

SSL EXPRES

07.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 07-07-2025 Útok na m/s Magic Seas podtrhuje riziko v Rudém moři, i když společnost CMA CGM projíždí Suezem

Napětí v koridoru Rudého moře se po útoku na loď pro přepravu volně loženého zboží Magic Seas 6. července vystupňovalo, přestože hlavní kontejnerová společnost CMA CGM opatrně obnovila vybrané tranzity přes tento region. Agentura Reuters uvádí, že loď Magic Seas, plující pod liberijskou vlajkou, byla napadena u jemenského pobřeží, přístavu Hodeida.

Podle zprávy agentury Reuters "dvě z USV narazila do levoboku lodi a poškodila její náklad," dodal Ambrey.. UKMTO uvedla, že útok měl za následek požár na palubě a že incident probíhá. Ambrey v samostatném oznámení uvedl, že na loď později zaútočily čtyři bezpilotní prostředky. "K útoku se nikdo bezprostředně nepřihlásil, ale Ambrey vyhodnotil, že plavidlo odpovídá stanovenému profilu hùthijských cílů," dodala agentura Reuters...

Od konce roku 2023 se mnoho kontejnerových linek, lodí na přepravu volně loženého zboží a tankerů přesměrovalo přes mys Dobré naděje, aby se zcela vyhnuly Rudému moři. Tato změna trasy prodlužuje plavby mezi Asií a Evropou odhadem o 10-14 dní a výrazně zvyšuje náklady, spotřebu paliva a pojistné.. Sazby pojištění válečných rizik pro plavby přes Rudé moře se v tomto období prudce zvýšily, protože pojistitelé prosazují přísnější doložky. Jihoafrické přístavy, jako je Durban a Kapské Město, mezitím zaznamenaly vyšší provoz lodí, což prověřilo dostupnou kapacitu a infrastrukturu.

Navzdory přetrvávajícím bezpečnostním rizikům francouzský dopravce CMA CGM obnovil individuální tranzity Suezským průplavem. V polovině června 2025 se 15 500 TEU CMA CGM Osiris stala první megakontejnerovou lodí, která od začátku roku 2024 uskutečnila průjezd. Podle zpráv z oboru uplatňuje CMA CGM selektivní přístup a před schválením jednotlivých plaveb posuzuje míru ohrožení a koordinuje své kroky s námořním doprovodem. Společnost rovněž využívá dočasných pobídek na zpoplatnění Suezského průplavu, jejichž cílem je obnovit provoz přes klíčovou egyptskou vodní cestu. Krok rejdaře CMA CGM odráží opatrný optimismus ohledně lepší koordinace bezpečnosti, ale zdůrazňuje, že lodní doprava v Rudém moři zdaleka není v normálu. Kromě obchodních aspektů tyto útoky zdůraznily významná bezpečnostní rizika pro námořníky operující v oblasti Rudého moře. Posádky čelí psychickému stresu z možných útoků, povinných bezpečnostních cvičení a delších odklonů kolem Afriky, které prodlužují smlouvy a dobu na moři. Odvětvové odbory nadále vyzývají k posílení podpory duševního zdraví a péče po nehodách pro osoby přímo postižené násilím na moři.

Poslední útok na lodi Magic Seas ukazuje, jak křehké je úsilí o obnovení důvěry v námořní dopravu v Rudém moři. Řízené obnovení provozu rejdařem CMA CGM sice signalizuje, že koridor není zcela uzavřen, ale zároveň zdůrazňuje potřebu průběžného vyhodnocování hrozeb a adaptivního plánování. Lodní společnosti, pojišťovny, přístavy a vlády budou pravděpodobně i nadále vyvažovat náklady na delší přesměrování s riziky tranzitu přes konfliktní zónu.

Pozorovatelé z odvětví poznamenávají, že obnovení spolehlivé a bezpečné plavby přes Rudé moře bude vyžadovat koordinovanou námořní ochranu, lepší sdílení zpravodajských informací a závazek celého odvětví k zajištění dobrých životních podmínek námořníků jako základního prvku plánování námořní bezpečnosti.



SSL Express 07-07-2025 Maersk dostal pokutu 1,5 milionu dolarů za "hrubou nedbalost" při fúzi Damco (The Loadstar)

Dánská námořní společnost Maersk dostala od dánského Nejvyššího námořního a obchodního soudu pokutu 10 milionů dánských korun (1,5 milionu dolarů) za "politováníhodnou procesní chybu". Dánský úřad pro hospodářskou soutěž a ochranu spotřebitele (DCCA) oznámil, že společnost Maersk neoznámila fúzi a uskutečnila ji bez souhlasu úřadu pro hospodářskou soutěž. Porušení se týká fúze společností Damco USA Inc - dceřiné společnosti A.P. Møller-Maersk - a Pilot Air Freight Holdings LLC, a to již v roce 2022. "Damco je logistická společnost se sídlem v USA a nepřímo vlastněná dceřiná společnost společnosti Maersk. Rozhodnutí o akvizici společnosti Pilot bylo strategickým rozhodnutím společnosti Maersk," uvedla DCCA.

Společnost Maersk podepsala dohodu o převzetí společnosti Pilot v únoru 2022 a následně informovala americké orgány pro hospodářskou soutěž, které fúzi schválily. Transakce byla dokončena v květnu 2022. V srpnu 2023 DCCA zjistil, že společnosti Damco a Mærsk porušily pravidla pro kontrolu spojování podniků, a předložil případ dánskému Nejvyššímu námořnímu a obchodnímu soudu k určení pokuty. Soud konstatoval, že společnost Mærsk jednala "hrubě nedbale", když neoznámila přesun podniku úřadu DCCA. "Velké fúze musí být oznámeny a schváleny úřadem pro hospodářskou soutěž, aby se zajistilo, že významně nenaruší účinnou hospodářskou soutěž," vysvětlila zástupkyně generálního ředitele DCCA Tine Røndeová.

"Kontrola fúzí může účinně fungovat pouze tehdy, pokud společnosti fúze včas oznámí a zdrží se jejich realizace před získáním povolení orgánu pro hospodářskou soutěž. Pokud tak neučiní, jedná se o závažné porušení pravidel," dodala paní Rønde.

