

SSL EXPRES

07.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 07-10-2025 Další týden poklesu spotových sazeb na hlavních námořních trasách z Východu

Vzhledem k čínským svátkům Zlatého týdne, které začaly ve středu, nebyl tento týden zveřejněn index SCFI (Shanghai Containerised Freight Index) – nicméně index WCI (World Container Index) společnosti Drewry zaznamenal další týden poklesu spotových sazeb na hlavních trasách z východu na západ.

Trasa Šanghaj-Rotterdam zaznamenala pokles o 7 % a tento týden skončila na hodnotě 1 613 USD za 40 stop, zatímco trasa Šanghaj-Janov poklesla mezi týdny o 9 % a skončila na hodnotě 1 804 USD za 40 stop. Tyto úrovně jsou nyní o 58 % a 53 % nižší než před rokem, což vysvětluje nedávná oznámení přepraveců o nových sazbách FAK, které mají být zavedeny 15. října.

Hapag-Lloyd zavede novou sazbu FAK ve výši 1 200 USD za 20 stop a 2 000 USD za 40 stop na trase Dálný východ – severní Evropa a v rozmezí 2 150–2 700 USD na trase Dálný východ–Středomoří, v závislosti na cílovém místě. Společnost MSC tento týden oznámila podobné nové sazby FAK, a to 1 320 USD za 20 stop a 2 200 USD za 40 stop na trase Asie–severní Evropa a 2 300 USD za 20 stop a 2 700 USD za 40 stop na trase západní Středomoří.

A speditéři v tomto odvětví uvádějí, že ostatní dopravci varují před podobnými zvýšeními v příštích čtrnácti dnech, ale dodávají, že některé nabídky slev jsou již na stole. Zvýšení spotových sazeb v září by mělo sloužit jako připomínka, že trhy jsou stále volatilní. Přepravní sazby budou po zbytek roku 2025 nadále stabilně klesat, ale vždy existuje možnost, že dojde k dramatickým změnám - viz nedávné rozhodnutí Pekingu zavést odvetná přístavní poplatky pro americké lodě, které připlouvají do jeho přístavů.

I obvykle stabilní transatlantický obchod se zdá být v potížích, když páteční WCI na trase Rotterdam-New York ztratil tento týden další 1 % a skončil na 1 796 USD za 40 stop, a společnost Xeneta zaznamenala, že spotové sazby na západní trase klesly od konce srpna o 10,2 % a sazby na trase ze severní Evropy na východní pobřeží USA jsou nyní na 21měsíčním minimu a nejnižší úrovni od konce roku 2023. V reakci na to společnost Hapag-Lloyd dnes oznámila, že na začátku příštího roku ukončí svou transatlantickou službu Caribbean Express (CES) „kvůli současným neudržitelným tržním podmínkám“. Ačkoli se jedná převážně o trasu mezi Evropou a Karibikem, zahrnuje také dvě zastávky na východním pobřeží USA, a to ve Filadelfii a Port Everglades.

Re: ✈️ 🇪🇺 🇨🇳 SSL Express 07-10-2025 Letecká přeprava mezi Asií a Evropou: „několik týdnů intenzivní činnosti – ale ne moc“ (The Loadstar)

Asie-Evropa se v tomto čtvrtletí jeví jako jediný významný region v oblasti letecké přepravy, ačkoli i přeprava v rámci Asie je na dobré úrovni.

Svatá trojice narušení – Zlatý týden, tajfun a dočasné zastavení železniční dopravy mezi Čínou a Evropou – pomohla zvýšit sazby v Asii-Evropě, ale nedokázala zvýšit poptávku po transpacifické letecké přepravě. Ale i mimo tento drobný výkyv v letecké přepravě uprostřed slabého transpacifického trhu se Asie-Evropa, i když ne dosahuje „vrcholu“ v tradičním smyslu, jeví jako stabilní, protože objemy se přesouvají od USA. „Změny v politice pokračovaly v přesměrování malých zásilek a volitelného nákladu. E-commerce platformy a přepravci se zaměřili na alternativní trasy do Evropy a v rámci Asie, zatímco transpacifické toky zůstaly nerovnoměrné,“ poznamenal Tac Index. „Přerušení železniční dopravy a obnova po tajfunu v jižní Číně nasměrovaly urgentní zásilky do letecké přepravy, právě když začalo předvánoční doplňování zásob. Speditéři, kteří dokončovali nevyřízené zakázky a přesouvali zásoby pro Zlatý týden, způsobili nárůst v krátkodobé přepravě, což se promítlo do dálkové přepravy mezi Asií a Evropou.“ Došlo k „taktickému přesunu přepravy na trasy s vyššími výnosy“, přičemž letecké společnosti přesunuly kapacitu do Asie, Evropy a na Blízký východ a zároveň omezily přepravu přes Tichý oceán.

