

SSL EXPRES

04.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 04-08-2025 Proč se stále ztrácí kontejnery na moři - jde o víc než jen o velikost lodí.

Poslední připomínkou zranitelnosti, která přetrvává v kontejnerové dopravě, byla ztráta 50 kontejnerů Ever Lunar v zátocě Callao 1. srpna 2025, jen několik dní poté, co Ever Feat, další loď společnosti Evergreen, ztratila u jihoamerického pobřeží mezi Brazílií a Uruguayí odhadem 30 až 40 kontejnerů. Navzdory větším lodím, chytřejšímu softwaru a desítkám let provozních zkušeností se odvětví stále potýká s odvěkým problémem: kontejnery, které se dostanou přes palubu.

Otázkou už není "jak" se to děje. Jde o to "proč". Proč se nám v době digitalizované, optimalizované a pečlivě sledované lodní dopravy stále ztrácejí kontejnery?

Existují dvě myšlenkové linie: 1) že větší plavidla jsou stabilnější, a proto je méně pravděpodobné, že ztratí kontejnery 2) že větší plavidla jsou náchylná ke zřícení stohů. Obě tyto myšlenky mohou být mylné, nebo mohou mít pravdu také v závislosti na povětrnostních podmínkách, kterými loď v té době procházela, a také na stavu nákladu na palubě. Ani Ever Lunar, ani Ever Feat se nedostaly do cyklonu nebo bouře. K těmto ztrátám došlo za podmínek, které byly kdysi považovány za mírné, což zpochybňuje předpoklad, že ztráta kontejneru je výhradně důsledkem extrémního počasí nebo nestability malé lodi.

Vědecké údaje potvrzují, že podmínky v oceánech se v posledních desetiletích staly proměnlivějšími, zejména na jižní polokouli:

- Od 80. let 20. století se výška vln v oblastech, jako je jižní Pacifik, Jižní oceán a západní pobřeží Jižní Ameriky, zvyšuje o 0,5 až 3 cm ročně.
- "Stoletá" výška vln používaná při navrhování lodí se v některých oblastech zvýšila až o 8 %.
- Energičtější vlny z Jižního oceánu nyní ovlivňují pobřeží, jako je Peru a Chile, a destabilizují kotviště a přístavní operace.

Podle zprávy Světové rady pro námořní dopravu do roku 2025:

- V letech 2020 až 2023 se ročně ztratí v průměru 661 kontejnerů.
- Ačkoli údaj za rok 2024 ve výši 576 kontejnerů znamená nárůst oproti roku 2023 (221 ztracených kontejnerů), je stále pod desetiletým průměrem 1 274.
- Pozoruhodné je, že 35 % ztrát v roce 2024, tedy téměř 200 kontejnerů, se odehrálo v okolí mysu Dobré naděje v důsledku hromadného přesměrování v důsledku konfliktu v Rudém moři.
- Jihoafrický úřad pro námořní bezpečnost (SAMSA) je dává do souvislosti se čtyřmi významnými incidenty v polovině a na konci roku 2024:

- CMA CGM Benjamin Franklin (18 000 TEU):
- CMA CGM Belem (13 000 TEU): ztráta 44 kontejnerů
- MSC Antonia (7 000 TEU): 46 ztracených kontejnerů
- MSC Taranto (14 000 TEU): 5 ztracených kontejnerů

Další ztráty byly zaznamenány na lodích Maersk Stepnica a Rio Grande Express, celkem bylo poškozeno přes 350 kontejnerů. I lodě, které nejsou kontejnerové, utrpěly škody. M.v.Ultra Galaxy, loď pro přepravu všeobecného nákladu, posunula svůj náklad, převrátila se na bok, zastavila se a nakonec se rozlomila u jihoafrického pobřeží.

Ačkoli severní Pacifik zůstává hlavní oblastí, kde dochází ke ztrátám kontejnerů kvůli dlouhým trasám a zimním bouřím, je zde patrné geografické rozložení:

- Severní moře je v zimě stále rizikové (např. MSC Zoe).
- Na jihoamerických koridorech, jako jsou koridory, kterými se plavily lodě Ever Feat a Ever Lunar, dochází k většímu počtu kontejnerových nehod spojených s nestabilními vlnovými podmínkami.
- Jihoafrické pobřeží, které bylo dříve považováno za sekundární tranzitní zónu, se stalo místem ztrát kontejnerů kvůli přesměrování dopravy a sbíhajícím se vlnovým systémům.

Trend je jasný. Ztráty kontejnerů se již neomezují na tradiční ohniska. Nestálost klimatu vytváří nové rizikové koridory. Jak Ever Lunar, tak Ever Feat ztratily kontejnery v neextrémních podmínkách. To naznačuje, že problém může spočívat hlouběji, ve způsobu zabezpečení a správy kontejnerů v celém řetězci. Mezi hlavní problémy, na které upozornila nedávná šetření, patří:

- Nedůsledné kontroly upevnění před plavbou
- Ruční kontroly namísto inteligentních systémů upevnění
- Opožděná nebo slabá reakce posádky na převrácení nebo převrácení na kotvě
- Špatné balení nákladu, nesprávné deklarování hmotnosti nebo zhoršená integrita kontejneru

I když ne každá nehoda je způsobena nedodržením VGM, i malé chyby v celém řetězci se mohou pod tlakem sčítat. Skutečnou hrozbou není selhání jednotlivce, ale tření celého systému v dynamických námořních podmínkách. S tím, jak se plavidla zvětšují a technologie vyvíjejí, se očekávalo, že ztráty v kontejnerech budou klesat. Stovky kontejnerů se však stále každoročně ocitají přes palubu. To vyvolává nepříjemné otázky:

- Spoléháme se stále na dodržování předpisů namísto předvídativosti...?
- Jsou rozhodnutí o zajištění založena na údajích o živém vlnobití, nebo na zastaralých normách?
- Investujeme do prediktivních bezpečnostních nástrojů, nebo jen zaškrtačíme políčka?

Náklady na ztráty kontejnerů přesahují pojistné události. Poškozují důvěru, znečišťují oceány a odhalují zranitelnost systému. Je načase, aby dopravci, přístavy, regulační orgány a zasilatelé spolupracovali na chytřejších, preventivních řešeních, protože ztráta kontejnerů by neměla být cenou za globální obchod v roce 2025.



SSL Express 04-08-2025 UP-NS tvrdí, že sloučením za 250 miliard dolarů vznikne první transkontinentální železnice v USA

Netrvalo dlouho a zvěsti se staly skutečností: Union Pacific (UP) a Norfolk Southern (NS) minulý týden oznámily, že plánují vytvořit první transkontinentální železnici v USA prostřednictvím fúze v hodnotě 250 miliard dolarů. Plán na "bezproblémové propojení více než 50 000 kilometrů tratí napříč 43 státy spojujícími východní a západní pobřeží, přibližně 100 přístavů a téměř každý kout Severní Ameriky" se však bude připravovat dlouho, a to díky "horám regulačních rizik" a pravděpodobným námitkám ze strany odborů.

Během konferenčního hovoru s investory, kterého se zúčastnil i zdroj (The Loadstar), generální ředitel společnosti UP Jim Vena řekl: "Jedná se o historický, transformační okamžik pro naše společnosti, zákazníky a pro náš národ, který generuje významnou hodnotu pro zúčastněné strany a zákazníky. Vycházíme z Lincolnovy vize železnice od pobřeží k pobřeží. Železnice může tvořit páteř americké ekonomiky. A spojením společností UP a NS změníme dodavatelské řetězce a dopravní síť v USA, zefektivníme náklady na železnici a díky odstranění přestupů zrychlíme tok nákladu."

Pan Vena sice výslovně neuvedl, jaký přínos pro životní prostředí by toto spojení mělo mít, ale dodal, že jediná služba by mohla odstranit přibližně 550 nákladních vozidel z amerických silnic, čímž by se snížilo přetížení na dálnicích a snížily náklady amerických daňových poplatníků na údržbu silnic. Jeho protějšek ve společnosti NS Mark George dodal: "Toto spojení dává dohromady dva týmy se společným závazkem rozvíjet národní ekonomiku, spojovat lidi, posilovat naše komunity a budovat silnější a konkurenceschopnější Ameriku."

