

SSL EXPRES

12-16.07.2021

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

Přetížení v severoevropských a asijských kontejnerových překladištích nadále narušuje globální liniové jízdní řády, přičemž z další nestability v dodavatelském řetězci jsou obviňovány karantény a vedlejší účinky očkování proti Covidu.

Nedostatek pracovních sil v přístavech Beneluxu v Antverpách a Rotterdamu je připisován následným účinkům očkování. Společnost Hapag-Lloyd informovala zákazníky o „omezené dostupnosti pracovních čt“ v zařízení PSA v Antverpách a o podobných problémech v sousedním Rotterdamu.

„ECT nemůže obsluhovat všechny dostupné jeřáby kvůli nedostatku pracovní síly, což je silně ovlivněno obdobím dovolených; kromě toho ECT čelí neobvykle vysokému počtu pracovníků hlášených jako nemocní, což částečně souvisí se sekundárními účinky očkování Covid“, říká se v prohlášení. Nedostatek pracovních sil je „stále také problémem“ v britském hubu THE Alliance v Southamptonu, ale nenaznačuje, že by v tomto případě byl na vině nedostatek přístavních dělníků, kteří po očkování Covidem hlásili nemoc. Místo toho zdroje ze Southamptonu naznačují, že zpoždění plavidel způsobuje, že plavidla připlula mimo pořadí, což znamená, že terminál nemá běžné přestávky k odpočinku svých zaměstnanců. A to vede k potřebě zvýšení počtu týmů, které však není kde brát.

V Asii, rejdář Maersk informuje své zákazníky o situaci v čínském přístavu Yantian, odkud byl nucen odklonit více než 80 vlastních a partnerských plavidel poté, co tam na konci května propukla epidemie Covid. Maersk obnovil minulý týden přímé spojení do Yantianu na jeho severoevropské a středomořské lince, včetně jeho smyček AE6, AE7, AE10 a AE11, ale varoval, že může nastat potřeba vynechat další přístavy, které byly následně zasaženy přetížením.

--

Kuehne + Nagel (KN) se chystá dále expandovat na logistický trh s mořskými plody a dohodnout se na koupi specializované norské letecké nákladní společnosti Salmosped. Kupní cena za nabídku 100 % akcií nebyla zveřejněna, ale KN odhalila, že Salmosped „vytvořil v roce 2020 obrát ve výši 118 milionů Sfr (128,9 milionů USD) a odbavil přibližně 63 000 tun zboží“.

Podle Salmospedu generuje jeho příjmy 19 zaměstnanců. Je-li to pravda, znamená to ohromující příjem Sfr6,2 milionu na hlavu – na zaměstnance! Ukazuje se tím, jak cenným se stal obchod s lososem – podle Norské rady pro mořské plody je losos zdaleka největším produktem z mořských plodů, který země vyváží, a to z hlediska objemu i hodnoty. Minulý rok norský vývoz lososa činil 1,1 milionu tun, o 2 % oproti roku 2019 s celkovou hodnotou 70,1 miliardy Nkr (8,05 miliardy dolarů), zatímco za první pololetí letošního roku meziročně vzrostl o dalších 12 %.

Na základě těchto čísel činí podíl Salmospedu na trhu 7 %.

Zdá se však také, že akvizice je součástí společného úsilí o vybudování subdivize mořských plodů v rámci firmy KN, tedy zboží podléhajícího rychlé zkáze, a že tím že bude KN působit ve většině hlavních středisek produkce lososa.

„V segmentu produktů podléhajících rychlé zkáze pořízení společnosti Salmosped posiluje globální síť společnosti Kuehne + Nagel v oblasti mořských produktů, neboť doplňuje stávající provozy v Halifaxu, Vancouver (oba Kanada), Londýn (Spojené království) a Santiago de Chile“, zůrazňuje zdroj této informace.