V prohlášení společnosti Maersk zaslaném serveru The Loadstar se uvádí: "Když jsme se později dozvěděli, že fúze - bez ohledu na minimální působení společnosti Pilot na dánské půdě - podléhá oznámení i v Dánsku, sami jsme se v červnu 2022 obrátili na DCCA. To se stalo základem pro rozhodnutí z roku 2023." Spojení sice bylo schváleno americkými orgány pro hospodářskou soutěž, ale společný obrat skupiny Damco a Pilot skutečně překročil dánské prahové hodnoty pro fúze, což vyžadovalo souhlas DCCA. Dopravce uvedl, že rozsudek vzal na vědomí a "nyní jej bude dále studovat".



SSL Express 07-07-2025 Evropští dovozci se potýkají se zpožděním na železnici, které zhoršuje přetížení přístavů (The Loadstar)

V hlavních německých přístavech způsobují poruchy přístavní a železniční infrastruktury značná zpoždění, což ještě zhoršuje již tak naléhavé problémy evropských dovozců s přetížením.

"Terminály jsou plné a kotviště jsou plně vytížena," varovala v pátek společnost Kuehne + Nagel (K+N) ve své zprávě Port Update ty, kteří přepravují zboží do Německa. Spediční společnost poznamenala, že následná "přetrvávající zpoždění lodí a omezení dodávek" způsobila, že plánování dopravy je "náročné" a "odklady jsou nezbytné".

Současné obavy z přetížení přístavů v zemi jsou z velké části způsobeny problémy se železničním spojením v hlavních přístavech Hamburk a Bremerhaven. Od 4. do 8. července je z důvodu stavebních prací zcela uzavřen přístup na nádraží Hamburg Waltershof a po tuto dobu nebudou po železnici přístupné hamburské terminály CTA, CTB a Eurogate.

Podle HHLA přepravila hamburská přístavní železnice v roce 2024 2,6 milionu kontejnerů, což odpovídá 7 123 kontejnerům denně. Čtyřdenní odstávka by tak mohla vést k nahromadění necelých 30 000 kontejnerů, které buď čekají na vlak, nebo musí být přepraveny kamiony. Dánský dopravce Maersk avizoval, že dopad na železniční dopravu se pravděpodobně projeví od 2.

července do 9. července, kdy začnou přípravy a provoz se po ukončení stavebních prací zrychlí. V CTA dopravci hlásí čekací doby v délce jednoho dne "a vysokou hustotu kolejíště", zatímco v CTB je průměrná čekací doba kolem čtyř dnů a "hustota kolejíště je stabilní, ale vysoká", uvádí K+N. V posledním z uvedených terminálů je v současné době zpoždění na železnici 16 hodin. "Kvůli nedostatečné produktivitě v terminálech a stavbách na železnici jsou vlaky obvykle zpožděné a nejsou plně odbaveny. To může mít za následek rušení, zkracování a odkládání dalších vlaků a snižování kapacit," uvedla společnost K+N. "Tyto podmínky způsobily, že železniční spoje v současné době vyžadují předběžné rezervace v délce až tří týdnů".

Kromě toho požáry podél železniční trasy do Hamburku tento týden znemožnily plynulý tok vlakové dopravy a poškození trakčního vedení v několika oblastech v důsledku bouřky z tohoto týdne dále ovlivnilo železniční provoz do/z Hamburku. Navíc zavedl tento týden hamburský přístavní úřad "jednorázový systém řízení přístupu", který řídí tok vlaků bez ohledu na jejich plánované časové intervaly, ale společnost K+N varovala, že to může opět vést k dalším zpožděním.

V Bremerhavenu, jednom z hlavních evropských uzlů společnosti Gemini, mezitím některá plavidla čekala na kotviště až téměř tři dny. Společnost K+N vysvětlila, že kvůli poruše výhybky u Bremen-Burgu byla tento týden trasa do Bremerhavenu a zpět několik hodin neprůjezdná. "Trasa je nyní otevřena v jednom směru pro jeden vlak za hodinu. To má za následek značné zpoždění a mnoho pozdních příjezdů do terminálů," uvedla společnost.

Určité přetížení zde způsobuje také nárůst příjezdů z odklonů lodí směřujících do Hamburku poté, co se objevily zprávy o plánované uzavírcce tamní železnice. Společnost Maersk již dříve doporučila zákazníkům, aby "pokud možno změnili své námořní rezervace z Hamburku do Bremerhavenu". Pozitivní zprávou je, že nový železniční terminál Eurogate v Bremerhavenu, který byl otevřen 30. června, má po svém plném zprovoznění "výrazně zlepšit kapacitu překládky na železnici a produktivitu přístavu obecně". Tento terminál má mít kapacitu přibližně 300 000 kontejnerů ročně, což při plném provozu odpovídá 904 kontejnerům denně. Významným pokrokem v tomto zařízení je zavedení čtyř dálkově řízených železničních jeřábů ovládaných z řídicích center.

P.S. To snad nemusíš hlásit, to vidíme sami...



SSL Express 07-07-2025 Stabilní asijsko-evropské sazby jsou "velmi odlišné" od dvouciferných poklesů na transpacifických trzích

Poprvé od začátku letošního roku je nyní přeprava 40ft kontejneru z Asie do severní Evropy dražší než na západní pobřeží Severní Ameriky, protože spotové sazby kontejnerové přepravy na dvou největších trasách východ-západ se již třetí týden liší. Všechny indexy spotových sazeb zaznamenaly další týden dvouciferného poklesu cen za přepravu z Asie na západní a východní pobřeží USA, přičemž cena za přepravu Šanghaj-Los Angeles v rámci indexu WCI (World Container Index) společnosti Drewry klesla oproti minulému týdnu o 15 % a skončila na hodnotě 3 180 USD za 40 stop. Indexy XSI společnosti Xeneta a FBX společnosti Freightos mezitím vykazaly podobné úrovně spotových sazeb, i když se lišily strmostí poklesu, přičemž na trase Dálný východ-západní pobřeží USA poklesl index XSI oproti minulému týdnu o 16 % na 2 677 USD za 40 stop a index FBX o 39 % na 3 388 USD za 40 stop.