Podle podrobností, které uvedli noví partneři, nabídne společnost UP akcie a hotovost za 320 USD za akcii, což je 25% prémie oproti 30denní průměrné ceně společnosti NS, a tím získá společnost NS hodnotu podniku ve výši 85 miliard USD. Železnice se zavázaly, že tento plán odborům prodají: obě železnice předpokládají, že každý zaměstnanec odborů, který bude chtít získat práci ve sloučené společnosti, ji bude mít. Očekávaný růst objemu železniční dopravy přinese kromě jistoty pracovních míst také další pracovní příležitosti v obcích a městech v rámci kombinované železniční sítě. Zaměstnanci, kteří nejsou členy odborů, budou mít příležitost růst jako součást většího kombinovaného podniku. Společnost Smart TD, jedna z největších dotčených odborových organizací, do zveřejnění tohoto článku nevydala žádné prohlášení.

Společnosti UP a NS se rovněž obrátily na zákazníky: "Spojená společnost poskytne odesílatelům v USA rychlejší a komplexnější služby nákladní dopravy tím, že odstraní zpoždění při výměnách, otevře nové trasy, rozšíří intermodální služby a zkrátí vzdálenost a dobu přepravy na klíčových železničních koridorech. Transkontinentální železnice Union Pacific, která je konkurenceschopnější vůči nákladním automobilům, sníží přetížení dálnic, čímž se sníží opotřebení silnic financovaných daňovými poplatníky. Společnosti Union Pacific a Norfolk Southern dnes investují přibližně 5,6 miliardy dolarů ročně do infrastruktury, inovací a rozšiřování sítě. V regulačním prostředí nastaveném tak, aby odrazovalo od fúzí, je však před námi ještě velmi dlouhá cesta - navzdory novému "pragmatickému" šéfovi Úřadu pro povrchovou dopravu Patricku Fuchsovi".

Společnosti očekávají, že svou "žádost o sloučení" podají STB do šesti měsíců. Pan Vena povede sloučenou společnost a zavázal se, že zůstane ve funkci po dobu pěti let. Před dokončením budou obě železnice nadále řízeny samostatně. Očekává se, že tři ředitelé NS, včetně Marka George a Richarda Andersona, se po dokončení procesu řízení společnosti stanou členy představenstva UP. Sídlo sloučené společnosti bude v Omaze ve státě Nebraska. Atlanta ve státě Georgia zůstane v dlouhodobém horizontu hlavním sídlem sloučené organizace, která se bude mimo jiné zaměřovat na technologie, provoz a inovace.

SSL EXPRES

05.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 05-08-2025 Finanční ředitelé liniových společností upravují celoroční prognózy kvůli "nevzrušivému" trhu s kontejnery (Splasjh 247)

Výhled na druhou polovinu roku 2025 na světovém trhu kontejnerové přepravy se jeví jako neuspokojivý, protože slabá poptávka, nadbytečná kapacita a turbulence v obchodní politice vedou liniové společnosti k přehodnocení celoročního finančního výhledu. Japonská společnost Ocean Network Express v pátek snížila své prognózy na celý fiskální rok a další linky budou pravděpodobně následovat jejího příkladu.

Analytici Jefferies shrnuli současnou náladu ve své nejnovější zprávě o kontejnerech nazvané "Nevzrušující místo mezi ne dobrým a ne špatným", která vystihuje setrvačnost trhu. Navzdory některým skokovým nárůstům sazeb na začátku léta se nálada výrazně zmírnila a odvětví se připravuje na utlumenou hlavní sezónu.

Společnost Linerlytica varuje, že se začínají projevovat kaskádové účinky celních politik USA a objemy kontejnerů jsou nyní pod tlakem. Očekává se, že nedávno oznámená obchodní dohoda mezi USA a EU, která zahrnuje 15% clo na evropské zboží, zasáhne transatlantické objemy obzvláště silně. Dovoz z Evropy do USA vzrostl v 1. pololetí 2025 o 8 %, ale podle prognóz se tato dynamika ve 2. pololetí změní a Jefferies předpokládá 10% pokles. Mezitím zůstává kapacita na transatlantické trase o 16 % vyšší než před rokem, což vyvolává obavy ze značné nadbytečné kapacity, pokud poptávka podle předpovědi oslabí.

Indexy nákladní dopravy odrážejí sklíčenost. Šanghajský index kontejnerové přepravy (SCFI) klesá již osm týdnů v řadě a dnes se propadl o dalších 42 bodů, protože plánované srpnové zvýšení sazeb dopravců se v podmínkách nerovnováhy mezi nabídkou a poptávkou nepodařilo prosadit. Společnost ONE, šestý největší světový rejdář, minulý týden zveřejnila výsledky za první čtvrtletí a snížila celoroční prognózu o 400 milionů dolarů, přičemž generální ředitel Jeremy Nixon se odvolává na přetrvávající geopolitické a ekonomické problémy.

Podle společnosti Sea-Intelligence krátkodobá rally na začátku června vyprchala a tolik očekávaná vrcholná sezóna možná vůbec nenastane. V nejhorším případě by se srpnové objemy mohly meziročně propadnout až o 26 %, což by vyvolalo více prázdných plaveb a tlak na snižování sazeb. I kdyby se koncem září objevil krátkodobý a naléhavý nárůst, který by byl způsoben tím, že by se američtí dovozci snažili prodat zboží před čínským Zlatým týdnem, analytici varují, že by se jednalo o dočasný výkyv. "Můžeme být svědky dalšího nárůstu sazeb jako v červnu, po němž bude následovat další prudký pokles," poznamenala společnost Sea-Intelligence.

Vývoj spotových sazeb odráží tuto volatilitu. Lars Jensen ze společnosti Vespucci Maritime začátkem tohoto týdne zdůraznil, že transpacifické sazby na západní pobřeží USA, které v červnu prudce vzrostly o více než 3 000 USD za feu, se nyní zcela odbouraly a vrátily se na úroveň před prudkým růstem.



SSL Express 05-08-2025 Lufthansa, Air France-KLM a IAG zvyšují příjmy z nákladní dopravy (DVZ)

Hlavní evropské letecké skupiny dosáhly v první polovině roku 2025 významného nárůstu tržeb a zisků v oblasti nákladní dopravy. Lufthansa Cargo, Air France-KLM a IAG těžily ze stabilní poptávky, vyšších průměrných výnosů a cílených úprav kapacity. Tržby se u obou zvýšily o dvouciferné procentuální hodnoty.

Společnost Lufthansa Cargo dosáhla v segmentu logistiky tržeb ve výši přibližně 1,7 miliardy eur, což představuje nárůst o přibližně 11 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Příjmy z přepravy vzrostly přibližně o 12 procent na něco málo přes 1,5 miliardy eur. Přepravní výkon se zvýšil přibližně o 8 procent na přibližně 4,4 miliardy tunokilometrů, zatímco dostupná kapacita se zvýšila přibližně o 6 procent na přibližně 6,9 miliardy tunokilometrů. Využití kapacity se zlepšilo na přibližně 63,6 procenta. Upravený provozní zisk (EBIT) vzrostl z přibližně 14 milionů eur na přibližně 135 milionů eur. Podle společnosti Lufthansa Cargo lze tento mimořádný nárůst zisku připsat několika faktorům: Kromě celkově silné poptávky na trhu těžil dopravce především z pokračujícího silného e-commerce byznysu z Asie. Tonáž se výrazně zvýšila, zatímco tržby na tunu se zvýšily jen mírně. Zároveň byla rozšířena evropská síť tras, včetně nového spojení do Katovic. Od června společnost Lufthansa Cargo také prodává nákladní kapacitu společnosti ITA Airways na

spojení z Jižní Ameriky do Říma. Integrace Říma jako nákladního uzlu přidala další trasy a kapacitu. Ke zlepšení kvality zisku přispělo také zvýšení efektivity, stabilní vývoj nákladů a důsledné řízení kapacity. Marže EBIT se zvýšila na přibližně 8,2 procenta.

Společnost Air France-KLM také vykázala pozitivní výsledky v odvětví nákladní dopravy za první polovinu roku. Tržby se zvýšily přibližně o 10,1 procenta na přibližně 994 milionů eur. Přepravní výkon vzrostl přibližně o 2,8 procenta na přibližně 3,3 miliardy tunokilometrů a kapacita se zvýšila přibližně o 0,8 procenta na přibližně 7,1 miliardy. Využití kapacity dosáhlo přibližně 47,2 procenta. V rámci Skupiny si ale obě divize nákladní dopravy vedly odlišně: Air France Cargo zvýšila svůj přepravní výkon přibližně o 14,1 procenta na zhruba 1,8 miliardy tunokilometrů. KLM Cargo naopak zaznamenala pokles o přibližně 8,3 procenta na zhruba 1,5 miliardy. Využití kapacity zde kleslo na přibližně 50,9 procenta.

