

SSL EXPRES

19.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 **SSL Express 19-02-2026** Rejdaři s vysokými výdaji mají stále zájem o větší kontejnerové lodě

Objem objednávek kontejnerových lodí dosáhl minulý týden nejvyšší úrovně za posledních 15 let, což odpovídá téměř 36 % aktivní flotily, což dokazuje, že poptávka po velkých plavidlech zdaleka nekončí.

Společnost Maersk Line pokračovala ve snaze zmenšit svůj odstup od MSC a objednala u společnosti New Times Shipbuilding osm lodí s dvojnásobným pohonem na LNG o kapacitě 18 600 TEU, jejichž cena se pohybuje kolem 193 milionů dolarů za kus a jejichž dodání se očekává v letech 2029 až 2030. S délkou 366 metrů a šířkou 58,6 metrů budou nové kontejnerové lodě kratší než největší lodě v tomto odvětví, které mohou dosahovat délky až 400 metrů.

Společnost Maersk uvedla, že kompaktnější design byl záměrnou volbou, aby podpořila „flexibilní nasazení na více obchodních trasách“. Vedoucí oddělení pronájmu a nové výstavby lodí Anda Cristescu uvedla: „Flexibilita nasazení byla klíčovým faktorem při našem rozhodování. Ačkoli jsou tyto lodě velké, nabízejí větší flexibilitu než největší lodě stavěné v našem odvětví. To nám poskytuje více možností nasazení v naší současné i budoucí síti.“

Včetně nových lodí pronajatých od poskytovatelů tonáže ukazují údaje společnosti Linerlytica z tohoto týdne, že společnost Maersk má ve výstavbě 71 lodí o celkové kapacitě 899 835 TEU – to však stále výrazně zaostává za lídrem trhu, společností MSC, která má objednáno více než 2,4 milionu TEU.

Mezitím bylo zveřejněno, že japonská obchodní skupina Mitsui stojí za objednávkou dvou lodí o kapacitě 13 000 TEU u společnosti Samsung Heavy Industries, každá v hodnotě 162 milionů dolarů. Po dodání v květnu 2028 budou tyto lodě největší ve flotile Mitsui. Není jasné, který dopravce je pronajme, i když je známo, že společnost ONE se připravuje na obrovské množství objednávek nových lodí.

Hai An Green Shipping, dceřiná společnost vietnamského provozovatele Hai An Transport and Stevedoring, uplatnila opce na dvě lodě o kapacitě 7 100 TEU u společnosti Dalian Shipbuilding, které doplní dvojici lodí uvedených do provozu v listopadu. Cena nebyla zveřejněna, ale podle společnosti Clarksons se ceny podobných nových lodí pohybují kolem 90 milionů dolarů. Alphaliner dodal, že první dvě lodě se očekávají v roce 2028 a další dvě lodě by mohly dorazit v druhé polovině roku 2028/počátkem roku 2029. Lodě, které budou pravděpodobně poháněny konvenčním palivem a vybaveny odsiřovacími zařízeními, budou

zdaleka největší v flotile Hai An a budou pravděpodobně určeny pro charterový trh. Hai An Transport provozuje síť kontejnerových služeb ve Vietnamu, stejně jako mezi Vietnamem, Singapurem a Čínou. Působí také jako poskytovatel tonáže, přičemž devět svých lodí pronajímá jiným provozovatelům.

A konečně, Venergy Maritime, nedávno vytvořená divize kontejnerových lodí řecké lodní společnosti V Group Vyrona Vasileiadise, uplatnila opce na další dvě lodě o kapacitě 1 900 TEU u CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding. Cena každé z nich se pohybuje kolem 32 milionů dolarů a jejich spuštění na vodu se očekává v letech 2028 až 2029. MB Shipbrokers k tomu uvedla: „Celkový obraz je takový, že poptávka je překvapivě stále silná a horizont nových projektů je poměrně vzdálený. Očekáváme, že další nové objednávky budou potvrzeny v průběhu února.“

★ SSL Express 19-02-2026 Hapag-Lloyd zkoumá akvizici izraelské společnosti Zim

Kontejnerová dopravní společnost Hapag-Lloyd pokračuje ve svých plánech expanze a vyjednává o úplném převzetí izraelské společnosti Zim Integrated Shipping Services Limited. Společnost potvrdila předběžná jednání o možné akvizici všech akcií.

Závazné dohody dosud nebyly uzavřeny. Kromě schválení Výkonné a Dozorčí rady na obou stranách je vyžadováno také schválení Státu Izrael. Pozadím jsou zvláštní práva, která jsou zakotvena ve statutu rejdaře Zim .

