

SSL EXPRES

02.06.-06.06.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 04-06-2025 Scania představuje nový dieselový motor

Švédský výrobce nákladních vozidel Scania je v mnoha místech nejoblíbenějším nákladním vozem mezi řidiči. Proč? Kvůli pocitu „krále na silnici“ na palubě nákladních vozů s gryfem v logu, samozřejmě, ale ještě více kvůli legendárním vznětovým motorům V8. Žádný jiný evropský výrobce nákladních vozidel v dnešní době nepoužívá osmiválcové motory; všichni se rozhodli pro řadové šestiválcové motory. A to platí nejen pro varianty s vysokým objemem a bestsellery v segmentu 13 litrů, ale i pro kompaktnější stroje s objemem 11 litrů.

Scania do tohoto segmentu zatím nevstoupila. Kromě motoru V8 a řadového šestiválce o objemu 13 litrů Švédové nyní opět nabízejí i motory s objemem 9 litrů. Až do teď. Scania nyní představuje nový motor Super 11, který opět zanechává v tomto odvětví jedinečnou mezu – protože všude jinde v této objemové třídě se jedná o šestiválcový motor, ale Scania jich má pět. Takže další diesel, který přispěje ke kultovnímu statusu Švédů?



SSL Express 04-06-2025 Rekordní počet opuštěných plavidel

Podle nových údajů, které zveřejnila Mezinárodní federace pracovníků v dopravě (ITF), se počet opuštěných plavidel meziročně zvýšil o téměř 33 %, přičemž do května 2025 bylo zaznamenáno již 158 případů oproti 119 ve stejném období loňského roku. Tyto případy postihly nejméně 1 501 námořníků - mnozí z nich zůstali bez placení, bez jídla, vody a lékařské péče a v některých případech jim byl po celé měsíce odepřen přístup do přístavních zařízení. ITF tvrdí, že tento trend poukazuje na zhoršující se humanitární krizi v globálním námořním průmyslu.

"Opouštění lodí je rostoucí systémový problém," řekl Stephen Cotton, generální tajemník ITF. "Za každým číslem se skrývá člověk, kterého průmysl a vlády odpovědné za jeho regulaci zklamaly. Skutečnost, že jsme na cestě k překonání loňského děsivého rekordu, je znamením, že je nutná naléhavá reforma."

K opuštění plavidla obvykle dochází, když majitelé lodí odejdou od svých finančních a právních závazků a nechají posádky na palubě bez mzdy a zásob. ITF a její celosvětová síť inspektorátů zasáhla při vymáhání nevyplacených mezd a v roce 2024 vymohla více než 58,1 milionu dolarů, včetně 13,5 milionu dolarů pro opuštěné posádky.



SSL Express 04-06-2025 Globální trh s leteckou nákladní dopravou je stabilní, zatímco linka z Číny do USA se zotavuje

Trh s leteckou nákladní dopravou byl v týdnu končícím v neděli 25. května (21. týden) v porovnání s předchozím týdnem celosvětově stabilní, pokud jde o tonáž. Zatímco v celosvětovém měřítku se týden od týdne nezměnil, poptávka byla o +6 % vyšší než v minulém roce, přičemž největší absolutní nárůst objemu byl zaznamenán v asijsko-pacifickém regionu. Podle nejnovějších údajů WorldACD došlo díky silnému nárůstu ve 20. týdnu za poslední dva týdny dohromady k vysokému jednocifernému nárůstu (+7 %) ve srovnání s předchozími dvěma týdny dohromady (2Wo2W).

Přiblížíme-li si regiony původu, zjistíme, že různé regionální dynamiky v posledních dvou týdnech ukázaly více nuancí. V porovnání s předchozími dvěma týdny dohromady byly nejdynamičtějšími trhy mezi regiony Asie a Tichomoří do Severní Ameriky (+19 %) a Severní Amerika do Asie a Tichomoří (+13 %), přičemž největší pokles objemu byl zaznamenán ze Střední a Jižní Ameriky do Severní Ameriky (-23 %), což je normální struktura zásilek květin po Dni matek.