Skupina IAG, mateřská společnost společností British Airways, Iberia, Aer Lingus a LEVEL, zvýšila v první polovině roku své tržby z nákladní dopravy přibližně o 11,1 procenta na zhruba 629 milionů eur. Průměrné tržby na přepravený tunokilometr vzrostly přibližně o 6,4 procenta. Dopravní výkon se zvýšil přibližně o 4,5 procenta na přibližně 2,6 miliardy tunokilometrů. Jednotlivé letecké společnosti skupiny si také vedly nerovnoměrně: British Airways dosáhla přibližně 1,9 miliardy tunokilometrů (nárůst o přibližně 3,3 procenta), Iberia přibližně 619 milionů (nárůst o přibližně 9,8 procenta) a LEVEL přibližně 22 milionů (nárůst o přibližně 15,8 procenta). Aer Lingus zaznamenal pokles na přibližně 80 milionů (pokles o přibližně 8 procent).

Všechny tři skupiny těžily z nižších nákladů na palivo. Air France-KLM vykázala ve druhém čtvrtletí pokles přibližně o 11 procent a IAG v první polovině roku pokles přibližně o 10 procent. Lufthansa uvedla mírný nárůst provozních nákladů, ale dokázala výrazně snížit jednotkové náklady díky nižším nákladům na charterové lety a strukturálnímu nárůstu efektivity.



SSL Express 05-08-2025 Od 12. října platí nová pravidla pro vstup do EU (DVZ)

Opakovaně odkládané zavedení nového systému vstupu a výstupu (EES - Entry-Exit System) pro státní příslušníky třetích zemí bude nyní spuštěno 12. října. Po dobu šesti měsíců pak budou pohraniční orgány členských států postupně zavádět systém na svých hraničních přechodech, snímat otisky prstů a biometrické fotografie občanů třetích zemí a ukládat je do systému EES, oznámila Evropská komise. Systém EES pak bude plně zaveden na všech hraničních přechodech od 10. dubna 2026. Spuštění systému, který má nahradit razítkování pasů a důkladněji monitorovat vstupy a výstupy, bylo původně plánováno na rok 2022. Kvůli problémům s IT a pochybnostem o jeho proveditelnosti však byl termín neustále odkládán.

Systém EES se vztahuje také na řidiče nákladních vozidel ze třetích zemí. Řidiči nákladních a osobních vlaků při návazných jízdách jsou od systému osvobozeni. Jakmile budou v systému uloženy biometrické údaje osob vstupujících do země a vystupujících z ní, budou se muset při každém překročení hranic identifikovat otiskem prstu a biometrickou fotografií.

V britském dopravním a logistickém průmyslu panují zejména obavy, že přechod na nové kontroly by mohl mít další negativní dopad na nákladní dopravu přes Lamanšský průliv, která je již nyní ztížena brexitem. "Potřebujeme mít jistotu, že v krátkodobém a střednědobém horizontu bude pro kontroly dostatek personálu a infrastruktury," vysvětlil Josh Fenton, manažer pro politiku v odvětvovém sdružení Logistics UK. Během pouhých jedenácti týdnů, které zbývají do data zahájení, musí britská vláda ještě vyjasnit mnoho podrobností, například kde a jak budou kontroly nákladní dopravy probíhat. Logistické společnosti by uvítaly digitální řešení, například aplikaci, která by umožnila překračovat hranice bez zdržení nebo s minimálním zdržením. Odhaduje se, že

46 000 podniků ve Spojeném království pravidelně obchoduje se zbožím, z něhož nejméně čtvrtina je přepravována přes Lamanšský průliv přes Dover. "Jakékoli zpoždění na hranicích má důsledky pro celou zemi a může mít významný dlouhodobý dopad na schopnost Spojeného království obchodovat s EU a také ovlivnit dostupnost zboží v dodavatelském řetězci," řekl pan Fenton. "To je obzvláště důležité s blížící se zimou po datu zahájení, kdy bude Spojené království ještě více závislé na dováženém zboží, zejména na potravinách."

Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) již dříve rovněž kritizovala důsledky dlouhých čekacích dob v důsledku kontrol na vnějších hranicích EU, a to bez ohledu na systém vstupu a výstupu. Ty stojí logistické společnosti mnoho času a peněz. IRU vyzvala k usnadnění nákladní dopravy, například zavedením prioritních pruhů (tzv. zelených pruhů). Jedním z cílů systému EES je umožnit EU lépe kontrolovat, kteří státní příslušníci třetích zemí pobývají na území EU déle, než je povoleno. Bez delšího víza mohou v zemích schengenského prostoru pobývat maximálně 90 dní v období 180 dnů po legálním vstupu do země. Systém EES lze využít k automatickému rozpoznání a potrestání porušení pravidel pobytu.



SSL Express 05-08-2025 SeaLead musí vyřadit z provozu lodě, na které se vztahují sankce.

Sankce, které tento týden uvalil americký Úřad pro kontrolu zahraničních aktiv (OFAC) proti íránským zájmům v oblasti námořní dopravy, způsobují nové narušení kontejnerové dopravy. Nejvíce postiženi jsou asijský dopravce SeaLead Shipping se sídlem v Singapuru a jeho slot partneři. Společnost, původně sídlící v Dubaji, musí najít náhradu za 16 kontejnerových lodí, které jsou od čtvrtka na sankčním seznamu OFAC. Celkem úřad zakázal provoz 22 kontejnerových lodí, u kterých je proto nepravděpodobné, že by našly další uplatnění v pravidelné mezinárodní dopravě.

Společnost SeaLead mezitím oznámila, že charterové smlouvy a další obchodní dohody pro dotčené nákladní lodě byly ukončeny a všechny jednotky budou vráceny jejich majitelům. Podle nařízení OFAC má dopravce na to do 1. října, uvedla společnost v reakci na žádost o komentář. V současné době intenzivně pracuje na speciálních řešeních, jak co nejrychleji vyložit lodě a bez přerušení doručit zboží příjemcům. Pro společnost SeaLead představuje sankcionování velké části její tonáže vážný úder po rychlém růstu v posledních letech. Sankční lodě představují více než polovinu celkové kapacity flotily: přibližně 75 000 TEU. Společnost Alphaliner, která se zabývá průzkumem trhu, odhaduje celkovou kapacitu společnosti SeaLead na přibližně 134 000 TEU, což ji řadí na 19. místo mezi liniovými přepravními společnostmi na světě.

Mezinárodní zákaz tolika lodí by mohl mít dominový efekt na kontejnerovou dopravu po celém světě, protože legitimní náklad přepravovaný společností SeaLead by v budoucnu musel být přepravován jinými plavidly. Trh s charterovými loděmi je však v dotčených velikostních třídách prakticky prázdný. Náhradní plavidla pro SeaLead by musela být odkloněna od jiných tras a od jiných dopravců. Zintenzivněnější konkurence by dále zvýšila již tak prudce rostoucí sazby charterových letů pro všechny dopravce.

Společnost SeaLead, založená v roce 2017, se zpočátku zaměřovala na dopravu v Perském zálivu a Indickém oceánu. Nyní dopravce provozuje služby po celém světě.

SSL EXPRES

06.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

SSL express 06-08-2025 Po novém oznámení Hútíů hrozí útoky na další dopravce (The Loadstar)

Námořní dopravci byli varováni, aby postupovali "velmi obezřetně" poté, co bylo minulý týden oznámeno výrazné rozšíření sféry útoků Hútíů, přičemž v palebné linii se nyní ocitly společnosti Hapag-Lloyd, ONE, Yang Ming a CMA CGM. V prohlášení Hútíové varovali, že se zaměří na "všechny lodě", které patří jakékoli společnosti zastavující v izraelských přístavech, včetně Haify, a varovali všechny společnosti, aby s těmito přístavy přestaly obchodovat. Hlavní analytička společnosti eeSea Destine Ozuygur říká, že toto oznámení znamená "zásadní změnu" v konfliktu v Rudém moři, neboť po pouhých dvou měsících se zdálo, že Íránem podporované milice směřují k deeskalaci. "Vyhrožují všem lodím jakékoli společnosti, která aktivně naplouvá do Izraele, bez ohledu na to, zda ta konkrétní šňůra zajíždí do Izraele, takže to je obrovská síť," řekla.