Podle společnosti Rotate došlo v září k 2% nárůstu kapacity nákladních letadel na trase Asie–Evropa a k 7% nárůstu z Blízkého východu. Kapacita freighterů z Evropy do Asie vzrostla o 8 %. Naproti tomu transpacifická přeprava poklesla o 1 %, zatímco transatlantická přeprava zaznamenala pokles o 4 % v západním směru, 1 % ve východním směru a v průměru o 4 % v rámci Ameriky.

„Asie–Evropa byla v září relativně nejvýkonnější,“ poznamenal TAC Index. „Šanghaj (PVG)–Evropa s nárůstem o 7,47 % vedla v ziskovosti, protože evropské vstupní body absorbovaly více přeshraničního elektronického obchodu a časově citlivého nákladu, a nárůst HKG–Evropa o 3,51 % to potvrdil. Zvýšená kapacita nákladních letadel a stabilní nahrazování poštovních zásilek v centrech EU udržely ceny na konstruktivní úrovni, i když exportéři museli řešit požadavky na dokumentaci.“

Xeneta také potvrdila přesun k elektronickému obchodu mezi Asií a Evropou.

🚢 🇪🇺 🇩🇪 SSL Express 07-10-2025 Hamburk chce od federální vlády více peněz pro německé námořní přístavy. (DVZ)

Hamburská senátorka pro hospodářské záležitosti Melanie Leonhardová požaduje od spolkové vlády více finančních prostředků pro německé přístavy. Politická SPD zároveň odmítla výzvy k investování schváleného speciálního fondu ve výši 100 miliard eur na infrastrukturní projekty do přístavu. Nechci zlehčovat příspěvek spolkové vlády, uvedla Leonhardová na akci „Stav přístavu“. Přibližně 120 milionů eur ročně pro Hamburk představuje významný finanční příspěvek. „Ale je určen pro mnohem více,“ řekla senátorka s

odkazem na nemocnice, silnice a mosty. Koneckonců, všechny tyto úkoly existují i v Hamburku.

A kdokoli, kdo nyní tvrdí, že hanzovní města a severní spolkové země by měly investovat svůj podíl ze zvláštních fondů do přístavů, opět neuznávají celostátní význam německých námořních přístavů, kritizovala Leonhardová. „To je skutečně urážka.“

Část ze 120 milionů eur samozřejmě půjde i do přístavu, například do přístavní železnice, terminálů a infrastruktury. Leonhardová však také poukázala na to, že značné procento dodávek Německa proudí přes námořní přístavy a pro Hamburk, Brémy ani Wilhelmshaven to není samoučelné.

Německá spolková vláda od roku 2005 každoročně přispívá na údržbu přístavů částkou 38,5 milionu eur. Jen Hamburk investuje do přístavu každoročně několik stovek milionů eur, uvedla Leonhardová. Proto se musí spolková vláda více zapojit. „Potřebujeme model financování, který obstojí i v budoucnosti.“ To vytváří jistotu plánování a důvěru v německé přístavní lokality.

P.S. Že by ten nejvýznamnější německý přístav nevydělával?



SSL Express 07-10-2025 Stavaři opět bijí na poplach (vnitrozemská vodní)

Podle Německého svazu stavebního průmyslu (HDB) jsou vodní cesty nedostatečně financovány, stejně jako silnice a železnice. To se pravděpodobně týká i projektů kritické infrastruktury. Mezera ve financování dosahuje miliard. Na údržbu infrastruktury vodních cest chybí peníze. Podle výpočtů stavebního průmyslu musí federální vláda do roku 2029 investovat 7 miliard eur, aby zastavila zhoršování stavu vodních cest a poskytla účinné stimuly k řešení nahromaděných rekonstrukcí. Asociace odhaduje, že očekávané zvýšení cen do roku 2029 dosáhne přibližně 2,5 miliardy eur. Asociace je obzvláště znepokojena zhoršováním stavu kritické infrastruktury, pokud nebudou provedeny nezbytné investice.