V neklidné geopolitické situaci se všechny oči upírají na dění v Číně, která je velmocí v letecké nákladní dopravě (včetně Hongkongu). Vzhledem k tomu, že se tento týden na konferenci v Mnichově sjede celá letecká nákladní doprava, bude to jedno z nejdiskutovanějších témat. Analýzy ukazují týdenní trendy poptávky po letecké nákladní přepravě z Číny do USA a do Evropy. Za poslední šestitýdenní období pozorujeme následující:

- Vývoz letecké nákladní dopravy z Číny do USA klesl o -14 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2024. Po velkém poklesu v 18. a 19. týdnu se zpoplatněná hmotnost v 21. týdnu téměř vrátila na úroveň roku 2024 s rozdílem -5 %.

- Vývoz leteckého nákladu z Číny do Evropy se ve stejném období zvýšil o +11 %. Přestože v 21. týdnu došlo k mírnému mezitýdennímu poklesu o -3 %, vidíme, že tento trh vykazuje stále vyšší objemy než v roce 2024.



SSL Express 05-06-2025 Jak budou lodi vypadat za 10 let ?

Odvětví lodní dopravy je na prahu jednoho ze svých nejtransformačnějších desetiletí. Díky dekarbonizaci, digitalizaci a měnící se geopolitické situaci mohou plavidla, která budou v roce 2035 brázdit naše oceány, vypadat na první pohled podobně, ale pod povrchem budou chytřejší, čistší a efektivnější, což bude dáno technologickými inovacemi a regulačním tlakem.

Zatímco tvary trupů mohou zůstat do značné míry známé, funkce budou nově definovat formu. "Zvenčí musíme očekávat spíše evoluční než revoluční změny," říká Ajay Chaudhry, generální ředitel společnosti Synergy Marine Group. "Omezení jako přístavní infrastruktura a klasifikační limity budou nevyhnutelně omezovat radikální změny." Chaudhry říká, že lze očekávat viditelné doplňky, jako jsou pohonné systémy s podporou větru, vzduchové mazací systémy, větší a nově umístěné palivové nádrže a některé úpravy nástaveb s cílem snížit odpor větru. Jak říká Stamatīs Tsantanīs, předseda představenstva a generální ředitel řeckého vlastníka Seanergy Maritime: "Funkce bude stále určovat formu, i když požadavky na udržitelnost časem změní podobu některých viditelných prvků."

Pokud se vnější podoba bude vyvíjet pomalu, vnitřní podoba projde radikální proměnou, domnívají se odborníci oslovení Splash247. "Za deset let budou nejchytřejší lodě z nábřeží vypadat povědomě, ale zevnitř budou fungovat úplně jinak," říká Chaudhry.

Podle Shaha Iraniho, technologického ředitele společnosti Fleet Management, který předpovídá konvergenci umělé inteligence pro prediktivní bezpečnostní a provozní rozhodnutí, internetu věcí umožňujícího monitorování a diagnostiku v reálném čase, analýzy velkých dat pro optimalizaci tras a prediktivní údržbu a konečně blockchainu pro zabezpečení a zefektivnění logistiky a dodržování předpisů, budou digitální dispečinky, systémy integrované se senzory a operace s podporou umělé inteligence standardem. Tyto nástroje podle Iraniho změní vše od navigace až po efektivitu spotřeby paliva. Nejsilnějším protivětrem v transformaci námořní dopravy je dekarbonizace. "Odvětví námořní dopravy se nachází v klíčovém transformačním okamžiku, který je poháněn digitalizací a dekarbonizací," říká Nick Copley, spoluvýkonný ředitel společnosti Ocean Technologies Group. "Ti, kteří se jako první chopí inovací, získají jasnou a trvalou konkurenční

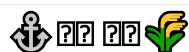
výhodu." "Úspory z rozsahu, optimalizace motorů a ekologické tlaky byly v minulosti hnací silou designu," říká Kristin Omholt-Jensenová, generální ředitelka společnosti Maritime Optima, která se zabývá informacemi o lodní dopravě. "Nyní budou hnací silou změn emise uhlíku - plachty, lodní šrouby, duální paliva - to vše ovlivní budoucnost."