--

V posledních dvou letech přeprava jednotlivých vozů společnosti Deutsche Bahn pokračovala v poklesu. Výkon poklesl o 2,7 miliardy tunokilometrů, tedy něco přes 13 procent svého objemu. Ve srovnání s rokem 2007, kdy tou dobou bylo vykázáno 27,7 miliardy tunokilometrů, je tento pokles dokonce více než třetinový. Vyplývá to z odpovědi spolkového ministerstva dopravy na písemnou otázku odborníka na zelené železnice Matthiase Gastela. Podle ministerstva se počet nákladních stanic užívaných společností Deutsche Bahn mezi lety 2012 a 2019 snížil z 1 520 na 1 400. Teprve v květnu se Deutsche Bahn a jedenáct železnic, které nejsou ve státním vlastnictví, dohodly na spolupráci při přepravě jednotlivých vozů a skupin vozů. Cílem je umožnit vzájemný nákup přepravních služeb. Tímto způsobem by DB Cargo mělo těžit z lepšího využití provozu jednoho vozu. Generální ředitelka společnosti DB Cargo Sigrid Nikutta chce totiž v nadcházejících letech zvrátit trend a znovu rozšířit provoz jednotlivých vozů.

--

Globální objem kontejnerových přeprav poprvé za několik měsíců stagnoval. Vyplývá to z analýzy nejnovějších údajů průzkumu trhu Container Trade Statistics za měsíc květen. Počet TEU dovezených a vyvezených po celém světě činil přibližně 15,2 milionu, což je o 14,3 procenta více než ve stejném měsíci loňského roku; ale tato hodnota je statisticky zkreslená a není smysluplná, protože je do značné míry způsobena zásadním efektem souvisejícím s covidem.

Přesnější obrázek proto poskytuje srovnání s rokem před korunou = 2019. Ve srovnání s květnem 2019 se současný růst poptávky snížil na pouhé 1 procento; průměrně za období dvou let, plus 0,5 procenta má za následek de facto stagnaci. V prvních čtyřech měsících aktuálního roku činil růst přibližně 3 procenta ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku.

Podle Larse Jensena, generálního ředitele poradenské společnosti Vespucci Maritime, lze důvod tohoto trendu vidět v námořních dodavatelských řetězcích, které jsou měsíce pod tlakem a které se vyznačují nedostatkem kapacit a úzkými místy v dodávkách.

--

Ultra velké kontejnerové plavidlo (ULCV) provozované společností Ocean Network Express (ONE) se dne 11. července ve 12.03 místního času střetlo v Malackém průlivu s lodí přepravující hromadný náklad.

15 000 TEU velký m/s Zephyr Lumos má zjevné poškození na pravoboku po kolizi s lodí Galapagos, která byla vyrobena v roce 2010 a patří řeckému vlastníkovi Sea Traders. Nikdo ze 49 členů posádky na obou lodích nebyl zraněn.

Ředitel Malajsijské agentury pro námořní vynucování (MMEA), Nurul Hizam Zakaria řekl, že se předpokládá, že bulker m/s Galapagos utrpěl poruchu kormidla, čímž se začal stáčet doprava a srazil se posléze se Zephyr Lumos.

Nurul poznamenal, že ke srážce došlo asi 14,1 námořní míle jihozápadně od ústí řeky Sungai Muar, a že pracovníci MMEA na místo vypluli okamžitě poté, co posádka na Zephyr Lumos vyslala nouzový signál.

Šest měsíců starý Zephyr Lumos, který v lednu postavila společnost Hyundai Heavy Industries, je spolu se třemi sestrami dlouhodobě pronajatý společností ONE v Zodiac Maritime a byl nasazen do asijsko-středomořských služeb Aliance.

Předběžné vyšetřování Johor MMEA ukázalo, že na m/s Galapagos došlo k určitému poškození, stejně jako k úniku ropy. Obě lodě byly zadrženy, aby umožnily vyšetřování námořním úřadem a ministerstvem životního prostředí (DOE).

