

SSL EXPRES

21.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 21-07-2025 Hrozba USTR zasáhla čínské loděnice, protože globální objednávky klesají

V první polovině roku 2025 byl zaznamenán pokles čínských lodních zakázek, přičemž kdysi neotřesitelná dominance Pekingu je stále více pod tlakem geopolitického napětí a oslabení globálního trhu. Podle nových údajů BIMCO klesl podíl Číny na zakázkách na stavbu nových lodí v posledních šesti měsících ze 72 % na 52 % - tento propad je podle analytiků způsoben zejména rostoucími obavami z chystaných přístavních poplatků amerického obchodního zmocněnce (USTR) zaměřených proti čínským lodím a stavitelům lodí.

Přístavní poplatky USTR, které mají začít platit od října 2025, ukládají poplatky plavidlům postaveným v Číně a provozovaným v Číně, která vplouvají do amerických přístavů. Podle plánu postupného zvyšování cel se poplatky pro lodě postavené v Číně zvýší z 18 dolarů za (registrovanou) tunu v letošním roce na 33 dolarů za tunu v roce 2028, zatímco poplatky pro jednotlivé kontejnery dosáhnou v té době 250 dolarů za kontejner. Poplatek 50 dolarů za tunu bude od prvního dne uvalen také na čínské provozovatele lodí. Přestože existují výjimky pro menší plavidla a některé obchody na krátké vzdálenosti, vyvolala tato politika obavy u globálních vlastníků lodí, kteří se chtějí zajistit proti rostoucím nákladům na dodržování předpisů.

Údaje společnosti Clarksons Research ukazují, že nové zakázky v čínských loděnicích v prvním pololetí roku 2025 meziročně klesly o 68 % na 26,3 milionu dwt, zatímco v Jižní Koreji, která ve stejném období rezervovala 14,2 milionu dwt, byl pokles o 7 % menší. V důsledku toho se podíl Číny na globálních nových zakázkách podle společnosti Clarksons snížil ze 75 % na 56 %, zatímco podíl Jižní Koreje vzrostl ze 14 % na 30 %.

Snížení počtu nových zakázek zasáhlo všechny hlavní typy lodí kromě kontejnerových a výletních. BIMCO uvádí, že v prvním pololetí poklesly celosvětové kontrakty na stavbu nových lodí meziročně o 54 %. I tak ale dlouhodobá omezení kapacit korejských a japonských loděnic limitují, jak velký podíl na trhu se může reálně přesunout z Číny. Silná objednávková aktivita v letech 2022 až 24 již natáhla sloty v loděnicích daleko do budoucnosti. Z dosud nasmlouvaných lodí v roce 2025 má 31 % připadnout na rok 2027, 38 % na rok 2028 a 23 % na pozdější období.

Čína zůstává dominantním stavitelem ve většině odvětví s výjimkou výletních lodí, kde má navrch Evropa. V letošním roce však Jižní Korea předstihla Čínu v počtu objednávek tankerů na přepravu surové ropy. Korea i Japonsko však čelí strukturálním problémům při rozšiřování kapacit: stárnoucí pracovní síla, nedostatek pracovních sil a rostoucí mzdové náklady nadále snižují jejich konkurenceschopnost.



SSL Express 21-07-2025 Společnost MSC přesune další dva asijsko-evropské přístavy z přetížených Antverp (The Loadstar)

Společnost MSC se rozhodla změnit dvě další zastávky na svých linkách z Asie do severní Evropy, protože tento v současnosti největší evropský kontejnerový přístav je stále přetížený. "Přetížení v hlavním uzlovém přístavu v severní Evropě - Antverpách - přimělo společnost MSC provést některé úpravy ve své samostatné síti Dálný východ - severní Evropa," uvedla dnes společnost Alphaliner ve své výzkumné zprávě.

"Linka Swan z Dálného východu, severní Evropy a Skandinávie zrušila na začátku tohoto měsíce svůj příjezd do Antverp směrem na východ a místo toho nyní zastavuje ve Felixstowe," uvedla MSC. Kromě výměny služby Swan - na které si partneři Premier Alliance ONE, HMM a Yang Ming pronajímají sloty - společnost Alphaliner také oznámila, že MSC upustí od příchozího naplouvání do Antverp na své samostatné službě Asia-North Europe Britannia. Outbound naplutí na belgické centrum však zůstane zachováno.

