

# SSL EXPRES

12.-16.04.2021

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

Parník před 14 dny uvízlý v Suezském průplavu, dnes kotví na Velkém hořkém jezeře (cca v polovině plavební dráhy mezi Suezem a Port Saidem) bude uvolněn pro další plavbu až po zaplacení nákladů na vyproštění, které mohou činit až 1 mld dolarů, oznámila Suez Canal Authority. Jelikož plátcem by měla být japonská Shoei Kisen Kaisha, tedy vlastník plavidla, a nikoliv Evergreen, tedy provozovatel plavidla, jednání se protahují.

Parník před 14 dny uvízlý v Suezském průplavu, dnes kotví na Velkém hořkém jezeře (cca v polovině plavební dráhy mezi Suezem a Port Saidem) bude uvolněn pro další plavbu až po zaplacení nákladů na vyproštění, které mohou činit až 1 mld dolarů, oznámila Suez Canal Authority. Jelikož plátcem by měla být japonská Shoei Kisen Kaisha, tedy vlastník plavidla, a nikoliv Evergreen, tedy provozovatel plavidla, jednání se protahují.

Americká Federální námořní komise (FMC) plánuje pomoci odesílatelům "získat své peníze zpět" z "nepřiměřených" obvinění z demurrage a detention (D&D). V listopadu zahájila FMC šetření úlohy lodních linek při přetížení přístavů v zemi, včetně poplatků za D&D, vracení prázdných kontejnerů a praxe některých klesajících zemědělských vývozu ve prospěch přemístění prázdných kontejnerů do Asie.

Komisařka FMC Rebecca Dye vede vyšetřování možného porušení zákona o lodní dopravě a zejména interpretační pravidlo o D&D zveřejněné v květnu. "Jsou tu dobré a špatné poplatky," řekla během podcastu s australskou Freight & Trade Alliance. "Už nedovolíme námořním dopravcům a přístavům, aby přesunuly náklady na neefektivitu přístavu na odesílatele, silniční dopravce a zprostředkovatele. Pokud odesílatel udělá vše, co má, pokud jde o zaplacení nákladu a pokus o vyzvednutí kontejneru v dohodnutém časovém rámci, pak "neplatí nic" z hlediska D&D. A pokud řidič kamionu chce vrátit prázdný kontejner v přiděleném čase a dopravní zácpa mu ji brání vrátit, pak nemusí platit."

V únoru [Asociace přístavních kamionů uvedla](#), že poplatky často dosáhly 200 dolarů za kontejner a že 89% dotázaných členů zaznamenalo "vysoce negativní dopad nedávného D&D" na jejich celkové podnikání. Sdružení dodalo: "Náklady a narušení způsobené nadměrným zdržováním ohrožují schopnost intermodálního dopravního průmyslu přežít."

Tento týden se objevily zprávy o "prudkém nárůstu" počtu rezervací kontejnerů v Asii a Evropě, protože důsledky týdenní blokády Suezského průplavu omezují kapacitu plavidel i zařízení v Asii. Dnešní komponenta Ningbo Containerized Freight Index (NCFI) v severní Evropě a Středomoří vyskočila o 8,7 %, což téměř odpovídá 8,6% nárůstu šanghajského indexu kontejnerizované nákladní dopravy (SCFI). Dopravci společně zvýšili sazby pro dubnové plavby a ceny rezervací prudce vzrostly, uvádí se v komentáři NCFI. Podle Drewryho indexu

WCI vzrostly tento týden sazby z Asie do severní Evropy o 5% na 7 852 dolarů za 40 stop, ale v praxi odesílatelé platí mnohem více – pokud najdou linku pro přijímání rezervací. Spot sazby se zvětšují a dlouhodobější nebo smluvní sazby jsou prakticky bezcenné.

"Dostupnost equipmentu a rezervací je již omezená, což se liší od linky k lince a od originu k originu. Nalezení linky s rezervačním slotem se stalo bojem a když jsou sloty nalezeny, rychle zmizí, pokud rezervace nebude okamžitě potvrzena. To znamená, že když citujeme spotovou sazbu, můžeme mít jen velmi omezený čas – někdy jen 10-15 minut – než se tato nabídka stane nedostupnou k rezervaci," řekl Westbound.

Navíc se zdá, že situace odesílatelů by se mohla ještě zhoršit, než se zlepší. Generální ředitel Hapag-Lloyd Rolf Haben Jansen na včerejším tiskovém brífinku řekl: "Dostupnost boxů bude v příštích šesti až osmi týdnech napjatá. Očekáváme, že většina spojů zmešká plavby 1:2, což bude mít dopad na dostupnou kapacitu ve 2. čtvrtletí." Dodal však, že je "optimistický" ohledně "návratu k normálu ve 3. čtvrtletí".