--

V sobotu večer v areálu letiště demonstroval větší počet odpůrců plánů expanze na letiště Lipsko / Halle. Asi 50 aktivistů z iniciativy „CancelLEJ“ zablokovalo přístup do logistického centra DHL, uvedl policejní mluvčí. Několik nákladních vozidel bylo zablokováno před vjezdem a muselo být odkloněno druhou branou. Demonstranti tvrdí, že požadují zastavení rozšiřování nákladního letiště, zákaz nočních letů a obrát v dopravě.

DHL podala stížnost, protože blokáda znamenala, že některé stroje byly schopny vzlétnout až se zpožděním, což mělo za následek škody ve výši milionů EUR, uvedl v sobotu policejní mluvčí. 52 aktivistů bylo na popud lipského státního zástupce předvedeno na policejní stanici, aby byla zjištěna jejich totožnost. Mnozí strávili noc v policejní vazbě. Celkově však byly protesty klidné.

V rámci plánů expanze chce DHL mimo jiné rozšířit parkovací místa logistického uzlu ze 60 na 100. To by vedlo k významnému nárůstu vzletů a přistání.

--

Skupina 2M Alliance je nucena uplatnit několik změn ve svém programu služeb kvůli obtížné situaci na světovém trhu, která způsobila kongesci přístavů a zpoždění jízdnicích řádů v celém dodavatelském řetězci. Navíc oznámila, že závažná přetížení přístavů na celém světě postihla také síť 2M Alliance mezi Asií a severní Evropou.

V důsledku vysoké zaplněnosti překladišť a výjimečné čekací doby na polohy v antverpském přístavu, 2M Alliance se rozhodla změnit naplouvání Antverp pro své linky Griffin/AE55 a Lion/AE6 počínaje 28. týdnem po dobu šesti týdnů. V důsledku toho služba Griffin/AE55 vynechá Antverpy a místo toho napluje Le Havre, zatímco služba Lion/AE6 vynechá Le Havre, ale napluje Antverp si ponechá.

Aktualizované přístavy v Evropě, do kterých budou tyto dvě služby zajíždět, jsou:

Linka GRIFFIN: Rotterdam – Le Havre – Felixstowe (místo Rotterdam – Antverpy – Felixstowe) respektive

Linka LION: Sines – Antverpy – Felixstowe (místo Sines – Antverpy – Le Havre – Felixstowe)

Griffin/AE55 service vessels omitting Antwerp with Le Havre inducement

| Week | Vessel Name | Vessel Voyage | First Load Port / First port date | Last Load Port / Last port date |
|-------------|--------------------|----------------------|--|--|
| 28 | MSC Diletta | V1Q 128W | Shanghai / 18 July | Tanjung Pelepas / 27 July |
| 29 | Maersk Herrera | Y69 129W | Shanghai / 25 July | Tanjung Pelepas / 3 August |
| 30 | MSC La Spezia | 7QD 131W | Shanghai / 3 August | Tanjung Pelepas / 14 August |
| 33 | MSC Bari | 3IP 132W | Shanghai / 18 August | Tanjung Pelepas / 28 August |
| 33 | Munkebo Maersk | 1UM 133W | Shanghai / 24 August | Tanjung Pelepas / 4 September |
| 34 | MSC Ravenna | I47 134W | Shanghai / 27 August | Tanjung Pelepas / 6 September |

Lion/AE6 service vessels omitting Le Havre

| Week | Vessel Name | Vessel Voyage | First Load Port / First port date | Last Load Port / Last port date |
|------|---------------|---------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 28 | MSC Bettina | 4FD 129W | Ningbo / 28 July | Tanjung Pelepas / 6 August |
| 29 | MSC Teresa | 11O 130W | Ningbo / 8 August | Tanjung Pelepas / 15 August |
| 33 | Manila Maersk | Y32 132W | Ningbo / 20 August | Tanjung Pelepas / 28 August |
| 33 | MSC Rapallo | 0VB 131W | Ningbo / 21 August | Tanjung Pelepas / 29 August |
| 34 | MSC Amsterdam | T67 133W | Ningbo / 29 August | Tanjung Pelepas / 6 September |
| 35 | MSC Jade | B9Q 134W | Ningbo / 1 September | Tanjung Pelepas / 9 September |

Jak to bude s Hamburkem se ve zprávě Container News nepraví.