Analýza společnosti Premium týkající se údajů o objemu přepravy v přístavu Antverpy-Bruges za první pololetí roku 2025, která vykazala meziroční nárůst o 3,9 % na 6,71 milionu teu, naznačuje, že v průběhu letošního roku došlo k přesunu značného množství přepravní kapacity z Antverp do nedalekého Zeebrugge - oba přístavy se v polovině roku 2022 oficiálně staly jedním subjektem. Dodatečná kapacita v Zeebrugge pochází z velké části od partnerů Ocean Alliance, zejména společností CMA GCM a Cosco.

Nahrazení Antverp přístavem Felixstowe na lince Swan ukazuje, že společnost MSC, která vede jednání s majitelem Felixstowe, společností Hutchison, o koupi jeho mezinárodního portfolia přístavů, by se mohla připravovat na provozování Antverp a Felixstowe v rámci severoevropského scénáře dvou uzlů, kdy by přepínala přístavy a kapacitu mezi Spojeným královstvím a Belgií podle poptávky a provozu přístavů. Na asijském konci služby Britannia nedávno provedla další úpravy, uvedl Alphaliner.

"Mezi další změny patří přidání města Nansha na úkor města Ningbo a nahrazení města Mundra městem Colombo. Vzhledem k tomu, že linka Britannia začne obsluhovat Nanshu, je tato linka do Kantonu vyřazena z letového řádu linky MSC Lion z Dálného východu do severní Evropy, která si jinak ponechává dvojí zastávku v Antverpách," uvedl analytik.

P.S. Speditéři, těšte se, až váš kontejner vyklopí ve Felixstowe, a chystejte, jak ho dostanete do Česka



SSL Express 21-07-2025 UNCITRAL dokončila návrh úmluvy o převoditelných nákladních dokladech

Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL) 11. července 2025 oficiálně schválila návrh Úmluvy o obchodovatelných nákladních dokladech (NCD) a doporučila její přijetí Valným shromážděním OSN ještě v tomto roce. To představuje historický milník v modernizaci mezinárodního obchodního práva a otevírá nové možnosti pro odesílatele, speditéry a instituce pro financování obchodu v zavedených i nově vznikajících obchodních koridorech.

Úmluva NCD zavádí harmonizovaný právní rámec pro převoditelné nákladní listy - ať už v papírové, nebo elektronické podobě - pro všechny druhy dopravy. V dnešním složitém a často narušeném globálním obchodním prostředí je tento vývoj významným krokem vpřed, který umožní agilnější, bezpečnější a efektivnější obchod. Pro speditéry a poskytovatele logistických služeb posílí a potvrdí jejich klíčovou roli při plnění globálních potřeb přizpůsobených potřebám odesílatelů při vydávání papírových a elektronických přepravních dokumentů jako smluvních dopravců, jako je například obchodovatelný multimodální přepravní nákladní list FIATA (FBL / eFBL), a to zajištěním harmonizované právní jistoty pro multimodální přepravu. Tím se řeší

dlouhodobá právní mezera a rozšíří se možnosti financování obchodu, zejména pro mikropodniky, malé a střední podniky (MSME) a regiony závislé na vnitrozemské a multimodální dopravě.

FIATA se aktivně podílela na vývoji této úmluvy jako dlouholetý pozorovatel v pracovní skupině VI UNCITRAL, sdílela své zkušenosti s FBL jako dosud jediným mezinárodním standardním dokumentem pro multimodální dopravu a zajišťovala, aby úmluva odrážela praktickou realitu a potřeby odvětví.

