

SSL EXPRES

19.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

  ♀!! SSL Express 19-08-2026 Varování před podvodným dopravcem

Od našeho pojistného agenta jsme obdrželi varování před fantomovým dopravcem, který se vydával za skutečného polského dopravce Trans-Sped Ziomek sp. z o.o.

Skutečný dopravce uvádí jako svou e-mailovou adresu kacper.ziomektransport@gmail.com, zatímco pravděpodobný fantomový dopravce komunikoval z e-mailové adresy kacper.ziomektransport@gmail.com, která se od adresy skutečného dopravce liší pouze nadbývajícím písmenem „s“ ve slově ziomektransport, a je tedy lehce zaměnitelná s e-mailovou adresou skutečného dopravce.
Budte obezřetní!

   ♂ SSL Express 19-08-2026 Varovná stávka v Hamburku

V úterý večer začala v přístavu Hamburk 24hodinová výstražná stávka. To oznámil odborový svaz služeb Verdi. Pozadím varovné stávky je kolektivní vyjednávání mezi odbory a Ústředním sdružením německých přístavních provozovatelů (ZDS). Verdi odmítl nejnovější nabídku od zaměstnavatelského sdružení ZDS. Podle oznámení odborů se varovná stávka v Hamburku týká čtyř velkých kontejnerových terminálů v přístavu. V úterý Verdi naplánoval demonstraci v 9:00 ráno u kontejnerového terminálu Burchardkai. Verdi také vyzval k varovným akcím v pěti dalších přístavech. Postiženy jsou také přístavy Bremerhaven a Brémy, stejně jako Wilhelmshaven, Emden a Brake v Dolním Sasku.

V pátek se zjistilo, že Verdi odmítl nabídku zaměstnavatele. Odbory se opíraly o průzkum mezi zaměstnanci. Zúčastnilo se více než 6 100 zaměstnanců a většina nepovažovala nabídku zaměstnavatelského sdružení za dostatečnou. První kolo jednání začalo v červenci v Brémách. Verdi požaduje o 8,2 procenta vyšší hodinové mzdy než dříve pro přibližně 11 000 zaměstnanců v přístavech. Smlouva má trvat jeden rok. Zaměstnavatelé, kteří jsou zastoupeni Ústředním sdružením německých přístavních provozovatelů (ZDS) v Hamburku, podali nabídku v prvním kole a ve druhém ji zvýšili. Mimo jiné ZDS nabízí 5,1% zvýšení mezd během 19 měsíců. Při oznámení varovné stávky řekla vyjednavatelka Verdi Sylvi Krisch: "Tento signál zaměstnavatelům, že to s požadavkem na kolektivní vyjednávání myslíme vážně, je samozřejmě naléhavě potřeba." Podle Krische odbory čekají na třetí datum vyjednávání. Generální ředitel ZDS Florian Keisinger uvedl, že lituje, že byla nabídku ze strany Verdi odmítnuta. Ve srovnání s jinými odvětvími je to dobrá nabídka "na vyšší úrovni". Keisinger například odkazoval na titul v chemickém průmyslu. Keisinger označil varovné stávky za "nepřiměřené". Tyto vlivy ovlivňují spolehlivost námořních přístavů a dále zatěžují dodavatelské řetězce v průmyslu a obchodu. To by mohlo ovlivnit dovoz a export. Globální dodavatelské řetězce jsou už teď přetížené.

Předchozí kolektivní vyjednávání minulý rok skončilo bez varování stávkami. Překvapivě Verdi a ZDS dosáhli dohody během prvního kola jednání. Dohoda stanovila zvýšení mezd o 3,1 procenta během jednoho roku. Kromě toho byly dohodnuty další platby. Členové Verdi dostali navíc volno.

