

SSL EXPRES

04.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 04-02-2026 Hapag-Lloyd zůstává u obeplouvání Mysu dobré naděje

Generální ředitel Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen vylučuje bezprostřední návrat německé lodní společnosti do Rudého moře. "V současné době není rozhodnuto, že se vrátíme v nějaký konkrétní den," řekl DVZ 26. ledna. Habben Jansen zdůraznil, že chce obnovit cesty přes Rudé moře, jakmile to bezpečnostní situace dovolí. Ale Hapag-Lloyd znovu propluje kanálem až tehdy, když bude jisté, "že průjezd zůstane stabilní i poté," říká Habben Jansen. "Nikomu by nepomohlo, kdybychom jezdili Suezským průplavem dva nebo tři týdny a pak museli zase ven. To by nevyhnutelně vedlo k deformacím v dodavatelských řetězcích."

Habben Jansen poukázal na to, že několik průjezdů Rudým mořem se v současnosti odehrává pouze za zvláštních podmínek. Maersk opět vysílá službu přes region – "ale pouze pod vojenským doprovodem". Podle něj není možný průjezd bez doprovodu. "Bohužel kapacita pro doprovod kontejnerových lodí je velmi nízká," říká Habben Jansen. A i tam, kde je ochrana dostupná, musí být spolehlivě plánovatelná: "Potřebujete jistotu, že doprovod dostanete každý týden, a ne někdy ano, někdy ne. Jinak se kvalita služeb nezlepší."

Operačně se objížďka kolem Mysu Dobré naděje nyní stabilizovala. "V tuto chvíli jsou dodavatelské řetězce stabilní," řekl Habben Jansen. Doručení kontejnerů do severní Evropy trvá "asi o deset až dvanáct dní" déle, "ale s více než 90% spolehlivostí podle harmonogramu, tedy včas." Právě proto se nechce nutit k návratu. "Až se vrátíme do Rudého moře, uděláme to postupně," řekl. Po každém kroku je třeba zkontrolovat, zda nejsou porty přetíženy. Ve spolupráci Gemini s Maerskem jsou proto obě varianty připraveny. "Máme dva plány. Základní plán je zatím stále obeplouvání mysu, ale alternativa je samozřejmě také vyřešena."

Skutečnost, že tuto rovnováhu lze znovu zvrátit, dokazují nejnovější hrozby Húťů podporovaných Íránem. "Kdybyste se mě zeptali před třemi nebo čtyřmi týdny, asi bych byl trochu optimističtější," řekl Habben Jansen. Teď tu je nová hrozba; jak vážně je třeba takové signály brát, je vždy těžké rozhodnout: "Pokud si nejste jistí, raději budu na bezpečné straně." Povstalci nedávno podpořili nejistotu videem: pod názvem "Brzy" ukázali záběry hořící lodi bez dalších podrobností. Pro dopravce tento vývoj přichází v nevhodnou dobu. Húťové zahájili své útoky v listopadu 2023. Nejméně devět námořníků bylo zabito, čtyři lodě byly potopeny. Na začátku listopadu 2025 povstalci prohlásili svou kampaň za ukončenou.

Habben Jansen upozorňuje, že rok 2025 byl v mnoha oblastech provozně lepší, než se očekávalo: objem trhu vzrostl téměř o 5 procent, samotná společnost Hapag-Lloyd je podle generálního ředitele na úrovni kolem 8 procent. Lodní společnost zveřejní podrobná čísla 26. března. Pro rok 2026 však konkrétní datum návratu k Rudému moři nebude tak rozhodující jako schopnost nepřetržitě udržovat spolehlivost – a zabránit vícenásobným překládkám, které ohrožují stabilitu dodavatelských řetězců.