"Neexistují žádné služby, které by naplouvaly do Izraele a projížděly Suezem. Obchod mezi Asií a Středomořím však ovládá několik málo dopravců, kteří zřetelně nezavítají do žádného izraelského přístavu, bez ohledu na obchod, včetně CMA CGM, Cosco, CSTAR, CUL, HMM, Kawa, RCL, WHL."

Koncem května Hútíové oznámili, že pozastaví svůj téměř 18 měsíců trvající útok proti komerční lodní dopravě proplouvající Rudým mořem a místo toho přikročí k zavedení námořní blokády "do přístavu Haifa a z něj". Ačkoli se většina dopravců snažila vyčkávat, jak se situace vyvine, společnost Hapag-Lloyd na konci června uvedla, že její přehodnocení regionální bezpečnosti naznačuje, že napětí na Blízkém východě "polevilo" a že obnoví "normální provoz v přístavu Haifa". Na otázku, zda ji změna přístupu ze strany Hútíů znepokojuje, mluvčí společnosti Hapag-Lloyd sdělil serveru The Loadstar, že společnost sice obsluhuje Izrael a Haifu prostřednictvím smlouvy o pronájmu slotů, ale "společnost Hapag-Lloyd nemá žádná vlastní plavidla, která by zajížděla do Izraele nebo Haify". Zdroje si však nejsou tak jisté, že tato úroveň přímého spojení s plavidly zajistí dopravcům krytí před útoky Hútíů. Jeden ze zdrojů řekl: "Nemyslím si, že by Hútíové aktivně procházeli podrobné služební záznamy."

Oznámení může znamenat špatnou zprávu také pro společnost CMA CGM, která se ukázala jako velmi ochotná riskovat tranzit přes Rudé moře, když od dubna 2024 provozuje svůj BEX2/Phoenician Express přes Suezský průplav, i když s francouzským námořnictvem poskytujícím doprovodné služby. A poté, co Hútíové v květnu prohlásili, že se zaměří pouze na izraelské lodě nebo na lodě, které připlouvají do Haify, společnost CMA CGM potvrdila, že se vrátí k využívání Suezu pro svou službu Med Express (MEDEX), přičemž obnovila i svou službu Mediterranean Club Express (MEX). Ochota společnosti CMA CGM pokračovat v provozování těchto linek by mohla být založena na optimismu, že vzhledem k tomu, že nezastavuje v Haifě, nebude vystavena žádnému útoku. Zdroje si však nejsou tak jisté. Jeden z nich však uvedl, že se jim zdá nepravděpodobné, že by skupina Yeminiho milice sledovala, "kdo vlastní a kdo provozuje plavidla ve srovnání s partnerskými sloty, které si navzájem pronajímají. Řekli by, že CMA je partnerem Maersku na GULFJJS1, Maersk má služby zajíždějící do Izraele, takže plavidla na GULFJJS1 jsou všechny cíle (i když je provozuje CMA). Nenabyl jsem dojmu, že by oddělení výzkumu a vývoje Hútíů bylo v těchto záležitostech mimořádně choulostivé."

Plavby Asie-Evropa, které se v důsledku pozměněné politiky Hútíů téměř jistě stanou terčem, jsou PMR-MD3, PMR-MD1 a Zim-ZMP, které všechny zajíždějí do Haify. Žádná z nich nezavítá do přístavů v Arabském nebo Perském zálivu, ani do Pákistánu a Indie, a než se vrátí zpět do Asie, míří daleko do překladišť, jako je Kolombo. Bez ohledu na to, zda zajíždějí do Izraele, se však všechny linky Asia-Europe Premier Alliance a MSC Blízkému východu vyhýbají; linka Gemini Far East Middle East a Asia Northern Europe loop 1 zajíždějí do Salalah/Jebel Ali, ale předpokládám, že jsou mimo dosah Hútíů."

Mezi další potenciálně dotčené dopravce patří Evergreen, který prostřednictvím své služby EMC-LEV zajíždí do Izraele a připojuje se k Ocean Alliance na několika linkách v Arabském/Perském zálivu; Premier Alliance má FE5 a AG1 a MSC své nové služby Chinook-Clanga a New Falcon.



SSL Express 06-08-2025 Nadměrná nabídka bude podle předpovědí pronásledovat liniové trhy až do roku 2029

Podle nové analýzy asijské poradenské společnosti Linerlytica bude kontejnerová doprava až do konce desetiletí čelit nerovnováze mezi nabídkou a poptávkou. Očekává se, že zpomalující se globální ekonomika spolu s rekordním množstvím nově postavených lodí, které se valí z asijských loděnic, zbrzdí zisky, přičemž období roku 2020 bylo doposud nejziskovějším obdobím v historii liniové dopravy. "Růst flotily námořních lodí bude i nadále předstihovat růst poptávky, přičemž se předpokládá, že nadměrná nabídka bude přetrvávat až do roku 2029," tvrdí společnost Linerlytica v nové zprávě.

Hua Joo Tan, spoluzakladatel společnosti Linerlytica, řekl serveru Splash, že prognóza nezohledňuje krizi v lodní dopravě v Rudém moři. Tan varoval, že návrat z kapské trasy k Rudému moři by zvýšil efektivní nabídku kontejnerových lodí o dalších 7 % a zhoršil by rovnici nadměrné nabídky. "Současná vlna objednávek lodí by v letech 2027 a 2028 vedla k výraznému převisu nabídky nad poptávkou, a to již zahrnuje nárůst vyřazování lodí o více než 600 000 teu ročně," řekl Tan pro Splash.

Mezinárodní měnový fond (MMF) právě zveřejnil aktualizaci své zprávy World Economic Outlook z července 2025. V roce 2025 se nyní předpokládá růst světového obchodu ve výši 3,5 %, což představuje výrazné zvýšení, a poté zpomalení na pouhých 1,9 % v roce 2026, protože se změní vliv předzásobení nákladem. Analytici společnosti Sea-Intelligence ke zprávě MMF uvedli:

"Předpokládá se, že tento boom v roce 2026 ustoupí prudkému zpomalení, což pro odvětví kontejnerové dopravy představuje značné riziko. Zdá se, že současný silný objem obchodu není spojen s podkladovou poptávkou a pravděpodobně se bude korigovat." Společnost Sea-Intelligence tvrdí, že globální ekonomický výhled naznačuje, že nás čeká období "vysoké nejistoty a volatility", kdy hlavním rizikem je náhlý pokles poptávky v roce 2026.

Bezprostředněji se výhled na druhou polovinu roku 2025 na světovém trhu kontejnerové přepravy rýsuje jako neuspokojivý, neboť slabá poptávka, nadbytečná kapacita a turbulence v obchodní politice vedou liniové společnosti k přehodnocení celoročního finančního výhledu.

Minulý týden japonská společnost Ocean Network Express snížila své prognózy na celý fiskální rok a další linky budou pravděpodobně následovat jejího příkladu.

Indexy nákladní dopravy odrážejí tyto obavy. Šanghajský index kontejnerové přepravy (SCFI) klesá již osm týdnů v řadě, protože plánované srpnové zvýšení sazeb dopravců se v podmínkách nerovnováhy mezi nabídkou a poptávkou nepodařilo prosadit.

Podle společnosti Sea-Intelligence krátkodobá rally na začátku června vyprchala a tolik očekávaná vrcholná sezóna možná vůbec nenastane. V nejhorším případě by srpnové objemy mohly meziročně klesnout až o 26 %, což by vyvolalo více prázdných plaveb a tlak na snižování sazeb.

Analytici varují, že i kdyby se koncem září objevil krátký a naléhavý nárůst, který by byl způsoben

tím, že by se američtí dovozci snažili odeslat zboží před čínským zlatým týdnem, jednalo by se o dočasný výkyv. "Můžeme být svědky dalšího prudkého nárůstu sazeb jako v červnu, po němž bude následovat další prudký pokles," poznamenává Sea-Intelligence.