--

Úmluva CMR (Vyhláška FMZV 11/1975 Sb., kterou převzaly ČR i SR) stanoví:

Článek 6

1. Nákladní list musí obsahovat tyto údaje: ...
2. Nákladní list musí popřípadě obsahovat ještě tyto údaje:
f) smlouvenou lhůtu, ve které má být přeprava provedena,

Článek 13

1. Jakmile dojde zásilka na místo určené k jejímu vydání, má příjemce právo žádat od dopravce, aby mu proti potvrzení vydal druhé vyhotovení nákladního listu a zásilku. Je-li zjištěna ztráta zásilky nebo nedojde-li zásilka ve lhůtě uvedené v článku 19, je příjemce oprávněn vlastním jménem uplatňovat proti dopravci nároky z přepravní smlouvy.

Článek 17

1. Dopravce odpovídá za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky anebo za její poškození, které vznikne od okamžiku převzetí zásilky k přepravě až do okamžiku jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty.

Článek 19

Překročení dodací lhůty nastane tehdy, nebyla-li zásilka vydána ve sjednané lhůtě, a pokud nebyla lhůta sjednána, přesahuje-li skutečná doba přepravy s přihlédnutím k okolnostem a při dílčích nakládkách zejména s přihlédnutím k času potřebnému pro sestavení vozové zásilky dobu, kterou je možno očekávat od pečlivého dopravce.

Článek 30

3. Nárok na náhradu za překročení dodací lhůty může být uplatněn jen tehdy, byla-li dopravci zaslána písemná výhrada do 21 dnů poté, kdy byla zásilka dána k dispozici příjemci.

Ve vašem případě by tedy bylo nutné ověřit, zda ve vaší objednávce a následně i v příslušném NL CMR je uvedena lhůta / termín (vykládkové okno), ve kterém má být zásilka doručena. Za druhé mám pocit, že nejste s příjemcem dohodnutí na okamžitém předání informace z vykládky. Bohužel, článek 30 odst. 3 hovoří jasně, takže pro ochranu svého nároku budete muset jít "na věc" z druhé strany a zajistit si od příjemce ony elektronické záznamy od každé zásilky zvlášť a do (řekněme) 7 dnů po dodání; samozřejmě s dovětkem, že porušením této povinnosti ze strany příjemce zaniká i vaše povinnost náhrady za zpoždění. A pak už by celý ten koloběh měl fungovat - vy objednáte termín, auto přijede pozdě, vy dostanete obratem hlášení, vyreklamujete nesplnění přepravní smlouvy u dopravce a smluvní pokutu (pozor, maximálně do výše dopravného!) pak použijete na úhradu vašeho závazku vůči vašemu odběrateli.

Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) bude dnes, 12. července hlasovat o prozatímní dohodě uzavřené mezi Parlamentem a Radou o revizi směrnice o eurovinětě. Kompromis, který byl dohodnut dne 15. června, je vítanou podporou přechodu z časového zpoplatnění na zpoplatnění za ujetou vzdálenost, a tím snížení emisí CO2.

Ustanovení o rozlišování poplatků za infrastrukturu podle emisí CO2 přinese pobídky a jistotu investic, podpoří dekarbonizaci silniční nákladní dopravy a pomůže EU a jejím členským státům splnit jejich závazky v oblasti klimatu. Od roku 2023 budou mít bezemisní nákladní vozidla nejméně 50% slevy na mýtné, zatímco nákladní vozidla poháněná fosilními palivy budou účtována na základě emisí CO2 a znečištění ovzduší, přičemž "čistší" těžká nákladní vozidla budou platit méně.

