

SSL EXPRES

03.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

 SSL Express 03-07-2026 IATA: Každý třetí projekt SAF je ohrožen selháním

Prakticky třetina všech celosvětově oznámených projektů na výrobu udržitelného leteckého paliva (SAF) je ohrožena selháním. Vyplyvá to z analýzy IATA. Z téměř 200 projektů s kumulativní kapacitou až 30 milionů tun do roku 2030 se pravděpodobně skutečně realizuje pouze kolem 20 milionů tun. Z ohlášené kapacity je v současné době v provozu nebo ve výstavbě pouze 35 procent. Mnoho projektů je stále v raných fázích a hrozí jim odložení nebo zrušení. IATA jako důvody uvádí nedostatečné politické rámce a s nimi spojené obtíže s přístupem k financování. Podle IATA je technologická situace smíšená. HEFA, jediná metoda výroby připravená pro trh, kterou by bylo možné rychle rozšířit, se plně nevyužívá. Novější technologie, jako jsou tzv. procesy Alcohol-to-Jet a Fischer-Tropsch, dosud nedosáhly komerční vyspělosti. Zájem se stále více zaměřuje na tzv. technologii power-to-liquid, což je proces, u kterého se podle IATA pravděpodobně nebude vyrábět ve významném množství nejdříve před rokem 2040. Pokud se tato situace nezmění, stávající cíle SAF nebudou dosažitelné. Regionálně připadá zhruba 40 procent očekávané kapacity na Severní a Jižní Ameriku, a to především na projekty v USA. Evropa, severovýchodní Asie a asijsko-pacifický region dohromady představují přibližně 12 milionů tun. Asijsko-pacifický region má nejmodernější potrubní infrastrukturu: Více než 40 procent oznámené kapacity je zde již v provozu. Afrika a Blízký východ zaostávají i přes dostupnost surovin. IATA varuje před příliš brzkým přijímáním závazků k jednotlivým technologiím a vyzývá k vytvoření spolehlivých politických rámců pro skutečnou realizaci oznámených projektů. P.S. Jak už říkal Cimrman: Vyfukováním cigaretového kouře do vody zlato nevzniká...

 SSL Express 03-07-2026 Rejdaři mají stále k dispozici kapacitu

Zdá se, že kontejnerové přepravní společnosti sehrály velmi úspěšnou hru: Podle cenové informační služby Xeneta se dostupný kontejnerový prostor na hlavních trasách Dálného východu ve druhé polovině června zvýšil dvojciferným tempem. Krátkodobý nárůst nákladového prostoru údajně činí 10,5 procenta u dopravy na západní pobřeží USA a téměř 12 procent u dopravy do severní Evropy. Jeden by tedy očekával, že by to mělo trhu ulevit, co se týče cen. Ale to je daleko od pravdy: lodě jsou stále plně obsazené a přepravní sazby nadále rostou. Index sdílených sazeb Shanghai (SCFIS) pro rezervované sazby na trase Dálný východ – Severní Evropa vzrostl 29. června o 11,5 procenta, zatímco na trase Dálný východ – Severní Amerika vzrostla jeho úroveň až o 23,5 procenta. Pro Xenetu je nedávné rozšíření nákladového prostoru jen dalším důkazem přísného řízení kapacity ze strany dopravců. Jejich primárním cílem je udržovat ceny a maximalizovat příjmy, nikoli zlepšovat kvalitu služeb. „Dopravci konečně zareagovali na závratné spotové sazby a narušení dodavatelského řetězce,“ píše hlavní analytik Xenety Peter Sand. „Ale proč jim to trvalo tak dlouho? Zákazníci čelí trojčifernému nárůstu přepravních sazeb a zpožděním zásilek

