

# SSL EXPRES

03.06.-07.06.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

## **SSL Express 03-06-2024 Maersk spouští první námořní linku na Ukrajinu od invaze**

Rejdař Maersk zahájil první hlubokomořskou kontejnerovou dopravu na Ukrajině od ruské invaze, která vedla ke stažení boxships hlavních dopravců. Služba, která je součástí spolupráce s ukrajinským provozovatelem feederu Iteris, využívá plavidlo o kapacitě přes 1 100 teu ke spojení ukrajinského hlubinného přístavu Čornomorsk s rumunským kontejnerovým terminálem Constanta.

Daniil Melnyčenko z oděské poradenské společnosti Informall BG řekl (serveru The Loadstar): "V dubnu společnosti Iteris a Maersk přivážely prázdné kontejnery pro vývozce a převážely plné kontejnery do Konstance k překládce. Arkas, CMA CGM, Evergreen a MSC se dělí o prostor na této lince." Pan Melnyčenko uvedl, že očekává, že v nadcházejících měsících se objemy zdvojnásobí, protože se k této službě připojí další lodní společnosti. A dodal, že s příchodem další lodí je dost pravděpodobné, že služba bude obcházet rumunskou bránu a místo toho bude na Ukrajinu posílat lodě přímo z Egypta a Turecka, jak to bylo obvyklé před válkou. Společnosti Iteris a Maersk také spolupracovaly na přepravě kontejnerů na bárkách mezi dalším ukrajinským přístavem na Dunaji, Reni, a Konstantou, ale zahájení námořní přepravy vedlo k jejímu zrušení, přičemž poslední bárka byla naplánována na 15. června. Mezitím turecká lodní společnost Akkon zahájila se svými loděmi přívoz do Čornomorska. Pan Melnyčenko uvedl, že bude jediný dopravce, který bude nabízet vlastní lodě pro dopravu do přístavu, ale co je možná důležitější, vzhledem k tomu, že provozuje dopravu do dunajského přístavu Izmail, dodal, že může mít určitý náskok. "Dopravu do Izmailu a z Izmailu provozuje od začátku války. Očekává se, že její objemy budou značné, protože klienti přecházejí na větší plavidla a lepší plánování," řekl.

## **SSL Express 03-05-2024 Co se stane, až Húsiové přestanou střílet (Amdrew Craig-Bennet)**

No, není život prostě báječný! Máme pro většinu praktických účelů jednu z nejoblíbenějších věcí našich předků, uzavření Suezského průplavu! Zrovna když by měly trhy s nákladní dopravou směřovat dolů, zažíváme skvělé časy, protože toto uzavření trvá už dostatečně dlouho na to, aby se naše oblíbená věc, přetížení přístavů, projevila spolu se spoustou odstavených kontejnerů, pro ty z nás, kteří se zabývají kontejnery, pěkně v době oblíbeného večírku našeho odvětví, Posidonie. Všichni si musíme uvědomit, že přinejmenším oficiálně lze tuto stranu zastavit rychleji než většinu ostatních. Před třemi dny se o její zastavení pokusil prezident Biden. Mohl by uspět. Pokud húthijské zločinecké rodině (to je to, co jsou, zločinecká rodina, ne "rebelové") dojdou záminky pro náhodnou střelbu na lodě (a ta je náhodná), večírek skončí. Pokud na sebe Izrael a Hamás přestanou střílet, Hútiům dojdou výmluvy. Bude trvat několik týdnů, než se lodě a náklad vrátí na své obvyklé pozice, ale večírek skončí. Jakmile se tak stane - a to se může stát kdykoli -, vrátíme se k normálu. Příliš mnoho objednaných lodí, velký zmatek s palivy a neodbytný pocit, že světový

obchod možná nebude dál růst tak, jak jsme všichni zvyklí, pokud jde o námořní tunové míle, protože národ je, řekněme, méně nakloněn mluvit s národem o míru.

Nevíme, jaké bude palivo budoucnosti, ale víme, jaké bude palivo příštích 10 let: je to dvojitá palivo. Což nikomu moc nepomáhá při plánování. Dvojitá palivo může znamenat loď, která skutečně může zavřít a otevřít několik ventilů a vyměnit palivo, nebo to může znamenat, že podstavce pro nádrže na druhé palivo byly zahrnuty do blokových sekcí. V našem oboru máme zpravidla na mysli to druhé a doufáme, že se nikdo neptá, co přesně tím myslíme. Světový obchod možná nebude dál růst tak, jak jsme všichni zvyklí. Loďní průmysl si z toho, že Hútiové střílejí na lodě sortimenty raket, nic moc nedělá, protože, příznivě si, to vyhovuje všem, na které se zrovna nestřílí, a to je o hodně víc lidí, než na které se střílí.

Víme, co tato zločinecká rodina skutečně chce. Chtějí napodobit staré barbarské piráty a vybírat mýtné za nevinný průjezd "svými" vodami a možná mají chuť si přivydělat pirátstvím, unášet posádky a držet je jako výkupné. Momentálně si to užívají, prochází jim doslova vraždění, a kdo jim řekne, aby toho nechali? Nemám problém věřit Íránské islámské republice, když nám její Revoluční gardy tvrdí, že Hútíje nedokážou kontrolovat. To je zřejmé. Íránci jim mohou dodávat zbraně, ale nemohou je donutit, aby přestali, dokud tyto zbraně nedojdou. Íránci mohou dodávky zastavit, ale to bude trvat týdny a měsíce, a všichni víme, že obchod se zbraněmi si stejně najde nečekané cesty k dodávkám vražedných nástrojů.

To staví běžnou obchodní loďní dopravu před dilema. Opravdu (opravdu?) chceme, aby Hútiové přestali? Naši vzdálení předkové se celkem v klidu vyplatili barbarským korzárům, dokud nepřišla zbrusu nová americká republika, která neměla peníze na jejich vykoupení, a tak s nimi bojovala. Totéž pravděpodobně platí i zde. Hútiové tu nejspíš budou tak dlouho, dokud někoho pořádně nenaštvou a nebudou napadeni.



## **SSL Express 03-06-2024 Nárůst digitálních standardů v roce 2024 (DCSA)**

Digitální transformace v oblasti loďní dopravy, nákladní dopravy, námořní dopravy, logistiky, dodavatelského řetězce a obchodu již není jen možností nebo něčím, co by bylo dobré mít, ale stává se nutností. Jedním z klíčových oborových orgánů, který pomáhá zúčastněným stranám orientovat se ve složitostech a neefektivitě odvětví prostřednictvím digitálních iniciativ, standardů a digitální integrace, je Asociace digitální kontejnerové dopravy (DCSA).