SSL Express 06-08-2025 Výstavba nových mostů přes Labe na dálnici A1 by měla začít v polovině roku 2026

Na dálnici A1 u Hamburku je denně provoz zablokován. Dálniční mosty přes Severní a Jižní Labe již nezvládají zátěž více než 100 000 aut denně. Potřeba nahradit zchátralé mosty novými je nesporná. Zároveň se má dálnice rozšířit ze šesti na osm jízdních pruhů na délce dobrých osmi kilometrů, a to mezi křižovatkou Hamburg-Harburg a mimoúrovňovým křížením Hamburg-Südost, aby se přizpůsobila očekávanému nárůstu dopravy. Ekologické organizace proti tomuto kroku protestují z obavy z masivního zásahu do přírodních rezervací. Federální projektová společnost Deges nicméně předpokládá, že práce na rozšíření dálnice A1 by mohly začít v létě 2026. Rozhodnutí o stavebním povolení očekává do konce letošního roku. Kromě obnovy mostů projekt zahrnuje také přestavbu trojúhelníku Norderelbe. Tato křižovatka spojuje dálnici A1 Brémy-Lübeck s tzv. křižovatkou Veddel (A255), která vede do centra Hamburku.

To bude mít dopad především na nákladní dopravu z Hamburku směrem na Lübeck. Kamiony jedoucí z centra města nebo přístavu po dálnici A255 již nebudou moci vjíždět do uzlu Berlín/Lübeck přímo u uzlu Norderelbe. Budou muset jet směrem na Brémy a do protisměru se mohou přeřadit pouze na sjezdu Hamburg-Harburg. To znamená objíždku dlouhou dobrých 10 kilometrů, často v kolonách.

Prvním krokem bude rekonstrukce obou mostů, říká vedoucí oddělení Deges Rüdiger Martens – protože čas je klíčový. Podle Federálního ústavu pro výzkum silnic (Federalb Research Institute) získal most Norderelb při své poslední stavební inspekci hodnocení stavu 3,5, což znamená „neuspokojivý“. Most Süderelb je ve směru na sever v uspokojivém stavu (hodnocení 2,5) a ve směru na jih v neuspokojivém stavu (hodnocení 3,0). Dokončení jednoproudého mostu přes obě ramena řeky je plánováno na rok 2029. Doprava pak může být odkloněna – provizorně v obou směrech – na nové konstrukce a může začít demolice starých. Mosty by měly být kompletně dokončeny v letech 2033/2034.

Dálnice A1 je jednou z nejušnějších dálnic v Německu. V širší oblasti Hamburku slouží nejen regionální dopravě v metropolitní oblasti, ale je také součástí transevropské sítě, která spojuje ekonomické oblasti od Skandinávie až po Středomoří. Očekává se, že výstavba tunelu pod Fehmarnským pásmem, jehož otevření je plánováno na rok 2029, dále zvýší provoz na dálnici A1. S ohledem na to byly nové mosty navrženy také výrazně větší než stávající konstrukce. S šířkou 74 metrů bude nový most přes řeku Norderelbe téměř dvakrát širší než ten starý. Kromě osmi jízdních pruhů budou v každém směru přidány dva přestupní pruhy, které umožní plynulý nájezd a výjezd na nedaleké křižovatce nad řekou Norderelbe. V plánu je také cyklostezka. Nový most Süderelbbrücke bude široký 56 metrů, což je zhruba dvojnásobek šířky stávajícího mostu. Most bude mít v každém směru čtyři jízdní pruhy.

SSL Express 06-08-2025 DB Cargo: Pouhá úspora není strategie (DVZ)

Nákladní železniční doprava společnosti DB Cargo se nachází v obtížné situaci. Do konce roku 2026 musí DB Cargo konečně zapomenout na svá hluboká červená čísla. V opačném případě úřad EU pro hospodářskou soutěž hrozí uvalením dodatečných plateb za nelegální státní podporu. Správní rada DB Cargo proto prosazuje restriktivní program úsporných opatření. Už jen to je herkulovský úkol.

Situaci ještě zhoršuje skutečnost, že současná federální vláda, zastupující vlastníka, se rovněž zaměřuje na zvýšení objemu železniční dopravy. Čísla společnosti DB Cargo však ukazují opačný směr: o 16 procent nižší přepravní výkon v první polovině roku 2025. To představuje značnou ztrátu nákladu, z něhož se část pravděpodobně přesunula na silnici.

Cílem je samozřejmě dosáhnout bodu zvratu do konce roku 2026. Představenstvo společnosti Cargo však budí dojem, že jediný způsob, jak toho dosáhnout, je snižování počtu zaměstnanců a nákladů. Jaký má smysl otevírat šampaňské na Silvestra 2026, když by společnost sice dosáhla ziskovosti, ale chybí nápady, jak nasměrovat DB Cargo na cestu růstu? Management musí tuto situaci zlepšit. Jinak na začátku roku 2027 dojde k velké kocovině, kterou bude nákladní železnice trpět ještě mnoho let.

SSL express 06-08-2025 EU nesmí dovolit žádné plýtvání penězi na SAF

Pokud chce EU dosáhnout svých cílů v oblasti ochrany klimatu v letectví, musí se na trh dostat více udržitelných leteckých paliv (SAF) a ceny těchto udržitelných tryskových paliv musí být sníženy. V současné době stojí biopalivo asi dvakrát až čtyřikrát více než konvenční petrolej a syntetické SAF je ještě dražší.

Výrobci paliv a letecké společnosti musí investovat značné částky, aby rozšířili trh. Pokud by však letecké společnosti skutečně musely platit nadměrné příplatky za povinné přimíchávání SAF do leteckého paliva v EU, jak kritizuje jejich asociace IATA, nebudou mít tyto firmy peníze na další nákupy SAF. IATA odhaduje, že takové nákupy udržitelného paliva mohly v roce 2025 zabránit dalším emisím CO₂ o 3,5 milionu tun.

EU si nemůže dovolit promeškat takové příležitosti k ochraně klimatu. Evropská komise by proto měla urychleně prozkoumat, zda jsou příplatky SAF vhodné. Měla by také vážně brát další kritiku ze strany energetického a dopravního sektoru ohledně nařízení EU o letecké dopravě ReFuelEU, které upravuje trh s leteckým palivem SAF. Čím efektivněji toto nařízení funguje, tím větší finanční prostor má odvětví pro další investice, například do ekologičtějších letadel.

P.S. Je to bohužel pravda: USA inovuje, Čína kopíruje, Evropa reguluje...

SSL EXPRES

07.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 07-08-2025 Nový ředitel HHLA jmenován

Jeroen Eijsink se stane generálním ředitelem největší hamburské terminálové společnosti. Kromě jejího dalšího rozvoje bude klíčovou roli hrát i správa akcionářů. Rüdiger Grube a jeho dozorčí rada společnosti Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) dokázali tah: Nejenže se mu podařilo splnit svůj slib a najít do konce července nástupce pro odcházející generální ředitelku Angelu Titzrathovou, ale předseda dozorčí rady také představil jméno, které v Hamburku zvažoval jen málokdo: Jeroen Eijsink. Dvaapadesátiletý Nizozemec má Titzrathovou nahradit 1. října. Ta společnost opustí 30. září, on dostal tříletou smlouvu. Z dnešního pohledu mělo být hledání nástupce v plném proudu již 23. června, kdy HHLA oznámila své oddělení od Titzrathové v improvizovaném oznámení. Jinak by Grube rozhodně nebyl v pokušení toto oznámení učinit. Bylo

příhodné, že Eijsink v polovině dubna rezignoval na svou pozici generálního ředitele velké litevské spediční společnosti Girteka.