Transpacifické BCO jsou v závěrečné fázi smluvních jednání s dopravci, což podle zpráv *pro Loadstar* "nejsou vůbec jednání, ale požadavky lodních linek". A podle Jona Monroea z washingtonské státní společnosti Jon Monroe Consulting někteří dopravci snižují MQC (závazek minimálního množství) pro roční smlouvy BCO, aby přidělili více prostoru pro podnikání s prémiovým hodnocením.

I na Atlantiku pokračující silná poptávka a omezená kapacita tento týden zvýšily sazby, ceny z Evropy do Severní Ameriky vyskočily o 30% na víceleté maximum 2 851 dolarů za 40HQ a odrážely 55% nárůst od začátku roku.

Nákaza zvýšením sazeb se rozšířila téměř na všechny obchodní oblasti, a to jde přímo do spodních linií dopravců, přičemž například společnost Cosco Shipping tento týden uvedla, že očekává čistý zisk ve výši 2,3 miliardy dolarů jen za první čtvrtletí, když zaznamenala 55% nárůst průměrné sazby ve srovnání se 4. čtvrtletím 2020.

Výkon BAM a transsibiřské železnice přesáhl v roce 2020 144 milionů tun. Vývoj umožnil v uplynulém roce zvýšit přepravu nákladu do přístavů Dálného východu o 8,6% na 110,4 milionu tun. Byla dokončena hlavní část modernizace BAM a transsibiřské železnice. Tím byl zajištěn pohyb vlaků ve více než 100 infrastrukturních zařízeních. V roce 2020 bylo uvedeno do provozu více než 100 km dalších hlavních tratí. Na 7 stanicích a dvou přejezdech bylo položeno více než 20 km staničních kolejí. Bylo zrekonstruováno patnáct železničních mostů, uvedeno do provozu několik lokomotiv, zprovozněny čtyři trakční rozvodny a elektrifikováno více než 140 kilometrů tratí. Růst přepravní kapacity je zajištěn, spolu s dopadem rozvoje infrastruktury, technologickými řešeními, jako je růst směrování dopravy, zvýšení hmotnosti vlaků, realizace řízení připojených vlaků pomocí moderních výkonných lokomotiv.

DCT Gdaňsk, největší kontejnerový terminal v Baltském moři, oslavil další milník ve svém rozvoji odbavením 15 milionového (ekvivalentu) 20 stopého (TEU) kontejneru od svého otevření v roce 2007.

Se 17 metrů hlubokým nábřežím, produktivitou světové úrovně a rekordním objemem kontejnerů je DCT jediným terminálem v Baltském moři, který je schopen obsluhovat největší kontejnerové lodě na světě. Dynamický rozvoj je výsledkem pokračujících investic do infrastruktury a vybavení a s tím spojenou vysokou úrovní provozní efektivity. V roce 2019 dosáhl rekordu odbavením více než 2 miliónů TEU za rok. 8. dubna došlo k odbavení 15-ti miliónového TEU od svého otevření.

15-ti miliónový kontejner patřil společnosti COSCO Shipping a byl naložen na palubu COSCO Shipping Galaxy, jedné z největších lodí na světě. COSCO Shipping Galaxy je loď dlouhá 400 metrů, s kapacitou 21 tisíc TEU. Loď pluje pod aliancí OCEAN Shipping Alliance, která zajišťuje týdenní spojení mezi korejskými přístavy, Čínou a Singapurem a Gdaňskem.

22. března byl oficiálně zahájen provoz vlaků na elektrifikovaném úseku Borzya - Zabaikalsk (Zabajkalský kraj, hranice s Čínou). Elektrifikace železničního úseku Borzya - Zabaikalsk je součástí rekonstrukce železniční trati Karymskaya - Zabaikalsk spojující transsibiřskou železnici a hraniční přechod Zabaikalsk - Mandžusko s Čínou. K elektrifikaci závěrečného úseku (délka 117 km) byla vybudována nadzemní síť (délka přes 340 km), dvě trakční rozvodny a čtyři autotransformátorové rozvodny a byly aktualizovány komunikační linky a zařízení pro řízení dopravy. Ve špičkových dobách výstavby se zúčastnilo více než 500 lidí a více než 100 kusů stavebního zařízení, z toho 80 na železniční trati. S otevřením dopravy na elektrifikovaném úseku Borzya-Zabaikalsk se zvýší propustnost jižního směru Trans-Bajkalské železnice na 110 párů vlaků denně.