Nejnižší hodnotu pro tuto trasu zaznamenal šanghajský index kontejnerové přepravy (SCFI), který se snížil o 19 % a skončil na úrovni 2 089 USD za 40 stop. Úsek WCI Šanghaj-New York ztratil oproti předchozímu týdnu 11 % na 5 070 USD za 40 stop, zatímco stejná trasa klesla na FBX o 15 % na 6 116 USD a na SCFI o 13 % na 4 124 USD za 40 stop.

To bylo v ostrém kontrastu s obchodem mezi Asií a severní Evropou, který nadále překvapoval speditéry, když WCI zaznamenal oproti předchozímu týdnu 8% nárůst a skončil na hodnotě 3 468 USD za 40 stop - naposledy byl úsek Šanghaj-Rotterdam na indexu vyšší než Šanghaj-Los Angeles 5. prosince loňského roku. Na trase Asie-Evropa vzrostl index XSI o 17 % a skončil na hodnotě 3 354 USD za 40 stop, což znamenalo čtvrtý týden po sobě, kdy spotová sazba v tomto obchodě vzrostla. Ukázalo se také, že nové sazby dopravce FAK ve výši 3 900-4 100 USD za 40 stop zavedené 1. července byly částečně úspěšné.

Podle Jérôma de Ricqlès, odborníka na lodní dopravu z francouzské společnosti Upplly, která se zabývá daty o dodavatelském řetězci, těží asijsko-evropští dopravci také z přísného řízení kapacit. "Asie-Evropa v posledních týdnech mírně vzrostla. Proč? Zprvu proto, že bylo hodně prázdných plaveb," řekl na začátku tohoto týdne během webináře o sazbách nákladní dopravy. "Zadruhé proto, že do transpacifické oblasti byla nasazena určitá kapacita, která se snažila zajistit co největší objem předem naložených zásilek, takže poměr mezi nabídkou a poptávkou na trase Asie-Evropa byl pro lodní společnosti poměrně příznivý. "Nemluvíme o šílených číslech - mluvíme spíše o stabilitě. Trh však udržuje konsenzus na trase Asie-Evropa, což je velmi odlišné od toho, co se stalo na transpacifické trase, protože vidíme, že transpacifické sazby nyní poměrně výrazně klesají a front loading nebyl mezi Asií a USA tak velký, jak dopravci očekávali," vysvětlil.

A pokud je asijsko-středomořský obchod něčím zajímavý, sazby do severní Evropy by mohly příští týden klesnout, přičemž úsek WCI Šanghaj-Janov ztratil v porovnání s předchozím týdnem 9 % a skončil na 3 751 dolarech za 40 stop, zatímco FBX na stejné trase ztratil 5 % a skončil na 4 223 dolarech za 40 stop, což by mohlo naznačovat, že podobný pokus o zvýšení sazeb FAK 1. července byl naprosto neúspěšný. Hlavní analytik společnosti Xeneta Peter Sand vysvětlil serveru The Loadstar, že zmenšení rozdílu mezi spotovými sazbami mezi Asií a severní Evropou a historicky dražšími sazbami mezi Asií a Středomořím bylo přímým důsledkem "rozdílných strategií nasazení kapacity pro tyto dva obchody. Dálný východ-Středomoří vykazoval v první polovině roku 2025 vyšší poptávku než Dálný východ-Severní Evropa. Dopravci vsadili na to, že to bude pokračovat, a proto od května stáhli část kapacity ze severoevropského trhu - a pokračovali v přidávání kapacity na obchodní trasy směřující do Středozemního moře. V určitém okamžiku však dojde k inflexi - k níž zřejmě došlo v červnu - a v červenci se projeví ještě více.

SSL EXPRES

08.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 08-07-2025 Hrozba přísavných min ve Středozemním moři roste (Splash 247)

Série podezřelých minových útoků a nevysvětlitelných výbuchů zaměřených na komerční tankery ve Středozemním moři znovu vyvolala obavy z vývoje námořních hrozeb.

"Tyto incidenty, které se vyznačují skrytostí, nejednoznačností a geopolitickým podtextem, signalizují posun v oblasti námořních rizik, který si žádá novou kalibraci jak operační ostražitosti, tak strategické předvídavosti," vyzval norský P&I klub Skuld ve svém prohlášení.

Výbuch na palubě Vilamoury, tankeru suezmax plujícího pod vlajkou Marshallových ostrovů a vlastněného společností TMS Tankers George Economou, který se stal minulý týden, je pátým takovým incidentem jen v roce 2025. K výbuchu došlo přibližně 90 námořních mil od libyjského

pobřeží krátce poté, co plavidlo naložilo 1 milion barelů ropy z libyjského terminálu Zueitina. Posádka sice nebyla zraněna a nebylo hlášeno žádné znečištění, plavidlo však utrpělo značné škody a muselo být odtaženo do Řecka. "Předběžné vyšetřování na základě poškození trupu zřejmě zjistilo, že kov byl deformován směrem dovnitř, což naznačuje, že došlo k vnějšímu výbuchu a že na trup plavidla bylo připevněno výbušné zařízení, když bylo ve stavu balastu," uvádí se v aktualizované zprávě společnosti Vanguard, která se specializuje na námořní bezpečnost. Ačkoli to zatím není potvrzeno, takový výbuch by byl charakteristický pro miny s přísavkami, které byly podezřelé v nedávných předchozích případech.

Hodnocení námořních bezpečnostních hrozeb společnosti Dryad Global z června 2025 identifikovalo jasný vzorec podvodních výbušných útoků zaměřených na komerční ropné tankery ve Středozemním moři. Mezi významné incidenty patří útoky na lodě Seajewel, Seacharm a Grace Ferrum na začátku tohoto roku. "Podezření na použití magneticky připevněných min s časovačem, které se aktivují pomocí přísavek, naznačuje vysoký stupeň plánování a technické vyspělosti," naznačil Skuld.