Mezi hlavní přínosy Úmluvy o neinfekčních nemocech patří:

- Právní jistota pro multimodální dopravu: Úmluva řeší dlouhodobou právní mezera tím, že uznává převoditelné nákladní doklady v multimodální dopravě. To posiluje zavedenou praxi, kdy speditéři jednají jako smluvní dopravci a vydávají dokumenty, jako je například nákladní list FIATA pro multimodální přepravu (FBL), aby zorganizovali přepravu od začátku do konce.
- Podpora malých a středních podniků a přístupu ke globálnímu dodavatelskému řetězci: Tím, že úmluva umožňuje používání převoditelných dokladů napříč jurisdikcemi, usnadňuje přístup mikropodniků, malých a středních podniků, včetně podniků na rozvíjejících se trzích, které nemají přímý přístup k dálkové námořní dopravě, ke globálním dodavatelským řetězcům.
- Umožnění digitálního obchodu: Úmluva obsahuje ustanovení vycházející ze vzorového zákona UNCITRAL o elektronických převoditelných dokladech (MLETR), která zajišťují právní uznání elektronických převoditelných přepravních dokladů. Jedná se o zásadní krok v rozvoji digitálního obchodu a inovací v logistice.
- Flexibilita volitelného přístupu: Úmluva je koncipována jako nástroj typu opt-in, který umožňuje obchodním stranám rozhodnout se, zda budou její ustanovení uplatňovat. To zajišťuje flexibilitu a schopnost reagovat na potřeby trhu.
- Zachování stávajících režimů odpovědnosti: Úmluva se zaměřuje na převoditelnost a vlastnické doklady, aniž by měnila stávající rámce odpovědnosti v dopravě. Tím je zajištěna kontinuita a právní jasnost pro speditéry a jejich klienty.

Návrh úmluvy bude nyní předán Valnému shromáždění OSN k přijetí na jeho 80. zasedání koncem roku 2025. FIATA bude i nadále podporovat provádění úmluvy a poskytne svým členům pokyny a zdroje k pochopení a uplatňování jejích ustanovení.



!?! SSL Express 21-07-2025 Nebezpečí války v Asii ohrožuje globální lodní dopravu

Pirátství, koronavirus, Hútíové, sankce a uzavření důležitých dopravních tras: Kontejnerová doprava se již léta potýká s krizemi a narušením trhu. Pokud by napětí mezi Čínou a Tchaj-wanem přerostlo ve válku, mohly by dopady zastínit mnoho předchozích krizí. V závislosti na délce a rozsahu konfliktu patří mezi rizika přesměrování přepravních tras, prodloužení přepravních dob, přetížení přístavů, změny ve strukturách aliancí a dokonce i přímé válečné škody či zadržení lodí. Kromě pandemie koronaviru s karanténními nařízeními v přístavech po celém světě pravděpodobně nenastala žádná jiná situace, ve které by byly vystaveny tak velké části průmyslu, jako by tomu bylo v případě čínské invaze na Tchaj-wan.

Podle studie agentury Bloomberg téměř každá druhá z více než 7 000 kontejnerových lodí na světě pravidelně proplouvá Tchajwanským průlivem. Vyhnutí se této superdálnici globálního obchodu obcházením východního pobřeží Tchaj-wanu by mohlo potenciálně prodloužit přepravní dobu některých čínských zásilek o několik dní. To samo o sobě by bylo zvládnutelné, v závislosti

na situaci na trhu a kapacitě. Větším problémem by byla blokáda nebo uzavření důležitých přístavů podél 180 kilometrů dlouhého průlivu mezi čínskou provincií Fujian a ostrovem Tchajwan, včetně hlavních uzlů Xiamen (propustnost v roce 2024: 12,3 milionu TEU) a Kaohsiung (2024: 9,2 milionu TEU). Pokud by se z regionu stala válečná zóna, mohly by tam uvíznout desítky lodí a statisíce kontejnerů. „Tak rozsáhlá zakázaná zóna podél strategické obchodní trasy by vedla k masivnímu narušení lodní dopravy na trasách do Evropy a Středomoří, stejně jako v severovýchodní Asii,“ říká Darron Wadey, analytik firmy Dynamar zabývající se průzkumem trhu a poradenstvím.

