

SSL EXPRES

13.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

✈️ 📅 📦 SSL express 13-10-2025 Objem přepravy z Hongkongu a Číny se po tajfunu opět zvyšuje

Podle nejnovějších týdenních údajů společnosti WorldACD Market Data se objem letecké nákladní přepravy z Hongkongu a Číny do Evropy silně zotavil z dopadů „supertajfunu Ragasa“ z konce září, ačkoli ceny na trzích v asijsko-pacifickém regionu zůstávají výrazně nižší než v loňském roce.

Hmotnost nákladu z Hongkongu do Evropy se v 40. týdnu (29. září až 5. října) vrátila k růstu o 29 % oproti předchozímu týdnu (WoW), poté co v předchozím týdnu poklesla o 19 % v důsledku zrušení letů způsobeného největší bouří tohoto roku, která zasáhla zejména lety z Hongkongu, Tchaj-wanu a jihovýchodní Číny. Objem přepravy z Číny do Evropy se v 40. týdnu rovněž zvýšil o 6 % po poklesu o 2 % a 3 % v předchozích dvou týdnech, i když situaci komplikují dopady čínského svátku „Zlatý týden“ v prvním týdnu října (1. až 8. října). Obvyklý nárůst objemu letecké nákladní dopravy v období před svátkem středního podzimu byl letos narušen supertajfunem Ragasa. Zatímco loni celkový objem z Asie a Tichomoří v 40. týdnu poklesl o 7 % v porovnání s předchozím týdnem kvůli vlivu loňského svátku „Zlatý týden“ v Číně, letos vzrostl o 1 % v porovnání s předchozím týdnem – díky oživení po tajfunu. Druhý týden došlo také k výraznému nárůstu objemů z Japonska do Evropy (+13 %) a v 40. týdnu vzrostly tonáže z Jižní Koreje do Evropy (+6 %, WoW) již pátý týden v řadě. Vývoj v případě přepravy z Číny a Hongkongu do USA byl méně jasný, stejně jako v předchozích měsících, přičemž objem přepravy z Číny do USA v 40. týdnu dále poklesl o 2 %. Objem přepravy z Hongkongu se však částečně zotavil a zaznamenal nárůst o 7 % oproti předchozímu týdnu, poté co v předchozím týdnu poklesl o 15 %, přičemž trh zůstal relativně volatilní. Navzdory oživení v minulém týdnu zůstává objem přepravy z Hongkongu do USA výrazně nižší (-16 %) než ve stejném období roku 2024, což je i nadále důsledkem zrušení výjimek „de minimis“ pro dovoz zboží nízké hodnoty ze strany USA, které mělo zejména dopad na dříve prosperující trh elektronického obchodu Hongkongu s USA. Objem přepravy z Japonska (-14 % meziročně) a Jižní Koreje (-32 % meziročně) do USA je rovněž výrazně nižší než v loňském roce. Celkový objem přepravy z asijsko-pacifických trhů do USA však v 40. týdnu zůstal meziročně vyšší (+7 %), a to díky obrovskému meziročnímu nárůstu objemů z Tchaj-wanu (+62 %), Vietnamu (+50 %), Thajska (+63 %) a Malajsie (+34 %). Průměrné spotové sazby z Asie a Tichomoří do USA ve výši 4,77 USD za kilogram v 40. týdnu však poklesly o 18 % oproti stejnému období loňského roku.

Od Asie a Tichomoří po Evropu klesly průměrné spotové sazby ve 40. týdnu na 3,87 USD za kilogram, což představuje meziroční pokles o 11 %, a to i přes vyšší meziroční objemy (+8 % meziročně). Čína (+1 % meziročně) a Tchaj-wan (+7 % meziročně) byly jedinými dvěma významnými trhy původu, které zaznamenaly meziroční nárůst spotových sazeb, zatímco Hongkong (-12 %), Japonska (-5 %), Jižní Koreje (-9 %) a ještě větší meziroční poklesy

zaznamenaly Vietnam (-24 %), Thajsko (-14 %), Malajsie (-30 %), Singapur (-17 %) a Indonésie (-18 %).

Zároveň se v 40. týdnu výrazně snížil objem přepravy ze Středního východu a jižní Asie (MESA) (-8 % oproti předchozímu týdnu), a to především v důsledku poklesu z Indie (-13 % do Evropy oproti předchozímu týdnu; -17 % do USA oproti předchozímu týdnu), který byl ovlivněn různými svátky, včetně státního svátku v Indii 2. října.