„Vzhledem k tomu je naprosto nepochopitelné, že infrastruktura vodních cest by neměla dostat ani cent ze zvláštního fondu federální vlády,“ stěžuje si HDB. V nadcházejících letech dokonce Federální ministerstvo dopravy plánuje snížit investice do tohoto druhu dopravy. Stavaři konkrétně uvádí projekty kritické z hlediska bezpečnosti, jako je základní oprava jezu v Porúří v Duisburgu (Severní Porýní-Vestfálsko), havarijní oprava jezu v Lisdorfu (Sársko) a projekty na ochranu pobřeží na ostrovech Severního moře. Ministerstvo dostalo podle asociace odpovídající seznam. Přístavní infrastrukturu a překladištní kapacity nelze s využitím současných finančních plánů ministerstva modernizovat. To má vliv i na rozšíření přístupových tras k moři a spojení s vnitrozemím.

„Cílem musí být stavět na individuálních silných stránkách každého druhu dopravy; k dosažení tohoto cíle je nutné současně modernizovat vodní cesty, přístavy a související silniční a mostní spojení,“ píše stavební průmysl. Pouze tímto způsobem může kombinovaná doprava plně využít svého potenciálu. Silná vodní infrastruktura zmírňuje dopravní zácpy na silnicích a otevírá další kapacity v celém systému.

P.S. Existuje nějaký dopravní mód, kde "nechybí" peníze?

SSL Express 07-10-2025 HHLA testuje van-carrier na vodík

Společnost Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) testuje v kontejnerovém terminálu Tollerort (CTT) první přepravník na vodíkový pohon. Nový model kontejnerového přepravníku od společnosti Konecranes je poháněn vodíkovým palivovým článkem s nulovými emisemi. První praktické testy ukazují, že systém reaguje rychle a manipulační operace jsou prováděny se stejným výkonem jako u hybridní verze. Zvláštností vozidla je jeho modulární pohonný systém, který lze s několika málo úpravami flexibilně přeměnit na různé typy pohonu – hybridní, elektrický nebo vodíkový. Přepravník se tankuje na vodíkové čerpací stanici v CTT. Proces je podobný standardnímu provozu, což umožňuje synergie v rámci provozu. Kromě toho se vyvíjejí školení zaměřená na přenos znalostí a zajištění dlouhodobého rozvoje kompetencí.

Volker Windeck, vedoucí vodíkových projektů ve společnosti HHLA: „Tímto pilotním projektem demonstrujeme, že vodíkové pohonné systémy představují životaschopnou alternativu i v sektoru těžké nákladní dopravy. Technologie dosahuje úrovně výkonu konvenčních pohonných systémů a zároveň pracuje zcela bez emisí. Systematickým zaznamenáváním a sdílením našich zkušeností v klastru Čisté přístavy a logistika pokládáme základy pro klimaticky šetrná dopravní řešení, která prospívají nejen nám, ale celému odvětví.“

Hubert Foltys, vedoucí obchodní jednotky dodávkových návěsů ve společnosti Konecranes, uvedl: „Jsme vděční za spolupráci s HHLA při testování vodíkem poháněného dodávkového návěsu Konecranes Noell. Vodík je mimořádně slibný zdroj energie, který může světu přinést obrovské výhody – zejména provoz bez emisí CO₂. S HHLA, jedním z nejkompetentnějších provozovatelů dodávkových návěsů na světě, úzce spolupracujeme již mnoho let. Testováním tohoto zařízení společně získáváme cenné zkušenosti a poznatky. Budoucnost s vodíkem se tak stále více přibližuje.“

V rámci klastru Čisté přístavy a logistika (Clean Port & Logistics Cluster) spolupracuje HHLA s více než 40 partnerskými společnostmi z celého světa na vývoji řešení, která v krátké době připraví těžká vozidla a terminálová zařízení na vodíkový pohon na trh a připraví nezbytná opatření pro jejich nasazení. Koncepty provozu, bezpečnosti, údržby, tankování a zásobování vyvinuté v pracovních skupinách jsou nyní testovány a optimalizovány v praktickém provozu na testovacím poli v CTT. Spolupráce v CPL podporuje společnosti v dekarbonizaci jejich procesů a v realizaci rozumných a klimaticky šetrných investic shromažďováním potřebných informací a praktických zkušeností.

Klastr a čerpací stanice získávají od Spolkového ministerstva dopravy (BMV) v rámci Národního inovačního programu pro vodíkovou a palivovou článkovou technologii finanční prostředky ve výši přibližně tří milionů eur. Pokyny pro financování koordinuje společnost NOW GmbH a implementuje je Agentura pro projektový management Jülich (PtJ).