Válka na Ukrajině nedávno světu ukázala, jak je obchodní loďstvo rukojmími válčících stran. V přístavech uvízlo přibližně 70 zahraničních lodí, když Rusko zahájilo invazi. Zasažena však byla pouze jedna velká kontejnerová loď „Joseph Schulte“ (9 400 TEU); Oděsu mohla opustit až o 18 měsíců později. V oblasti kolem Tchajwanského průlivu by však teoreticky mohla být zasažena značná část světové flotily lodí a zařízení. V již tak napjaté tržní situaci, jako je dnes, by se zintenzivnily úzká hrdla a výrazně by se zvýšily sazby za přepravu zboží. Fronty v přístavech v sousedních zemích severovýchodní nebo jihovýchodní Asie by se pravděpodobně zvýšily i v případě, že by tchajwanské překladiště Kaohsiung bylo kvůli blokáde zrušeno. Kontejnerové linky by musely místo toho překládat v Pusanu, Singapuru nebo Tanjung Pelepasu, což by zvýšilo tlak na kapacitu v těchto zemích.

Pokud by lodní doprava do a z přístavů na obou stranách Tchajwanského průlivu pokračovala, pravděpodobně by to bylo jen za výrazně vyšší náklady na riziko. Jak je v takových případech typické, námořní pojišťovny by zrušily své válečné krytí a prohlásily by oblast za „vyločenou zónu“. Přepravní společnosti by pak musely pojistit každou jednotlivou přepravu za vysoké náklady – se zvláštním pojistným ve výši 1 procenta hodnoty plavidla nebo více. Pro novou loď o kapacitě 16 000 TEU, jejíž současná hodnota přesahuje 200 milionů dolarů, by to znamenalo nejméně 250 dolarů navíc na každou FEU. Některé velmi velké přepravní společnosti by byly pravděpodobně nuceny hledat nové partnery, aby udržely své globální služby v chodu. Tržní expert Lars Jensen z konzultační firmy Vespucci Maritime předpovídá, že v nejhorším případě se Ocean Alliance, kterou tvoří CMA CGM, Cosco/OOCL a Evergreen, rozpadne. Národní rozdíly by pak zabránily asijským členům aliance ve spolupráci. „To by vážně narušilo síť CMA CGM. Společnost by možná musela najít nové partnery na trasách východ-západ, což by nutně nebylo snadné,“ varuje Jensen.

Ještě větším nebezpečím by bylo, kdyby konflikt nabyl globálního rozměru. „Všechno záleží na tom, jak zareagují USA,“ říká Guy Wilson-Roberts, vedoucí dánské poradenské společnosti Risk Intelligence. Předpokládá, že USA a další západní státy by vyčerpaly všechna opatření kromě přímého vstupu do války. Výsledkem by byla spirála sankcí, jako v případě Ruska nebo Íránu. Globální ekonomika by za to musela zaplatit vysokou cenu. „Cla prezidenta Trumpa a jejich dopad na transpacifický obchod nabízejí předzvěst toho, co se pak stane s objemy nákladu,“ říká Wilson-Roberts. Takové narušení ekonomických vztahů by zdevastovalo trh s lodní dopravou. „Mnoho lodí by zůstalo nečinných nebo plně naložených sankcemi a bezcenným zbožím,“ předpovídá analytik společnosti Dynamar Darron Wadey. A co by se stalo s čínskými podíly v přístavech a kritické infrastruktúře v západních zemích? Zašly by vlády tak daleko, že by zmrazily čínská aktiva v Pireu, Vado Ligure nebo Hamburku? Wadey se domnívá, že zájmy „reálné politiky“ by byly pro USA a Čínu příliš silné na to, aby se zapojily do tak masivního geopolitického otřesu. Poukazuje na zkušenosti z války na Ukrajině: stačí se podívat, kolik ruské ropy nadále kupují země, které proti Rusku uvalily sankce.

Z dlouhodobého hlediska by však mohl utrpět ekonomický význam Číny. Již tak postupný přesun výroby z Číny do jihovýchodní Asie, a zejména do Indie, by se pravděpodobně zrychlil, říká Wadey, a doprava se těmto novým realitám přizpůsobí.