Nizozemská nevládní organizace Transport & Environment (T&E) zveřejnila novou studii o celkových nákladech na vlastnictví (TCO) alternativně řízených dálkových nákladních vozidel v Německu. Podle listu by nákladní automobily s nadzemním vedením (trolejí) mohly dosáhnout nákladové parity s naftou již v polovině 20. let, s čistě bateriovými elektrickými nákladními vozidly také v polovině 20. let a nákladními vozidly s palivovými buňkami do roku 2030. Budou-li stanoveny správné rámcové podmínky politiky, mohly by elektrické nákladní automobily a nákladní automobily s palivovými články dohnat naftu na straně nákladů již v roce 2024 a nákladní automobily s palivovými články jen o něco později. Studie předpokládá minimální dojezd 800 kilometrů pro vozidla. Tento předpoklad je založen na skutečnosti, že přibližně 76 procent zájezdů kamionů dokončených v Německu jsou jednosměrné trasy. Podle T&E by pro úplné dekarbonizaci silniční nákladní dopravy musel být dálkový kamionový provoz poháněn elektřinou z obnovitelných zdrojů – buď přímo, nebo nepřímo prostřednictvím paliv na bázi elektřiny. Pro spravedlivé srovnání byly všechny technické přístupy porovnány za podmínky, že jsou poháněny elektřinou z obnovitelných zdrojů, a tedy z hlediska "zcela na kolo", jako bezemisní nebo CO<sub>2</sub>- neutrální. Bylo zkoumáno pět technologií vozidel:

- bateriově-elektrická vozidla (BEV),
- bateriově-elektrická vozidla, která čerpají elektřinu z trolejového vedení (OC-BEV),
- elektrická vozidla s vodíkovými palivovými články (FCEV)
- diesellová vozidla (ICEV-PtL) poháněná kapalnými syntetickými palivy,

- a plynná syntetická paliva (ICEV-PtM).

Studie dospěla k závěru, že podle dnešních předpokladů bude očekávaný vývoj na trhu a předvídatelné technické snížení nákladů, bateriově elektrické dálkové nákladní automobily a nákladní automobily nadzemního vedení pravděpodobně nákladově nejefektivnějším způsobem, jak nahradit převážnou většinu dnešního vozového parku poháněného naftovým motorem a nakonec do roku 2050 dosáhnout nulových emisí skleníkových plynů ze silniční nákladní dopravy. Různé technologie pohonu mají různé ztráty z přeměny, a proto také vyžadují různé množství dodatečné obnovitelné elektřiny. Podle listu bude přímá elektrifikace nákladních vozidel i nadále nejméně dvakrát účinnější než používání vodíku, který se získává pomocí obnovitelných energií. Potenciál ve srovnání se spalovacími motory poháněnými syntetickými palivy na bázi uhlíku je dokonce třikrát vyšší.

Za předpokladu, že vozový park nákladních vozidel v Německu bude v roce 2050 klimaticky neutrální, bude přímá elektrifikace vyžadovat do roku 2020 přibližně 46 procent výroby zelené čisté elektřiny. Ve vodíkové technologii by toto číslo již bylo 75 procent a u syntetických paliv 100 (kapalná paliva) a 106 procent (plynná paliva).

Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) zveřejnila v únoru 2021 údaje pro globální trhy letecké nákladní přepravy, které ukazují, že poptávka po airfreightu i nadále překonává úroveň před pandemií a poptávka se v únoru 2019 zvýšila o 9%. Únorová poptávka také vykázala silný meziměsíční růst v období od ledna 2021. Objemy se nyní vrátily na úroveň roku 2018, která byla zaznamenána před obchodní válkou mezi USA a Čínou. Vzhledem k tomu, že srovnání měsíčních výsledků za období 2021 až 2020 jsou zkreslena mimořádným dopadem COVID-19, není-li uvedeno jinak, všechna následující srovnání se budou rovnat únoru 2019, který sledoval běžný způsob poptávky.

Celosvětová poptávka měřená v tunokilometrech (TKM) se oproti únoru 2019 zvýšila o 9 % a ve srovnání s lednem 2021 o +1,5 %. Všechny regiony s výjimkou Latinské Ameriky zaznamenaly zlepšení poptávky po leteckém nákladu ve srovnání s úrovněmi před COVID a Severní Amerika a Afrika vykázaly nejsilnější výsledky. Oživení globální kapacity měřená v dostupných tunokilometrech se zastavilo kvůli novým snížením kapacity na straně cestujících, protože vlády zpřísnily cestovní omezení kvůli nedávnému nárůstu případů COVID-19. Ve srovnání s únorem 2019 se kapacita snížila o 14,9 %.