→ SSL Express 04-02-2026 Plány EU na dotace na e-paliva vzbuzují naději

EU by neměla oslabovat své cíle v používání udržitelných paliv v letectví a námořní dopravě. Zástupci podnikatelů a politiky se na tom shodli na diskusní akci pořádané asociací Hydrogen Europe o Plánu investic do udržitelné dopravy (STIP), kterou v listopadu představila Evropská komise. Před revizí předpisů EU RefuelEU Aviation and FuelEU Maritime, která je plánována na rok 2027, "mohou být slyšet výzvy ke snížení cílů," uvedl poslanec FDP Jan-Christoph Oetjen. Požadavky na ochranu klimatu v rámci legislativy Green Deal jsou již zpochybňovány i v jiných oblastech, například v limitech CO₂ pro silniční vozidla nebo obchodování s emisemi EU. "Chci bránit a udržovat palivové cíle," zdůraznil Oetjen. "Ale chci také, abychom se k nim dostali." Budou muset být vytvořeny pobídky, aby závazná investiční rozhodnutí pro výstavbu výrobních zařízení byla učiněna "velmi brzy". Pro taková rozhodnutí potřebují provozovatelé a investoři spolehlivé dlouhodobé cíle, zdůraznili všichni obchodní zástupci v diskusním panelu jednotně: Jorgo Chatzimarkakis (vedoucí Hydrogen Europe), Olivia Infantes Morales ze španělského výrobce paliv Moeve, Sandra Winter-Madsen z dánského vývojáře palivové technologie Topsoe a Mahesh Roy (ředitel eSAF v londýnském Green Finance Institute). "Požadavky EU vysílají na trh signály poptávky," řekl Roy. "Investoři nemají rádi, když se mění." "V FuelEU Maritime nemáme v úmyslu měnit cíle," uvedla Annika Kroon, vedoucí oddělení pro námořní dopravu a logistiku v Evropské komisi. Je však obtížné předpovědět, zda politický tlak na změny ze strany podniků, členských států a Evropského parlamentu v průběhu roku poroste. Účastníci diskuse doufají, že EU dosáhne svých cílů v oblasti ochrany klimatu v oblasti letectví a námořní dopravy, a naději získávají díky dvoustranným aukcím plánovaným na úrovni EU za účelem zvýšení výroby e-paliv a dalších udržitelných leteckých paliv (SAF). Dvojitě aukce, při nichž možný státní prostředník uzavírá dlouhodobé nákupní smlouvy s dodavateli a odběrateli udržitelných paliv a tím snižuje riziko investic do výrobních zařízení, jsou ústřední součástí STIP. První pilotní dvojitá aukce syntetických SAF (eSAF) se má uskutečnit letos podle modelu německé iniciativy H2 Global, uvedl Eddy Liegeois, vedoucí oddělení pro leteckou politiku v Evropské komisi. Skupina osmi členských států to podporuje a Německo s Lucemburskem slíbily finanční prostředky na tento rok. Ostatní země, Rakousko, Finsko, Francie, Nizozemsko, Portugalsko a Španělsko, by se mohly připojit jako finanční investoři v roce 2026 nebo v následných aukcích. Komise v současnosti pracuje na schválení dvojitě aukce podle zákona o státní pomoci a hledá projekty připravené k investicím. V současnosti se v Evropě plánuje postavit více než 50 výrobních závodů, uvedl Liegeois. Konečné investiční rozhodnutí pro systém eSAF však zatím nebylo učiněno. Tyto však musí být nyní postaveny rychle, aby včas splnily požadavky na přechod na udržitelné palivo pro letadla a lodi. V letectví byla kvóta SAF na 2 % leteckého paliva platná pro rok 2025 snadno splněna. Podle Liegeoise není problém ani cíl 6 % do roku 2030, z čehož 1 procentní bod musí být eSAF. Nicméně hranice 20 procent v roce 2035 s podílem eSAF 5 procent bude pak "skutečnou výzvou".

Klíčovým momentem bude letošní první dvojitá aukce, řekl Mahesh Roy. Pokud to spustí investice letos a příští rok, bude k dispozici velké množství eSAF a není důvod měnit cíle. Winter-Madsen také vkládá velké naděje do dvojitých aukcí a dalších možností financování investičního plánu EU. Náklady na výrobu udržitelných paliv je naléhavě potřeba snížit, například zvýšením výroby obnovitelné energie a kapacity vyrábět zelený vodík elektrolýzou. To ovlivňuje náklady na e-paliva o 50 až 60 procent. Vodíková Evropa dokonce uvádí 85 procent. Infantes proto varoval, že orgány členských států musí zajistit, aby byly vytvořeny potřebné rámcové podmínky kromě závodu na výrobu elektropaliv (SAF) nebo e-paliv. Například potřebná připojení k elektrické síti by musela být dostupná pro napájení velkého elektrolýzérů. Pro bunkrování vyrobených paliv, jako je amoniak, budou muset být nalezeny vhodné oblasti v přístavních terminálech. Dvojité aukce jsou původně navrženy tak, aby vyvolaly investice do výrobních zařízení pro eSAF pro letectví. V námořní dopravě je situace složitější, protože se tam používají různá udržitelná paliva.