Mezi různými standardy, které DCSA prosazuje, je v centru pozornosti elektronický náložní list (eBL), který se i přes svůj potenciál zefektivnit procesy a snížit náklady zavádí poměrně pomalu. CEO Bagge se v nedávném rozhovoru podělil o některé povzbudivé statistiky týkající se elektronických konosamentů. "Začali jsme sledovat eBL v roce 2021 a na konci toho roku bylo přijetí jen o něco málo vyšší než 1 %. Na konci roku 2022 se zdvojnásobilo na 2,1 % a na konci loňského roku činilo 3,8 %. Ačkoli dochází k pokroku, je před námi ještě dlouhá cesta. Přijetí digitálního obchodu přináší ekosystému značné výhody. Nejde jen o eBL, ale také o modernizaci celních postupů a další dokumentace související s obchodem," zdůraznil Bagge a připomněl přínosy eBL, které jsou dobře zdokumentovány ve studii společnosti McKinsey. Studie odhaduje, že odstranění překážek digitálního obchodu by mohlo umožnit dodatečný obchod v hodnotě 30 až 40 miliard USD a přímo ušetřit přibližně 6 miliard USD. Navzdory jasným výhodám není prosazování standardizace bez problémů a podle Baggeho je jednou z významných překážek setrvačnost v odvětví. Bagge je toho názoru, že mnoho zúčastněných stran v odvětví má pocit, že

globální obchod funguje efektivně, i když je kvůli manuálním procesům těžkopádný a nákladný, a vychází z přísloví "Když to není rozbité, neopravuj to"...

K překonání této setrvačnosti se DCSA zaměřuje na snižování překážek přijetí a poskytování podpory při implementaci... "Snažíme se zúčastněným stranám usnadnit přijetí našich norem tím, že jim nabízíme pomoc a zajištění kvality. Náš tým pro kontrolu shody ověřuje implementace, aby se ujistil, že splňují naše normy," vysvětlil Bagge. Kromě toho DCSA zkoumá nové technologie, jako jsou rozsáhlé jazykové modely, aby byla jejich rozsáhlá dokumentace přístupnější a uživatelsky přívětivější.

## **SSL Express 04-06-2024 Studie naznačuje, že globální omezení emisí síry přispělo ke klimatické krizi.**

Několik amerických vědců ve své práci zveřejněné minulý týden tvrdí, že pravidlo zavedené Mezinárodní námořní organizací v roce 2020 mohlo zvýšit globální teploty a vysvětlit tak loňské vysoké teploty. Předpisy IMO pro pohonné hmoty pro rok 2020, známé také jako globální limit pro obsah síry, náhle snížily emise oxidu siřičitého z mezinárodní námořní dopravy z 3,5 % na 0,5 %. Tento 80% pokles podle vědců z Marylandu a Washingtonu způsobil neúmyslný tzv. geoinženýrský ukončovací šok s globálním dopadem. Oteplující účinek antropogenních skleníkových plynů byl částečně vyvážen ochlazujícím účinkem antropogenních aerosolů. Pravidlo IMO2020 mělo být prospěšné pro veřejné zdraví snížením zátěže aerosoly, ale tento pokles aerosolů může dočasně urychlit globální oteplování tím, že ztlumí mraky nad světovými oceány. Regulace začala rychle platit a vědci v článku tvrdí, že měla ukončovací účinek v podobě rozplývání mořské oblačnosti a snižování koncentrace oblačných kapek. Novější studie ukazují, že aerosoly mohou také měnit dráhy kapalné vody a celkový podíl mraků, což rovněž výrazně ovlivňuje množství slunečního záření odraženého od mraků. Vědci tvrdí, že údaje o sledování lodí naznačují, že IMO2020 snížila výskyt a změnila vlastnosti stop lodí v globálních oceánech, což dokazuje, že nařízení, jehož cílem bylo snížit znečištění, mělo vedlejší účinky na mikrofyziku mraků. Vědci spočítali, že tento pokles zvýšil množství sluneční energie ohřívající oceány o 0,1 až 0,3 wattu na metr čtvereční, což je přibližně dvojnásobek některých dřívějších odhadů. Tento efekt byl výraznější v oblastech oceánu s velkou lodní dopravou, jako je severní Atlantik, který je od loňského roku anomálně horký a podle studie zaznamenal vliv oteplování více než trojnásobný oproti průměru. Vědci dodali, že tento oteplující vliv, známý jako "radiční působení", měl vliv na globální teploty, a to za použití zjednodušeného klimatického modelu, který vynechává vliv hlubokého oceánu. Tento dokument navazuje na výzkum Michaela Diamonda, vědce zabývajícího se atmosférou na Floridské státní univerzitě, který v roce 2023 tvrdil, že nedostatek lodních stop otepluje planetu rychleji a že tento trend je ještě zesílen v Atlantiku, kde je námořní doprava obzvláště hustá. V koridorech lodní dopravy představuje zvýšená světelnost 50% nárůst oteplovacího účinku lidských emisí uhlíku.

Změna předpisů pro rok 2020 se promítla do dodatečného nárůstu průměrné globální teploty o přibližně 0,16 °C v sedmi letech po poklesu emisí, což fakticky zdvojnásobilo rychlost oteplování v tomto období ve srovnání s předchozími desetiletími.

P.S. A teď ještě zjistit, že CO<sub>2</sub> je přirozenou potravou rostlin a při jeho nedostatku dochází ke změnám ve vegetaci, a budeme zase úplně na začátku. Až se mi z toho udělalo horko



## SSL Express 04-06-2024 Možná spolupráce MSC a The Alliance v příštím roce

Začátkem příštího roku dochází k reorganizaci globální liniové dopravy – alespoň na trasách z východu na západ. Pak skončí deset let stará „2M“ aliance mezi lodními společnostmi MSC a Maersk. Zatímco Dánové plynule přejdou do nového partnerství nazvaného Gemini se společností Hapag-Lloyd – která současně ukončuje své členství v „Alianci“, Švýcaři budou zpočátku operovat sami. To by se ale mohlo změnit, alespoň u jednotlivých služeb, věří Jan Tiedemann, analytik průmyslové služby Alphaliner. Má podezření, že mezi zbývajícími lodními společnostmi Aliance – všemi asijskými dopravci HMM, ONE a Yang Ming – a MSC budou probíhat diskuse o dohodách o sdílení lodí (VSA). Podle jeho názoru je sdílení lodí na vybraných službách oboustranně výhodnou situací. Na jedné straně by si MSC zachovala svou nezávislost, která je pevně ukotvena v DNA společnosti, a zároveň by měla lepší přístup k vyhrazeným terminálům asijských lodních společností na jejich domácích trzích. Na oplátku by HMM, ONE a Yang Ming těžily z portfolia terminálů MSC v Evropě, kde samy nemají prakticky žádné podíly. Hamburk by z toho mohl také těžit, pokud by lodní společnosti „The Alliance“ – navzdory vstupu MSC do holdingu HHLA – nadále využívaly terminály ve městě prostřednictvím možné spolupráce se švýcarskou lodní společností, uzavřel Tiedemann. Předpovídá toto „světlo aliance“ pro jednotlivé služby, například v obchodní oblasti Evropa-Dálný východ nebo přes Atlantik.