Provozní podmínky leteckého nákladu jsou i nadále příznivé: Podmínky ve výrobním odvětví jsou silné navzdory nedávnému nárůstu ohnisek covid-19. Globální index nákupních manažerů ve zpracovatelském průmyslu (PMI) byl v únoru na 53,9. Výsledky nad 50 naznačují růst výroby ve srovnání s předchozím měsícem; nová složka vývozních zakázek výrobního PMI – přední ukazatel poptávky po leteckém nákladu – se oproti lednu zvedla; přerušení dodavatelského řetězce a z toho vyplývající zpoždění dodávek vedly k dlouhým dodacím lhůtám dodavatelů – druhé nejdelší v historii výrobního PMI. To obvykle znamená, že výrobci používají leteckou dopravu, která je rychlejší, k obnovení času ztraceného během výrobního procesu; úroveň zásob zůstává relativně nízká ve srovnání s objemem prodeje. Historicky to znamenalo, že podniky musely rychle doplnit své zásoby, pro které také používaly airfreight. Evropští dopravci vykázali v únoru nárůst poptávky o 4,7 % ve srovnání se stejným měsícem v roce 2019. Poptávka po nákladu nebyla novými omezeními v Evropě do značné

míry ovlivněna a provozní podmínky leteckého nákladu zůstávají příznivé. Mezinárodní kapacita se v únoru snížila o 12,5%.

"Poptávka po leteckém nákladu se nejen zotavuje z krize COVID-19, ale roste. Vzhledem k tomu, že poptávka je o 9 % vyšší než předkrizová úroveň (únor 2019), je jednou z hlavních výzev pro letecký náklad nalezení dostatečné kapacity. Díky tomu jsou výnosy z nákladní přepravy jasným bodem v jinak bezútešné situaci v odvětví. Zdůrazňuje také potřebu jasných vládních plánů na bezpečný restart odvětví. Pochopení toho, jak by se poptávka cestujících mohla zotavit, naznačuje, kolik belly kapacity bude k dispozici pro letecký náklad. Být schopen efektivně to zaplánovat do provozu leteckého nákladu bude klíčovým prvkem pro celkové zotavení," řekl Willie Walsh, generální ředitel IATA.

OCEAN Alliance zahrnující COSCO Shipping Lines, Evergreen Marine Corporation a CMA CGM zahájila novou službu spojující severočínský přístav

Tianjin s Evropou, což je další známkou rostoucího objemu v Tianjinu. Na slavnostním ceremoniálu v přístavu Tianjinu dne 9. dubna uvedli úředníci

přístavu, že se jedná letos také o první zaoceánskou cestu zahájenou z Tianjinu, která je součástí Belt and Road. Spuštěním služby, kterou Evergreen

uvádí na trh jako kyvadlovou dopravu mezi Čínou a Evropou, nasadil Evergreen plavidlo 14 354 TEU Theseus, které odplulo z Tianjinu 9. dubna.

Servisní smyčka je Tianjin, Qingdao, Ningbo, Šanghaj, Yantian, Singapur, Kolombo, Antverpy, Hamburk a Rotterdam. Kromě Theseusu nasadí

Evergreen dalších devět lodí, z nichž každá má kapacitu v rozmezí 14 000 TEU až 20 000 TEU.

OCEAN, největší aliance pro přepravu kontejnerů na světě, uvedla, že týdenní služba usnadňuje námořní dovozní a vývozní toky mezi severní

Evropou a regionem Peking-Tianjin-Hebei.

V roce 2020 byl Tianjin osmým nejrůšnějším kontejnerovým přístavem, který obsloužil 18,36 milionu TEU, což představuje meziroční nárůst o 6%.

V 1. čtvrtletí 2021 vzrostl objem kontejnerů Tianjinu meziročně o 20% na 4,47 milionu TEU.

Dne 26. února se společnost COSCO Shipping Ports, provozní jednotka terminálu skupiny COSCO, stala největším akcionářem kontejnerového

terminálu Tianjin a má v úmyslu vytvořit z přístavu nedílnou součást iniciativy Belt and Road Od začátku letošního roku společnost Tianjin Port Group

plně využila iniciativu Belt and Road tím, že pomohla zahájit nové přepravní trasy a trasu námořní a železniční dopravy přes euroasijský pozemní

most, a to prostřednictvím spolupráce s přepravními aliancemi a provozovateli liniových společností.

--

Zvěsti o nové expresní transatlantické službě provozované společností COSCO Shipping z Pirea do New Yorku nebudou žádným překvapením, protože poptávka poslala sazby raketově vzhůru s téměř 900 USD přidanými k ceně westbound od konce března.

Pokud jsou tvrzení správná, nová služba COSCO bude spuštěna v červnu a popluje mezi New Yorkem a Pireem za devět dní s očekáváním, že mezi

nimi nebude žádné jiné přistání. Společnost COSCO nepotvrdila ani nepopřela, že nová služba bude spuštěna.