Objevil se pozoruhodný vzorec: všech pět tankerů, které se letos staly terčem útoku, proplulo vnějšími hranicemi maltských přístavů a nejméně dva z nich měly spojení s libyjskými přístavy. Ještě významnější je, že Vilamoura v poslední době zajížděla do ruských terminálů pro vývoz ropy, včetně Ust-Lugy a terminálu Kaspického ropovodního konsorcia u Novorossijska. To odráží historii plaveb ostatních postižených plavidel, což vedlo analytiky ke spekulacím o spojení s ruskou ropnou logistikou. Zatím se však neobjevily žádné přesvědčivé důkazy, které by toto podezření potvrdily.

"Teorie zahrnující nejmenované státní aktéry zůstávají spekulativní a nedostatečné přiřazení nadále frustruje jak komerční operátory, tak bezpečnostní agentury," uvedl Skuld a dodal: "Tato nejasnost vážně ztěžuje hodnocení rizik a předvídání námořních hrozeb." Skuld vyzval k větší proaktivní ostražitosti majitelů a provozovatelů lodí. Zásadní význam má udržování zvýšeného povědomí o situaci, revize protokolů o trasách, minimalizace vystavení přístavům v rizikových zónách a zajištění připravenosti posádky. Pro zmírnění expozice doporučuje Skuld majitelům a provozovatelům lodí, aby po návštěvě vysoce rizikových přístavů prováděli podvodní inspekce pomocí potápěčů nebo ROV a aby školili posádky v rozpoznávání indikátorů přísavné miny a udržovali kamerový dohled v okolí trupu.



SSL Express 08-07-2025 Námořní a letecká nákladní doprava pravděpodobně dosáhla svého vrcholu (DVZ)

Objem / přepravní výkon

Námořní přeprava: Globální kontejnerová přeprava v červnu dosáhla historického rekordu 138,3 bodu, přičemž v posledních měsících dosahovala stále bezprecedentní úrovně. Severoevropské přístavy rovněž zaznamenaly hodnotu 117,4 bodu, což je úroveň naposledy zaznamenaná během let boomu způsobeného pandemií koronaviru. V roce 2024 se průměrná hodnota pro severní přístav pohybovala kolem 110 bodů.

Letecká nákladní doprava : Objem mezinárodní dopravy se v dubnu zvýšil o 6,5 procenta ve srovnání se stejným měsícem loňského roku; v prvních čtyřech měsících roku vzrostl objem dopravy ve srovnání se stejným obdobím loňského roku o 4,1 procenta. Největší nárůst zaznamenaly letecké společnosti z Latinské Ameriky s růstem o 12,5 procenta, následované dopravci z Asie a Tichomoří s 10,1 procenta.

Vývoj cen

Sazby za námořní přepravu mezi Dálným východem a severní Evropou v současné době pokračují ve svém rostoucím trendu a dosahují 3 204 USD/FEU.

Spotové sazby letecké přepravy za kilogram jsou v průměru 3,17 USD, což je výrazně méně než maxima z prosince 2024.

Očekávání

Námořní přeprava Globální index nákupních manažerů klesl v květnu na 40,1 bodu u klíčového ukazatele pro námořní přepravu, „Nové exportní objednávky“, což je nejnižší úroveň za pět let.

Letecká nákladní doprava: Podle IATA dosáhnou nákladní letecké společnosti navzdory celkově nižších příjmů než v roce 2023, ale do konce letošního roku o 11 procent vyšších příjmů než v roce 2019 před pandemií. V letech 2021 a 2022 byl nárůst v obou případech přes 100 procent.

--



SSL Express 08-07-2025 CER požaduje lepší železniční spojení pro přístavy EU (DVZ)

Strategie EU pro přístavy oznámená pro letošní rok si klade za cíl zajistit, aby alespoň 30 procent veškerého zboží vstupujícího do evropských námořních přístavů nebo je opouštějících bylo přepravováno po železnici. S ohledem na tento požadavek zahájilo Evropské společenství správců železniční infrastruktury (CER) v úterý diskusi se zástupci průmyslu a jednotlivých odvětví, kterou uspořádala Evropská komise. Diskuse se zaměřila na strategii pro přístavy a plánovanou strategii pro námořní průmysl. Podle CER hrají jednotlivé vagónové zásilky a kombinovaná doprava, stejně jako ucelené vlaky, klíčovou roli v zajištění toho, aby přístavy EU mohly plně využít svůj potenciál jako uzly pro manipulaci s nákladem. Podíl železnice na vnitrozemské dopravě je však příliš nízký. Ve velkých přístavech, jako jsou Rotterdam, Antverpy-Bruggy a Valencie, je nižší než 10 procent.

Hamburk naopak představuje 30 procent (?? autor) a Bremerhaven dokonce 50 procent.

CER tvrdí, že lepší integrace železnice do námořních dodavatelských řetězců je pro EU důležitá pro dosažení jejích cílů v oblasti ochrany klimatu a zlepšení její globální konkurenceschopnosti a bezpečnosti. Mezi její konkrétní požadavky patří investice do železniční infrastruktury v přístavech, jako jsou 740 metrů dlouhé tratě pro nakládku a vykládku, IT řízené řízení tras a možnosti přímé překládky mezi lodí a železnicí. Aby se předešlo budoucím úzkým místům, je třeba železniční infrastrukturu zvažovat od samého začátku při plánování rozšiřování přístavů. Asociace rovněž doporučuje, aby EU urychlila implementaci evropských dopravních koridorů zasahujících do přístavů a vybudovala více terminálů pro přepravu zboží ze silnice na železnici na klíčových vnitrozemských koridorech.

Ve svém dialogu s Komisí vyzvala Evropská federace soukromých provozovatelů přístavů a terminálů (FEPORT) k začlenění specifických pokynů pro podporu přístavů do strategie EU pro přístavy. FEPORT argumentovala, že je důležité objasnit, kteří provozovatelé přístavů mají nárok na státní podporu. Aby bylo možné přispět ke strategii EU na ochranu klimatu a být schopni konkurovat na globální úrovni, jsou nezbytné rozsáhlé investice, například do zařízení pro zásobování alternativními palivy a do moderních překládkových zařízení.