Šéf Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen vysvětlil zhruba 200 hostům důvody spolupráce s Maersk, která začne v lednu příštího roku. Důležitým cílem je zvýšení odolnosti a stability sítě lodí a přístavů. Použitím systému Hub & Spoke, který je primárně zaveden v letecké nákladní a silniční nákladní dopravě, chtějí obě lodní společnosti zlepšit využití svých lodí a být výrazně přesnější, zdůrazňuje pan Jansen. Cílem je, aby 90 procent spojů dorazilo včas, tedy plus/mínus jeden den. Tento poměr pro Maersk a Hapag-Lloyd je v současnosti mezi 50 a přibližně 53 procenty. Spolupráce Gemini s principem hub & spoke se zpočátku zaměří na dopravu z východu na západ. Habben Jansen si však uměl představit, že by se tento typ sítě v budoucnu rozšířil i na severojižní dopravu. Vzhledem k tomu, že takový systém spoléhá na produktivní a moderní kontejnerové terminály a vyžaduje vysoké investice do přístavní infrastruktury v severojižních lodních oblastech, neočekává, že k tomu dojde dříve než za deset let. Kromě provozních faktorů, jako je využití plavidel a přesnost, je partnerství mezi společnostmi Maersk a Hapag-Lloyd také o tom, aby byly provozování šetrnější k životnímu prostředí. Vzhledem k tomu, že paliva jako metanol a čpavek s největší pravděpodobností nebudou v příštím desetiletí k dispozici v dostatečném množství pro dekarbonizaci lodní dopravy, apeloval Habben Jansen, aby předčasně a emocionálně nevykloučoval technologie, jako jsou lodě s jaderným pohonem. V konečném důsledku by to také mohlo významně přispět k lodní dopravě šetrné ke klimatu.



## SSL Express 04-06-2024 Záplavy v Německu

Zatopené silnice a protržená hráz dělají úseky dočasně neprůjezdné. Poskytovatelé logistických služeb přerušují dodávky v obcích a městech v záplavové oblasti. Do pondělních 11 hodin dopoledne byla v délce více než 20 kilometrů zcela uzavřena dálnice A9 v Horním Bavorsku mezi Ingolstadtem a Langenbruckem. Některé sjezdy byly neprůjezdné, provoz ve směru na Mnichov musel být zpomalen a sveden do jednoho jízdního pruhu, uvedla regionální média. „Kromě uzavírek tras se silniční nákladní doprava z velké části obešla bez újmy,“ říká Stephan Doppelhammer, generální ředitel Státního sdružení bavorských dopravních a logistických společností (LBT). Jednotlivé společnosti například nemohly s vozidly opustit své prostory. Podíváme-li se na celý stát, kromě některých regionů, které byly vážněji postiženy, nedošlo k plošným překážkám v kamionové dopravě. Na druhou stranu se výluky železničních tratí ze

Stuttgartu a Norimberku do Mnichova dotkly i nákladní dopravy. Očekává proto, že v příštích dnech bude dočasně přesunuto více zboží ze železnice na silnici, pokračoval Doppelhammer.

Poskytovatel logistických služeb Dachser se sídlem v Kemptenu zastavil v pondělí místní svoz a dodávky v regionech nejvíce postižených povodněmi, řekl (DVZ) mluvčí společnosti. Na mnoha místech zatím nejsou vedlejší trasy průjezdné kvůli zatopeným vozovkám a plným podjezdům. Trvalý déšť ale během odpoledne ustal, a tak lze očekávat postupný odtok vody. Zda Dachser obnoví dodávky v záplavových oblastech dnes, se mělo rozhodnout až v průběhu noci. Centrální řízení sítě skupiny však zajišťuje, že žádná z lokalit nebude přetížena, i když dojde k dalšímu výpadku. Žádné z logistických areálů rodinné firmy z Allgäu navíc nezasáhla samotná povodeň.

### **SSL Express 04-06-2024 První let LH na nové lince MUE-LAX**

V pátek odpoledne společnost Lufthansa poprvé vzlétla z Mnichova do Seattlu. Letecká společnost nyní nabízí tři lety týdně z Mnichova do americké metropole na pobřeží Tichého oceánu s využitím Airbusu A350. Seattle se tak po San Diegu, Los Angeles, San Franciscu a Vancouveru stává pátou destinací na západním pobřeží Severní Ameriky.

Díky blízkosti Kanady, přístavu a globálním korporacím, jako jsou Amazon a Microsoft, je město se 750 000 obyvateli ekonomickým, vědeckým a kulturním centrem severozápadního Pacifiku.

Mnichovské letiště nyní obsluhuje celkem 16 destinací, čímž vytvořilo nový rekord v počtu spojení do Severní Ameriky. Nejfrekventovanější destinací je New York s až čtyřmi lety denně. USA jsou pro mnichovské letiště nejdůležitějším trhem pro dálkové lety. V loňském roce byl zaznamenán rekord v podobě 78 tisíc tun odbaveného leteckého nákladu.

--

### **SSL Express 04-06-2024 Povodně vážně narušily provoz na Brenner**

Kvůli záplavám je těžce postižena železniční nákladní doprava přes Brenner. Jen provozovatel Kombiverkehr zrušil minimálně 20 zpátečních cest. Povodně v jižním Německu ovlivňují nákladní železniční dopravu. "Vzhledem k silnému dešti v jižním Německu jsou omezení na všech severních přístupových trasách do mnichovského železničního uzlu," řekla (DVZ) mluvčí DB. V uzlu Mnichov již není možný tranzit a provoz v uzlech. "Od nedělního večera nejedí žádná trasa do Mnichova. Týká se to například nákladních vlaků z Kolína nebo Lipska. Vlaky, které už byly na cestě, stály po cestě. Ostatní ani neodjely. Jediným vlakovým spojem, který podle mluvčího Kombiverkehru od nedělního večera spolehlivě jezdí, je Mnichov – Verona. Potvrzuje to i mluvčí DB: „Trasa Brenner funguje do Mnichova a z Mnichova, na druhou stranu někdy byly jiné vlaky po dohodě přeměrovány do širokého okolí. Kombiverkehr musel od neděle přerušit více než 20 zpátečních jízd. Podle informací Kombiverkehru je navíc terminál Mnichov-Riem v současnosti silně vytižen. Vlaky už do Riem nejedí, protože jinak by hrozilo přetížení systému a zastavení všech procesů. Nákladní vlakové spoje do Švýcarska a v údolí Rýna nejsou povodněmi dotčeny. Terminály KV v Mnichově-Riemu, Augsburgu a Ulmu jsou ale podle mluvčí DB zatím přístupné jen omezeně.

O tom, jak pokračuje vlaková doprava zejména v okolí Mnichova, nedokázala mluvčí DB v pondělí pozdě odpoledne sdělit žádné přesné informace: „Situační šetření a sanační práce stále pokračují - stejně jako povodňová situace jako celek. Předpověď proto zatím není možná."