SSL Express 04-02-2026 China Eastern Airlines zahajuje přímé lety z Vídně do Xi'anu

Vídeňské letiště rozšiřuje svou dálkovou síť o významné nové přímé spojení s Asií. Od 20. dubna 2026 zahájí China Eastern Airlines poprvé pravidelné lety mezi Vídní a Xi'anem. To znamená, že historické císařské město v srdci Číny je poprvé možné přímo dosáhnout z Vídně. Nové spojení bude po celý rok obsluhováno třikrát týdně letadly Airbus A330-200 a podtrhuje rostoucí význam Číny jako strategického trhu pro dálkové lety pro letiště ve Vídni. Se začátkem přímých letů bude mezinárodní spojení Vídně jako uzlu dále posíleno. Současně se objevují nové možnosti cestování pro obchodní a rekreační cestující, zatímco ekonomika a cestovní ruch v Rakousku těží z dodatečných stimulů. Xi'an je jednou z nejvýznamnějších turistických destinací v Číně a je celosvětově známý především díky Terakotové armádě, která každoročně přitahuje miliony návštěvníků jako památka světového dědictví UNESCO. Nové přímé spojení má také velký význam z turistického hlediska. Norbert Kettner, generální ředitel Vídeňské turistické rady, poukazuje na rostoucí význam čínského trhu pro Vídeň a vysvětluje: "Čína je jedním z nejdůležitějších dálkových trhů pro Vídeň, kde působíme výhradně v segmentu luxusních letů. Nové nepřetržité spojení do Xi'anu otevírá další příležitosti na ekonomicky silném trhu s publikem se zájmem o umění a kulturu, což našemu městu přináší významnou přidanou hodnotu. Je obzvláště potěšující, že se Čína po pandemické pauze opět dostala mezi deset nejlepších z hlediska příjmů z hlediska ubytování – což je jasný znak výrazného povědomí čínských hostů o luxusu a silná hnací síla pro realizaci našich strategických cílů."

Xi'an je jedno z nejstarších měst v Číně a po staletí byl výchozím bodem legendární Hedvábné stezky. Dnes je metropole důležitým kulturním, vzdělávacím a technologickým centrem na západě země a stále více získává mezinárodní ekonomický význam. Nové přímé spojení tak vytváří nejen turistické, ale i ekonomické mosty mezi Rakouskem a Čínou.

China Eastern Airlines bude od 20. dubna 2026 provozovat linku mezi Vídní a Xi'anem třikrát týdně. Odlet z Vídně je v 13:30 a přílet do Xi'anu následující den v 5:50 ráno, zpáteční let odlétá ze Xi'anu v 1:30 ráno a přistává do Vídně v 6:10 následujícího dne.

China Eastern Airlines je jednou z největších leteckých společností v Čínské lidové republice a je členem globální letecké aliance SkyTeam. Se sídlem v Šanghaji a Pekingu provozuje letecká společnost globální síť linek, má flotilu více než 800 letadel a ročně přepraví přes 150 milionů

cestujících. Díky vstupu na trh ve Vídni China Eastern Airlines dále rozšiřuje svou přítomnost v Evropě a zároveň posiluje roli letiště ve Vídni jako mezinárodního uzlu mezi Evropou a Asií.

SSL Express 04-02-2026 Panamský soud torpédoval obchod s terminály CK Hutchison

Nejvyšší soud Panamy uvrhl vlajkovou koncesi CK Hutchison, Panama Ports Company (PPC), do nejistoty a rozhodl, že smlouva hongkongské skupiny na provozování terminálů na obou koncích Panamského průplavu je protiústavní. Ve svém krátkém prohlášení pozdě večer ve čtvrtek soud zrušil 25leté prodloužení udělené PPC v roce 2021 po auditu panamského kontrolora, který našel závažné nesrovnalosti jak v původní smlouvě z roku 1997, tak v jejím obnovení. Kontrolor Anel Flores uvedl, že jeho úřad identifikoval nezaplacené částky, účetní chyby a dokonce i "ducha" koncese fungující v přístavech od roku 2015. Audit odhadl ztráty příjmů státu na přibližně 300 milionů dolarů od prodloužení a 1,2 miliardy dolarů za původní 25leté období. Flores také tvrdil, že obnovení bylo uděleno bez povinného schválení jeho úřadu. Společnost Panama Ports Company tato obvinění popřela. Soud neposkytl žádné informace, co se stane dál.

Terminály PPC Balboa a Cristóbal jsou klíčovými uzly u kanálu pro překládku a reléové služby. PPC ve svém prohlášení uvedla, že soudní rozhodnutí je v rozporu s právním rámcem, na kterém stojí její operace v Balboa a Cristobalu. Společnost vyzvala ke koordinaci s vládou, aby se předešlo narušení a ochránila koncese, přičemž si vyhradila všechny právní možnosti. CK Hutchison se v uplynulém roce neúspěšně snaží prodat svou přístavní divizi, což podle nedávných zpráv nyní může být provedeno po částech, nikoli v celém portfoliu najednou. Administrativa prezidenta Trumpa si vytýčila omezení čínského obchodního vlivu kolem průplavu za deklarovanou prioritu, přičemž američtí představitelé opakovaně prezentují provoz přístavů jako otázku národní bezpečnosti.