„Námořní průmysl a naše přístavy jsou pro evropskou suverenitu zásadní,“ řekl Stéphane Sejourné, místopředseda Evropské komise odpovědný za průmyslovou politiku. Komisař pro dopravu Apostolos Tzitzikostas k tomu uvedl: „Našimi strategiemi pro přístavy a námořní průmysl chceme zajistit, aby evropské přístavy a podniky související s námořní dopravou měly všechny předpoklady k tomu, aby vedly přechod k čisté energii a digitalizaci, podporovaly armádu a obchod a zůstaly konkurenceschopné na globální úrovni.“

P.S. (Ne)překvapivě má CER poněkud nesprávná čísla. Komentáře k "podpoře" železnice se jimi bohužel jen hemží



SSL Express 08-07-2025 Blíží se západní expanze Eurogate v Hamburku (DVZ)

Správa hamburského přístavu (HPA) plánuje dokončit novou provozní oblast přístavu do poloviny 30. let 21. století. Za tímto účelem bude vytěžena zemina z východního cípu poloostrova severně od Petroleumhafen a na Bubendey Ufer a po výstavbě přehradu bude přístavní nádrž zasypána. Vznikne celkem 38 hektarů pozemku, na kterém bude kontejnerový terminál Eurogate rozšířen směrem na západ. Bude také postavena nová, přibližně 1 050 metrů dlouhá nábrežní zeď.

Společnost Eurogate již podepsala předběžnou nájemní smlouvu na nový prostor a oznámila, že do rozšíření terminálu investuje dalších nejméně 700 milionů eur. Provoz by měl být zahájen do dvou let od předání lokality. „S rozšířením a modernizací zahajujeme přechod od ruční manipulace k automatizovanému provoznímu konceptu v našem hamburském závodě,“ uvedl Tom Eckelmann, předseda představenstva skupiny Eurogate. „Navrhujeme nástavbu, rozsáhlé vybavení a IT infrastrukturu pro plně automatizovaný systém pro celý terminál, včetně rozšíření.“ Cílem je zvýšit produktivitu a přispět k dekarbonizaci prostřednictvím plné elektrifikace manipulační techniky. V prvních třech měsících roku 2025 zaznamenala společnost Eurogate ve svých zařízeních výrazný nárůst. V Hamburku se propustnost kontejnerů zvýšila přibližně o 14 procent na více než 530 000 TEU. V Bremerhavenu bylo ve stejném období odbaveno přibližně 1,2 milionu jednotek – což představuje nárůst o 7 procent.

Kromě rozšíření se prodlouží i otočný kruh u vjezdu z přístavu Waltershofer Hafen do řeky Labe ze 480 na 600 metrů. HPA si klade za cíl zajistit bezpečnost a efektivitu plavby pro největší kontejnerové lodě. Přibližně 90 procent megakontejnerových lodí, které kotví v Hamburku, je odbavováno v této oblasti – včetně sousedního terminálu HHLA Burchardkai. „Všechna kotviště ve Waltershofer Hafen budou mít z tohoto opatření prospěch, což zvýší efektivitu odbavení,“ uvedla HPA.

Alexander Geisler, výkonný ředitel Asociace lodních makléřů v Hamburku a Brémách, to považuje za „jednoznačně pozitivní signál“ pro hamburský přístav. Poukazuje na to, že růst kapacity terminálů v severní Evropě v poslední době nadržuje krok s růstem flotily. „Mnoho lodních společností již hledá vhodná kotviště v jiných oblastech, například ve Středomoří.“ Současná dohoda proto přichází přesně ve správný čas. Rainer Fabian, prezident Obchodní asociace přístavu Hamburk, rovněž vyzývá k rychlé realizaci po dlouhé fázi plánování.

Západní rozšíření je předmětem diskusí od roku 2009. Rozhodnutí o stavebním schválení je v platnosti od roku 2022, což znamená, že stavební povolení jsou vydána. Konečné schválení Evropskou komisí však stále čeká na schválení v rámci procesu přezkumu státní podpory – procesu, který by podle HPA mohl trvat několik let. Aby byla zajištěna maximální právní jistota pro zvolené zadávací řízení, přístavní úřad provádí také dobrovolné řízení „ex ante“ (předběžné přezkumné řízení), jehož výsledek se očekává v roce 2026.

SSL EXPRES

10.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 10-07-2025 Nippon Express chce být v top 3 (DVZ)

Japonská logistická skupina Nippon Express (NX Group) má velké růstové ambice. V prvním kroku si logistická společnost klade za cíl proniknout mezi pět nejlepších na světě v námořní a letecké expedici. Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu je pak plánován další skok - minimálně na třetí místo. To zdůrazňuje šéf NX Europe Shinichi Kakiyama (v rozhovoru pro DVZ). Za ambicemi stojí vize stát se "globálně uznávanou logistickou společností" do roku 2037 – podle Tokia v roce 100. výročí společnosti. A podle jejího vlastního chápání to zahrnuje také silný růst – zejména v mezinárodním měřítku. Většina prodejmů a objemů stále pochází z domácího trhu. Během příštích dvanácti let má podíl příjmů z mezinárodních aktivit vzrůst nejméně na 50 procent. Je před nimi ještě dlouhá cesta. Společnost NX zaznamenala v posledních letech velký nárůst objemu v mezinárodní expedici, zejména v průběhu akvizice společnosti Cargo-Partner. Pokud však vezmete jako měřítko objem přepravy, do první trojice toho stále hodně chybí. Například v letecké nákladní dopravě bude NX pravděpodobně světovou čtvrtou nebo pátou světovou společností po nákupu Rakušanů. Na bronzové příčce však stále chybí přibližně 700 000 tun. To je částka, která odpovídá dnešní šestce nebo sedmičce v celosvětovém žebříčku. V námořní přepravě je mezera ještě větší. Jako jeden ze tří největších hráčů by NX musel vážit alespoň 3 miliony TEU; to je více než třikrát více než dnes. Jeho uzavření by vyžadovalo akvizici dvou hráčů z první desítky najednou.

Při pohledu na kombinované tržby dosažené předními světovými společnostmi v námořní a letecké nákladní dopravě by NX musela podle údajů z roku 2023 získat dalších 18 miliard amerických dolarů, aby se dostala na dnešní dvojku DHL Global Forwarding, Freight. To by bylo více než vlastní obrát speditéra ve výši 15,9 miliardy dolarů v tomto roce. Důvodem je to, že mezera mezi prvními třemi se výrazně zvětšila v důsledku nedávného převzetí společnosti Schenker společností DSV.

