

SSL EXPRES

12.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

SSL express 12-01-2026 DP World Constantza rozšiřuje kapacitu pro těžké nákladní přepravy

Společnost DP World Constantza investuje do dvou elektrických mobilních přístavních jeřábů od společnosti Liebherr, čímž rozšiřuje svou kapacitu pro přepravu těžkého a projektového nákladu.

Uvedením dvou mobilních přístavních jeřábů LHM 600 do provozu společnost DP World Constantza výrazně rozšiřuje svou manipulační kapacitu. Jeřáby, navržené pro tandemový provoz, nabízejí kombinovanou nosnost až 400 tun a jsou určeny pro flexibilní použití při manipulaci s kontejnery, sypkými a těžkými náklady. Jeřáby jsou poháněny převážně elektricky a disponují záložním dieselovým motorem pro zajištění nepřetržitého provozu. Pro přesné a synchronizované zdvihací operace se používá asistenční systém Liebherr Sycratronic. Ten je doplněn 360stupňovým kamerovým systémem, který poskytuje obsluze jeřábu kompletní přehled o pracovní oblasti. Speciálně vyvinuté dvojité výložníky zajišťují dodatečnou stabilitu při těžkých zdvihacích operacích na hlubokovodních kotvištích.

Společnost DP World Constantza provozuje největší kontejnerový terminál na pobřeží Černého moře a slouží jako centrální logistické centrum pro východní Evropu. Nové mobilní přístavní jeřáby posílí zejména sektor projektové přepravy a umožní bezpečnou manipulaci s nadrozměrnými a těžkými břemeny – od komponentů větrných turbín až po průmyslové stroje. Marian Drăgoi, výkonný ředitel společnosti DP World Constantza, zdůrazňuje strategickou povahu investice: „Tento projekt zahrnuje více než jen pořízení vybavení. Úspěch přístavu Konstanța v uplynulých 20 letech byl založen na neustálých investicích do modernizace, digitalizace a diverzifikace našich provozních kapacit. Nové mobilní přístavní jeřáby opět umožní přístavu reagovat na rychlý vývoj v provozním a obchodním prostředí.“ Jeřáby LHM 600 jsou vybaveny hydrostatickým pohonem a pokročilými řídicími systémy Liebherr. Úpravy specifické pro dané místo byly provedeny v úzké spolupráci s provozovatelem terminálu, aby splňovaly konstrukční požadavky kotvišť. Provoz je podporován mezinárodní servisní a prodejní sítí Liebherr, která zajišťuje rychlou podporu po celou dobu životního cyklu zařízení. Společnost Liebherr vnímá tuto spolupráci jako strategicky průlomovou. Andreas Ritschel, generální ředitel prodeje mobilních přístavních jeřábů ve společnosti Liebherr-Rostock GmbH, vysvětluje: „Díky spolupráci se společností DP World Constantza jsme byli schopni sladit technická řešení s celkovými cíli terminálu v oblasti infrastruktury. Jedná se o partnerství zaměřené na praktické výsledky – bezpečné tandemové zvedání, provozní flexibilitu a připravenost na rozmanité profily zatížení.“

Touto investicí posiluje DP World Constantza svou pozici vysoce výkonného překladiště pro multimodální dopravu a vysílá jasný signál pro udržitelný růst a technologický rozvoj v regionu Černého moře.

První faktury CargoWise vystavené podle nového cenového modelu Value Pack společnosti WiseTech Global vyvolávají mezi speditéry nové obavy. Uživatelé hlásí neočekávané úpravy „Transitional Pricing Protection“ (TPP), rozporuplné souhrny fakturace a rostoucí frustraci z toho, jak jsou poplatky promítány do faktur speditérů.

Na Redditu speditéři porovnávají faktury za prosinec popsali, co podle nich jsou nesrovnalosti mezi očekávanými cenami podle nového modelu CargoWise Value Pack (CVP) a částkami, které byly nakonec vyúčtovány. Jeden z nich uvedl, že jeho společnost měla obdržet o 29 % nižší fakturu, ale místo toho jí byla účtována stejná částka v položce označené jako „Transitional Pricing Protection“. Popis, který podle uživatele zněl: „Tato úprava zajišťuje, že se vaše ceny během přechodu z předchozího cenového modelu nezmění.“ Nebylo však jasné, jak dlouho bude „přechodné“ období trvat.