Hapag-Lloyd zaznamenal výrazný pokles zisků ve finančním roce 2025. Předběžné zisky před úroky a zdaněním (EBIT) činily jednu miliardu eur, po 2,6 miliardě eur v předchozím roce.

Zim je mezinárodní lodní společnost se sídlem v Haifě a provozuje vlastní flotilu kontejnerových lodí. Společnost je od roku 2021 kótována na Newyorské burze cenných papírů a spravuje celosvětovou síť námořních tras.

★ SSL Express 19-02-2026 Co je v plánu převzetí ZIM společnosti Hapag-Lloyd v hodnotě 4,2 miliardy dolarů (Splash 247)

Izraelský dopravce ZIM Integrated Shipping Services, kótovaný na burze v New Yorku, zveřejnil plné podmínky svého dohodnutého prodeje a potvrdil, že akcionáři obdrží 35 dolarů za akcii v hotovosti v rámci fúzní dohody, která společnost ohodnotí na přibližně 4,2 miliardy dolarů.

Cena představuje 58% prémii oproti závěrečné akciové ceně ZIM k 13. únoru 2026, 90% prémii vůči 90dennímu VWAP a 126% prémii vůči neovlivněné ceně 15,50 USD v srpnu 2025, než se objevily spekulace o převzetí.

Podle této dohody německá společnost Hapag-Lloyd získá 100 % akciového kapitálu ZIM, přičemž transakce by měla být uzavřena do konce roku 2026, s podmínkou schválení akcionáři a regulátorů. Spojená společnost bude kontrolovat více než 400 plavidel s kapacitou přesahující 3 miliony teu a předpokládanými ročními objemy přesahujícími 18 milionů teu do roku 2027. Pro zákazníky dopravci uvádějí širší přístavní síť a přístup k platformě spolupráce Gemini jako klíčové výhody. Pro Hapag-Lloyd tato akvizice zajišťuje pozici pátého největšího kontejnerového rejdaře na světě.

Ústředním rysem této struktury je vytvoření samostatné izraelské linky "New ZIM", kterou má založit telavivská private equity firma FIMI Opportunity Funds. Nová společnost bude provozovat 16 plavidel zaměřených na obsluhu hlavních izraelských obchodních tras, které

zemi přímo propojí s přístavy v Evropě, USA, Středomoří a Černém moři. Bude fungovat pod značkou ZIM a bude získávat komerční podporu od Hapag-Lloyd, včetně přístupu k síti Gemini. Speciální státní akcie držené státem Izrael v ZIM mají být převedeny na dceřinou společnost FIMI, s podmínkou schválení vládou. Cílem je zajistit pokračující bezpečné linkové služby do a z Izraele. Hapag-Lloyd také uvedl, že plánuje udržet významnou obchodní přítomnost v Izraeli a po dokončení si udržet zaměstnance ZIM.

Generální ředitel ZIM Eli Glickman uvedl, že dohoda následuje po několika letech restrukturalizace a obnovy lodního parku. Od roku 2017 se dopravce posunul od záporného kapitálu k trvalé ziskovosti a od IPO v roce 2021 přinesl dividendy ve výši 5,7 miliardy dolarů. Po dokončení transakce se očekává, že celkový kapitál vrácený akcionářům dosáhne přibližně 10 miliard dolarů. V posledních letech převzala ZIM 46 nových kontejnerových lodí s kapacitou od 5 300 do 15 000 teu, přičemž přibližně 40 % provozní kapacity je nyní poháněno LNG. Společnost také od roku 2021 investovala více než 1 miliardu dolarů do kontejnerového vybavení a rozšířila se do segmentu přepravy vozidel, přičemž zajistila i dohody o dodávkách LNG.

Přezident Yair Seroussi popsal dohodu jako výsledek strategického přezkumu a konkurenčního procesu navrženého tak, aby maximalizoval hodnotu pro akcionáře a zároveň chránil národní zájmy v lodní dopravě. "ZIM je vynikajícím partnerem pro Hapag-Lloyd," řekl Rolf Habben Jansen, generální ředitel Hapag-Lloyd. "Zákazníci budou těžit z výrazně posílené sítě v transpacifickém regionu, vnítroasijském, atlantickém, latinskoamerickém a východním Středomoří." Dokud ale nebude obchod uzavřen, ZIM a Hapag-Lloyd budou nadále fungovat nezávisle a na obvyklém principu. Pokud bude transakce schválena, bude to jedna z největších liniových transakcí v posledních letech a dále zkonsoliduje kapacitu mezi předními globálními dopravci.