Z regionálního hlediska zaměřuje NX své úsilí o expanzi na jedné straně do bližšího sousedství, tj. do jihovýchodní Asie. Podle Kakiyamy jsou tam Japonci již nyní jedním z lídrů na trhu. Podle něj je na pořadu jednání také Blízký východ a Afrika, i když ohledně plánů zůstává poměrně vágní. Konkrétnější je to s ohledem na region, za který je odpovědný. Podle něj hraje Evropa se svými již 9 000 zaměstnanci NX (včetně smluvní logistiky) "klíčovou roli v globální síti NX". Je to proto, že kontinent je spojnicí mezi Severní Amerikou a Asií a představuje tolik prodejmů jako Severní Amerika a jihovýchodní Asie dohromady. Německo podle Kakiyamy vyniká jako strategický klíčový trh. Hned za Itálií a před Nizozemskem je druhým největším trhem NX na kontinentu. Kromě toho zde japonská společnost vidí velký zákaznický potenciál, například v automobilovém sektoru a také v high-tech a zejména v sektoru čipů. Ergo: Podle manažera jsou pravděpodobné další akvizice.

P.S. Hadžime!



SSL Express 10-07-2025 Stejná kamionová doprava v Brennerském průsmyku i přes výstavbu nového mostu

Kamionový provoz na tyrolské brennerské dálnici A13 je stále silný. Automatické sčítání dopravy rakouského provozovatele dálnic Asfinag na mytné bráně Schönberg ukázalo, že v první polovině roku 2025 přejede přes průsmyk do Itálie 1,223 milionu nákladních vozidel; toto číslo je o 0,08 procenta vyšší než v předchozím roce, kdy bylo spočteno 1,222 milionu překročení průsmyku hustou dopravou. Jak (pro DVZ) zdůrazňuje mluvčí společnosti Asfinag, nárůst hustého provozu je způsoben především obvyklými odchylkami v kalendáři se změněnou situací o svátcích. Z toho zatím nelze odvodit růst zaalpské nákladní dopravy, pokračoval mluvčí.

Od začátku roku je většina trasy průjezdná pouze v jednom jízdním pruhu a na konci března byly zahájeny práce na nové výstavbě zchátralého mostu Lueg. To výrazně omezuje fyzickou kapacitu

cesty. Skutečnost, že se počet jízd kamionů přes horní část průsmyku do Itálie dokonce mírně zvýšil, považuje mluvčí Asfinagu za úspěch řízení dopravy v okolí staveniště. "Celkově se nám podařilo udržet trasu plynulou pro intenzivní provoz, i když politici kromě stávajících zákazů jízdy zavedli pro nákladní automobily další omezení," zdůrazňuje. V hlavní cestovní sezóně letošního roku platí de facto zákaz tranzitu v obou směrech mezi Německem a Itálií v sobotu kvůli dalším omezením na lince do Brenneru. To pobouřilo Sabine Lehmannovou, výkonnou ředitelku Zemského svazu bavorských speditérů (LBS). "S ohledem na nátlaky tyrolské politiky nemohu považovat za úspěch, že po této trase v prvním pololetí projel stejný počet nákladních vozidel jako v roce 2024," stěžuje si v rozhovoru pro DVZ. "Místo toho museli speditéři, poskytovatelé logistických služeb a přepravní společnosti znovu prokázat svou schopnost najít řešení a trpět," dodává. Stavební práce jsou nevyhnutelné, přiznává, a kritizuje sousední obec Gries am Brenner, která nepřiměřeně zdržuje zahájení výstavby stále více soudními spory. "Nyní musí řidiči a firmy kompenzovat skutečnost, že linka byla napnuta až na hranici opotřebení, stále delšími jízdními časy," zdůrazňuje šéfka LBS.

Italské transporty proto nejsou jen sociální a emoce vyvolávající záležitostí, protože řidiči se vracejí domů mnohem později. Mnoha spedičním a dopravním společnostem, jejichž zákazníci často trvají na dodržování dlouhodobějších přepravních přeprav, se dodatečné úsilí nevyplatí. Vzhledem k přetrvávající špatné ekonomické situaci není téměř nikdo ochoten kompenzovat čekací doby. Kromě toho jsou vozidla déle blokována a mohou dokončit méně objednávek. Provozovatel dálnic Asfinag je naopak potěšen, že se dosud nevznikl dopravní chaos, kterého se mnozí obávají. "Splnili jsme svůj úkol koordinovat osobní a nákladní dopravu tak, aby nedocházelo k dopravním zácpám," říká mluvčí. Přispěl k tomu především inovativní dopravní koncept se dvěma jízdními pruhy pro nákladní automobily jedoucí vlevo uprostřed mostu ve smíšeném provozu s osobními automobily, ale také informační kampaň s kalendářem jízd a vlastními webovými stránkami o aktuální dopravní situaci. "Obešli jsme se bez dalších dávkovacích dnů," říká šťastně. Tak by tomu mělo zůstat po celou dobu výstavby až do přibližně 180 dnů výstavby ve dvou jízdních pruzích ročně: "Nechceme nic měnit na základní konstrukci našeho řídicího systému, ale samozřejmě vyhodnocujeme aktuální monitorování dopravy a provádíme jemné úpravy," zdůrazňuje.



SSL Express 10-07-2025 Průkopnická práce pro železniční nákladní dopravu v Evropě

Společnost DB Cargo představila nákladní lokomotivu pro automatizovaný pravidelný provoz a minulý týden ji představila v depu Kolín nad Rýnem-Gremberg. Jedná se o první hlavní traťovou lokomotivu v Evropě, která je vybavena technologiemi pro automatický provoz vlaků (ATO) a dálkový provoz vlaků (RTO). Partnery projektu jsou Německé středisko pro letectví a kosmonautiku (DLR) a také společnosti Hitachi a Remoot. Lokomotiva s novou technologií je součástí spolkového programu "Budoucnost železniční nákladní dopravy na podporu inovací", kterým chce Spolkové ministerstvo dopravy (BMV) urychlit vývoj a uvedení inovativních technologií v nákladní dopravě na trh. Jedním z cílů je zvýšit podíl železnice na trhu v nákladní dopravě v Německu. Spolková vláda tento projekt podpořila částkou 18,86 milionu eur. "Automatizovaná jízda ulevuje zaměstnancům a vytváří udržitelná pracovní místa. Přesně to potřebujeme, abychom čelili nedostatku kvalifikovaných pracovníků a demografickým změnám, které se samozřejmě nezastaví ani u železniční nákladní dopravy," řekl při představení lokomotivy spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder. "S tímto projektem děláme průkopnickou práci pro veškerou železniční nákladní dopravu v Evropě," říká Schnieder.