Spot sazby na Freightos Baltic Index (FBX) se mezitím zvýšily z 2 174 USD / FEU dne 26. března na 3 012 USD / FEU dne 9. dubna u westbound transatlantických obchodů. Sazby backhaul v Atlantiku eastbound dosáhly na začátku února 523 USD / FEU, poté prudce poklesly. Dne 2. dubna dosáhly spotové sazby na východ 361 USD / FEU s platností do 9. dubna, poté tyto sazby dosáhly 506 USD / FEU.

Judah Levine, vedoucí výzkumu ve společnosti Freightos, 9. dubna uvedl, že „Pokračující silná poptávka a omezená kapacita tento týden tlačily ceny na transatlantické cestě nahoru.“ Levine dodal, že „Narušení v Suezském průplavu mohlo přispět k oznámení dalších zrušených odjezdů pro nadcházející týdny a blank sailings u přibližně 9% všech plánovaných lodí. Sazby z Evropy do Jižní Ameriky rovněž vzrostly o téměř 25%.“

--

U dodávek na poslední míli se v Rakousku testuje nový model: Při tzv. "doručení do přední místnosti" řidič dodávky otevře dveře bytu v nepřítomnosti příjemce a umístí balíček do přídveřní části bytu koncového zákazníka při kamerovém dohledu.

Přední dveře jsou vybaveny elektronickým zámkem dveří Nuki Smart Lock, který je odemykatelný smartphonem. Po doručení obdrží příjemce oznámení do svého smartphonu a může zobrazit doručení až o 72 hodin později. Austrian Post spolupracuje s A1 a Nuki Home Solutions, výrobcem elektronických zámků dveří.

Od července do prosince letošního roku bude moci model otestovat 100 vybraných účastníků z Rakouska, vysvětlil v pondělí při prezentaci nové myšlenky generální ředitel Peter Umundum. Poté je plánováno uvedení do ostrého provozu. "Dokázali bychom si představit zavedení na trhu v příštím roce a očekáváme strmou křivku zájmu," řekl mluvčí společnosti.

P.S. Japa' to asi bude s reklamacemi poškozeného balíku, dodaného touto anonymní cestou?

--

Mezi Kaubem a Kamp-Bornhofenem v železniční trati v údolí Rýna jižně od Koblenzu již měsíc nejezdí žádné vlaky, zatímco za jediný únorový týden tam kromě místní veřejné dopravy projelo 1 108 nákladních vlaků. Po pádu skály poblíž Kestertu byla trasa 15. března uzavřena, a tak se stala nefunkční hlavní tepna nákladní železniční dopravy na pravém břehu Rýna mezi severními přístavy a jižním Německem i směrem k jižním sousedům Německa.

Nouzové řízení v případě narušení železniční dopravy musí být podrobeno zkoušce, uvedli železniční nákladní dopravci k otázce zajištění spadlého skalnatého svahu; a místo bylo zjevně jediným stavenišťem, na kterém se během dvou velikonočních týdnů pracovalo. Již na konci března nákladní

dopravci požádali společnost DB Netz AG, jako provozovatele infrastruktury odpovědného za trať, o spolupráci s místními a dálkovými provozovateli osobní železniční s cílem vytvoření větší kapacity na železniční trati na levém břehu Rýna. To bylo zapotřebí, aby mnoho nákladních vlaků nebylo nuceno každý den podnikat dlouhé objížďky přes Hessenské kopce nebo podél Mosely nebo v některých případech přeměrovávat ještě dál. Odklony jsou nejen nákladné, ale především vystavují jízdní řády průmyslovým zákazníkům nákladních železnic pod obrovský tlak.

Nákladní železniční dopravci nyní požádali německou Federální agenturu pro síť o vysvětlení, jak hodlá prosazovat německý zákon o regulaci železnic, aby byl zajištěn zákonem zaručený přístup k síti pro nákladní železnice a dočasné a efektivní rozdělení železniční kapacity podél levobřežních tratí v údolí Rýna. V reakci se lze dočíst: „Regulátor rychle zareagoval a zahájil řízení, ale za tři týdny bylo mezi Bonnem a Frankfurtem zasláno jen několik dokumentů. Zákon o regulaci železnic pro rychlá řešení krizí v případě závažných problémů neobsahuje žádná vhodná ustanovení v případě narušení.“

Nákladní železnice proto vznesla tuto otázku také na úrovni Evropské unie. Podobně jako při uzavěře po zhroutilí tunelu Rastatt v roce 2017 jsou dopravní toky v pěti zemích vážně ovlivněny pádem horniny, který zasáhl jednu železniční trať v Německu.