## SSL Express 05-06-2024 Předpokládá se další přechod na jiné druhy dopravy, protože rostoucí spotové sazby tlačí na trhy

Letecká a námořní kapacita z Asie na hlavní trhy bude i nadále omezená, což povede ke zvýšení sazeb, protože poptávka se zvyšuje díky souběhu několika faktorů. Společnost Dimerco ve své nejnovější květnové zprávě o nákladní dopravě v Asii a Tichomoří předpovídá, že se více obchodů přesune do spotových cen a část dopravy se přesune z námořní do letecké přepravy.

Globální výrobní index PMI se v dubnu snížil, ale třetí měsíc po sobě zůstal v oblasti expanze. Hodnota 50,3 znamená růst globálního HDP o 2,7 %, uvádějí autoři zprávy. Mírná hospodářská expanze je jedním z motorů vývozu z Asie, ale objemy byly podpořeny rušivými událostmi, od přízraku zastavení práce v Kanadě a na východním pobřeží USA až po hrozící nová cla v USA a Brazílii a předpisy, jako je systém kontroly dovozu EU 2, které přiměly asijské vývozce k posílení přepravy. Zpráva poukazuje na to, že americká cla, zejména na elektrická vozidla, způsobila prudký nárůst předběžných rezervací z Číny, zatímco plány Brazílie na uvalení daní na čínská hybridní a elektrická vozidla byly příčinou čtyřnásobného zvýšení sazeb FCL z Číny do největší latinskoamerické ekonomiky. V důsledku toho od března neprobíhá žádná volná sezóna a sazby zůstávají vysoké.

Situaci zhoršilo výrazné snížení kapacity v sektoru námořní přepravy. Autoři poukazují na 44 zrušených odplutí ve směru východ-západ od 21. do 25. týdne (míra zrušení 7 %), z nichž 50 % postihuje transpacifický sektor na východ a 27 % sektor Asie-Evropa na západ (zbývajících 23 % zasáhlo transatlantický trh).

Podle Alvina Fuha, zvláštního asistenta generálního ředitele společnosti Dimerco Express Group, má situace v Rudém moři také vliv na vnitroasijskou dopravu. V Singapuru způsobila přetížení a čekací doby na kotviště v délce dvou až šesti dnů. To přimělo některé dopravce přeměrovat některé dálkové linky do jiných přístavů, například do Port Klang.



## SSL Express 05-06-2024 Přetížení přístavů narušuje téměř polovinu plaveb z Asie do Evropy

Téměř polovina všech plaveb z Asie do Evropy směrem na západ neodplouvá včas, protože v asijských přístavech dochází k přetížení. Podle nejnovější zprávy společnosti Linerlytica minulý týden odplulo podle plánu pouze šest z 11 lodí z Asie do severní Evropy, přičemž přetížení v Singapuru a Tanjung Pelepas vážně narušilo trh. Poradenská společnost uvedla: "Zatímco v druhém nejvytíženějším přístavu, Singapuru, se dopravní zácpy zmírnily, přetlak se přesunul do přístavů Port Klang a Tanjung Pelepas v Malajsi. Čekací doby se zvýšily také ve všech hlavních čínských přístavních regionech, přičemž Šanghaj a Qingdao zaznamenaly nejdelší zpoždění." V nejužší přístavu světa Šanghaji, kde jsou zácpy nejvyšší od dob Covidu, musely lodě čekat na zakotvení až pět dní. Podle údajů společnosti S&P o sledování plavidel se v Šanghaji nachází 50 kontejnerových lodí, včetně kotvicích. Některé z nich, jako například Cosco Shipping Mexico a CMA CGM Big Sur, jsou v přístavu od minulého týdne.

V Singapuru, kde úřady dočasně znovu otevřely uzavřený terminál Keppel, aby zmírnily fronty lodí, je 56 boxship lodí. Kvůli problémům se někteří provozovatelé, včetně společnosti CMA CGM, rozhodli Singapur vynechat. V Singapuru se tak nyní nachází přibližně 380 000 teu zpožděných lodí, zatímco minulý týden to bylo 450 000 teu. Podle agentury S&P se v Port Klang nachází také 51 kontejnerových lodí. Nejvíce přetížené jsou stále přístavy v jihovýchodní a severovýchodní Asii, na které připadá 29 % a 23 % front plavidel na celém světě. Situace je taková, že vedení tchajwanských provozovatelů linkové dopravy Evergreen, Yang Ming a Wan Hai minulý týden uvedlo, že nepředpokládá krátkodobé zmírnění přetížení a že sazby za přepravu zůstanou vysoké i ve třetím čtvrtletí.

Společnost Linerlytica poznamenává, že celkově zůstává využití kapacit liniové dopravy velmi vysoké, zatímco prognózy kapacit na červen s pokračujícími zpožděními v důsledku přetížení rovněž počítají se sníženou dostupnou kapacitou v důsledku nuceného vyprazdňování. Poradenská společnost odhaduje, že plánovaná kapacita Asie-Evropa na červen je mezitím o 3 % nižší, a to

i po přidání služby China-Germany Express (CGX) společnosti Hapag-Lloyd, která byla obnovena tento měsíc, a služby China-UK, kterou nedávno zahájila společnost Ellerman City Liners.

P.S. Zdá se, že čím hůř, tím líp

--

## ✈️🏠❌ **SSL Express 05-06-2024 Klidnější Schiphol - ale zákaz 747 je příliš rychlý na to, aby se dopravci přizpůsobili**

Navrhovaný zákaz nočního provozu "hlučných" letounů 747F na amsterdamském letišti Schiphol (AMS) od roku 2025 je "příliš brzký" na to, aby letecké společnosti mohly provést obnovu letového parku, a další opatření hrozí, že budou bránit i jinak nákladní letecké dopravě. V červnu 2022 předložil nizozemský kabinet balíček opatření zaměřených na snížení hluku a dopadu na životní prostředí letiště AMS, včetně drastického omezení letů do letošního roku, a to zejména v zájmu místních obyvatel. Ten byl v září předložen Evropské komisi (EK), která údajně "reagovala velmi kriticky", a to kvůli přiměřenosti a načasování balíčku. Upozornila, že místo omezení letů dává přednost alternativním opatřením ke snížení hluku. Nizozemské ministerstvo infrastruktury a vodního hospodářství proto minulý měsíc vydalo upravený balíček opatření, který má být nyní konzultován. V něm se uvádí, že do listopadu 2025 se uskuteční maximálně 460 000 až 470 000 přistání a vzletů ročně - předchozí balíček navrhoval maximálně 452 500 letů. V noci jich bude povoleno pouze 27 000, což je snížení oproti předchozímu návrhu 28 700. "Pohyb letadel posuzujeme jako celek a nerozlišujeme mezi osobní a nákladní dopravou," upřesnil poradce ministerstva Bernard Reimer. Podle koordinátora na ministerstvu Christiaana Ensinga se loni na Schipholu uskutečnilo přibližně 450 000 letových pohybů. "Jde o to, že pokud se nyní nezavede maximální kapacita, může Schiphol ještě dále růst," řekl. Dále v listopadu 2025 "nejhlučnější letadla, jako je Boeing 747-400", nebudou smět přistávat a vzletat mezi 23. a 7. hodinou a letištní poplatky pro taková letadla se zvýší. A v roce 2026 je možné úplné uzavření letiště v nočních hodinách.