Úřad FAA konečně prodloužil výjimku, která umožňuje, aby osobní letadla přepravovala náklad v kabině. Lhůta vypršela 10. července, ale byla prodloužena do konce tohoto roku a výjimka EASA v Evropě vyprší také 31. prosince.

FAA uvedl, že „poptávka po osobní letecké dopravě výrazně vzrostla; objem kapacity letecké nákladní dopravy, která je k dispozici na části 121 letů přepravujících cestující, však zůstává pod úrovní pandemie před Covidem-19 ... kapacita letecké nákladní dopravy dosud nebyla plně obnovena pro všechny komunity“. FAA uvedl, že shledal, „že krátkodobé prodloužení této výjimky bude ve veřejném zájmu tím, že podpoří kontinuitu přepravy letecké nákladní dopravy. Přestože navrhovatel požadoval prodloužení o další jeden rok ... FAA omezuje prodloužení výjimky do 31. prosince 2021, a to na základě zjištění FAA o pokračujícím trendu návratu k předpandemické letecké přepravě cestujících a odhadu přetrvávající potřeby posílit kapacitu letecké nákladní dopravy do některých komunit.“ Podle údajů společnosti Cargo Facts Consulting představují nyní 72 % trhu „preighterů“ pouze čtyři letecké společnosti.

Zatímco přeprava nákladu v kabinách umožnila leteckým společnostem provozujícím pouze belly dopravu vytvářet příjmy, kapacita nákladní dopravy v "preighter" na trhu je omezená, uvedla dnes poradenská společnost Accenture v Seabury.

„Počty letů pro cestující se v červnu pomalu zvyšovaly; jelikož preightery představují pouze 6,7 % widebody belly kapacity, žádná regulační omezení zásadně neposouvají objem nákladní kapacity,“ poznamenal MD Marco Bloemen.

--

Kanadská agentura pro posuzování dopadů o hodnocení vlivů na životní prostředí dospěla k závěru, že projekt Laurentia: Přístav Québec Deep-Water Wharf – Beauport Sector by pravděpodobně způsobil významné nepříznivé dopady na životní prostředí. Guvernér v Radě poté určil, že potenciální významné přímé a kumulativní nepříznivé vlivy záměru na životní prostředí nejsou za daných okolností odůvodněné.

Jonathan Wilkinson, ministr životního prostředí a změny klimatu uvedl: „Kanadská agentura pro posuzování dopadů vedla vyčerpávající posouzení vlivů na životní prostředí, které zdůraznilo možnost významných nepříznivých vlivů na životní prostředí u řady složek spojených s projektem, z nichž mnohé by byly nevratné.“ Hlubinný terminál měl vzniknout ve spolupráci s Canadian National a Hutchison Ports, navržený projekt přístavního úřadu v Québecu o rozloze 31,7 hektaru by představoval rozšíření stávajícího přístaviště o 610 metrů za účelem provozování hlubinného terminálu určeného pro kontejnerovou překládku v přístavu Quebec. Součástí projektu, který se plánuje již šest let, je také výstavba nového kotviště a opěrné hráze, která by umožnila rozvoj dalších 17 hektarů pobřežních prostor a výstavbu železničních tratí a různých přístupů na silnici.

„Tento výsledek nás samozřejmě velmi zklamal“, řekl prezident a generální ředitel přístavu v Québecu Mario Girard. „Je politováníhodné, že se nám nepodařilo sladit názory našich odborníků s názory odborníků z Fisher and Oceans Canada a Impact Assessment Agency of Canada (IAAC), zejména pokud jde o pruhované okouny. Jsme i nadále přesvědčeni, že existovala proveditelná řešení a že Laurentia byla v zásadě dobrým projektem, a to jak pro

hospodářství, tak pro životní prostředí." Přístav uvedl, že Laurentia, která by používala elektrická a hybridní zařízení, by zajistila celkové snížení emisí skleníkových plynů o 84 000 tun ročně v celém logistickém řetězci.