„V takových závažných případech celoevropského narušení by měl být automaticky spuštěn postup pro mezinárodní řízení v případě mimořádných událostí,“ vypíchl prezident UIRR, Ralf-Charley Schultze. Zatímco cestující mohou relativně snadno přestoupit z vlaku do autobusu a objet problémový úsek železniční trati jinak, stejná možnost pro nákladní vlaky není k dispozici. Zákazníkům nákladní dopravy by proto měly být zpřístupněny všechny dostupné obchvatové vlakové trasy. Měly by být upozorněny sousední železniční koridory pro nákladní dopravu a mělo by se vyvinout společné úsilí s cílem umožnit plynulý provoz železniční nákladní dopravy.

Zakladatel a majitel skupiny Offen, Claus Peter Offen, odstoupí z funkce jejího předsedy a generálního ředitele. Arnt Vespermann, dříve u Hamburg Süd, převezme sektor kontejnerových lodí německého vlastníka s více než 40 plavidly ve vlastnictví.

Do února letošního roku pracoval Vespermann u Hamburg Süd, kam nastoupil před 20 lety. Byl generálním ředitelem společnosti, když byla společnost na konci roku 2017 prodána společnosti Maersk, a dohlížel na integraci Hamburg Süd do skupiny AP Moller Maersk po akvizici. Předpokládá se, že sám Offen bude ve společnosti nadále působit jako předseda dozorčí rady.

Na webových stránkách společnosti Offen Group je uvedeno 41 nákladních lodí o kapacitě 4 000 do 14 000 TEU, které jsou pronajaty hlavně švýcarskému dopravci MSC a francouzskému operátorovi CMA CGM. I když flotila za poslední desetiletí poklesla, velikost plavidel potvrzuje, že význam skupiny jako jednoho z nejvýznamnějších poskytovatelů tonáže zůstává zajištěn. Společnost Offen Group byla založena v roce 1971 získáním obecných nákladních lodí Annie Hugo Stinnes z roku 1959.

--

Podle projektu logistické informační platformy<sup>44</sup> je v současné době na vodě více než 1,9 milionu TEU kapacity, a ta míří do přetížených přístavů po celém světě. V návaznosti na nehodu v Suezském průplavu na konci března bylo blokáci zpožděno až 400 plavidel, z toho mnoho kontejnerových lodí směřujících na sever i na jih blokáci; ty nyní doplouvají do cílů v obdobných dobách, do přístavů, které byly již přetížené.

"Vzhledem k tomu, že lodě se zúženým hrdlem v důsledku incidentu na Suezském průplavu dostaly najednou do přístavů, kumulativní zpoždění nákladních lodí je 1017 dní, což hrozí zaplavením přístavů se zpožděným nákladem na další týdny." S incidentem je spojeno více než 1,9 milionu

TEU, " uvedl project<sup>44</sup>, který varuje přepravce, že jejich bolesti hlavy ještě neskončily. Podle projektu<sup>44</sup> eviduje Singapur na cestě více než 370 000 TEU, přičemž dalších 83 plavidel představujících 299 310 TEU je již v přístavu nebo čeká na kotvě na manipulaci s nákladem již od 12. dubna.

Podobný stav lze spatřit v Rotterdamu, kde 15 lodí v souhrnu s 196 600 TEU dorazí během příštího týdne a postaví se za 85 lodí již v přístavu nebo čekajících na vplutí do přístavu.

Project<sup>44</sup> uvedl, že další významná překladištní zařízení po celém světě se připravují na příliv objemů, včetně New Yorku, přičemž 76 500 TEU připlulo či sem míří po incidentu v Suezském průplavu; Port Kelang je na 103 900 TEU; a Jebel Ali na 75 879 TEU.

Příliv lodí také zhorší zpoždění přístavů měřená ve dnech. Vzhledem ke zpožděním na hlavních obchodních trasách, jako je Šanghaj - Rotterdam, která se již blíží hranici jednoho týdne - což je znepokojující nárůst oproti roku 2020, kdy průměrná zpoždění v dojezdech do přístavů na stejné trase byla 2,79 dne.

Lod', která v březnu téměř týden blokovala Suezský průplav, nedostala povolení opustit vodní cestu, protože pokračují diskuse o žádosti o odškodnění podané majiteli plavidla Shoei Kisenovi, uvedl v úterý úředník japonské společnosti.