P.S. A co omezit provoz pouze na 7-15:00? To jsou většinou lidi v práci, pak se ale v rámci work-life balance vrací domů a chtějí si užít zasloužený odpočinek. A že nebude jak dodávat třeba květiny? Dojedou přece po silnici z jiného letiště (na jiné planetě)

## 🌐🍷📈 **SSL Express 05-06-2024 BUD neustává v expanzi**

Letiště maďarského hlavního města má jedinečné vlastnosti a skvělé potenciál, protože se nachází v srdci kontinentu, s vynikajícími dálnicemi napojení na transevropskou silniční síť. Optimální polohou Maďarska mezi západní Evropou a Asií je letiště ještě cennější pro zájemce o rychlé doručení zboží z východu na místo určení. V posledních letech BUD posílil výhody své geografické polohy.

Sesterské dohody s čínskými letišti, což ještě více usnadňuje přepravu nákladu z letišť v Peking, Šanghaji, Zhengzhou, Xian a Ningbo do kvalitního uzlu BUD Cargo City, distribučního centra světové úrovně vyvinutého s využitím investice ve výši více než 80 milionů EUR. S ohledem na tuto skutečnost není překvapivé, že stále větší počet speditérů – zejména společnosti zapojené do čínského obchodu s vývozem a dovozem – jsou nyní využít BUD jako regionálního konsolidačního centra, kde více než polovina zboží nyní nemají v Maďarsku ani místo původu, ani konečné místo určení; navíc ke stále velmi důležité všeobecné a speciální nákladní dopravě, související s elektronickým obchodem.

Logistická aktivita v Budapešti se v minulosti také výrazně zvýšila s loňskými rekordními objemy, které byly z velké části způsobeny tím, že hlavní čínští partneři v oblasti elektronického obchodování Alibaba, Shein a Temu také považují toto letiště za základnu ve střední a východní Evropě. E-commerce je velmi citlivým byznysem, pokud jde o rychlost a spolehlivost, takže skutečnost, že BUD dosáhl tak silné pozice v této oblasti, je velmi pozitivní ukazatel kvality, který potvrzuje investice letiště do infrastruktury a práci investovanou do koordinace komunity nákladní dopravy – leteckým společností, pozemních odbavovacích společností, speditérů, integrátorů, obchodních zástupců a úřadů.

Tok zboží z východu nevykazuje žádné známky toho, že by se v budoucnu zpomalil. Nákladní i nákladní doprava a charterová spojení se neustále rozšiřují a 20 - 22 vyhrazených nákladních letů týdně, které v současné době přilétají na BUD, jsou z Číny. Většinu z nich tvoří pravidelné linky, navýšené doplňkovými nebo příležitostnými charterovými linkami. Kromě toho se více než zdvojnásobil počet letů s cestujícími mezi Čínou a Budapeští s 20 lety týdně, které budou přepravovat náklad ve svých nákladových prostorech od léta. Recept, který se osvědčil v Číně, může ve skutečnosti pomoci vybudovat silnou spolupráci v nových zemích, což je výhodné jak pro strany, tak pro místní společnosti. BUD má jasnou ambici posílit vazby s Japonskem, Vietnamem, Jižní Koreou a Indií. Obchodní a logistické subjekty by proto měly i nadále sledovat maďarské letiště, které by mohlo být katalyzátorem nových regionálních investic úspěšných příběhů v budoucnosti.

P.S. Děkujeme vám MZV za neutuchající a nerozborné přátelství pouze s vybranými zeměmi.

## **SSL Express 06-06-2024 Čínské platformy pomalu ztrácejí své kouzlo (díky tlaku EU)**

Politický protivník proti Shein, Temu, TikTok a spol. je oprávněný, avšak v konečném důsledku ohrožuje jejich obchodní model. Poskytovatelé logistických služeb, kteří se silně spoléhají na své zásilky z elektronického obchodu, z toho musí vyvodit správné závěry.

Čínští online poskytovatelé jako Temu, Shein a TikTok jsou již nějakou dobu na vzestupu. V době zvýšené inflace uspokojovali poptávku spotřebitelů v Severní Americe a Evropě po cenově dostupném zboží – rychle a snadno dodané. Pro logistické společnosti a dopravce působící – zejména v letecké nákladní dopravě – jsou to vítaná množství ve slabé ekonomické fázi. Nyní ale protivník sílí.

Vlády na obou stranách Atlantiku již nejsou připraveny jednoduše přijímat přemíru zásilek. Právem, protože obchodní model poskytovatelů je v několika ohledech neudržitelný. Letecká přeprava mnoha jednotlivých balíčků za účelem dodržení bezcelních limitů vytváří neúměrně vysoké emise CO<sub>2</sub>. Zastánci spotřebitelů vyvolávají pochybnosti o bezpečnosti výrobků a američtí celníci se obávají, že záplava balíčků umožní, aby se do země dostaly nepozorovaně drogy.

Bezcelní hranice by tedy mohly být poměrně rychle zrušeny – v EU možná již v roce 2025. Obchodní model poskytovatelů by se tak dostal do absurdity. Logistikům se proto doporučuje, aby příliš rychle nespolehal na nové hráče na trhu. Mohlo by je to přijít draho.

--

## **SSL Express 06-06-2024 Tyrolská vláda požaduje vyšší mýto na Brenneru a rychlejší postup v Bavorsku**

René Zumtobel, člen tyrolské zemské vlády odpovědný za dopravu, se vyslovil pro vyšší mýtné pro kamiony na bavorské dálnici Inn Valley, aby se zmírnila záplava dopravy na Brennerském průsmyku.

Kvůli obrovskému provozu na brennerské dálnici požaduje Tyrolsko vyšší mýtné pro kamiony v Bavorsku a rychlejší tempo při plánování trasy železničního přivaděče do brennerského základního



tunelu v údolí Inn. „Pokud pracujeme na největším infrastrukturním projektu v Evropě, Německo musí také přispět svým slíbeným příspěvkem a pokračovat v expanzi železnice,“ řekl státní radní pro dopravu René Zumtobel. „Tyrolsko v každém případě získalo cenné zkušenosti při výstavbě trasy Dolní Inntal, o které se rádi podělíme.“ V roce 2023 projelo mytnicí Schönberg na Brennerské dálnici 14,4 milionu osobních, nákladních aut a motocyklů. To zahrnovalo 2,4 milionu nákladních vozidel, dvakrát více než na konci 90. let. Brennerský základní tunel o délce 55 kilometrů má být uveden do provozu v roce 2032 a přinese úlevu. Aby bylo možné využít plnou kapacitu, musí se rozšířit i přístupové trasy. Itálie a Rakousko mají plánování dávno za sebou, v Tyrolsku je již v provozu částečný úsek a v Itálii začaly stavební práce. V Německu však o trase ještě nebylo rozhodnuto; očekává se, že Bundestag rozhodne v roce 2025. V roce 2017 tehdejší spolkový ministr dopravy Alexander Dobrindt (CSU) slíbil protestujícím občanům v údolí bavorského Innu nový test potřeb, avšak Mnichově v roce 2018 koalice CSU/Svobodní voliči zpochybnila nezbytnost trasy – postoj, který mají obě strany od té doby v portfoliu.

