

SSL EXPRES

15.06.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

 **SSL Express 15-06-2026 Šanghaj zvládla 55 milionů TEU, ale podle CPPI nebyla na prvním místě v výkonnosti. Proč? (Shipping and Freight Resources)**

Šestý index výkonnosti kontejnerových přístavů byl zveřejněn společně Světovou bankou a S&P Global Market Intelligence. Pokrývá více než 400 přístavů po celém světě od roku 2020 do roku 2025 a je klíčovým ukazatelem provozní efektivity a spolehlivosti dodavatelského řetězce, který vyvolává debaty o tom, kdo je nahoře a kdo na dně. Ale než se necháte těmito titulky vtáhnout, přečtěte si ještě jednou tuto zprávu. Když to uděláte správně, stane se to skutečně užitečným nástrojem. Když se spletete, vyvodíte špatné závěry, jak to dělá mnoho lidí.

Co dělá letošní ročník výjimečným, je fakt, že CPPI poprvé funguje jako skutečná šestiletá trendová linie, nikoli jako šest samostatných snímků. V minulosti se každé vydání vyhodnocovalo samostatně, takže jste nemohli pořádně postavit jeden rok proti jinému. Bylo možné vidět pořadí, ale nikdy skutečný vývoj. Letos index obsahuje rozšířenou víceletou analýzu trendů, která byla konzistentně budována od roku 2020 do roku 2025, takže pohyb přístavu lze sledovat v čase. Nyní můžeme říci, že přístav se během šesti let zlepšil nebo zhoršil o určitou částku, což dříve nebylo možné. CPPI letos může být nástrojem pro sledování trendů efektivity přístavů.

CPPI měří JEDNU věc. Jak dlouho kontejnerová loď stráví v přístavu ve srovnání s tím, jak dlouho by měla rozumně trvat lodi uvedené velikosti překládka. Méně času, než se očekávalo, znamená efektivní, a více času než se očekávalo znamená neefektivní. Ty hodiny počítají vše od příjezdu na hranice přístavu až po odplutí od nábřeží, čas strávený čekáním na vstup a čas strávený prací u mola. Takže loď stojící nečinně škodí skóre přístavu stejně jako loď obsluhovaná pomalu. NEMĚŘÍ, kolik nákladu přístav zvládne. Šanghaj přeloží přes 55 milionů TEU ročně, přesto není na prvním místě. To není rozpor, protože index neměří objem.

Zvládání obrovského propustnosti a efektivity portů jsou dvě různé věci. NEMĚŘÍ, jak velký nebo důležitý přístav je, NEMĚŘÍ náklady, konektivitu ani kvalitu služeb.

Kromě žebříčků je skutečným poselstvím tohoto vydání to, jak se přístavy a širší dodavatelský řetězec navzájem ovlivňují, a to platí v obou směrech. Zpráva jasně říká dvě věci:

1. Lodě se otáčejí déle ze dvou důvodů

- Některé lodi připlouvají mimo plány přístavu, důvodem jsou například přeplněnost a následný efekt, kdy lodě přesměrují kolem problémových míst, jako je Rudé moře, a pak jich více dorazí najednou místo rozptýlení

- Některé důvody vznikají uvnitř přístavu, jako je málo poloh, pomalé ovládání nebo lodě zůstaly na kotvě.

Ať už je příčina jakákoli, delší doba zpracování je zároveň znakem narušeného dodavatelského řetězce A zároveň příčinou dalšího stresu. Zpoždění se živí samo sebou. Opak je však stejně pravdou. Přístavy, které si vybudují odolnost, dokážou skutečně absorbovat narušení a udržet

obchod v pohybu. Bertrand De la Borde ze Světové banky, globální ředitel pro dopravu a logistiku, to vystihl nejlépe:

"Pochopení tohoto oboustranného vztahu je zásadní.. Porty nejsou jen pasivně vystaveny vnějším rázům; dynamicky také ovlivňují, jak jsou tyto rázy přenášeny. Mohou buď zesílit narušení, nebo pomoci je omezit. Investice do efektivity přístavů a digitálního řízení nejsou přínosné jen pro lodní společnosti – jsou základní požadavkem pro budování odolnějších dodavatelských řetězců a snížení dopadu volatility na ekonomiky a komunity."

Příběh v letošních číslech odpovídá tomuto pohledu. Východoasijské přístavy nadále vykazují silné výkony, přičemž zpráva také naznačuje slibné zlepšení v Africe, Latinské Americe a Jižní Asii. Severní Amerika zaznamenala silné oživení, vedené tím, že Los Angeles se dokázalo zotavit z pandemických zpoždění, přičemž využití míst nyní patří mezi nejvyšší vůbec. Evropa šla opačným směrem, několik středomořských přístavů opět upadlo do přeplněnosti a Rudé moře přesměřovalo. Vysoký příjem už zjevně není štítem proti narušení. Porty, které se zlepšily, to dělaly pokaždé stejně. Účast soukromého sektoru, předvídatelné ubytování a digitalizace. Doporučení samotné zprávy naznačují cílené investice do provozní efektivity, sdílení dat v reálném čase a flexibilních manažerských postupů. Jak poznamenává Turloch Mooney ze S&P Global Market Intelligence, přístavy jsou klíčovými uzly v globálním dodavatelském řetězci a pochopení jejich aktivní role pomáhá všem lépe se připravit na další šok.