SSL EXPRES

22.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 22-07-2025 Podpora novému evropskému obchodnímu koridoru, který má zmírnit dopravní zácpy, už dávno měla přijít

Top manažeři podniků pozitivně reagují na iniciativu EU, která spojí koridory Rýn-Alpy a Severní moře-Středomoří. Označují ji za "dlouho odkládané" rozhodnutí, které by mohlo přispět ke snížení přetížení lodní, železniční a silniční infrastruktury na kontinentu. Sjednocení tras do jediného koridoru, které má být zahájeno počátkem příštího roku, bude následovat po plánu, který by měl do sítě přidat 10 přístavů, včetně Antverp a Rotterdamu, které se již léta potýkají s přetížením vnitrozemské dopravy. Jeden z evropských železničních operátorů řekl serveru The Loadstar: "Iniciativa EU, která vytváří koridor, je již dlouho zpožděná. Dobrou zprávou je, že se vyhýbá síti SNCF, ale aby nedošlo k nedorozumění, stále existuje spousta problémů. "Jeho úspěch bude do značné míry záviset na financování. Pokud bude financování roztříštěné a časově omezené, stane se z něj "bílý slon". To znamená, že se bude rozvíjet tak dlouho, dokud budou přicházet peníze. Jakmile se financování zastaví, projekt v tichosti zanikne."

V rámci iniciativy bude do koridoru, který se potáhne přes sedm zemí - Belgie, Francii, Německo, Itálii, Lucembursko, Nizozemsko a Švýcarsko - zapojeno více než 12 150 km tratí. Generální ředitel přístavu Antverpy-Bruges Jacques Vandermeiren uvedl, že snaha o přesun většího množství nákladu přes vnitrozemí po železnici rovněž pomůže odstranit náklad ze silniční sítě kontinentu, čímž se bude pracovat na plnění jeho zeleného závazku. Belgie se zase snaží posílit objem železniční nákladní dopravy a plánuje do začátku příštího desetiletí zvýšit podíl železniční dopravy přes Antverpy na 15 %, na rozdíl od sousedního Nizozemska, které zaznamenává pokles objemu. Itálie, která se potýká s výrazným narušením v důsledku zpoždění infrastrukturních projektů, by mohla být hlavním příjemcem jakéhokoli projektu, ale zdroj poukázal na to, že by jí mohly být na překážku nadcházející volby. Není však jasné, kdo podpoří financování koridoru. Má být rozděleno mezi Fond soudržnosti EU a Nástroj pro propojení Evropy, příspěvky národních vlád, správce infrastruktury a investice soukromého sektoru a přiděly z rozpočtu TEN-T. Problém tedy spočívá v tom, že žádné z těchto organizací, ani žádnému z vlastníků železniční sítě, nebylo přiděleno ani euro, ani švýcarský frank. A dokud nebude moci hlasovat náklad současně s cestujícími pro, budou projekty železniční infrastruktury upřednostňovány ve prospěch cestujících před nákladem."

Řešení problémů v belgických a nizozemských přístavech a jejich okolí je považováno za klíčové pro zmírnění téměř desetiletého přetížení vnitrozemských vodních sítí, kdy se uživatelé bárek potýkají s typickým dvou- až třídním čekáním.

Sucha nebo problémy na železnici a silnici tyto problémy často ještě umocňují, protože přepravci se obracejí na bárky jako na alternativu. To vede k nárůstu zpoždění, zejména v Rotterdamu, až na sedm dní, a snahy o řešení tohoto problému jsou již dlouho zastaveny. Tyto problémy se nyní projevují na vnitrozemských vodních sítích, kde provozovatelé bárek zavádějí řadu příplatků za

nízký stav vody a snižují dostupnou kapacitu, přičemž se očekává, že se situace v pozdějších letních měsících ještě zhorší. Jeden z provozovatelů začal zákazníkům doporučovat, aby zvážili železnici jako alternativu, aby se vzápětí ocitl pod tlakem sdělení společnosti Kuehne + Nagel, která své zákazníky upozornila, že současné podmínky vyžadují předběžnou rezervaci železniční přepravy tři týdny předem.