„Na 40 kilometrů dlouhém dokončeném úseku již pocítujeme výhody tohoto rozšíření: rychlejší spojení, zvýšení kapacity pro osobní i nákladní dopravu a výrazně menší hlukovou zátěž pro obyvatelstvo,“ řekl Zumtobel. „Doufám, že si těchto výhod všimne i sousední Bavorsko a že na základě doporučení trasy konečně dojde k politickému závazku k přístupovým trasám v německém Bundestagu.“

## **SSL Express 06-06-2024 Letecká aliance kvantifikuje požadavky pro udržitelnější létání**

Evropská zájmová skupina AZEA představila své nápady na ekologičtější leteckou dopravu v EU na letecké výstavě ILA v Berlíně. Společnosti a organizace zapojené do AZEA chtějí zvýšit podíl elektrických a vodíkových letadel na vnitroeurovských linkách.

Do roku 2050 bude 36 až 68 procent všech letů v rámci Evropské unie poháněno elektřinou nebo vodíkem. Evropská zájmová skupina Alliance for Zero-Emission Aviation (AZEA) si tento cíl stanovila ve zprávě, kterou ve středu představila na mezinárodní letecké výstavě ILA v Berlíně. Tržní podíl těchto letadel se má postupně zvyšovat. Zpráva popisuje, kolik obnovitelné energie je potřeba k dosažení cíle.

Podle toho by v roce 2050 muselo být k dispozici 78 až 198 terawatthodin (TWh) elektřiny, která pochází z obnovitelných zdrojů nebo zdrojů s „nízkými“ emisemi uhlíku. To je mezi 1,1 a 2,8 procenta výroby elektřiny očekávané v EU v roce 2050. Elektřina by mohla být použita buď k pohonu elektrických letadel, nebo by mohla být použita k výrobě 1,2 až 2,9 milionu tun vodíku ročně pro vodíková letadla. K výrobě dalších udržitelných leteckých paliv (SAF) jsou zapotřebí další zdroje energie, uvádí zpráva. AZEA odhaduje, že používáním elektrických a vodíkových letadel na trasách mezi letišti v EU lze v roce 2050 zabránit 12 až 31 procentům současných emisí CO<sub>2</sub>.

AZEA byla založena v červnu 2022 z iniciativy Komise EU jako dobrovolné sdružení veřejných a soukromých partnerů. Cílem je posunout komerční využití elektrických a vodíkových letadel. Zastoupeni jsou výrobci letadel, letecké společnosti, provozovatelé letišť, energetické společnosti a výrobci paliv, normalizační a certifikační agentury, asociace cestujících a životního prostředí a regulační orgány.

## **SSL Express 06-06-2024 Polsko se rozšiřuje o 36 ha do moře**

V Baltic Hub Container Terminal (dříve DCT Gdaňsk) byl další krok rozšíření oficiálně dokončen 5. června položením základního kamene pro překladiště T3. Výstavba terminálu T3 probíhá od listopadu 2023. Rozšíření terminálu o třetí hlubinné přístaviště a rozšíření skladovacích ploch představují strategický krok na cestě k tomu, aby se stal jedním z největších komplexů kontejnerových terminálů v Evropě a zaujal přední přístavní místo v Baltském moři. Dokončení a zprovoznění terminálu T3 je naplánováno na konec roku 2025.

Vznikne dalších 717 metrů kapacity nábřeží a 36,5 hektarů provozní plochy. Součástí projektu T3 je také pořízení sedmi kontejnerových portálových jeřábů a 20 poloautomatických portálových jeřábů, které budou na kontejnerovém nábřeží využívány. "Investice do překladiště je reakcí na rostoucí poptávku po logistických službách v regionu a globální trendy v námořní dopravě. Manipulační kapacita baltského uzlu vzroste o dalších 1,5 milionu TEU na 4,5 milionu TEU ročně. Toto výrazné zvýšení kapacity otevírá nové možnosti rozvoje pro naše zákazníky a přináší prospěch jak polské ekonomice jako celku, tak trhům ve střední a východní Evropě," řekl Charles Baker, generální ředitel Baltic Hub.

Díky stavebnímu projektu se Polsko rozroste o 36 hektarů, vysvětlil Arkadiusz Marchewka, státní tajemník na ministerstvu infrastruktury. Těchto 36 hektarů je oknem do většího světa námořní dopravy a příležitostí k rozvoji polského námořního hospodářství. Starostka Gdaňsku Aleksandra Dulkiwiczová uvedla, že investice také poskytuje pocit bezpečí ve světě, kde si nemůžete být ničím jisti.

## **SSL Express 07-06-2024 Majitel m/s Dali najal ve Washingtonu lobbisty, aby zrušili změny amerického zákona o omezení odpovědnosti z roku 1851**

Tento článek je určen pouze těm, kdo se hlouběji zajímají o houštinu námořního práva a zvláště jeho starších kořenů, třeba US Limitation on Liability Act z roku 1851 (to je prakticky mládě)

Majitel nejznámější lodi letošního roku se obává obrovského rozsahu nároků na náhradu škody, a proto si najal ve Washingtonu lobbisty, kteří se snaží zajistit, aby američtí politici nezměnili zákony o odpovědnosti. Deník Baltimore Sun s odvoláním na federální záznamy o lobbování uvádí, že společnost Grace Ocean, singapurský vlastník kontejnerové lodi Dali, si najala společnost Blank Rome Government Relations, aby lobbovala za to, že nedojde ke změnám zákona o omezení odpovědnosti z roku 1851. Majitel a správce lodi Dali se snaží omezit možné výplaty v souvislosti s nehodou na baltimorském mostě z 26. března, při níž zahynulo šest pracovníků údržby silnic a provoz v přístavu se z velké části zastavil. Společnost Grace Ocean a správce lodi Synergy Marine podaly 1. dubna k soudu žádost o omezení odpovědnosti, v níž se snaží omezit svou odpovědnost na pouhých 43,6 milionu dolarů v případě, v němž se celkově očekávají platby v řádu miliard dolarů.