   SSL Express 19-08-2026 Návrat do Rudého moře s nadějnou vyhlídkou

Ačkoliv podmínky na Blízkém východě nevykazují známky trvalého uvolnění, kontejnerové linky se postupně vracejí zpět na trasu přes Rudé moře. Po CMA CGM a Maersk se lídr trhu MSC zdá být na cestě zpět k tradičnímu, kratšímu východo-západnímu směru. V prvních dvou týdnech srpna poslala ženevská lodní společnost nejméně sedm lodí z Evropy směrem na východ na Dálný východ přes průliv Bab al-Mandab, informuje společnost Linerlytica. To byly předzvěsti dalších pravidelných tranzitů dopravce přes rizikovou oblast. Maersk nyní přesunul čtyři ze 13 služeb, které byly od konce roku 2023 vedeny okolo Jižní Afriky kvůli teroristické hrozbě ze strany povstalců Hútíů v Jemenu. A podle generálního ředitele Rolfa Habbena Jansena chce partner aliance Hapag-Lloyd také brzy znovu proplout Rudé moře, což znamená pokrok v zajištění lodní dopravy. Pokud budou plány realizovány, lodní průmysl bude mít důvod doufat, že doprava mezi Dálným východem a Evropou bude v roce 2027 opět probíhat především na Suezské trase s výrazně kratšími časy přepravy – po dobrých třech letech přerušení. Čistě matematicky by se pak musela výrazně snížit chronicky omezená kapacita slotů. Výzkumné oddělení londýnské makléřské firmy Clarksons odhaduje, že 8,8 procenta globální kapacity flotily na trhu s kontejnery je stále zablokováno objížděkami kolem Mysu dobré naděje. Na vrcholu to bylo dokonce 10,9 procenta.

V jedné oblasti trhu už fantazie určuje ceny: v forwardovém byznysu pro námořní přepravu na burze futures v Šanghaji. Tam se spotová úroková sazba pro Dálný východ/Evropu pro červen 2027 obchoduje za cenu, která je přibližně o 40 procent nižší než dnešní úroveň. Pouze menšina tam věří, pokud vůbec, že linkové lodě by mohly vydržet další rok objížděk trvajících o deset až čtrnáct dní více kolem Jižní Afriky. Aby skutečné přepravní sazby sledovaly klesající křivku dopředu, musí uvolněná kapacita lodí ovlivnit i trh. To rozhodně není tak logické, jak by se dalo předpokládat. Zůstává také otázkou, zda se přístavům podaří zvládnout ještě více lodí v kratší době. Úzká místa na břehu a v vnitrozemském provozu se v poslední době výrazně zhoršila. Zatímco sucho a nízká hladina vody brání toku kontejnerů vnitrozemskými vodními plavidly ze západních přístavů a udržují úroveň plnění terminálů uměle vysokou, čínská překladiště se potýkají s obrovským zpožděním překládky po dalším silném tajfunu. Provozovatelé přístavů a terminálů jsou pod obrovským tlakem rozšiřovat kapacity a urychlovat procesy.

Podmínky na trhu nákladů jsou v současnosti stále stabilní, i když vrcholná sezóna asijské dopravy pravděpodobně svůj vrchol již překročila. V západním směru z Dálného východu do Evropy sazby od začátku července postupně klesají, ale úroveň je stále poměrně vysoká. Mezi indexy ceny za poslední čtyři týdny klesly přibližně o 10 procent na rozmezí 4 500 až 4 800 amerických dolarů/FEU. Naopak transpacifický trh opět roste. Ceny rezervací z Dálného východu do Severní Ameriky prudce rostou od začátku srpna. Šanghajský index SCFI uvádí průměrnou cenu pro přístavy na západním a východním pobřeží USA o 17 procent vyšší než před měsícem – 6 714 dolarů/FEU pro západní pobřeží USA a 9 568 dolarů/FEU pro východní pobřeží.

Po výrazně lepších číslech ve druhém čtvrtletí se operátoři mohou těšit na další nárůst zisku ve třetím čtvrtletí. Po prudce rostoucím spotovém trhu mají zlepšení cen u dlouhodobých kontraktů stále více pozitivní vliv na průměrné výnosy na TEU. Cenová informační služba Xeneta hlásí zvýšení smluvních sazeb o 40 procent a více. V obchodu mezi Dálným východem a Evropou došlo od února k nárůstu o 41 procent na průměr 2 690 dolarů/FEU. Při transatlantické plavbě ze severní Evropy na východní pobřeží USA vzrostly sazby pro odesílatele hlásící se Xenetě až o 53 procent na 2 123 dolarů/FEU. S rostoucím počtem zrušených odplutí a příplatky za hlavní sezónu se dopravci snaží od tohoto měsíce oddálit sezónní klid na transatlantickém trhu, uvádí Flexport.