P.S. Okoun za CO2!

--

Od 30. srpna 2021 má podle plánu začít přepravovat zboží a cestující mezi švédským hlavním městem Stockholm a Rostockem Nová trajektová linka. Linku „Hansa Destinations“ švédského Rederi AB Gotland bude zpočátku obsluhovat loď m/v Drosten. Ta má kapacitu 1650 metrů nákladu a bude jezdit třikrát týdně mezi oběma přístavy. Podle dopravní společnosti je roční přepravní kapacita 75 000 nákladních vozidel. M/v Drosten je také určen pro přepravu nebezpečného zboží a chladírenských přívěsů, které vyžadují externí napájení. Ve střednědobém horizontu má být použita druhá loď.

Linka ze Stockholmu-Nynäshamnu bude odplouvat v pondělí, středu a pátek, z Rostocku loď pojedje v úterý, čtvrtek a sobotu. Plánuje se později nabídnout denní odjezdy v obou směrech pomocí druhé lodi. Odjezdy jsou naplánovány na 13:00 (Stockholm Nynäshamn) a 13:30 (Rostock). Plavba potrvá asi 18 hodin. V případě individuálních odjezdů bude obslužen také přístav Visby na ostrově Gotland. Vzhledem k tomu, že řidiči nákladních vozidel mohou strávit odpočinek na palubě lodi, budou moci řidiči ihned po příjezdu do Rostocku nebo Nynäshamnu ujet delší vzdálenosti.

Generální ředitel provozovatele přístavu Rostock Port, Gernot Tesch, předpokládá, že nové připojení zvýší atraktivitu přístavu. Odtud lze dosáhnout na všechny relevantní trhy v severní Evropě a Rostock se tak stále více rozvíjí v logistický uzel v severoevropském provozu.

--

Po vytrvale silných deštích byla v úterý večer přerušena lodní doprava poblíž Karlsruhe. Je ovlivněna oblast mezi Iffezheimem a Germersheimem. Tam hladina vody překročila výšku 7,5 metru. V Karlsruhe / Maxau hladina Rýna ve středu ráno stoupla na 8,10 metrů, hlásilo středisko povodňové předpovědi (HVZ). V závislosti na dalších lijácích může být přeprava v oblasti Karlsruhe blokována až do čtvrtka 22. července včetně, jak předpověděl mluvčí vodohospodářské a přepravní kanceláře v Karlsruhe. V průběhu noci by mohla být zastavena také plavba ve Speyeru, podle mluvčího lze očekávat značku 7,30 metru.

Silné srážky včera a dnes znamenají, že vodní hladiny Rýna a Mosely stále stoupají. Značka vysoké vody II byla tak překročena. V Mannheimu hladina od středy do čtvrtka překročila hranici 6,5 metru, v Mohuči se dnes očekává hladina vody 5,5 metru. V Koblenzu se také stupňuje dramatický vývoj: zde dnes stoupá hladina Rýna na více než 4,5 metru. V důsledku navýšení hladiny řeky Mosely úřady očekávají, že hladina vody v řece bude i nadále prudce stoupat. Očekává se, že přechod Duisburg-Ruhrort dosáhne v pátek 8 metrů, ale v současné době je stále 2 metry pod značkou I.

Silný nepřetržitý déšť se očekává až do soboty v Bádensku-Württembersku, na jihu je možné očekávat porvy podobné hurikánu, informovala německá meteorologická služba.