Národní úřad pro bezpečnost dopravy (NTSB), který minulý měsíc vydal předběžnou zprávu, vyšetřuje, co způsobilo, že Dali ztratil napájení, poté narazil a most se zřítíl. FBI zahájila trestní vyšetřování. Podle předběžné zprávy NTSB došlo na lodi pronajaté společností Maersk asi 10 hodin před vyplutím z baltimorského přístavu k výpadku elektrického proudu a znovu krátce před

nárazem do mostu Francis Key.  
K prvnímu výpadku proudu došlo poté, co člen posádky při údržbě omylem zavřel výfukovou klapku, což způsobilo zastavení jednoho z dieselových motorů lodi, uvedli vyšetřovatelé. Krátce po vyplutí z Baltimoru loď narazila do jednoho z nosných pilířů mostu, protože další výpadek proudu, jasně zachycený na videozáznamu, způsobil ztrátu řízení a pohonu. Komise uvedla, že osudný výpadek nastal asi čtyři minuty před havárií, kdy neočekávaně vypnuly elektrické jističe a způsobily ztrátu napájení veškerého osvětlení a většiny zařízení na lodi, když byla 1 km od můstku. Posádka Dali obnovila dodávku proudu, ale asi 320 m od můstku došlo k dalšímu výpadku, který zastavil všechna tři kormidelní čerpadla. Posádka nebyla schopna pohnout kormidlem, aby mohla kormidlovat.

Připravují se plány na zprovoznění náhradního mostu do roku 2028, zatímco pojišťovny varovaly, že nehoda ms Dali by mohla být jednou z největších námořních škod v historii.

Očekává se, že po rozsáhlé záchranné operaci přístav o víkendu plně otevře svůj hlavní plavební kanál.

### **SSL Express 07-06-2024 Německá železnice: Federální a státní vlády se dohodly na zákoně o rozšíření**

Po dlouhých a tvrdých jednáních se spolková a zemská vláda dohodly na novele zákona o rozšiřování federálních železnic. Kontroverzními body bylo financování vybavení vozidel evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS (European Train Control System) a podíl federální vlády na nákladech na náhradní služby při obnově výkonných koridorů. V druhém případě by se státy měly podílet 50 procenty nákladů.

Navíc jde o začlenění posunovacích zařízení například do zákona o rozšíření drah. Mediační výbor se sejde příští středu večer a očekává se, že balíček dokončí. V současnosti není jasné, co by státy mohly přinést krátce před jednáním výboru.

### **SSL Express 07-06-2024 Proč se dnes stávkuje v Hamburku? (odpovím si sám = postcovidová nenasytlost)**

Odborový svaz Verdi naplňuje své oznámení z konce minulého týdne a vyzval přístavní dělníky v Hamburku, aby dnes vstoupili do stávky. Účast byla vysoká, řekl dnes ráno mluvčí svazu Verdi. Od začátku stávky byl výrazně omezen provoz v manipulačních a dalších pracovních prostorách přístavu. Výpadky prací se týkají mimo jiné dvou velkých kontejnerových terminálů logistických společností HHLA a Eurogate. Pozadím odvětvového sporu je pokračující kolektivní vyjednávání pro zhruba 11 000 zaměstnanců v německých severomořských přístavech, které Verdi aktuálně vede s Ústředním sdružením německých námořních společností (ZDS). Ve středu a ve čtvrtek se ve Wilhelmshavenu uskutečnilo druhé kolo diskusí. Pokračování jednání v Hamburku je plánováno na začátek příštího týdne. Verdi si stěžuje, že nabídka zaměstnavatelů je „zcela nedostatečná“. Vyjednačka Maren Ulbrichová říká: „Neznamená to žádné reálné zvýšení mezd pro zaměstnance a sociální složka je také naprosto nedostatečná.“

ZDS nabízí zvýšení základní hodinové mzdy pracovníků námořních přístavů o 2,5 procenta. Pro nižší mzdové skupiny je plánována i pevná minimální částka jako sociální složka, což by odpovídalo navýšení o více než 3 procenta. Vzhledem k napjaté výchozí situaci – vysokému mezinárodnímu konkurenčnímu tlaku, ekonomickým důsledkům a transformačním procesům typu

energetické transformace, které si vyžádají značné investice do systémů a zaměstnanců – jde podle ZDS o „férovou nabídku“. "Na základě dosavadních dobrých diskusí je ZDS optimistická, že nadcházející třetí kolo vyjednávání 17. a 18. června v Hamburku povede ke kolektivní smlouvě, která bude přijatelná pro obě strany."

Odbory požadují od 1. června 2024 navýšení hodinové mzdy o tři eura a odpovídající zvýšení směnných odměn, včetně doplnění chybějícího navýšení směnných odměn v kolektivní smlouvě z roku 2022 s platností dvanácti měsíců. To by odpovídalo nárůstu o 14,6 procenta pro nejnižší mzdovou skupinu a 9,7 procenta pro nejvyšší skupinu

### **SSL Express 07-06-2024 DM Dogerie přechází na kombinovanou přepravu**

Síť drogerií DM převede do července 2024 dodávky do distribučního centra v Enns (Rakousko) a distribučního centra značky DM v Páty (Maďarsko) na kombinovanou dopravu. Jde především o překlenutí velkých vzdáleností od dodavatelů z Belgie, Německa, Francie a Švédska, uvedla rakouská národní společnost DM. Převážná část trasy je vedena po železnici, pouze přípravná a svozová přeprava z výrobního zařízení do terminálů je realizována po silnici kamionem. Přepravované zboží se nemusí překládat, protože celý náves mění způsob přepravy. Partnerem DM je truck Walter. Společnost má dobře rozvinutou dopravní síť s více než 300 odjezdy denně na více než 250 námořních a železničních trasách.

„Intermodální přeprava v současnosti zažívá renesanci v odvětví logistiky, protože nabízí řadu výhod. K dekarbonizaci logistiky přispívá především kombinovaná doprava. Pokud budou do roku 2026 převedeni všichni potenciálně možní dodavatelé pro distribuční centrum DM v Enns, distribuční centrum značky DM v Maďarsku a další distribuční centra v podskupině, budou možné roční úspory CO<sub>2</sub> až 700 tun ročně,“ říká DM- Generální ředitel Stefan Heiglauer.

### **SSL Express 07-06-2024 MSG zakládá novou společnost v oblasti vnitrozemské lodní dopravy**

Würzburgská vnitrozemská lodní společnost MSG eG založila společný podnik MSG Danube Logistics SRL spolu s Avida Navigation SRL z Galati v Rumunsku. Tímto MSG eG rozšiřuje své aktivity a síť v jihovýchodní Evropě. Kromě toho má být nová provozovna kontaktním místem a místním kompetenčním centrem pro všechny lodníky v družstvu vnitrozemské plavby.

MSG Danube Logistics vedou dva rumunští inženýři, Coreliu Barbu a Vlad Dobrai, a také zástupce MSG. Technické know-how v regionu se má rozšiřovat v úzké spolupráci s loděnicí MSG v Dorfprozelten. Galati, důležitá průmyslová lokalita v Rumunsku, má asi 220 000 obyvatel a je druhým největším školicím střediskem pro lodníky na vnitrozemských vodních cestách v jihovýchodní Evropě.

„S novým základem chceme vytvořit spojení mezi Východem a Západem a také důležitými průmyslovými a obchodními centry na kontinentu,“ říká Martin Staats, člen představenstva MSG eG. Avida a MSG jsou dobrými partnery pro další rozšiřování sítě v Rumunsku, rozpoznávání a propagaci talentů a další rozvoj vnitrozemské lodní dopravy.