Několik dalších uživatelů nahlásilo podobné zkušenosti. Jeden přepravce uvedl, že jeho prosincová faktura obsahovala tři samostatné souhrny: souhrn fakturace STL za prosinec 2025, souhrn fakturace CVP a souhrn vyplatitelných poplatků. „V podstatě si ponechali staré ceny a pak do souhrnu CVP přidali tuto úpravu, aby celková částka odpovídala staré fakturaci STL,“ napsal uživatel a dodal, že jejich vlastní interní zprávy ukazovaly mnohem vyšší využití než počty zakázek CVP společnosti WiseTech. „Museli si uvědomit, že jakýkoli fakturační systém nebo report, který vytvořili pro výpočet cen CVP, je chaotický; takže se jedná o narychlo připravené provizorní řešení,“ uvedl uživatel a popsal situaci jako chaotickou, ale potenciálně krátkodobou úlevu pro zákazníky.

Jiní se ptali, zda má TPP fungovat v obou směrech. „Měli bychom dostat totéž i opačně – ušetřit nám 15% nárůst oproti fakturaci STL,“ uvedl jeden komentátor na Redditu. Jiný zasílatel uvedl, že neví o žádné možnosti zůstat u starého cenového modelu, přestože je zákazníkem CargoWise již 18 let.

Zmatek ohledně faktur znovu vyvolal širší obavy ohledně zavedení nového cenového modelu, který nahrazuje licencování na základě počtu míst povinnými poplatky za transakci, které mají být přeneseny na přepravce jako výdaje, což je bod, který se stává stále více sporným.

SSL express 12-01-2025 Izrael nařizuje okamžité kontroly nákladních letadel 747-400 přestavěných společností IAI

Zřejmě 29 přestavěných letadel typu 747-400 by mohlo být dočasně uzemněno poté, co izraelský úřad pro civilní letectví (CAAI) vydal směrnici o letové způsobilosti, která vyžaduje okamžité kontroly po zjištění potenciálního rizika požáru a ohrožení posádky nedostatkem kyslíku.

Směrnice AD ISR I-35-26-01-01 byla vydána 1. ledna a vztahuje se na letadla Boeing 747-400 přestavěná na nákladní letadla podle doplňkových typových certifikátů IAI/Bedek SA-151 nebo SA-152, včetně ověřených ekvivalentů. Továrně vyrobená letadla 747-400F nejsou touto směrnicí dotčena. Podle CAAI se nebezpečný stav týká nedostatečné vzdálenosti mezi elektrickým vedením a ohebnou kyslíkovou hadicí pro posádku, což by mohlo vést k elektrickému oblouku, požáru a potenciální ztrátě dodávky kyslíku pro letovou posádku. Problém byl zjištěn poté, co bylo zjištěno poškození kabelového svazku systému nakládky nákladu vedle prasklé kyslíkové hadice, přičemž odření bylo přičítáno nesprávné instalaci během přestavby.

Směrnice vyžadovala, aby provozovatelé před dalším letem provedli kontrolu a v případě zjištění jakéhokoli poškození nebo nedostatečné vůle přijali nápravná opatření. Omezený přelet do místa údržby je povolen, pokud při počáteční kontrole nejsou zjištěny žádné známky opotřebení nebo oděru. Ačkoli byla směrnice vydána izraelským leteckým úřadem a nejedná se o směrnici FAA o letové způsobilosti, vztahuje se na letadla přestavěná podle specifikovaných schválení IAI bez ohledu na to, kde jsou provozována. Letadla registrovaná v USA nejsou automaticky povinna tuto směrnici dodržovat, pokud ji FAA nepřijme, ale provozovatelé, pronajímatelé a pojistitelé obvykle očekávají, že zjištěné bezpečnostní problémy budou neprodleně vyřešeny.

Odhady odvětví naznačují, že společnost IAI přestavěla v rámci svého programu Bedek Special Freighter přibližně 29 letadel typu 747-400, i když pouze malý počet z nich zůstává v provozu. Několik z nich pokračovalo v letech i v posledních týdnech, což naznačuje, že tento typ letadla zůstává v omezeném komerčním provozu. Mezi provozovatele letadel typu 747-400 přepravujících náklad, které byly přestavěny společností IAI, patří Atlas Air, One Air (Velká Británie), Aerotranscarga, Terra Avia, ROMCargo Airlines a Saudia Cargo, přičemž některá letadla jsou provozována na základě smluv ACMI nebo leasingových smluv se společností Air Atlanta Europe. Zdroje sdělily serveru The Loadstar, že problém lze poměrně snadno vyřešit, ale letadla by musela být dočasně vyřazena z provozu.

Směrnice zdůrazňuje přetrvávající problémy s letovou způsobilostí spojené se stárnoucími širokotrupými nákladními letadly, zejména přestavěnými letadly, i když poptávka po přepravě nákladu na dlouhé vzdálenosti zůstává silná.