Ms Ever Given kotví na jezeře oddělujícím dvě části kanálu, poté co byla uvolněna 29. března, protože Úřad Suezského průplavu (SCA) provádí vyšetřování. Yumi Shinohara, zástupce vedoucího oddělení správy flotily majitele Shoei Kisen, potvrdil, že kanál podal žádost o odškodnění, ale nevedl žádné další podrobnosti. Zdroj z Suezského průplavu, který odmítl být jmenován, řekl agentuře Reuters, že byl vydán soudní příkaz k zadržení lodi a dodal, že jednání stále probíhají. Očekává se, že výsledky vyšetřování SCA budou oznámeny do konce týdne, dodaly oba zdroje.

Předseda SCA Osama Rabie minulý týden v egyptské televizi uvedl, že Ever Given neodpluje, dokud nebude ukončeno vyšetřování a nebude vyplacena náhrada. Řekl také, že kanálu byly způsobeny „velké morální škody“, jakož i ztráty na přepravném a náklady na záchranu. Rovněž řekl, že doufá, že věci se urovnají smírně.

Zdroje z odvětví minulý týden agentuře Reuters sdělily, že zajistitelé měli zaplatit většinu z účtu za havárii lodi, přičemž výplaty by se měly pohybovat ve stovkách milionů dolarů.



Lodě mají obvykle zajištění ochrany a odškodnění (P&I), které kryje nároky z odpovědnosti od třetích stran, včetně škod na životním prostředí a úrazů. Oddělené pojistky trupu a strojů pokrývají plavidla proti škodám z fyzického poškození. Shinohara Shoei Kisen uvedl, že britský klub pojistitele P&I obdržel žádosti o odškodnění za zpoždění. Britský klub řekl agentuře Reuters, že „bylo přijato několik nároků“, další komentář odmítl.

Na základě zaknihovaných objednávek kontejnerových lodí a jejich agresivního nákupu na trhu z druhé ruky se společnost MSC chystá v příštím roce uzurpovat partnera 2M Maersk, aby se stala největší kontejnerovou linkou na světě. Podle údajů společnosti Alphaliner je kapacitní rozdíl mezi těmito dvěma dopravci v současnosti kolem 225 000 TEU, přičemž dánský dopravce provozuje flotilu 709 lodí za 4 121 964 TEU, zatímco flotila lodí 588 MSC má kapacitu 3 897 002 TEU.

Poradce však uvedl, že díky strategii růstu flotily společnosti MSC se dvěma vrcholy, která spočívá ve vytěžování tonáže z druhé ruky spolu s velkou objednávkou, se Maersk stane juniorním partnerem aliance 2M „někdy v roce 2022“. „Společnost MSC drží objednávky nejméně 35 velkých hlubinných plavidel s celkovou kapacitou téměř 660 000 TEU, zatímco současná objednávka společnosti Maersk zahrnuje pouze 16, regionálních „lodí s 41 674 TEU,“ uvedl Alphaliner.

--

Vzhledem k tomu, že následky havárie Ever Given kaskádovitě procházejí dodavatelskými řetězci kontejnerů, je pro indické spedice stále obtížnější zajistit přepravní kapacitu. Podle Rakeshe Pandita, generálního ředitele společnosti Conbox Logistics: „Nejen, že evropské zásilky docházejí pozdě, ale v březnu vidíme mnoho zrušených rezervací ze zemí jako Itálie, Turecko a Španělsko - máme nevyřízené položky 300 teu od Evropa do Indie za posledních 10 dní. “

Zároveň Pandit řekl, že přepravní linky odmítají mnoho rezervací z Indie, zejména více než pěti až deseti kontejnerů do Evropy a Afriky.

"Z tohoto důvodu jsme začali doporučovat, aby zákazníci rozdělili rezervace 10 a více kontejnerů na menší dávky od dvou do pěti na každou zásilku, ale i tak to není vždy možné kvůli problémům s dokumentací. Doporučujeme zákazníkům naplánovat zásilky nejméně 20 - 30 dní předem."

Země se od září potýká s nedostatkem prázdných kontejnerů, a protože se očekává, že ucpání Suezského průplavu zhorší toto právo v celé Asii, mohla by to nést Indie, protože dopravci upřednostňují směřování kontejnerů do Číny a jihovýchodní Asie před subkontinentem. Námořní linky také upřednostňují některá odvětví před ostatními, protože akceptují vyšší sazby a oceňují promptní odvoz nákladu z trhu. Přepravní sazby pro cílové přístavy v Rudém moři, Středomoří a ve zbytku Evropy vzrostly - i když to není nic nového, protože ceny z Indie jsou již velmi vysoké a za poslední čtyři měsíce se zvyšovaly každou čtrnáct dní. Malí a střední dovozci a vývozci jsou téměř mimo provoz kvůli vysoké konkurenci a úrovni přepravy; mnoho zákazníků zavírá své firmy kvůli velkým ztrátám a nedostatku finančních prostředků.