[Celou zprávu si můžete přečíst zde.](#)

SSL express 15-06-2026 Takto by měl vypadat nový Köhlbrand most v Hamburku

Byl vybrán návrh nové výstavby hamburského Köhlbrandova mostu. "Nový most je poctou starému mostu," řekla senátorka pro ekonomické záležitosti Melanie Leonhard (SPD) při prezentaci vítězného návrhu z soutěže. Bude to základ pro plánování a již mu byla přidělena zakázka. Nový most přes rameno Labe Köhlbrand se má opět stát zavěšeným mostem, ale asi o 20 metrů vyšším než ten ze 70. let. Díky větší výšce budou rampy na východní a západní straně o 500 metrů delší. Podle hlavního plánovacího ředitele Franze-Josefa Höinga bude celá stavba dlouhá pět kilometrů. Leonhard je také přesvědčena, že most nebude stát více než 5,3 miliardy eur. "Budeme schopni zůstat v rámci rozpočtu," řekla senátorka. Federální vláda chce pokrýt polovinu nákladů, jak uvádí NDR.

V červnu 2024 schválil hamburský parlament novou výstavbu mostu. Návrh nové stavby je v současnosti k vidění v hamburské radnici. Návrh byl vyvinut konsorciem architektonických a inženýrských firem sbp, Grassl a WTM Engineers ve spolupráci s GMP a PPL. Projektová manažerka Maren Wolff popsala stávající most Köhlbrand jako ikonu a dodala: "Nový most bude opět ikonou Hamburku."

Stávající most byl nedávno uzavřen pro těžké transporty nad 44 tun, které vyžadovaly povolení, protože konstrukce je už starší. Ve skutečnosti by však starý most měl vydržet až do 40. let 21. století. Nedávná měření však ukázala, že beton nebude odolávat tak dlouho. To je jeden z důvodů, proč by se nyní mohlo plánování zrychlit. Několik let se přístavní správa HPA vyjádřovala ve prospěch vykopání tunelu pod Köhlbrandem, navzdory odborným názorům. To by bylo výrazně dražší než nový most. Odborné zprávy, které mají údajně prokázat výhody tunelu, jsou HPA dodnes nezveřejněny.

Podle Leonharda má být povolení stavby nového mostu podáno do roku 2030. Uvolnění pro silniční provoz je plánováno na konec 30. let. Stavba má být dokončena o dva roky dříve, než

bylo původně plánováno. Opozice v hamburském senátu ale o tom vyjádřila pochybnosti. Dennis Thering, předseda parlamentní skupiny CDU, hovořil o "nové stavbě pomalým tempem". Stavba mostu musí být urychlena, jinak hrozí úplné uzavření bez náhrady, což by mělo vážné důsledky pro přístav.



P.S. Projektanti prokázali opravdu velký díl fantazie... Na druhé straně by si z nich mohli vzít příklad naši při návrzích železničního mostu na Výtoni. Alespoň by umlčeli námitky památkářů.

🏦💰📰 SSL Express 15-06-2026 Kritické minerály mění podobu světového obchodu: UNCTAD

Celosvětový závod o zajištění kritických nerostných surovin mění podobu obchodních toků, průmyslové politiky a dodavatelských řetězců a přináší nové příležitosti i výzvy pro námořní dopravu, jak vyplývá z nové zprávy Organizace OSN pro obchod a rozvoj (UNCTAD). Ve své nejnovější zprávě „Global Trade Update“ UNCTAD uvádí, že poptávka po nerostných surovinách nezbytných pro energetickou transformaci a pokročilé technologie mění podobu globálního obchodu, jelikož se země snaží zajistit si dodávky lithia, kobaltu, niklu, mědi a prvků vzácných zemin. Zpráva zdůrazňuje rostoucí odklon od tradičních modelů obchodu s komoditami, protože vlády a výrobci se stále více zaměřují na odolnost dodavatelských řetězců a snižování závislosti na malém počtu dodavatelů.

Čína si udržuje dominantní postavení v mnoha hodnotových řetězcích kritických minerálů, zejména v oblasti zpracování a rafinace, zatímco země jako Austrálie, Indonésie, Chile a několik afrických států se snaží rozšířit svou roli v dodávkách surovin a produktů s vyšší přidanou hodnotou.

V oblasti námořní dopravy se očekává, že tento trend povede k vytvoření nových obchodních koridorů a ke zvýšení poptávky po hromadné přepravě komodit, zejména s ohledem na zrychlující se investice do těžebních projektů a zařízení pro následné zpracování.