"Konstrukce plavidel se bude i nadále vyvíjet, zejména s ohledem na regulační požadavky týkající se emisí a na podporu zvyšování provozní efektivity," říká Gareth Burton, senior viceprezident globálního inženýrství ve společnosti ABS.

Přesto se objevuje řada výzev. Jak upozorňuje Dr. Kanghyun Song, senior viceprezident společnosti Korean Register, existují čtyři klíčové nejistoty, a to kolísání cen paliv, nejednoznačnost právních předpisů, technologická nevyzrálost, kdy palivové články a zachycování oxidu uhličitého stále nejsou ve velkém měřítku vyzkoušeny, a konečně nedostatky v infrastruktuře, kdy v mnoha přístavech chybí zásobníky pro alternativní paliva. Song říká, že nová plavidla budou potřebovat flexibilní palivové systémy a modulární konfigurace, které se budou moci vyvíjet podle toho, jak se budou vyvíjet předpisy a paliva.

Přes veškerou slibnou technologii musí být při jejím zavádění zohledněna použitelnost v reálném světě. "Technologie by měly být používány tak, aby byly nejen technicky správné, ale také praktické a použitelné v reálném námořním prostředí," říká Eric Van Der Horn, manažer technologií ABS. "Je důležité pochopit a vyslechnout výzvy, kterým čelí majitelé lodí a posádky při zavádění nových technologií," říká Patrick Wadden, manažer marketingu a komunikace společnosti GIT, která se specializuje na náterové hmoty.

Stefan Schindler, generální ředitel společnosti BestShip, společného podniku společností Wilhelmsen Ship Management a MPC Capital, dodává: "Častým problémem je nedostatek přesných palubních měřicích mechanismů, které by ověřily ekonomickou výhodnost nových technologií. Pro členy posádky je často největším problémem složitá údržba spojená s těmito řešeními."



SSL Express 05-06-2025 Ukrajina: HHLA získává většinový podíl v terminálu v Batiovu (DVZ)

Společnost Hamburger Hafen und Logistik AG investuje do dalšího terminálu na Ukrajině. Společnost oznámila, že získává 60procentní podíl ve společnosti Eurobridge Intermodal Terminal LLC v Batiovo na západě Ukrajiny.

Terminál bude v budoucnu provozován pod názvem „HHLA Eurobridge Batiovo“ jako společný podnik mezi HHLA International GmbH a ukrajinskou investiční společností Fortior Capital LLC. HHLA získá většinový podíl a dle vlastních prohlášení bude terminál dále rozvíjet společně se svou železniční dceřinou společností Metrans. Dokončení transakce podléhá schválení ukrajinským úřadem pro hospodářskou soutěž.

Angela Titzrath, generální ředitelka HHLA, uvedla: „HHLA působí na Ukrajině již více než 20 let – chceme tento závazek konkrétně posílit a dále rozšířit. Ukrajina je a zůstává důležitým rostoucím trhem s velkým potenciálem pro intermodální nákladní dopravu.“ Cílem je vytvořit silný intermodální koridor mezi EU a Ukrajinou.

Podle Philipa Sweense, výkonného ředitele společnosti HHLA International, terminál Eurobridge v současné době prochází komplexní modernizací – transformací terminálu pro sypké zboží na intermodální uzel pro kontejnerovou přepravu. „Zahájení kontejnerového provozu je naplánováno na čtvrté čtvrtletí roku 2025,“ dodává.



SSL express 05-06-2025 Lloyd's Register: Jak se vyvíjí klasifikace

Letos v létě tomu bude 30 let, co Nick Brown vstoupil do kanceláří společnosti Lloyd's Register na Fenchurch Street jako absolventský stážista a během své kariéry pracoval v Evropě, na Blízkém východě a v Asii, než na začátku roku 2021 získal rohovou kancelář. Jako generální ředitel si Brown předsevzal, že se prosadí díky většímu zaměření na klíčové silné stránky britské klasifikační společnosti. "Dělat méně věcí, ale dělat je opravdu, opravdu dobře," zdůrazňuje. Pod jeho vedením Lloyd's Register vyvažuje špičkové inovace a škálovatelné poskytování služeb.