Přestože malé a střední podniky mohou trpět, celkový vývoz Indie zaznamenal v březnu y/y nárůst o 58%, na 34 miliard USD, podle Federace indických exportních organizací (FIEO), se strojírenským, drahokamovým a klenotnickým a farmaceutickým odvětví vykazujícím trend růstu, ale vývoz za celý finanční rok, který končí v březnu, poklesl o 7% na 290 miliard USD, samozřejmě po loňské volatilitě.

--

Společnost liniové dopravy Hapag-Lloyd objednává větší množství nových kontejnerů než kdykoli předtím. Jak společnost oznámila, investuje necelých 550 milionů USD do 150 000 standardních kontejnerů o délce 20 stop a 8 000 TEU speciálních kontejnerů; jsou určeny jak pro nebezpečné zboží, tak pro nadrozměrné zboží.

Kontejnery jsou objednány na pozadí obrovského nedostatku kontejnerů kvůli pandemii. Dopravci nemají k dispozici velká množství kontejnerů nebo jsou k dispozici pouze ve velmi omezené míře kvůli zpožděním cest a nerovnováze ve využívání lodí na určitých obchodních cestách. Vzhledem k tomu, že stávající kontejnery se na trasách pohybují pomaleji, potřebují dopravci více kontejnerů pro stejný objem nákladu se stejnou frekvencí odjezdů lodí.

Objednávka je největší v historii společnosti. Některé z objednaných kontejnerů již byly společností Hapag-Lloyd dodány, drtivá většina boxů bude integrována do stávající flotily kontejnerů až v nadcházejících měsících. Dodávky by měly být podle Hapag-Lloyd dokončeny do konce aktuálního roku.

Kdybyste náhodou jeli o víkendu na výlet do Hamburku, tak počítejte s následující uzávěrou a objížděnkou: 😞 😊 😞

V průběhu stavebních prací na mostech v Hamburku-Billstedtu bude zcela uzavřena dálnice A1 od pátku večera (22:00) na 55 hodin. Uzávěrka mezi Hamburkem-Moorfleetem a křižovatkou Hamburk-Ost končí v pondělí ráno v 5.00, jak oznámila společnost Autobahn GmbH Nord. V Hamburku-Billstedtu se v současné době obnovují dva mosty B5 přes dálnici A1. Po výstavbě jižního mostu mají být o víkendu použity prefabrikované nosníky pro severní nadjezd. Každý ze 14 nosníků je dlouhý 22 metrů a váží kolem 30 tun.

Řidiči ve směru Lübeck / Berlín musí následovat objížděnkou z Hamburku-Moorfleet na křižovátku Billstedt. Ve směru do Brém / Hannoveru je doprava odkloněna od křižovatky Hamburk-Ost. Motoristé se mohou dostat křižovatkou 24 a městským okruhem 2 na křižovátku Moorfleet. Pokud se chcete dostat do centra Hamburku z dálničního trojúhelníku Norderelbe přes A255 a Labské mosty, musíte počítat s další překážkou: Na Amsinckstraße se kompletují montované díly používají pro nový most, jak oznámil dopravní úřad. Z důvodu stavebních prací bude od pátku (16:00) do pondělního rána uzavřen jeden ze tří pruhů.

Se spolkovou zemí Sachsen-Anhalt sice nesousedíme, ale sdílíme jeden důležitý evropský říční tok a dopravní cestu = Labe. Takže následující pozitivní zprávy by se mohly týkat i nás, kdyby...

Podle údajů vnitrozemských přístavů a překladišť v Sasku-Anhaltsku bylo podle statistik státního úřadu v Halle v roce 2020 přeloženo přibližně 6,2 milionu tun zboží. To je o 10,3 procenta více než v roce 2019. S podílem 15 procent připadla více než sedmina celkové tonáže na nebezpečné věci. 60,5 procenta veškerého manipulovaného zboží bylo odesláno do Německa, ve 39,5 procenta všech případů to byla přeprava do zahraničí. S 2,2 miliony tun a podílem 35,8 procenta na celkovém výkonu byly nejčastěji přepravovaným zbožím výrobky ze zemědělství, lesnictví a rybolovu. U rud, kamenů a zeminy, stejně jako u ostatních těžebních produktů, což je druhá nejdůležitější kategorie zboží, došlo k poklesu o 18,2 procenta. Manipulace s kontejnery na vnitrozemských vodních cestách v Sasku-Anhaltsku zaznamenala v roce 2020 nárůst o 22,3 procenta na 29 113 TEU. S podílem 80,5 procenta se většina manipulace s kontejnery uskutečnila v přístavech a překladištích v oblasti kanálu Mittelland.