles o 2 procenta.

54 procent dotázaných společností uvedlo, že mnoho žen je opustilo kvůli nedostatku příležitostí k profesnímu rozvoji.

Společnost Gartner provádí průzkum žen v dodavatelském řetězci již více než pět let. Za tímto účelem bylo dotazováno celkem 223 společností s ročním obratem nejméně 100 milionů USD.

Čína tvrdí, že podnikla významné kroky ke zmírnění dopadu úzké kapacity kontejnerové přepravy tím, že zvýšila dostupnost prázdných kontejnerů a zvýšila výrobu nových jednotek. Ministerstvo dopravy rovněž požádalo hlavní provozovatele liniové dopravy, aby přidali více obsluhy čínských přístavů s cílem zvýšit kapacitu na vývozních trasách. Ministerstvo dopravy v květnu uvedlo, že průměrný podíl prázdných kontejnerů v přístavech se snížil na 1,3 %, zatímco výrobci kontejnerů zvýšili výrobu na 500 000 teu měsíčně.

Od 90. let Čína je největší zemí vyrábějící kontejnery se třemi největšími výrobci, kteří mají společný podíl na trhu 82 %. S tím, jak se čínská ekonomika zotavuje z pandemie Covid-19, se zotavuje i mezinárodní kontejnerový obchod, ale pandemie narušila přístavní operace, což vyústilo v hromadění a pomalý návrat prázdných kontejnerů. Toto narušení narušilo plavební řády, zpozdilo plavidla a v konečném důsledku vedlo k poklesu celkové kapacity plavidel, což v kombinaci se zpožděním plavebního řádu způsobeným březnovým přistáním lodi Ever Given v Suezském průplavu vedlo ke "zprísnění sazeb na všech trasách".

Čínská strana žádá, aby hlavní linioví operátoři zvýšili četnost obsluhy čínských přístavů. Příslušný ministr řekl: „S tím, jak se zlepšuje prevence a kontrola pandemie a normalizuje se průmyslová produkce, bude se normalizovat i trh lodní dopravy.“ Ministerstvo dopravy koordinuje přepravu zboží potřebného pro prevenci a kontrolu pandemie a současně spolupracuje s hlavními liniovými provozovateli na zvýšení přepravní kapacity na čínských vývozních trasách.

Za prvních pět měsíců roku 2021 dosáhla transpacifická kapacita celkem 5,51 milionu teu, což představuje nárůst o 65 % oproti stejnému období loňského roku, a kapacita na trasách mezi Asií a Evropou meziročně vzrostla o 38 %.

Poplatky účtované lodními společnostmi za pozdní odebrání nebo vrácení kontejnerů do přístavu (tzv. demurrage a detention) se mezi březnem 2020 a březnem 2021 více než zdvojnásobily. Toto je výsledek analýza sestavené z Container Xchange.

Analytická společnost zkoumala poplatky za opožděné úkony vybírané deseti největšími liniové lodní společnosti ve 20 největších přístavech na světě podle podílu na trhu. Výsledek: výdaje za demurrage i detention vzrostly v tomto období v průměru o 104 procent. V první desítce přístavů po celém světě se poplatky dokonce zvýšily o 126 procent.

Výchozí úroveň byla dva týdny po vyložení po celém světě v průměru 720 amerických dolarů za standardní 20' kontejner. Podle Container Xchange se v americkém přístavu Long Beach účtovaly nejvyšší poplatky za selhání na světě. Tam musí přepravci provést platby až do průměrné výše 2 638 USD, jakmile uplyne volná lhůta poskytnutá námořními společnostmi.

Zatímco osobní doprava na letišti v Linci se téměř zastavila kvůli pokračující pandemii, objem přepraveného nákladu se v pandemickém roce 2020 zvýšil o 37 procent a nyní opět prudce stoupá. Jen od začátku března bylo zpracováno více než 40 charterových letů a boom pokračuje. Společnost Linz Airport Cargo opět dokázala působivě zdůraznit své vedoucí postavení na vrcholu rakouských regionálních nákladních letišť a 11. místo v celém regionu DA-CH. "Doslova jsme vyrostli z pandemie a s plným nasazením, flexibilitou a vysokou úrovní kvality služeb se nám podařilo přesvědčit naše zákazníky a učinit téměř nemožné."