již měsíce. S těmito pečlivě změřenými dodatečnými kapacitami se přepravní společnosti snaží dosáhnout značných zisků během špičkových měsíců předcházejících září. „Není to laskavost, kterou prokazují svým zákazníkům,“ poznamenává Sand. Zdroj dalších plavidel však zůstává nejasný. Růst flotily prostřednictvím dodávek nově postavených lodí to nevysvětluje. Podle údajů britského lodního makléře Braemar se flotila kontejnerových lodí od začátku roku zvýšila o pouhých 1,5 procenta. Trh s charterovými loděmi také v posledních dvou letech nabízel jen málo kapacity. Čekací listiny na větší plavidla se zde mohou protáhnout na mnoho měsíců. Podle společnosti Alphaliner je pouze 0,6 procenta globální flotily považováno z komerčních důvodů za „nečinné“. Mezi tyto důvody může patřit nedostatek provozních příležitostí, finanční spory nebo sankce. Jinými slovy, v krátkodobém horizontu by bylo možné mobilizovat pouze část těchto lodí. To by rozhodně nestačilo na zvýšení kapacity, o kterém informuje Xeneta. Podobně malý počet kontejnerových lodí, kterým se dosud podařilo opustit Hormuzský průliv, pravděpodobně významně nepřispěl ke zmírnění přetížení trhu. Dopravci by však mohli těžit ze zjednodušení jízdních řádů vynecháním přístavů nebo zvýšením rychlosti. Stejný počet lodí by pak mohl dosáhnout vyšší přepravní kapacity. Alternativně by linky mohly restrukturalizovat své flotily a přesunout lodě z jiných obchodních tras na v současnosti prosperující trasy z Dálného východu do Severní Ameriky a Evropy. Na podrobnější analýzy a hodnocení v této oblasti si budeme muset počkat. Nicméně letmý pohled na Šanghajský kompozitní index (SCFI) ukazuje, že existují finanční pobídky pro přesun tonáže. Zatímco indexové sazby na hlavních trasách do Ameriky a Evropy se během tří měsíců zdvojnásobily nebo ztrojnásobily, v obchodech s Afrikou vzrostly „pouze“ o 20 až 50 procent. Přepravci se však mohou utěšit jedním aspektem: Podle nedávných studií vykazuje kvalita služeb, měřená dochvilností lodí a přepravními dobami, pozitivní trend. Dánská společnost pro průzkum trhu Sea-Intelligence uvádí, že míra dochvilnosti kontejnerových lodí dosáhla v květnu ročního maxima 64,7 procenta. To je uprostřed geopolitických krizí docela velký úspěch. A navzdory pokračujícímu prodlužování dopravních tras kolem Mysu Dobré naděje a dlouhým čekacím dobám v přetížených překladištích v Asii se přepravní doby zboží – od umístění kontejneru v zemi původu až po vyzvednutí v přístavu určení – z velké části vrátily k normálu. Společnost Flexport hlásí průměrnou přepravní dobu 54 dní pro obchod mezi Dálným východem a Evropou, což je nejkratší doba za poslední dva a půl roku. V době svého vrcholu byly zaznamenány přepravní doby přesahující 75 dní.



SSL Express 03-07-2026 Royal Jordanian se vrací do Vídně

Po přestávce související s pandemií se na letiště Vídeň vrátila letecká společnost Royal Jordanian Airlines. Od 24. června spojuje jordánský vlajkový dopravce rakouské hlavní město s Ammánem čtyřikrát týdně bez mezipřistání. V provozu je moderní Airbus A320neo, který cestujícím nabízí nejen pohodlí, ale i Wi-Fi na palubě. Oficiální zahájení linky proběhlo 30.6. s focením za účasti významných osobností: Karim Makhoul (obchodní ředitel Royal Jordanian), Omar Al-Rawi (zemský sněm Vídně, městská rada) a Julian Jäger (člen představenstva Vienna Airport AG) oficiálně zahájili provoz.

„Návrat společnosti Royal Jordanian do Vídně pokračuje v pozoruhodném úspěšném příběhu. Letecká společnost zahájila své první lety mezi Vídní a Ammánem přibližně před 50 lety. O to více nás proto těší, že toto dlouholeté spojení nyní v tomto jubilejním roce slaví svůj návrat,“ zdůraznil Jäger. „Nové přímé spojení posiluje mezinárodní vazby letiště a otevírá atraktivní navazující lety a následné lety přes uzel v Ammánu. Jordánsko je považováno za jednu z

politicky a ekonomicky nejstabilnějších zemí v regionu. Spuštění této služby představuje důležitý krok v rozšiřování naší evropské sítě tras a posiluje spojení Jordánska s Rakouskem a střední a východní Evropou. V souladu se zaměřením společnosti Royal Jordanian na podporu cestovního ruchu v Jordánsku prostřednictvím naší iniciativy ,ExploRJordan‘ pomůže tato nová trasa dále představit Jordánsko jako atraktivní turistickou destinaci na rakouském trhu,“ uvedl Karim Makhoul, obchodní ředitel společnosti Royal Jordanian Airlines.