P.S. Způsob tohoto léta se mi zdá poněkud podivným--

Plány globálního zdanění právnických osob, které právě schválili ministři financí zemí G20, by mohly ještě více vychýlit ekonomickou rovnováhu sil v námořním dodavatelském řetězci ve prospěch velkých rejdářských společností, obávají se speditéři. Důvodem jsou plánované výjimky pro přepravu z pravidla, že velké společnosti s celosvětovým ročním obratem přes 750 milionů eur by měly podléhat korporační dani ve výši nejméně 15 procent. Světová a evropská sdružení speditérů FIATA a CLECAT jsou obzvláště nervózní z „příliš široké“ definice přepravních služeb, které mají být osvobozeny od daně. To by mohlo zahrnovat také logistické a spediční služby nebo celní odbavení, stěžují si asociace. Námořní společnosti by je pak mohly nabídnout levněji než speditéři nebo jiní poskytovatelé služeb, a získaly by tak konkurenční výhodu, která by dále posílila jejich již dominantní postavení v námořním dodavatelském řetězci.

FIATA a CLECAT vyzývají všechny země OECD a G20, aby omezily daňové úlevy pro majitele lodí na námořní dopravu mezi přístavy a neudělovaly žádné výjimky pro provoz ve vnitrozemí, skladování zboží, manipulaci s nákladem, celní odbavení, finanční a pojišťovací služby a všechny další doplňkové služby. Sdružení zasílatelů také připomíná zemím OECD, že „důležitým cílem globálních plánů je zajistit, aby všechny nadnárodní společnosti, včetně společností v mezinárodní přepravě, platily svůj spravedlivý podíl daní“. Výjimky by podkopaly tento cíl a podpořily konsolidaci v tomto odvětví, což by omezilo výběr a rozsah služeb v logistickém řetězci.

Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) očekává, že samotná minimální daň přinese celosvětové dodatečné daňové příjmy ve výši 150 miliard USD. Přerozdělení by mohlo některým státům na trhu přinést dalších více než 100 miliard dolarů.

--

Uprostřed rostoucí poptávky po trajektové nákladní dopravě přes Lamanšský průliv se odborový svaz námořníků Nautilus připravuje na hlasování svých členů pracujících pro P&O Ferries. Mluvčí odborů listu vysvětlila, že hlasování bude "pro akci kratší než stávka". To znamená pracovat dle pevného rozvrhu, žádné přesčasy a žádné náhlé zvaní do práce. DFDS tento týden vydala svou červnovou zprávu o vývoji, která ukazuje červnové objemy napříč jejími čtyřmi obchodními oblastmi – Severní moře, Baltské moře, Lamanšský průliv a Středozemní moře – všechny byly o 19,5 % vyšší než v červnu 2020.

„V mimořádném růstu objemu se odrazilo zotavení z výrazného snížení objemu v červnu 2020 způsobeného omezeními v souvislosti s Covid-19“, uvádí zpráva. „Objemový nárůst ve Středomoří byl nejvyšší v červnu 2021, kdy oživení objemu v roce 2020 v tomto regionu zaostávalo za severní Evropou kvůli vysokému podílu automobilů. Obchodování mezi EU a Spojeným královstvím bylo i nadále silné“.

Rostoucí poptávka napříč kanály byla jedním z důvodů, proč DFDS a P&O Ferries nedávno uzavřely vzájemnou dohodu o pronájmu lodního prostoru mezi Doverem a Calais, jejímž cílem je zkrátit čekací doby zákazníků nákladní dopravy a zlepšit plynulost dopravy mezi Spojeným královstvím a EU. Podle dohody budou moci řidiči nákladní dopravy po příjezdu do Doveru nebo Calais nastoupit na kteroukoliv dostupnou loď, bez ohledu na to, která ze dvou trajektových společností přejezd provozuje. Společnosti uvedly, že by to mělo ušetřit zákazníkům v nákladní dopravě až 30 minut z celkové doby jejich cest.