Spekulace kolující v polabské metropoli, že Titzrathovou nahradí rodák z Hamburku, byly alespoň zčásti na správné cestě. Ačkoli je Eijsink rodilý Holanďan a mnoho let žil poblíž Amsterdamu, v Hamburku, rodném městě své manželky, působí už více než dva roky. Hamburk byl navíc již jeho předchozím působištěm v profesionální kariéře. Ale zejména v přístavním průmyslu si mnoho lidí klade otázku, kdo tento Jeroen Eijsink vlastně je. Po studiu obchodní administrativy na Erasmově univerzitě v Rotterdamu a řízení dodavatelského řetězce na Technické univerzitě v Berlíně zahájil Eijsink svou kariéru v tehdejší divizi digitalizace společnosti Siemens. V roce 2003 nastoupil do společnosti DHL, kde mimo jiné vedl organizace DHL Freight, nejprve ve Velké Británii/Irsku, poté v Beneluxu a Spojeném království a nakonec v Německu. V roce 2015 převzal odpovědnost za evropské podnikání americké logistické společnosti CH Robinson, než v srpnu 2023 nastoupil do společnosti Girteka. Na konci svého působení ve společnosti Girteka Eijsink v příspěvku na LinkedIn prohlásil, že je připraven „vydat se vstříc novému dobrodružství“. Nyní se tak stalo a vše začíná 1. října. Očekávání od Eijsinka jsou vysoká. Grube v tiskové zprávě uvedl, že se od něj očekává, že „poskytne správný impuls k zajištění toho, aby HHLA byla i nadále úspěšná, připravená na budoucnost a konkurenceschopná“. Předseda dozorčí rady se přitom spoléhá na Eijsinkovo „hluboké pochopení výzev a příležitostí globální logistiky“ a jeho „jasnou vizi efektivity a inovací“.

Přestože budoucí generální ředitel HHLA není tradičním správcem přístavu, a proto nemá mnoho zkušeností s Hamburkem, mohl by být podle hodnocení trhu od DVZ moudrou volbou. Kromě všech jeho zkušeností v logistice by mu mohlo pomoci i mnoho dalších špičkových nizozemských manažerů: Eijsink je považován za přátelského a výřečného muže, který je však ve své práci asertivní. Kromě strategických výzev bude klíčovým úkolem řízení zainteresovaných stran. Na jedné straně se jedná o vztah mezi Eijsinkem a jeho výkonnou radou se dvěma majoritními akcionáři HHLA, městem Hamburk a přepravní společností MSC. Tento vztah, jak je dobře známo, byl za jeho předchůdce Titzrathové velmi napjatý, alespoň v posledních dvou letech. A na druhou stranu, vzhledem ke svým povinnostem v oblasti efektivity, inovací a transformace, se musí také vypořádat s tradičně silnými zástupci zaměstnanců HHLA.

P.S. Za ty peníze bych taky neváhal vydat se vstříc novému dobrodružství... 😊



SSL Express 07-08-2025 Sloučení společností MACS a Stinnes

Německé společnosti MACS Maritime Carrier Shipping a Hugo Stinnes Schiffahrt oznámily formální fúzi a spojením svých činností vytvořily podle analytiků společnosti Alphaliner jednoho z největších víceúčelových dopravců působících na atlantickém pobřeží.

Nová sjednocená společnost MACS Maritime Carrier Shipping se sídlem v Hamburku bude provozovat flotilu více než 15 plavidel, která budou zajižďet do více než 20 přístavů v 16 zemích. Tento krok formalizuje dlouholeté partnerství mezi oběma společnostmi, které jsou od roku 2017 sesterskými firmami v rámci holdingové skupiny Vineta.

"Spojením vzájemně se doplňujících silných stránek v oblasti schopností flotily, logistických sítí a inovací v oblasti životního prostředí bude mít společnost MACS jedinečnou pozici pro vedení budoucí udržitelné a odolné transatlantické lodní dopravy," uvedly společnosti v prohlášení.

Fúze, která vstupuje v platnost okamžitě, povede také do konce roku k uzavření pobočky společnosti Stinnes v Rostocku, přičemž všechny operace budou plně konsolidovány pod značkou MACS. Kořeny značky Stinnes mimochodem sahají až do roku 1808.

SSL Express 07-08-2025 Letecká nákladní doprava na křižovatce v důsledku změn poptávky a tarifů

Obchod s leteckou nákladní dopravou se po šesti měsících neobvyklých změn poptávky "nachází na křižovatce" a zúčastněné strany čekají na stabilitu v oblasti cel. Podle posledních údajů společnosti Trade Data Service (TDS) představoval letecký dovoz do USA v prvních šesti měsících roku vyšší podíl na celkové hodnotě dovozu, než je pro dané období obvyklé.

V závislosti na měsíci je poměr mezi hodnotou leteckého a kontejnerového dovozu zhruba 40:60, přičemž podíl leteckého dovozu se pohybuje mezi 37 % a 44 %. Podle údajů TDS se však v prvních šesti měsících roku 2025 hodnota leteckého dovozu do USA pohybovala mezi 46 % a 56 %.

"Letecká doprava pomáhá, když spěcháte," řekl Frederic Horst, zakladatel a generální ředitel společnosti TDS, a poznamenal, že celková hmotnost leteckého dovozu do USA se v prvních šesti měsících roku zvýšila o 10 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2024, a to především díky dovozu z Asie a Tichomoří a Evropy, který vzrostl o 12,2 %, resp. 16 %.

A zatímco ve 2. čtvrtletí došlo k drastickému poklesu provozu elektronického obchodu z Číny v důsledku ukončení výjimky de minimis, masivní nárůst leteckého dovozu z Vietnamu a Tchaj-wanu více než kompenzoval pokles z Číny. Údaje TDS ukázaly, že v první polovině letošního roku vzrostl dovoz z Tchaj-wanu o 60 % a z Vietnamu o 76 % oproti 24. pololetí, a to díky dodávkám počítačů a příslušenství.

"Většina posunů v objemech byla skutečně způsobena snahou předběhnout nebo obejít hrozící celní lhůty. Například vzhledem k tomu, že efektivní celní sazba na dovoz počítačů a příslušenství z Číny činila v červnu zhruba 17 %, není divu, že se toto zboží začalo objevovat na jiných trasách," řekl pan Horst. Dodal, že průměrná hodnota na kilogram příchozího leteckého obchodu do USA zaznamenala mezi lednem a březnem nárůst, "což by naznačovalo, že počáteční kolo předzásobení se zaměřilo spíše na zboží s vysokou hodnotou. Z taktického hlediska má tento přístup velký smysl. V poslední době hodnota za kilogram klesla pod běžné průměrné hodnoty. To naznačuje, že se více stahují zásoby zboží s nižší hodnotou."

Velká nejistota vykoupená přetrvávajícími změnami cel přiměla mnoho amerických dovozců k předzásobení a zpochybnila pravděpodobnost tradiční vrcholné sezóny. Nejenže došlo ke zkreslení obvyklých sezónních výkyvů, ale podle zjištění TDS se v jednotlivých měsících změnila i skladba různých komodit. Skupinami výrobků, které letos zatím zaznamenaly největší nárůst, byly průmyslová zařízení a díly, oděvy a obuv a počítače a příslušenství. Automobilový provoz poklesl; to je obor, který se trápí a který je tradičně nejvíce závislý na zahraničních vstupech. Dochází ke spoustě změn objemu, přesměrování a převádění zásob. Celá letecká nákladní doprava se nachází na křižovatce, společnosti se zaměřují na taktická opatření, místo aby se hlouběji zamyslely nad tím, kam věci směřují. Společnosti ale stále věří, že ostatní trhy vykompenzují pokles z Číny do USA a že se vše v dobré obrátí. To se však teprve ukáže. Zítra zasáhnou klíčové obchodní partnery USA takzvaná "reciproční cla": V případě Vietnamu a Tchaj-wanu bude jejich vývoz do USA zasažen 20% sazbou a v případě Indie 25% sazbou.

SSL Express 07-08-2025 POUČTE SE: Jak vypočítat námořní odpovědnost v případě nežádoucích událostí (Shipping and Freight Resources)

Co se stane, když lodní nehoda způsobí milionové škody, ale odpovědnost majitele lodi je omezena na zlomek této částky? Vítejte ve světě omezení námořní odpovědnosti, právního principu, který nabízí majitelům lodí a některým dalším stranám výsadu omezit svou odpovědnost.

Cílem této koncepce je pravděpodobně podpořit námořní obchod a investice, a tím podpořit růst námořního průmyslu ve prospěch světové veřejnosti. Jak ale toto omezení funguje a kdo z něj má prospěch? V tomto vysvětlujícím článku Dr. Arun Kasi, advokát specializující se na námořní právo se sídlem v Londýně a zakladatel společnosti Arun Kasi & Co v Malajsii, tento koncept krok za krokem odhaluje.

Proč vůbec omezovat odpovědnost při přepravě?