P.S. Že jste si taky ponejprv mysleli, že jde o MSC??

## SSL Express 07-06-2024 "Dvouúrovňový trh", protože námořní sazby pro odesílatele a speditéry se liší

Podle Emily Stausbollové, analytičky společnosti Xeneta pro námořní dopravu, začíná nedávný nárůst spotových sazeb ovlivňovat dlouhodobé smlouvy a v posledních několika měsících se zdá, že se vytvořil jakýsi dvouúrovňový trh. Paní včera poznamenala, že nárůst spotových sazeb, který byl podpořen dopadem krize v Rudém moři na kapacitu a tím, co se zdá být brzkou sezónou, vedl dopravce k tomu, že se ke klientům speditérů chovají velmi odlišně než k velkým BCO, s nimiž uzavírají přímé smlouvy. To se podle ní projevilo ve velmi rozdílných trendech spotových a dlouhodobých indexů sazeb.

"Při pohledu na dlouhodobé kontrakty uzavřené v posledních třech měsících na indexu vývozu z Dálného východu zaznamenali speditéři ve srovnání s lednem nárůst sazeb. Mezitím se nalodovatelé (Shippers) těšili z nižších sazeb. Abychom tuto změnu dynamiky trhu uvedli do kontextu na příkladu obchodu z Dálného východu do Středomoří, na začátku roku 2024 dostávali speditéři dlouhodobé sazby o zhruba 540 USD za 40 stop nižší než odesílatelé. Nyní platí o 850 dolarů za 40 stop více," uvedla.

Řada speditérů sdělila v posledních čtyřech týdnech (časopisu The Loadstar), že jejich jmenovité přiděly na účty byly sníženy, protože spotové sazby vzrostly a dopravci upřednostnili lépe placený náklad. Podle paní Strausbollové to v důsledku znamená, že většina dopravců se zjevně rozhodla upřednostnit vztahy s odesílateli před speditéry.

"Někteří speditéři tak bojují o to, aby od dopravců získali jakoukoli dlouhodobou sazbu - a i když se jim to podaří, budou platit více než odesílatelé. Čelí také vyhlídce, že budou ještě více tlačeni prostřednictvím příplatků a prémiových služeb, aby si zajistili garantovanou kapacitu," dodala. Zatímco u největších BCO je podle ní pravděpodobné, že za současné dynamiky trhu zůstanou jejich přiděly z velké části zachovány, protože dopravci si potřebují udržet dobré vztahy se svými nejdůležitějšími zákazníky, u menších odesílatelů to tak nebude. Tito přepravci totiž častěji využívají služeb speditérů a "rozptyl mezi dlouhodobými a krátkodobými trhy představuje pro jejich dodavatelské řetězce jasnější a aktuálnější hrozbu. Nikde není rostoucí rozpětí mezi dlouhodobými a krátkodobými sazbami zřetelnější než v obchodě z Dálného východu do severní Evropy." Poznamenala, že asijsko-severoevropská část globálního indexu Xeneta Shipping Index, který měří všechny platné dlouhodobé kontrakty, v květnu klesla o 3,6 % po dubnovém nárůstu o 9,2 %. Na spotovém trhu se sazby z Dálného východu do severní Evropy mezi 30. dubnem a 1. červnem zvýšily o 71 %.

Paní Strausbollová však varovala, že současné rozpětí mezi dlouhodobými a krátkodobými sazbami by se mohlo snížit, pokud by krize v Rudém moři a nedávná vysoká poptávka přetrvávaly a přetížení přístavů se rozšířilo. Pak by se vyjednávání o smlouvách v příštím roce, které pro asijsko-evropské obchody tradičně začínají v listopadu, mohlo od letošního roku značně lišit. "Pokud spotové sazby zůstanou zvýšené, když odesílatelé - i ti větší - zahájí jednání o nových dlouhodobých smlouvách, pak by se i oni mohli s obavami dívat na krátkodobý trh," řekla.

## SSL Express 07-06-2024 V rychlém sledu ztroskotaly dvě kontejnerové lodi

Vzhledem k napjaté kapacitní situaci v námořní přepravě nelze ztratit žádnou loď. Ale i v těchto dnech si nebezpečí moře vybírá svou daň. Během krátké doby utrpěly dvě větší kontejnerové lodě očividně vážné škody při plavbě po světě. V obou případech se jedná o německé nákladní lodě,



kteří si pronajímá francouzská linka CMA CGM. Osoby podílející se na nákladu a jejich pojistitelé musí být připraveni pokrýt náklady na boj s nehodou.

26. května musela loď „Northern Juvenile“ s kapacitou 8 800 TEU přerušit svou cestu do západní Afriky několik dní poté, co opustila singapurský přístav, kvůli požáru na palubě. Specialisté ze záchranné společnosti Smit se v současné době pokoušejí dostat nákladní loď pod kontrolu a zabezpečit ji na hladině u vjezdu do Malackého průlivu poblíž Band Aceh v Indonésii. Podle zprávy britské právnícké firmy a společnosti Roose & Partners zabývající se zpracováním pohledávek byl požár po krátké době uhašen, ale zdá se, že loď utrpěla značné škody. Inkasní příkaz pro Smita byl vydán na základě „otevřeného formuláře Lloyd's“, což naznačuje, že situace musí být velmi naléhavá. Na základě takové smlouvy přijme vyprošťovací společnost opatření okamžitě a bez odhadu nákladů. Odměna navazující na projekt se odvíjí mimo jiné od výše naspořené majetku.

„Northern Juvenile“ používaná ve službě Asia West Africa Service (ASAF) v CMA CGM je údajně zcela vyložená, včetně kontejnerů od partnerů na palubě. Loď spravuje správcovská společnost V. Ships v Hamburku. V oběžníku CMA CGM žádá své zákazníky s nákladem na lodi, aby případ projednali se svými pojistiteli nákladu. V každém případě musí být zajištěna záchranná společnost, aby mohly být kontejnery uvolněny později.

Odesílatelé se budou muset ještě více podílet na nákladech na záchranu jiné kontejnerové lodi používané CMA CGM. To je 3100 TEU „Lodur“ od německé lodní společnosti Ernst Russ, která uvízla na mělčině u přístavu Freetown v Sierra Leone od 16. května. Podle oběžníku poskytovatele reklamačních služeb WK Webster vlastník lodi nyní vyhlásil „společnou havárii“, což znamená, že majitelé nákladu nebo jejich pojistitelé musí přispívat na náklady na záchranu lodi a nákladu před společným nebezpečím v souladu s kvótou, která bude stanovena. Podle seznamu nehod z pojišťovací burzy Lloyd's v Londýně má „Lodur“ na palubě 1200 kontejnerů, z nichž 800 je plných. Podle informací o plánu loď pluje na charterové službě CMA CGM ze Středomoří do západní Afriky.