   SSL Express 19-08-2026 Rozvaha HHLA za první polovinu roku 2026

Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) zjevně pociťuje dopady zátěží na svých kontejnerových terminálech a v železniční síti. V první polovině roku 2026 se provozní zisk propadl. Současně klesla přeprava kontejnerů a objem přepravy. Přístavní logistická společnost proto upravuje svá očekávání na celý rok dolů. Podle zprávy vzrostly skupinové tržby od ledna do června o 3,0 procenta na 910,9 milionu eur. Nicméně provozní výsledek (EBIT) klesl z 79,4 na 51,3 milionu eur – což je pokles o dobrých 35 procent. Vývoj je ještě jasnější v uvedené podskupině Port Logistics. Její EBIT klesl z 72,4 na 43,7 milionu eur. EBIT marže klesla z 8,4 na 4,9 procenta během jednoho roku. Výsledkem byla ztráta 8,3 milionu eur po zdanění a menšinových podílech. V první polovině roku 2025 HHLA vykázala přebytek 15,3 milionu EUR.

Jednou z příčin je klesající objem. V první polovině roku bylo na terminálech HHLA odbaveno 2,959 milionu TEU. To bylo o 6,7 procenta méně než ve stejném období loňského roku. Zápor byl obzvláště výrazný v Hamburku. Přeprava kontejnerů tam klesla o 7,3 procenta na 2,786 milionu TEU. Podle HHLA se na tom podílelo několik faktorů: prudký nástup zimy na začátku roku, probíhající modernizace a automatizace hamburských kontejnerových terminálů, stejně jako geopolitické napětí a změny v mezinárodních tocích zboží. Kromě toho došlo k odkladům v důsledku reorganizace lodních aliancí. Pokles důležité zahraniční dopravy a feeder dopravy mohl být jen částečně vyvážen růstem na jiných trasách. Mezinárodní terminály naopak podávaly lepší výkon. Jejich kapacita vzrostla o 4,6 procenta na 173 000 TEU. Kontejnerový terminál Oděsa zejména zaznamenal vyšší objemy na břehu.

Navzdory výraznému poklesu objemu zůstaly příjmy v segmentu kontejnerů téměř stabilní na úrovni 426,6 milionu EUR. Mimo jiné pomohly vyšší příjmy z poplatků za skladování díky delším dobám zdržení kontejnerů. EBIT segmentu však klesl o 59,9 procenta z 42,8 milionu EUR na 17,2 milionu EUR. Kromě rostoucích nákladů na personál a energii HHLA uvádí zejména probíhající modernizaci terminálů jako zátěž pro produktivitu. Přesto se společnost chce držet investic. "Modernizace našich kontejnerových terminálů v Hamburku je rozhodující investicí do budoucí životaschopnosti HHLA," říká generální ředitel Jeroen Eijssink. Ačkoliv opatření v současnosti ovlivňují provozní byznys, jsou nezbytná pro posílení konkurenceschopnosti v dlouhodobém horizontu. Objemy také klesly v intermodálním byznysu. HHLA přepravila celkem 985 000 TEU, což je o 1,2 procenta méně než v první polovině roku 2025. Železniční doprava klesla o 1,0 procenta na 855 000 TEU, silniční doprava o 2,4 procenta na 130 000 TEU. V případě železnice byl zvláště patrný nižší provoz v přístavech v Jadranu a v německy mluvících zemích. Kromě toho měla negativní dopad staveniště na důležitých dopravních trasách a vysoké využití kapacity severoněmeckých přístavů. Finančně však segment zůstal relativně stabilní. Tržby vzrostly o 6,3 procenta na

425,5 milionu eur díky úpravám cen a změněnému prodejnímu složení. EBIT klesl pouze o 1,6 procenta na 47,5 milionu eur.

Zátěž je nyní vážnější, než HHLA očekávala. Navíc společnost již neočekává, že bude schopna plně kompenzovat následky nástupu zimy na začátku roku v dalším průběhu roku. Pro podskupinu Port Logistics tedy správní rada nyní očekává mírný pokles přepravy kontejnerů za celý rok. U přepravy kontejnerů se naopak očekává, že se stále mírně zvýší. Očekávaný EBIT se nyní pohybuje mezi 135 a 155 miliony EUR. Na úrovni skupiny HHLA očekává výrazný nárůst tržeb a provozní zisk mezi 150 a 170 miliony eur. HHLA si udržuje vysoké tempo investic navzdory slabšímu růstu zisků. Pro rok 2026 je stále plánováno 430 až 480 milionů eur v celé skupině. Z toho má 400 až 450 milionů eur směřovat do přístavní logistiky.

P.S. Verdi klidně stávkuje v přístavu, který přežívá díky Kaigeld. Ať žije německý odborářský sektor