Od října 2025 má být zahájena roční zkušební fáze na nizozemské lince Betuwe. Železniční trať s napojením na přístav Rotterdam je považována za jednu z nejdůležitějších a nejmodernějších tras nákladní dopravy v Evropě. Při provozu tzv. ATO lokomotiva automaticky přebírá zrychlování, jízdu, brzdění a zastavování. Z bezpečnostních důvodů však ve vlaku zůstává strojvedoucí, který je doplněn centrálním týmem dálkového monitorování a řízení. Během zkušebního provozu budou realizovány jízdy různými typy vozů a scénáři nakládky – od těžkých velkoobjemových vozů až po částečně naplněné cisternové vozy. Kromě toho bude poprvé testována kombinace technologií ATO a RTO v otevřené síti.

"Automatizované, tj. samohybné lokomotivy využívají koleje efektivněji – tímto způsobem vytváříme větší kapacitu a lepší kvalitu v železniční nákladní dopravě," řekla Sigrid Nikutta, generální ředitelka DB Cargo. Premiéra této automatizované lokomotivy je důležitým krokem pro budoucnost evropské nákladní dopravy po železnici. DB Cargo doufá, že automatizace provozu vlaků přesune více zboží ze silnice na železnici – a že lokomotiva tak bude moci přispět ke klimaticky šetrné dopravě v Evropě.

P.S. Doufat může, ale ještě bude třeba hodně udělat na tratích. Ty nevyřeší ani plně robotický stroj. A taky ETCS aby spolehlivě fungovalo...



SSL Express 10-07-2025 Společnost Kühne + Nagel bude i v roce 2024 největším objemem letecké přepravy (DVZ)

Podle aktuálních údajů poradenské společnosti Armstrong & Associates bude společnost Kühne + Nagel i v roce 2024 vést žebříček největších světových leteckých speditérů. Společnost Ioni přepravila téměř 2,1 milionu tun, čímž zvýšila svůj objem o 5,5 procenta ve srovnání s předchozím rokem.

Na 2. místě následuje DHL Global Forwarding s přibližně 1,8 miliony tun (nárůst o 6,8 procenta). DSV je na 3. místě s přibližně 1,4 miliony tun a nárůstem o 7,1 procenta, ale pravděpodobně se stane novou jedničkou v letošním roce díky integraci DB Schenker. Schenker dosáhl v roce 2024 dobrého 1 milionu tun, ale s poklesem o 8,5 procenta. Sloučená společnost by dohromady dosáhla více než 2,4 milionu tun – více než předchozí lídr na trhu.

Nejsilnějším asijským dodavatelem zůstává Sinotrans s přibližně 1 milionem tun (nárůst o 14,0 %), následovaný Nippon Express, který vzrostl o téměř 33 % na 921 531 tun a je na 6. místě. Následují společnosti Expeditors (875 500 tun, nárůst o 12 %), UPS (830 000 tun, nárůst o 6 %) a AWOT Global Logistics (780 000 tun, nárůst o 32,2 %).

CEVA Logistics zaznamenala největší růst s nárůstem o 66,7 procenta na 750 000 tun a vstupuje na trh na 10. místě. Celkově se objem letecké přepravy 25 největších speditérů zvýšil o 9,4 procenta na 16,74 milionu tun, a to především díky asijským poskytovatelům specializujícím se na e-commerce.



SSL Express 10-07-2025 Distribuční centrum Arvato XXL v Gennepu je vybaveno velkým systémem baterií pro ukládání energie

Společnost Arvato, mezinárodní poskytovatel 3PL služeb, nedávno instalovala ve svém distribučním centru o rozloze 228 000 m² v nizozemském Gennepu rozsáhlý systém pro ukládání energie v bateriích. Integrované řešení vyvinula společnost Groendus ve spolupráci s provozovatelem sítě Enexis.

„Toto partnerství je krokem vpřed k tomu, aby byl náš závod energeticky odolnější a připravenější na budoucnost,“ říká Marcel Orth, manažer pro excelenci v oblasti provozu ve společnosti Arvato.

„S tímto řešením solárních panelů, baterií a inteligentního řízení energie můžeme lépe koordinovat výrobu a spotřebu solární energie v našem závodě, což nám umožňuje vynaložit trojí úsilí: 1) Výrazně přispět k našemu klimatickému cíli (provozovat zcela neutrálně do roku 2030); 2) řídit náklady na energii a 3) snižovat tlak na elektrickou síť.“

Řešení pro ukládání energie umožňuje instalaci dalších solárních panelů. V posledních letech bylo na střeše závodu v Gennepu instalováno již více než 27 000 panelů. S rozšířením centra se tento počet zvýšil na téměř 40 000 panelů, což představuje více než 15 000 MWh roční produkce. Nová baterie s kapacitou 6,45 MWh je řízena systémem pro správu energie (EMS) společnosti Groendus. Ukládá solární energii a umožňuje její strategické nasazení později, například v noci k nabíjení elektromobilů. Baterie se navíc používá ke generování příjmů na trzích s elektřinou a vyrovnáváním, což přispívá k finanční životaschopnosti řešení.

Z hlediska dekarbonizace se úspory CO₂ z celkového řešení odhadují na více než 1 600 tun ročně ve srovnání s tradičními dodávkami energie. „To je srovnatelné s emisemi 2 000 mezikontinentálních letů tam a zpět nebo roční spotřebou 1 300 automobilů,“ říká Arvato. P.S. Jen aby moc nesvítilo a nenastal blackout...