UNCTAD poukázala na to, že geopolitické faktory hrají při rozhodování o obchodu a investicích stále důležitější roli, přičemž kritické minerály se stávají ústředním prvkem průmyslových strategií v Severní Americe, Evropě a Asii. Organizace varovala, že koncentrace

dodavatelských řetězců a geopolitické napětí by mohly ohrozit globální obchod, zejména v situaci, kdy země zavádějí vývozní kontroly, dotace a další opatření zaměřená na zajištění přístupu ke strategickým zdrojům.

Kritické minerály byly v centru pozornosti na letošní konferenci Geneva Dry, přední světové konferenci o přepravě komodit, která se konala na konci dubna. Panel zabývající se méně významnými sypkými komoditami diskutoval o tom, jak se obchod stále více váže na komodity související s energetickou transformací, včetně mědi, hliníkových surovin, niklových surovin a hnojiv, zatímco obchodní trasy se současně mění v důsledku nepokojů na Blízkém východě, měnících se vzorců poptávky v Číně a obav o bezpečnost dodávek. Robert Haggquist ze společnosti South32 uvedl, že mnoho vlád nyní buduje strategické zásoby klíčových sypkých komodit jako pojistku proti budoucím narušením.

Několik účastníků diskuse označilo měď za jeden z nejjasnějších příkladů dlouhodobé poptávky po nákladních lodích s vlastními jeřáby. Karim Coumine, vedoucí oddělení komerční přepravy suchého sypkého nákladu ve společnosti Anglo American, uvedl, že růst poptávky spojený s elektrifikací, elektromobily a průmyslovým rozvojem i nadále podporuje tok měděného koncentráту z Jižní Ameriky do Asie. „V současné době prostě neexistují žádné velké investice ani nové investice do dodávek mědi,“ řekl. „Investice do měděného dolu vyžaduje spoustu peněz. Uvedení do provozu zabere spoustu času.“

Eduardo Luz ze společnosti Vale Base Metals uvedl, že odvětví i přes silné plány růstu stále čelí značnému nedostatku dodávek v budoucnosti. „Na trhu vidíme potřebu 10 milionů tun rafinované mědi,“ řekl. „Zprovoznění projektů zabere hodně času.“ Společnost Vale očekává, že se její dodávky mědi z Brazílie do roku 2035 zdvojnásobí na 2 miliony tun, jakmile se rozběhnou nové projekty.

Jedna z hlavních diskusí během zasedání se zaměřila na složení flotily a na to, zda jsou nákladní lodě s vlastními jeřáby i nadále dostatečným řešením pro stále roztržitější obchodní struktury. Olivia Lennox-Kingová, provozní ředitelka společnosti Cetus Maritime, tvrdila, že flexibilita začíná být důležitější než pouhá velikost. Uvedla, že větší lodě s vlastním překládacím zařízením si v uplynulém desetiletí postupně získávaly podíl na trhu, přičemž lodě typu ultramax jsou stále častěji považovány za „nejlepší tahouny“ v tomto odvětví, ale zdůraznila, že stále existují přísná omezení daná přístavy a vlastnostmi nákladu.

V rámci této sekce se také diskutovalo o tom, zda by překládka a alternativní logistické koridory mohly zmírnit přetížení přístavů a omezení ponoru, která i nadále brání zvětšování lodí ve více spojeních. Vedoucí pracovníci společností Vale i Anglo American uvedli, že překládka je již součástí každodenního provozu při obchodu s měděným koncentrátem do severní Evropy, ačkoli vyšší hodnota nákladu a složitost provozu omezují rozsah, v jakém by se tento model mohl rozšířit. Omezení v přístavech byla opakovaně uváděna jako jedna z hlavních překážek bránících dalšímu přechodu na větší plavidla s překládacím zařízením. „Přístavy se ve skutečnosti až tak nerozvíjejí,“ řekl Coumine. „Dojde k přirozenému omezení.“

   **SSL Express 15-06-2026 Varování před fantomovými dopravci**

Právě jsme obdrželi upozornění od našeho pojistného agenta, že český subjekt byl kontaktován pravděpodobně fantomovým dopravcem, který se vydával za skutečného slovinského dopravce KA INTER. TRANSPORT d.o.o. (resp. KA Transport).

Skutečný dopravce používá svou doménu **@ka-transport.com**, zatímco fantomový dopravce komunikoval z falešné domény **@ka-transports.com**, která se od domény skutečného

dopravce liší pouze v připojení písmena „s“, a je tedy lehce zaměnitelná se skutečnou doménou. Fantomový dopravce se navíc prokazoval dokumentem, který se jevil jako pojistka skutečného dopravce.

--

Další fantomový dopravce se vydává za skutečného dopravce Autodoprava Pavel Kostrbel s.r.o. Skutečný dopravce používá svou doménu **@ad-kostrbel.cz**, zatímco fantomový dopravce komunikoval z falešné domény **@ad-kostrbel.com**, která se od domény skutečného dopravce liší pouze v záměnou písmene „cz“ za „com“ a je tedy lehce zaměnitelná se skutečnou doménou. Fantomový dopravce se navíc prokazoval dokumentem, který se jevil jako pojistka skutečného dopravce.

Dávejte proto prosím pozor i na takové detaily, jakým je emailová adresa, ze které přijde nabídka!