SSL Express 19-02-2026 Evropské ambice v oblasti e-SAF závisí na dodávkách obnovitelné elektřiny

Evropské ambice na syntetické udržitelné letecké palivo narážejí na tvrdé fyzické omezení: elektřinu. Nová analýza sdílená Mezinárodní asociací letecké dopravy (IATA) ukazuje, že e-SAF — definované jako obnovitelné palivo nebiologického původu — vyžaduje mezi 20 a 40 megawatt hodinami (MWh) obnovitelné elektřiny na vyrobenou tunu. Ve velkém měřítku se tato poptávka po energii stává značnou. V zemích s oznámenými plány výroby e-SAF by se požadavky na elektřinu mohly do roku 2030 pohybovat od 0,7 do 10 terawatt hodin (TWh) ročně. Tyto údaje zdůrazňují strukturální napětí, které je jádrem evropské strategie dekarbonizace letectví. Zatímco politické rámce stále více vyžadují míchání SAF a dlouhodobé cíle uhlíkové neutrality, energetický systém v propojení možná ještě není schopen tyto objemy za konkurenceschopné náklady uživit.

Evropa se postavila do centra raného vývoje e-SAF. Podle aktuálně oznámených plánů si kontinent klade za cíl vybudovat do roku 2030 něco přes 1,5 milionu tun kapacity e-SAF — což představuje přibližně 80 procent globální kapacity v daném roce. Přesto se dostupnost elektřiny mezi členskými státy velmi liší. Země včetně Nizozemska, Německa a Velké Británie zveřejnily ambiciózní cíle e-SAF pro rok 2030, přestože obnovitelné zdroje tvořily v roce 2024 něco přes polovinu výkonu z celkové výroby elektřiny. V Nizozemsku IATA odhaduje, že plánovaná produkce e-SAF v roce 2030 by mohla spotřebovat až 31 % celkové kapacity obnovitelných sítí zaznamenané v roce 2024. Tento poměr sám o sobě ilustruje rozsah této

výzvy: bez rychlého rozšíření obnovitelných zdrojů mohou výrobní cíle převýšit nabídku. Naopak Norsko, Portugalsko a Island těží ze sítí, kde obnovitelné zdroje již tvoří přibližně 90 procent nebo více výroby. Jejich oznámené plány e-SAF jsou skromnější a relativní zátěž na kapacitu obnovitelných zdrojů je v krátkodobém horizontu nižší. I tak však dlouhodobá expanze bude stále záviset na dalším růstu výroby elektřiny.

Strategický kontext je ještě náročnější. IATA odhaduje, že aby letecké společnosti po celém světě dosáhly uhlíkové neutrality do roku 2050, bude potřeba přibližně 205 milionů tun e-SAF. Ve srovnání s tímto měřítkem se plánovaných 1,5 milionu tun Evropy do roku 2030 jeví spíše jako raný krok než rozhodující změna. Pro nákladní dopravce jsou důsledky zvláště podstatné. Širokotrupé nákladní stroje a dálkové sítě čelí omezeným alternativám k kapalným palivům. Bateriový elektrický a vodíkový pohon zůstávají technologicky vzdálené pro těžký nákladní provoz. To znamená, že SAF — včetně syntetického e-SAF — je jednou z mála škálovatelných cest dekarbonizace ve střednědobém horizontu.

Syntetická paliva jsou však v zásadě projekty konverze energie. Jejich ekonomika je určována cenami energie a účinnostmi elektrolyzérů. Pokud je obnovitelné elektřiny málo nebo drahá, výrobní náklady odpovídajícím způsobem rostou, což oslabuje využívání leteckých společností i tam, kde existují povinnosti míchání.

P.S. Vyfukováním kouře do umyvadla z vodou i nadále zlato nevzniká (J.daC., 1907)



SSL Express 19-02-2026 Rekonstrukce koridoru Hamburk–Berlín nebude dokončena včas

Rekonstrukce koridoru Hamburk–Berlín nebude dokončena včas, tedy 30. dubna.

"Neplánovali jsme nejdrsnější a nejdelší zimu za posledních 15 let," uvedl Gerd-Dietrich Bolte, člen správní rady pro plánování infrastruktury a projekty ve společnosti DB InfraGo, a uvedl příčinu. Až do prosince běžely práce přesně podle plánu. "Počasí v lednu a první polovině února nás vyvedlo z rovnováhy," řekl člen rady. Plánovalo se přibližně dvoutýdenní přerušení kvůli zimě, ale ne šest. Bolte nechtěl komentovat, kdy lze očekávat dokončení renovace, a tím i úplné uzavření. Ať už to budou dny nebo týdny, ani k tomu se nevyjádřil. "Původně jsme se se stavebními firmami dohodli, že začneme dohánět 2. února," řekl Bolte. Práce by měla být prováděna co nejvíce 24 hodin denně, sedm dní v týdnu v provozu na více směn. Účastníci však museli odložit startovací signál na 9. února, ale ani tento termín nebylo možné dodržet. Nyní ti, kdo za to odpovídají, mohou konečně čekat na dny bez mrazů. "Díváme se z týdne na týden a doufáme, že se počasí v následujících dnech zlepší," řekl Bolte.