Vyšší úroveň poptávky, jakož i vstup společnosti Irish Ferries na trh, rovněž přiměly společnost P&O k opětovnému zavedení pátého plavidla na trasu, m/v Pride of Burgundy. To by však mohlo být důvodem k obavám dopravců i zákazníků, pokud by námořníci pracující pro P&O hlasovali pro protestní akci. Nautilus bude 20. července hlasovat o tom, co tvrdí, tzn. že posádky nejsou zajištěny v potřebném počtu. Tím, že se bude pracovat pouze v rozsahu smluvních hodin, P&O bude muset pozastavit plavbu alespoň na dvou, ne-li na třech plavidlech. Nautilus totiž se společností úzce spolupracuje již desítky let a má analýzu nákladů a přínosů, která zaručuje určité podmínky a zaručuje pracovní postupy pro osoby na palubě.

„CBA obsahuje konkrétní zmínku o tom, že ustanovení dohody se vztahují i na m/v Pride of Burgundy. Navzdory opakovaným pokusům o vyřešení však společnost P&O Ferries neuznala, že její kroky ke snížení počtu posádek a prodloužení služebních cest porušují dohodu a mohly by vést k bezpečnostním problémům kvůli zvýšené únavě. Dále je znepokojivé, že P&O najímá agenturní zaměstnance, aby se vyhnula použití kolektivní smlouvy, neboť ta se vztahuje pouze na přímo zaměstnané zaměstnance. To by mohlo narušit budoucí pracovní vztahy a koncept zajištění plného pracovního úvazku ve společnosti", prohlásil

Od dnešního dne (15.7.) budou platit předpisy požadující fumigaci dovozních kontejnerů ze 40 zemí Evropy, Asie, Středního východu a Afriky, aby se zabránilo migraci brouků Khapra do Austrálie.

Všechny kontejnery ze 40 určených zemí uvedené australským ministerstvem zemědělství, vody a životního prostředí (DAWE) budou muset být ošetřeny buď methylbromidem, tepelným zpracováním nebo pesticidy, a musí být od 12. července doprovázeny platným osvědčením před vyplutím z vývozního přístavu.

Khapra brouci mohou devastovat původní plodiny a ekonomiky, pokud napadnou zemi, nová opatření byla proto navržena tak, aby zabránila této migraci.

Podle Globálního fóra přepravců (GSF) bude systém, který nyní zavádějí australské orgány, fungovat jako pilotní projekt vývoje systémů, které zabrání šíření mnoha dalších invazních druhů, které byly identifikovány.

--

Antverpy jsou posledním severoevropským přístavem, který začal pociťovat kongesci terminálů a přístavů, přičemž čekací doby kotvicích plavidel se nyní v belgickém centru prodlužují na pět dní. Existují však také náznaky, že přetížení kontejnerových uzlů v severní Evropě, které byly letos sužovány problémy dodavatelského řetězce, a zejména od odblokování Suezského průplavu na konci března, se má v průběhu příštího měsíce zlepšit.

Mezitím však zpoždění plánu přimělo partnery aliance 2M Maersk a MSC, aby dočasně vynechali naplouvání Antverp na jejich smyčce AE55 / Griffin po dobu šesti týdnů, počínaje plavbou z Číny z tohoto týdne 23 936 teu *MSC Diletta*. Partneři 2M minulý týden uvedli, že služba smyčky "sklouzne" o jeden týden z 29. týdne do 30. týdne "v reakci na současnou náročnou situaci na trhu, která způsobuje přetížení a zpoždění plánu".

Maersk řekl, že se rozhodl vynechat naploutí Antverp na jeho službě AE55 kvůli "vysoké hustotě v přístavu a výjimečné čekací době pro naše plavidla". MSC uvedla, že přetížení terminálu i nábřeží v Antverpách "ovlivňuje spolehlivost jízdního plánu a způsobuje zpoždění dodávek".

Plán AE55 / Griffin bude na toto období zahrnovat zastávku v Le Havre, i když francouzské centrum ztratí plánované přistání na službě AE6 / Lion společnosti 2M po dobu trvání této změny.

--