Průměrné celosvětové sazby, založené na průměru spotových a kontaktních sazeb na celém trhu, vzrostly v 40. týdnu o +3 % (WoW) na 2,51 USD za kilo, a to hlavně díky nárůstu o +5 % (WoW) z Asie a Tichomoří, který souvisel s dopady čínského svátku Zlatý týden. Celosvětová zúčtovatelná hmotnost mezitím poklesla o -2 % (WoW) v důsledku poklesu v regionech MESA (-8 %), Evropa (-5 %) a Severní Amerika (-3 %) – částečně také v důsledku čínského svátku Zlatý týden. Celkový objem přepravy v 40. týdnu byl meziročně vyšší o 3 %, což bylo způsobeno meziročním nárůstem o 9 % v oblasti Asie a Tichomoří, přičemž průměrné sazby na celém trhu klesly o 4 % oproti stejnému období loňského roku.



SSL Express 13-10-2025 Pokles spotových sazeb za kontejnerovou přepravu se zmírňuje – ale hrozí pokles poptávky (The Loadstar)

Spotové sazby za přepravu kontejnerů zaznamenaly další týden mírného poklesu na hlavních trasách východ-západ v důsledku utlumené obchodní aktivity během svátků Zlatého týdne, ale minulý týden se pracovníci začali vracet do práce. Ceny nicméně pokračovaly v poklesu a kompozitní sazba indexu Drewry's World Container Index (WCI) klesla již 17. týden v řadě a dosáhla úrovně, která nebyla zaznamenána od ledna 2024. V té době, kdy se dopravci potýkali s podobnou situací nejisté poptávky a nadbytečné kapacity v celém odvětví, zachránila jejich rozvahy náhlá krize v Rudém moři, která pohltila přibližně 14 % globální kapacity.

9.10. učinil region první opatrné kroky směrem k míru prostřednictvím dohody o příměří, což zvýšilo naději na rozsáhlé obnovení přepravy přes Suezský průplav. Cena akcií společnosti Maersk v reakci na tuto zprávu klesla na tříměsíční minimum, uvedli finanční analytici agentury Reuters. Trasa WCI Rotterdam-Šanghaj poklesla o 2 % oproti předchozímu týdnu a skončila na 1 577 USD za 40 stop, což je meziročně o 56 % méně, zatímco trasa Šanghaj-Janov poklesla o 1 % na 1 793 USD za 40 stop, což je meziročně o 53 % méně. Jedná se o devátý týden v řadě, kdy spotové sazby na trasách mezi Evropou a Asií klesají, což vedlo řadu dopravců k naplánování nových sazeb FAK, které budou zavedeny 15. října.

V pátek se CMA CGM připojila k MSC a Hapag-Lloyd a vydala nové úrovně FAK pro své služby v oblasti Asie a Středomoří, rovněž s platností od 15. října, s přepravními náklady na spojení z Asie do západního Středomoří ve výši 2 300 USD za TEU a 2 900 USD za 40 stop; pro adriatické přístavy 2 500 USD za TEU a 3 100 USD za 40 stop a pro destinace ve východním Středomoří 1 900 USD za TEU a 2 900 USD za 40 stop. Zvýšení cen souvisí s řadou zrušených plaveb, jejichž cílem je omezit kapacitu.

Navzdory pocitu stabilizace poklesu sazeb hlavní analytik společnosti Freightos Judah Levine naznačil, že spotové sazby na trasách přes Tichý oceán i mezi Asií a Evropou zůstanou pravděpodobně slabé až do konce roku. „S koncem Zlatého týdne a vrcholem sezóny na trasách přes Tichý oceán i mezi Asií a Evropou se na těchto trasách pravděpodobně projeví pokles poptávky, který potrvá až do čínského Nového roku v lednu,“ uvedl.

Jediným možným pozitivem pro dopravce – ale rozhodně ne pro jejich zákazníky – je opětovný výskyt vážného přetížení největších přístavů v severní Evropě, jehož katalyzátorem byla 48hodinová stávka pracovníků v kontejnerových terminálech v Rotterdamu a akce pilotů v Antverpách a Zeebrugge. To vše by mohlo vést k významnému omezení kapacity a krátkodobému nárůstu sazeb, pokud se to spojí s novými zvýšeními cen FAK dopravců.