Přeprava je vysoce riziková činnost. Počasí, válka, lidská chyba, námořní katastrofy, mechanické poruchy, pirátství, seznam možných narušení je dlouhý. Pokud by majitelé lodí nesli plnou odpovědnost za všechny myslitelné ztráty, mohl by prudce klesnout zájem o provozování plavidel, zejména u malých a středních dopravců. Aby se námořní obchod udržel v chodu, poskytují mezinárodní úmluvy a vnitrostátní právní předpisy majitelům lodí a některým dalším stranám právní ochranu, která omezuje jejich odpovědnost i v případech, že ztráta vznikla v důsledku nedbalosti (s několika výjimkami). Nejedná se o únik z odpovědnosti, ale o rovnováhu - ochranu práv žalobců a zároveň zajištění toho, aby majitelé lodí mohli pokračovat v podnikání, investovat do flotil a přepravovat náklad po celém světě.

Typy omezení odpovědnosti

Omezení odpovědnosti lze rozdělit do dvou hlavních typů:

- Obecná omezení: Jsou založena na události nebo událostech a omezují odpovědnost za všechny škody, které z této události vzniknou. Příkladem je omezení dle tonáže podle LLMC 1976 (která byla novelizována v letech 1996 a 2012) a omezení odpovědnosti za znečištění ropou podle CLC 1996 (novelizované v roce 2000).
- Specifická omezení: Tato omezení se vztahují na konkrétní pohledávku, například omezení odpovědnosti za pohledávku z nákladu podle Haagských pravidel z roku 1924. Tato pravidla byla později v roce 1968 pozměněna a stala se známými jako Haagsko-visbyská pravidla 1968, s dalšími změnami v roce 1979.

Zajímavé je, že v mnoha režimech se může strana domáhat promlčení i v případě, že ke ztrátě došlo v důsledku její vlastní nedbalosti, pokud není prokázáno hrubé pochybení nebo lehkomyšlnost.

Mezinárodní a národní varianty

Různé jurisdikce po celém světě přijímají různé verze těchto úmluv a provádějí místní úpravy. V rámci jedné země mohou různé jurisdikce dokonce uplatňovat různé úmluvy. Například v Malajsii přijaly západní Malajsie a všechna federální území (včetně Labuanu) úmluvu LLMC z roku 1976 ve znění z roku 1996, zatímco východomalajské státy Sabah a Sarawak přijaly limity úmluvy z roku 1957.

Od Varšavské úmluvy z roku 1929 se jako konvenční měna prosadila zvláštní práva čerpání (SDR). Díky tomu není nutné neustále revidovat limity uvedené v úmluvách, protože hodnota SDR se vyvíjí. Pro platbu v každém konkrétním případě musí být SDR přepočteno na příslušnou místní měnu podle denních kurzů zveřejňovaných Mezinárodním měnovým fondem (MMF).

Matematika omezení odpovědnosti: není tak jednoduchá jako 2+2

Výpočet odpovědnosti není rychlé cvičení. Musíte:

- Určit platnou úmluvu a místní zákony.

- Potvrdit tonáž nebo základ nároku na omezení.
- Provést matematické výpočty a přepočítat limity založené na SDR na místní měnu.

Kromě tohoto početního úkonu však existuje i právní překážka:

- Je ve vašem případě omezení vůbec možné?
- Mohlo by být prolomeno z důvodu hrubé nedbalosti nebo podobně?

To jsou zásadní otázky při jakémkoli scénáři pojistné události.

Moderní nástroj, který vám pomůže vypočítat limity odpovědnosti za škodu

Pro zjednodušení tohoto složitého terénu vytvořil Dr. Arun Kasi sadu 11 bezplatných kalkulaček limitů odpovědnosti za škodu na moři. Tyto nástroje, které jsou k dispozici online

- Okamžitě vypočítají limity odpovědnosti podle klíčových úmluv a vnitrostátních právních předpisů.
- Přepočítají SDR na vámi preferovanou měnu pomocí kurzů MMF v reálném čase.
- Obsahují právní poznámky a odkazy na případy pro hlubší pochopení.

Dostupné nástroje:

- Kalkulátory omezení tonáže - pro LLMC 1976, LLMC 1996 (ve znění z roku 2012) a úmluvu z roku 1957.
- Kalkulačky omezení znečištění ropnými látkami - pro úmluvu CLC 1992 (ve znění z roku 2000), úmluvu o fondu 1992 (ve znění z roku 2000) a protokol o doplňkovém fondu z roku 2003.

Jedná se o neocenitelné nástroje pro:

- zpracovatele pojistných událostí
- P&I kluby
- majitele lodí a nájemce
- námořní právníky
- Studenti a akademičtí pracovníci v oboru námořního práva

Hodnota jistoty v lodní dopravě

Ve světě, kde se náklad přepravuje přes kontinenty a rizika se pohybují na vlnách, není pochopení rizika a vědomí toho, kdy a jak ho omezit, jen otázkou dodržování právních předpisů, ale strategického řízení rizik. Až budete příště číst zprávu o nehodě nebo oznámení o pojistné události, vzpomeňte si, že v zákulisí pomáhají desítky let právní tradice a mezinárodní spolupráce definovat, "kolik je dost".

SSL EXPRES

08.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 08-08-2025 EU a USA nadále projednávají obchodní dohodu

EU nezavedla od 7. srpna žádná odvetná cla v reakci na celní politiku USA. Poté, co americký prezident Donald Trump a předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová 27. července oznámili dohodu v obchodním sporu, nevstoupí v platnost cla na dovoz z USA, o kterých členské státy dříve rozhodly jako o preventivním opatření, oznámil v úterý mluvčí Evropské komise. Potvrzení tohoto rozhodnutí Komise členskými státy se očekává v příštích dvou dnech. „Odvetná cla pozastavujeme,“ uvedl vysoce postavený úředník Komise. V případě potřeby lze seznam cel na dovoz z USA v hodnotě 93 miliard eur kdykoli znovu aktivovat.

Zástupci Washingtonu a Bruselu mezitím pokračují v práci na společném prohlášení, které nastíní podrobnosti dohodnuté „obchodní dohody“. Toto prohlášení však zatím nebude právně závazným dokumentem, ale písemně stanoví nejdůležitější vzájemné závazky, uvedl úředník Komise. Později je ještě třeba projednat několik věcí. Například kvóty na evropské ocelářské a hliníkové výrobky, na které budou platit nižší cla než pokračující 50% clo pro americký průmysl. EU chce také přidat co nejvíce produktů na seznam zboží, které lze i nadále vyvážet do USA bez cla nebo za doložku nejvyšších výhod (MFN) platnou pro všechny obchodní partnery. EU také stále čeká na to, až USA sníží dovozní clo na automobily z EU z 27,5 procenta na 15 procent, jak bylo dohodnuto.

Od 7. srpna bude „reciproční“ clo USA na většinu zboží dováženého z EU stanoveno na 15 procent. Úředník Komise zdůraznil, že se jedná o „komplexní“ clo, které zahrnuje i cla podle doložky nejvyšších výhod (MFN). Žádný jiný obchodní partner než EU s Trumpem takovou dohodu neuzavřel. Sazba USA podle doložky nejvyšších výhod, která musí být připočtena k „recipročním“ clům, činí v průměru 4,9 procenta. U některých produktů je nižší, u jiných vyšší. Například u většiny sýrových výrobků činí 14,9 procenta. To znamená, že země s „recipročním“ clem ve výši 10 procent na vývoz sýrů do USA, včetně cla podle doložky nejvyšších výhod, by musely platit clo ve výši 24,9 procenta. Sazba EU je naopak 15 procent.



!?! SSL express 08-08-2025 Cesta volná pro výstavbu mostu na Sicílii (DVZ)

Po desetiletích debat Itálie schválila výstavbu mostu mezi pevninou a středomořským ostrovem Sicílií. Meziresortní výbor pod vedením premiérky Giorgie Meloni dal projektu v hodnotě více než 13,5 miliardy eur zelenou. Most má propojit jihoitalský region Kalábrie se Sicílií. To by umožnilo nákladním automobilům a nákladním vlakům cestovat přímo ze severní Itálie nebo odkudkoli z Evropy na Sicílii a naopak, bez zpoždění nebo překládky. V současné době lze průliv široký přibližně 3 kilometry překonat pouze trajektem. Plány počítají s tím, že vozidla a vlaky by v budoucnu mohly jezdit v obou směrech. Počáteční přípravné práce by měly začít na podzim a samotná výstavba by mohla začít v roce 2026. Dokončení je plánováno na rok 2032.