Kvůli těmto nejistotám také nechtěl komentovat, jaké další náklady lze očekávat. "Vážný odhad není možný ani s finančními výdaji, protože zatím nevíme například, kolik stavebních pracovníků musíme sehnat navíc," řekl Bolte. Zatím je stanoveno pouze jedno datum: DB InfraGo plánuje oznámit nový harmonogram 13. března a poté také představit stavební koncept až do dokončení rekonstrukce.

Zpoždění má také přímé důsledky pro rekonstrukční práce na trati Hamburk–Hannover. Rozsáhlé rekonstrukce s rozsáhlými uzavírkami tratí měly proběhnout od 1. května do 10. července 2026. "Nebudeme stavět na obou osách. Nemůžeme očekávat, že naši zákazníci to přijmou," řekl Bolte. Oznámil, že práce budou odloženy. Skutečná celková rekonstrukce této linky je plánována na rok 2029. Od května 2026 by však měly již probíhat důležité přípravné práce v prvním časovém okně. Teď se plány mění.

Největšími problémy DB InfraGo jsou signály a trolejové vedení. Tato práce je dokončena jen z dobrých 50 procent. Aby bylo možné pokládat kabely pro návěstidla, musí sníh tát, a teploty musí být pokud možno nad nulou. Kromě toho musí být na trase také stavební týmy. Ve sněhu a ledu se však mohou bezpečně pohybovat po 278kilometrové trase jen s omezeným množstvím nářadí. Na druhou stranu práce na kolejích (99 procent), spínačích (98 procent) a protihlukových bariérách (95 procent) jsou téměř dokončeny.

Koncept odklonu pro zákazníky v železniční nákladní dopravě bude podle Bolteho podle toho rozšířen. Je však možné, že parametry konceptu se budou měnit v závislosti na průběhu stavebních prací. Cílem je najít řešení, které bude stejně kompatibilní s přepravou cestujících i nákladních společností.



SSL Express 19-02-2026 Řidičský průkaz pro kamion je výrazně levnější v Rakousku

Cena řidičských průkazů nákladních vozidel se v Evropě výrazně liší a v některých případech je v jiných členských státech výrazně nižší než v Německu. V Rakousku například třída CE (řidičský průkaz s přívěsem) stojí těsně pod 3 000 eur. To řekl Hannes Sappl, majitel autoškol Sappl v Tyrolsku, na dotaz DVZ. Základní kvalifikace je již zahrnuta ve výši kolem 400 eur. Rakušané v současnosti musí utratit mezi 1 700 a 2 000 eury za řidičský průkaz do auta. Ve Francii je celková cena řidičských průkazů nákladních vozidel kolem 6 000 eur, v České republice asi 4 000 eur. Pro srovnání, německé firmy musí zaplatit kolem 8 000 eur za řidičský průkaz třídy CE. Navíc je nyní k dispozici řidičský průkaz auta za 4 000 eur. Je to první předpoklad pro získání řidičského průkazu kamionu vůbec.

Aby bylo možné nakupovat levněji, předložil minulý týden spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder (CDU) návrh reformy výcviku v autoškolách. Mimo jiné je plánováno zúžení seznamu otázek, umožnění více samostatného učení a předepsání méně speciálních jízd. To platí i pro nákladní auta.

Německá rada pro bezpečnost silničního provozu (DVR) považuje za dobrý nápad přizpůsobit teoretické výuky "vyvážené kombinaci online a prezenční výuky". Je však skeptická vůči rušení speciálních jízd pro auta a nákladní vozy s ohledem na bezpečnost na silnicích. "Nemůžete rušit cesty tak napříč všemi spektry," říká Kay Schulte, vedoucí oddělení prevence nehod – trasy a oficiálních kanálů v DVR. 60 procent nehod se stává na venkovských silnicích.

Simulátory jsou sice pro něj dobrým způsobem, jak například procvičit nebezpečné předjížděcí manévry a také je zastavit, ale aby se situace zlepšila a případně se snížily náklady na školení, Schulte by rád nejdříve viděl referenční učební plán s kontrolami pokroku ve vzdělávání. To přesně určí, co musí instruktoři v autoškole učit a co musí studenti umět.