SSL EXPRES

11.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL express 11-07-2025 Každá šestá loď může být potenciálním cílem Hútíů

Světovou námořní dopravou tento týden otřásl dva smrtící útoky v Rudém moři, kdy jemenští povstalci Hútíové zahájili svou nejnásilnější námořní kampaň od začátku roku 2024, při níž zabili nejméně tři námořníky, další zranili a údajně unesli posádku.

Na bulkcarrier Eternity C, vlastněnou řeckými zájmy a plující pod liberijskou vlajkou, zaútočily v noci na pondělí bezpilotní letouny, rakety a ozbrojené čluny - koordinovaný útok, po kterém loď zůstala na místě a její posádka byla zničena. Hútíové se poté nalodili na loď, nastražili výbušniny a potopili ji.

Nesmíme připustit, aby se útoky na obchodní lodě normalizovaly nebo aby se z nich staly zbraně jako politické nástroje. Námořní síly Evropské unie v rámci operace Aspides ve středu potvrdily, že šest trosečníků z lodi Eternity C - včetně pěti Filipínců a jednoho Inda - bylo zachráněno. Tři členové posádky však zahynuli, další dva byli vážně zraněni a několik dalších osob zůstává nezvěstných. V prohlášení velvyslanectví USA v Jemenu se uvádí, že část posádky byla unesena húthijskými útočníky. "Vyzýváme k jejich okamžitému a bezpodmínečnému bezpečnému propuštění," uvádí se v prohlášení, které potvrzuje postoj USA, jež označují Hútíje za teroristickou organizaci.

V době útoku bylo na palubě lodi 22 členů posádky, z toho 21 Filipínců a jeden Rus, kterým pomáhal tříčlenný bezpečnostní tým. Jeden ze zraněných námořníků údajně přišel o nohu. Loď Eternity C byla na cestě do Suezského průplavu, když byla napadena přibližně 50 námořních mil jihozápadně od jemenského města Hodeidah.

Pouhých 24 hodin před útokem na Eternity C byla po divokém útoku Hútíů, při kterém byly použity drony, rakety, RPG a střelba z ručních zbraní, potopena bulk loď Magic Seas, rovněž vlastněná Řeckem a plující pod liberijskou vlajkou. Dvaadvacetičlenná posádka byla nucena opustit loď.

Tyto dva incidenty představují první útoky Hútíů na obchodní lodní dopravu od konce loňského roku a vyvolávají obavy z obnovení a zesílení námořního povstání.

K útoku na Eternity C se přihlásila húthijská armáda, která tvrdí, že plavidlo bylo cílem útoku, protože jeho majitel dříve obchodoval s izraelskými přístavy. Povstalci varovali, že jakákoli loď spojená s Izraelem - ať už v minulosti nebo v současnosti - bude napadena bez ohledu na vlajku nebo aktuální destinaci.

Ami Daniel, zakladatel námořní analytické společnosti Windward, naznačil, že tato nová politika zaměřená na jakoukoli společnost, která zavítala do Izraele, znamená, že přibližně každá šestá loď světového obchodního loďstva je nyní Hútíi považována za legitimní cíl.

Mezinárodní společenství námořních dopravců tyto útoky odsoudilo. Joe Kramek, prezident a generální ředitel Světové rady pro námořní dopravu, uvedl: "Hútiové jsou v tomto ohledu velmi aktivní: To, co vidíme v Rudém moři, je šokující a nepřijatelné. Námořníci jsou zabíjeni, když jednoduše vykonávají svou práci... Nemůžeme připustit, aby se útoky na obchodní lodě normalizovaly nebo se z nich staly zbraně jako politické nástroje."

Ve společném prohlášení Mezinárodní námořní komory, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO a Evropského společenství asociací rejdářů byly útoky označeny za "bezohledné" a zúčastněné strany byly vyzvány, aby chránily námořníky a udržovaly svobodu plavby na této životně důležité námořní trase. Arsenio Dominguez, generální tajemník Mezinárodní námořní organizace, rovněž vyjádřil vážné znepokojení a zdůraznil potřebu naléhavých mnohostranných opatření k zajištění námořní bezpečnosti.



SSL Express 11-07-2025 CMA CGM dosáhla milníku 4 milionů teu

Alphaliner uvádí, že francouzský kontejnerový přepravní gigant CMA CGM tento týden oficiálně překročil hranici 4 milionů teu provozované kapacity. Tento úspěch upevnil pozici CMA CGM jako třetího největšího kontejnerového dopravce na světě, před nímž stojí pouze MSC (6,7 mil. teu) a Maersk (4,6 mil. teu). Tento nejnovější milník představuje čtyřnásobné zvětšení velikosti společnosti CMA CGM za posledních 16 let. Skupina, která byla založena v roce 1978 a stále je v soukromém vlastnictví rodiny Saadé, dosáhla prvního 1 milionu teu v roce 2009, následně 2 milionů teu v roce 2016 a 3 milionů teu v roce 2021.

Příběh růstu společnosti CMA CGM zahrnuje významné akvizice, které změnily její globální působnost. Mezi přelomové transakce patří koupě francouzské státní společnosti CGM v roce 1996, australského dopravce ANL v roce 1998, společnosti Delmas v roce 2005 a významná akvizice společnosti American President Line (APL) v roce 2016. Kromě toho skupina pohltila několik regionálních hráčů, včetně společností MacAndrews, Cheng Lie Navigation, OPDR, Mercosul Line a Containerships Oy.

V současné době skupina se sídlem v Marseille provozuje flotilu 683 kontejnerových plavidel, a to jak vlastních, tak pronajatých. CMA CGM se může pochlubit také druhým největším objemem objednávek v oboru - má objednáno 95 lodí o celkové kapacitě 1,5 milionu teu. Díky svému rozsáhlému programu nově postavených lodí se společnost CMA CGM snaží vyzvat Maersk k souboji o druhé místo v žebříčku Alphaliner. Zatímco Maersk v současné době udržuje kapacitu 4,6 milionu teu, dánský gigant naznačil, že nehodlá růst nad tuto úroveň a místo toho se soustředí na náhradu starších lodí s objednávkovým portfoliem 682 000 teu.

V posledních pěti letech rodina Saadé, která je bohatá na peníze, směřuje CMA CGM mimo její hlavní přepravní činnost a expanduje do logistiky, letecké přepravy a médií.