V rozhovoru s generálním ředitelem společnosti Maritime se Brown zamýšlí nad tím, jak se vyvíjí vedení, regulace a samotné odvětví námořní dopravy. Brown vidí růst v Číně, Indii a na místech v jihovýchodní Asii, jako jsou Filipíny, tedy na místech, kde je stále dostatek talentů se zájmem o námořní dopravu. Příliš málo zemí má nyní talentované lidi nadšené pro námořní kariéru. Brown přizpůsobuje vzdělávání absolventů flexibilnější a modernější strukturu. "Starý model, kdy jsme někoho poslali tam, kde ho firma potřebovala, už nefunguje," říká. Mobilita se po pandemii snížila a klíčem k řízení globálních týmů je kulturní povědomí, tvrdí.

Při diskusi o nově představeném rámci Net Zero Mezinárodní námořní organizace, který je jednou z největších letošních novinek v námořní dopravě, Brown říká v rozhovoru pro Maritime CEO: "Je to mnohem agresivnější, než většina očekávala," říká. Při srovnání s vlastními emisními systémy Evropské unie dodává: "Je to pravděpodobně nejdražší cena za ekvivalent CO2, jakou jsme kdy viděli." Plán by mohl zdvojnásobit nebo dokonce ztrojnásobit cenu dnešních paliv. Brown v tom však vidí příležitost: "Vytváří to obchodní důvody pro výrobu paliv zítřka - ať už budou jakákoli." Navzdory svým ambicím je Brown opatrný. Upozorňuje na geopolitickou nejistotu, která činí rozhodnutí o velkých kapitálových investicích riskantními. Přesto je modernizace optimistická. "Pokud směřujete k suchému doku, návratnost investic do modernizace je nyní zřejmá," poznamenává. Zůstává však viset otázka: Odkud budou pocházet paliva zítřka a budou včas dostupná?

Brown je pragmatický, když je požádán, aby předpověděl hlavní palivo roku 2035. "Záleží na tom, kde na světě se nacházíte," říká a poukazuje na to, že dostupnost biopotravin se v jednotlivých regionech značně liší. U regionálních obchodů, jako jsou evropské trajekty nebo karibské výletní lodě, může převažovat bioplyn nebo biopalivo. Hlubokomořská lodní doprava však bude vyžadovat škálovatelnější řešení. Zaujala ho role, kterou by mohla hrát jaderná energie, nikoliv pro přímý pohon, ale jako zdroj energie pro výrobu čistých paliv, jako je vodík nebo e-paliva. Slibný je také čpavek - pokud se jej podaří bezpečně nasadit. "Bezpečnostní a školicí standardy musí být nejvyšší prioritou," trvá na svém.

Nedávná akvizice společnosti Ocean Technologies Group znamenala pro Lloyd's Register strategický obrat. "Naši klienti nás už nežádali jen o to, abychom jejich lodě udržovali v souladu s předpisy," vysvětluje Brown. "Ptali se, kdy provést modernizaci, jaké palivo zvolit a jak zajistit návratnost investic." Brown tvrdí, že tradiční klasifikace již nestačila. Integrací OTG a jejich školicích platforem, jako jsou Videotel a Seagull, se Lloyd's Register snaží skloubit dodržování předpisů s kompetencemi. "Přecházíme od 45minutových školicích videí k mikroškolení, které je poskytováno přesně tehdy, kdy je potřeba," říká. Ve spojení s navigačními nástroji OneOcean pro dodržování předpisů tvoří tato fúze výkonnou nabídku v oblasti bezpečnosti, provozu a udržitelnosti, což by rád sdělil klientům, se kterými se tento týden setká v Asii.