Kromě již existujícího pravidelného leteckého nákladního spojení - s DHL Express Austria z Lince do Lipska nebo Bělehradu a Bruselu (lety pět dní v týdnu) - získalo letiště v Linci další pravidelnou nákladní linku na začátku pandemie v dubnu 2020. Turkish Cargo létá dvakrát týdně z Lince do Istanbulu s Boeingem B777F a Airbusem A330F.

Australské orgány se po zahájení šestifázového programu pro boj s broukem Khapra, který představuje hrozbu pro vývoz obilí ze země, chystají vytvořit nové předpisy pro pohyb zboží v kontejnerech, aby se s tímto škůdcem vypořádaly. Australské ministerstvo zemědělství, vody a životního prostředí (DAWE) říká, že jeho nové omezení by mělo být varováním před dalším velkým otřesem v kontejnerové dopravě, jak vlády bojují proti pohybu invazivních druhů na kontejnerech a v nich.

V dubnu zavedla fáze 6a nová opatření pro vysoce rizikový náklad v námořních kontejnerech a u vysoce rizikových kontejnerů vyžaduje předchozí dekontaminaci. A další opatření budou uložena v průběhu tohoto roku, protože fáze 6b bude zahrnovat širší škálu zásilek".

James Hookham z Global Shippers' Forum (GSF) řekl The Loadstar: „Tato opatření se uplatňují na relativně malý počet kontejnerů, ale jsou ochutnávkou budoucích norem, a pokud by se ty uplatnily globálně, mohla by být pro dodavatelské řetězce destruktivní. "Nicméně", dodal, "hmyzí škůdci jsou skutečný problém, není to iluzorní".

Rostoucí náklady pro regionální ekonomiky a jejich zemědělský průmysl vedly vlády k tomu, že prostřednictvím Mezinárodní úmluvy o ochraně rostlin (IPPC) zvážily, jak se nejlépe vypořádat s potenciální hrozbou přenosu nežádoucích škodlivých organismů prostřednictvím dodavatelského řetězce. **Jednou z možností je vydávat povinná osvědčení o EFG pro všechny kontejnery před naložením nákladu na loď.** Světová rada pro lodní dopravu (WSC) odhaduje, že ročně se celosvětově přepraví 220 milionů kontejnerových nákladů a náklady na čištění beden by mohly činit 20 miliard dolarů, uvedli zástupci liniové dopravy.

„Jsme proti novému globálnímu požadavku, aby všechny nákladní kontejnery a jejich náklad musely být certifikovány jako podmínka pro nakládku na loď, protože neexistuje žádný důkaz založený na riziku, který by takovouto monumentální změnu podpořil. Náklady na dodržování a prosazování těchto opatření by byly neúměrné přínosům“, uvedlo společné tiskové prohlášení Cargo Integrity Group, společného průmyslového sdružení, které zahrnuje WSC, pojišťovny TT Club, GSF, Container Owners Association a International Cargo Handling Coordination Association.

--

On-line prodejce Amazon zřizuje ve Finsku vývojové centrum pro své dodávkové roboty „Scout“, které mají samostatně jezdit po chodnících. Tým v Helsinkách, který má zpočátku dobré dvě desítky zaměstnanců, bude mimo jiné vyvíjet software, pomocí kterého se vozidla budou moci vyhnout překážkám, uvedla společnost. Amazon zatím nechal malé roboty, které vypadají jako chladicí box na šesti kolech, jezdit na čtyřech místech ve Spojených státech. Technologie pro tento projekt se mimo jiné vyvíjí také v Tübingenu.

Navenek vozidla silně připomínají dodávkové roboty od společnosti Starship Technologies, která chtěla vstoupit na trh jako průkopník před několika lety. Na prezentaci v roce 2019 Amazon zdůraznil, že pocházejí z vlastního vývoje. Další poskytovatelé se také snaží prosadit v oboru. Dodávací roboty se zatím většinou používají v omezené míře jak v jednotlivých oblastech, tak v podnikových či univerzitních prostorách. Také je pro ně občas obtížné překonat obrubníky nebo výmoly.

V Německu se mimo jiné Amazon stále častěji spoléhá na doručování napřímo místo poštovních služeb. Roboti na chodníku by mohli poskytnout určitou úlevu. Skupina také pracuje na doručovací službě s autonomními drony.