SSL express 13-10-2025 Bulharsko investuje do přístavů

Bulharsko využívá své geostrategické polohy u Černého moře k dalšímu posílení své pozice jako hráče v centrálním koridoru. Za tímto účelem mají být přístavy Varna a Burgas modernizovány a rozšířeny s využitím modelů PPP. Šest měsíců poté, co Evropská unie (EU) udělila Bulharsku pozemní přístup do schengenského prostoru, dala Evropská komise této balkánské zemi zelenou ke vstupu do eurozóny, který by měl začít začátkem příštího roku. Bulhaři doufají, že dokončení jejich integrace do EU vygeneruje další hospodářský růst prostřednictvím podpory zahraničního obchodu a zvýšeného zájmu zahraničních investorů. Klíčovým předpokladem pro to však je, aby Bulharsko proměnilo svou příznivou geostrategickou polohu na křižovatce Evropy, Asie a Blízkého východu ve skutečně využitelná dopravní spojení. V rámci projektu Panevropského dopravního koridoru VIII si Bulharsko klade za cíl propojit svou železniční síť se sítí Severní Makedonie do roku 2030 a stát se mostem mezi italským Jadranským a kavkazským pobřežím Černého moře. Za tímto účelem mají být modernizovány a rozšířeny černomořské přístavy Varna a Burgas, aby mohly konkurovat stále dominantnímu rumunskému přístavu Konstanca a etablovat se jako součást Transkaspické mezinárodní dopravní trasy (TITR).

Ruská agrese proti Ukrajině narušila dopravu na Severním koridoru z Číny přes Rusko do Evropy a podpořila rozvoj TITR, známého také jako Střední koridor. Podle kazašského ministerstva dopravy dosáhl objem zboží přepraveného Středním koridorem v loňském roce rekordních 4,5 milionu tun, což představuje nárůst přibližně o 63 procent oproti předchozímu roku. Očekává se, že toto číslo do roku 2028 dosáhne 10 milionů tun. V roce 2011 udělila bulharská vláda podnikatelským bratrům Kirilu a Georgi Domtschievovým pětaticetiletou koncesi na provozování dvou přístavních terminálů, Burgas Západ a Burgas Východ 2. Po dvou letech výstavby mohl koncesionář, BMF Port Burgas, v dubnu 2025 dokončit svůj modernizační a rozšiřovací projekt ReBirth 28. V přístavu Burgas Západ bylo postaveno hlubokovodní kotviště 28 za investici 85 milionů eur, z nichž téměř polovina pocházela z finančního mechanismu EU Connect Europe. Umožňuje vykládku 290 metrů dlouhých plavidel s ponorem 15,5 metru, celkovou nosností 8 000 dwt a přepravním objemem 4 500 TEU. Dále byl vytvořen skladovací prostor pro kontejnery a byla opravena stávající železniční infrastruktura terminálu s cílem zvýšit podíl zboží přepravovaného po železnici. Celkově se očekává, že dokončená investice do rozšíření umožní 30% zvýšení propustnosti nákladní dopravy.

Ministr dopravy vládnoucí levicově-pravicové koalice Goran Karadžov nedávno na setkání s kazašským ministrem hospodářství Serikem Žumangarinem oznámil, že se v rozvoji přístavu Varna vydají příkladu Burgasu a do konce roku hodlají vypsát výběrové řízení na účast ve veřejném a soukromém partnerství (PPP) pro provoz a rozvoj dvou státních terminálů ve varnském přístavu. „Naším cílem je přilákat mezinárodní investory k účasti v nadcházejících soutěžích na výstavbu důležitých infrastrukturních projektů, na které stát ve střednědobém horizontu postrádá potřebné finanční prostředky,“ uvedl ministr. Trajektový komplex v

přístavu Varna je jediný na západním pobřeží Černého moře s technickou kapacitou pro převod železničních rozchodů z evropských na ruské. Bohužel, relativně hustá síť trajektových linek pro nákladní dopravu přes Černé moře byla značně oslabena válkou na Ukrajině. Dříve fungovaly linky mezi bulharskými přístavy Varna a Burgas a obsluhovaly přístavy v Rumunsku, na Ukrajině, v Rusku, Gruzii a Turecku. Z nich zůstaly pouze trajekty z Bulharska, každý z nich obsluhuje Batumi v Gruzii.

Bulharská vláda v současné době hledá kupce pro své trajekty „Hrdinovia Oděsy“ a „Hrdinovia Sevastopolu“, které jsou v provozu již desítky let. Ukrajinská přepravní společnost UkrFerry spustila na jaře 2025 trajektovou dopravu z trajektového komplexu Varna do Batumi v Gruzii. Trajekt Družba (Přátelství), jehož vlastníkem je společnost PB Management, také pluje do Batumi z přístavu Burgas.