SSL express 05-06-2025 Očekává se pokles hodnoty amerického dolaru

Mezinárodní rezervní měna čelí měsíčnímu poklesu a dosáhla nejnižší úrovně od koronavirové krize. Dolar letos vůči euru ztratil již více než 10 procent – tento trend vůči šesti nejdůležitějším světovým měnám pokračuje od svého vrcholu v únoru.

Pokles cen by však mohl pokračovat: Vyhlídka klesajících klíčových úrokových sazeb v USA vyvíjí na dolar další tlak a současná americká politika vede ke globálnímu přehodnocení, jelikož mnoho obchodních partnerů se chce stát méně závislými. Na akciových trzích panuje také skepse ohledně amerických aktiv.

Pozornost investorů se nyní obrací k euru, jenu a švýcarskému franku, které těží ze slabého dolaru. Tyto měny jsou vnímány jako měny nabízející určitou míru zabezpečení v turbulentních dobách.



SSDL Express 06-06-2025 Lodní doprava v Rudém moři vzrostla o 60 %, útoky Houthiů poklesly

Objem lodní dopravy v Rudém moři se od srpna 2024 zvýšil o 60 % a nyní dosahuje 36 až 37 lodí denně. Navzdory oživení zůstávají objemy výrazně pod úrovní před krizí, uvedl kontradmirál Vasileios Gryparis, velitel námořní mise EU Aspides. Gryparis řekl Reuters, že nárůst obchodní lodní dopravy přes úžinu Bab Al-Mandab následoval po snížení raketových a bezpilotních útoků Houthiů, stejně jako po dohodě o příměří mezi USA a jemenským Íránem podporovaným hnutím Houthiů.

Objemy přepravy se loni v srpnu propadly na pouhých 20 až 23 lodí denně, oproti průměru 72 až 75 lodí před zahájením útoků Hútiů v listopadu 2023 v reakci na izraelskou válku v Gaze. Ačkoli je oživení pozoruhodné, Gryparis zdůraznil, že námořní doprava zůstává výrazně pod úrovní před konfliktem. Podle Gryparis došlo k poslednímu známému útoku na obchodní plavidlo v listopadu 2024. Od té doby Houthiové zúžili své cíle na plavidla spojená s Izraelem nebo na ta, která dříve zakotvila v izraelských přístavech.

"Pokud vaše plavidlo nespadá do těchto kategorií, pravděpodobnost, že se stanete terčem, je extrémně nízká – více než 99 %," řekl Gryparis. Varoval však, že nelze zaručit absolutní bezpečnost.

Od svého nasazení poskytla mise Aspides blízkou ochranu více než 450 lodím. Navzdory relativnímu klidu však přetrvává nejistota ohledně vysílání lodí přes Rudé moře. Minulý měsíc americký prezident Donald Trump prohlásil, že krize lodní dopravy v Rudém moři se po více než 17 měsících chýlí ke konci. Tvrdil, že Houthiové souhlasili se zastavením svých útoků na lodní dopravu a že na oplátku Washington zastaví své útoky na povstaleckou skupinu. Nicméně Houthiové nadále vydávají vzdorná prohlášení a hlavní světové lodní linky zůstávají opatrné. Během nedávných hovorů o výsledcích většina operátorů uvedla, že je stále příliš brzy na obnovení pravidelných tranzitů přes Rudé moře.



SSL Express 06-06-2025 Ověřená hrubá hmotnost – nejedná se o byrokracii, jedná se o bezpečnostní metriku

Často se díváme na kontejner a myslíme jen na to, co je uvnitř – zboží, hodnota, místo určení. Ale co jeho váha..?? Nejen odhad, ale přesná, ověřená hmotnost, která by mohla znamenat rozdíl mezi hladkou plavbou a vážným bezpečnostním rizikem. V kontejnerové přepravě není ověřená hrubá hmotnost (VGM) jen papírování – je to první linie obrany proti chybným výpočtům, nehodám a poruchám. Jednoduché prohlášení, které se však opírá o regulaci, preciznost a odpovědnost. Od roku 2016 globální pravidla podle úmluvy SOLAS vyžadují, aby u každého naloženého kontejneru byla před naloděním na loď ověřena jeho hrubá hmotnost. Proč..??