Plánovaný most přes Messinskou úžinu s rozpětím více než 3 kilometry by byl nejdelším visutým mostem na světě. Projekt je velmi kontroverzní: ekologické organizace, vědci i opozice varují před seismickými riziky, ekologickými důsledky a možným vlivem mafie. S touto stavbou se počítalo již v dekretu z roku 1971, ale její výstavba byla opakovaně odkládána nebo zastavována – naposledy v roce 2013. Meloniho vláda projekt obnovila v roce 2022. Pro ministra dopravy Mattea Salviniho je most prestižním projektem. Předseda pravicové vládnoucí strany Liga jej nazývá „urychlovačem rozvoje“ pro jižní Itálii. Kritici ho však obviňují ze symboliky a plýtvání penězi.

Lokalita je obzvláště kontroverzní: Region je seismicky aktivní; zemětřesení v Messině v roce 1908 zabilo přes 70 000 lidí. „Bude postaven podle nejvyšších mezinárodních inženýrských standardů,“ ujišťuje Pietro Salini, výkonný ředitel společnosti Webuild, která vede konsorcium Eurolink pro výstavbu této stavby. Skupina zmiňuje mezinárodní zkušenosti se visutými mosty v regionech náchylných k zemětřesení, jako je Japonsko a Turecko. Most je navíc navržen tak, aby odolal silám větru, které v Messinském průlivu nikdy nebyly naměřeny.

Prudký odpor se setkává i z ekologických kruhů. Sdružení obviňují vládu z uvolňování nebo obcházení environmentálních a bezpečnostních předpisů. Plánovaná klasifikace projektu jako „bezpečnostně relevantní infrastruktury“ s ohledem na závazky vůči NATO a potenciální vojenské využití vyvolává další kontroverze.

Bezpečnostní situace je také důvodem k obavám: Kalábrie je považována za mocenské centrum 'Ndranghety, jedné z nejvlivnějších mafiánských organizací v Evropě. Salvini zdůraznil, že budou zavedena přísná protimafiánská opatření, jak je tomu na významných mezinárodních akcích. „Pokud most nelze postavit kvůli mafii a 'Ndranghetě, pak nebudeme dělat nic jiného,“ řekl Salvini.

P.S. Takže příště na dovolenou do Syrakus již jen autem!



SSL Express 08-08-2025 Insolvency Helrom: PwC hledá investora

Společnost Helrom je poskytovatelem intermodální železniční nákladní dopravy. Její patentovaná technologie umožňuje přepravu i návěsů nákladních vozidel nemanipulovatelných jeřábem po železnici bez nutnosti terminálové infrastruktury. Společnost zaměstnává přibližně 200 lidí a provozuje síť tras s pěti spojeními ve čtyřech zemích – včetně osy Brenner a exkluzivního spojení pro automobilku Audi. Okresní soud ve Frankfurtu nad Mohanem zahájil 14. července 2025 předběžné insolvenční řízení proti majetku společnosti Helrom GmbH. Železniční společnost Helrom má po podání návrhu na předběžné insolvenční řízení v úmyslu pokračovat v provozu s novým majitelem. „Helrom má solidní provozní aktiva a udržitelný obchodní model,“ uvedl předběžný správce insolvence Thomas Rittmeister z advokátní kanceláře Reimer Rechtsanwälte. Zahájil proces s poradenskou firmou PwC s cílem najít nového investora. „Investiční proces má zajistit zachování obchodních operací a nalezení životaschopného řešení do budoucna,“ uvedl Rittmeister.

Podle informací od DVZ byl důvodem pro insolvenční řízení odstoupení společnosti Swiss Life Asset Manager jako investora. V dubnu 2022 tato švýcarská společnost, jeden z největších infrastrukturních fondů v Evropě, investovala do společnosti Helrom. V té době společnost Swiss Life oznámila, že akvizice dokončí „významnou investici do železniční a technologické společnosti“. Samotná společnost Helrom jako důvod pro insolvenční řízení uvedla „mezeru ve financování, kterou nelze v krátkodobém horizontu uzavřít“. Společnost dále uvedla, že probíhající obchodní operace nejsou současnými finančními potížemi do značné míry ovlivněny. Pouze jedno nedávno spuštěné připojení bylo pozastaveno. Všechna ostatní připojení budou pokračovat bez omezení. Cílem investičního procesu je zajistit převzetí strategickým partnerem nebo finančním investorem, aby se v dlouhodobém horizontu využil potenciál společnosti. Společnost PwC má v nadcházejících týdnech v rámci procesu fúzí a akvizic vést jednání s potenciálními finančníky a prohledává mezinárodní trh s cílem najít investory. Konzultační firma byla za tímto účelem pověřena věřitelským výborem. Tento proces s investory by měl být dokončen v říjnu 2025.



SSL Express 08-08-2025 Studie: Kvalita dat zpomaluje využívání umělé inteligence v řízení dopravy (Logistik Heute)

V červenci americká softwarová společnost Manhattan Associates oznámila výsledky své nejnovější studie o řízení dopravy, která byla provedena ve spolupráci s výzkumnou firmou Vanson Bourne. Globální studie se zúčastnilo 1 450 osob s rozhodovací pravomocí z firem v oblasti výroby, maloobchodu, velkoobchodu, spotřebního zboží, potravinářství a nápojů v Severní Americe, Latinské Americe, Evropě a Austrálii.

„Dopravní logistika je páteří dodavatelských řetězců a je nezbytná pro zajištění včasného dodání zboží tak, aby splňovalo očekávání zákazníků,“ říká Bryant Smith, ředitel pro systémy řízení dopravy (TMS) ve společnosti Manhattan Associates. „Řízení dopravy se však stává stále složitějším kvůli rostoucím požadavkům. Patří mezi ně kratší dodací lhůty, kapacitní a nákladová efektivita, přísnější předpisy v oblasti udržitelnosti a rostoucí potřeba komplexního přehledu o všech operacích.“

Podle výsledků studie skutečná hodnota transparentnosti přesahuje snadný přístup k provozním údajům: 60 procent dotázaných společností uvedlo, že zlepšená transparentnost vede k vyšší spokojenosti zákazníků prostřednictvím přesnějších a včasnějších aktualizací, a to i mimo výpadky provozu, zatímco 50 procent společností uvádí jako hlavní výhodu zvýšené provozní transparentnosti snížené náklady na dopravu. Podle výsledků studie 61 procent dotázaných společností očekává, že v příštích pěti letech dosáhne plně autonomní umělé inteligence založená na agentech, která bude schopna jednat samostatně, v rámci specifických cílů. Pouze 37 procent společností však již hluboce integrovalo umělou inteligenci a strojové učení do svých systémů pro správu správy majetku (TMS).

Přestože pět let je v oblasti umělé inteligence malá věčnost, autoři studie zjišťují pozoruhodně velký rozdíl mezi očekáváními a současným používáním, jelikož implementace je zřídka přímočará: Téměř polovina (48 procent) respondentů uvedla, že se již cítí velmi dobře připraveni na autonomní agenty v roce 2030. Nicméně prakticky všechny společnosti (99 procent) uvedly, že čelí nebo očekávají překážky. Mezi ně patří nedostatek kvalifikovaných pracovníků (49 procent), potíže s integrací (44 procent) a problémy s kvalitou a dostupností dat (44 procent). Poptávka po udržitelnější dopravě je rozšířená. 69 procent společností dotázaných v průzkumu uvádí, že udržitelnost je buď globálním cílem, nebo oblastí s výrazným tlakem na akci, přičemž 62 procent již zavádí podávání zpráv podle směrnice o podávání zpráv o udržitelnosti podniků. Dodržování složitých a měnících se předpisů zůstává globální výzvou, přičemž předpisy o udržitelnosti jsou nejčastěji uváděny jako překážka, která ovlivní výkonnost společností v příštích pěti letech. „87 procent respondentů očekává, že se zvýší počet výzev v oblastech, jako je provozní transparentnost, zavádění umělé inteligence a dodržování předpisů v oblasti udržitelnosti, což znemožní jejich stávajícím systémům řízení dopravy držet krok. Pokud nezačnou jednat hned, budou čelit rostoucím nákladům, otázkám ohledně dlouhodobé efektivity a riziku, že nesplní své sliby vůči zákazníkům,“ říká Bryant Smith.