SSL Express 22-07-2025 Mexické letecké společnosti čelí přísným omezením ze strany USA po "porušení" dohody ATA

Mexičtí dopravci, kteří provozují lety do USA, se potýkají s papírováním a nejistotou poté, co USA prohlásily, že jejich soused porušil dohodu o letecké dopravě mezi USA a Mexikem (ATA). V podobné situaci by se mohly ocitnout i další země - zejména státy EU, varovaly USA.

Mexické letecké společnosti již nemohou do USA provozovat charterové lety s widebody, a to jak osobní, tak nákladní, pokud nemají zvláštní povolení ministerstva dopravy (DoT), které bylo podáno nejméně měsíc předem, čímž se ad hoc charterové lety nevyplatí. Kromě toho musí všechny mexické letecké společnosti do 29. července předložit ministerstvu dopravy plány všech svých letových řádů do USA, včetně codesharových letů. V žádosti musí být uveden typ letadla, frekvence a dny provozu, konkrétní obsluhovaná letiště a časy příletů a odletů.

V příkazu, který podepsal ministr dopravy USA Sean Duffy, se uvádí, že ministerstvo dopravy může tento příkaz "kdykoli a bez slyšení změnit, upravit nebo zrušit". Kromě toho může být antimonopolní imunita udělená společnému podniku společností Aeromexico a Delta zrušena. Spojené státy tvrdí, že krok Mexika v roce 2022, který spočívá ve snížení počtu letištních časů na přetíženém mezinárodním letišti Benito Juarez (MEX), porušil dohodu ATA, stejně jako příkaz z roku 2023 přesunout veškerý provoz nákladních letadel na mezinárodní letiště Felipe Angeles (NLU). Tři američtí dopravci, American, Delta a United, spolu se třemi mexickými dopravci, Aeromexico, Viva Aerobus a Volaris, přišli o sloty, když mexické úřady snížily provoz na MEX z 61 na 52 hodin s tím, že letiště potřebuje další výstavbu, aby se odstranilo přetížení. Později byly sloty sníženy na pouhých 43 za hodinu. Omezení počtu letištních časů mělo být dočasné, ale USA prohlásily, že žádná stavba zřejmě nezačala.

Zpoždění modernizace letiště prý souvisí se změnou vlády v Mexiku. V květnu však Mexiko zahájilo projekt rekonstrukce letiště v hodnotě 416 milionů dolarů, který má být dokončen před mistrovstvím světa ve fotbale v létě příštího roku. Druhá fáze bude zahájena po skončení turnaje. Pro USA je to příliš málo a příliš pozdě a "Mexiko odstoupilo od svých závazků", tvrdí DoT.

"Mexiko svévolně snížilo kapacitu hlavního vstupního letiště země v Mexico City, MEX, zabavilo sloty americkým dopravcům na MEX a nařídilo všem nákladním dopravcům, aby MEX opustili. Kromě toho Mexiko nemá transparentní a nediskriminační režim přidělování letištních časů, který by odpovídal mezinárodním standardům a který by se důsledně uplatňoval na všech letištích v zemi, včetně letiště MEX.

"Opatření Mexika poškozují letecké společnosti, které chtějí vstoupit na trh, stávající konkurenční letecké společnosti, spotřebitele letecké dopravy a výrobků, kteří jsou závislí na časově citlivých leteckých nákladních přepravách obchodovaných mezi oběma zeměmi, a další zúčastněné strany v americké ekonomice."

Mexiko nemusí být jedinou zemí, která čelí hrozbám USA v souvislosti s dohodami o letecké dopravě. USA varovaly další země, že budou dohody prošetřovat. "Prezident Trump a ministr Duffy si všímají několika dalších zemí, které nedodržují podmínky našich dohod o letecké dopravě. Například sledujeme evropské státy, zda na svých letištích uplatňují proces 'vyváženého přístupu' ke snižování hluku a nezavádějí neodůvodněná provozní omezení. Ministerstvo je odhodláno prosazovat naše dohody, aby zajistilo, že letecké trhy budou spravedlivé a budou podporovat

hospodářskou soutěž." Zejména letiště Schiphol čelilo výzvám ze strany amerických dopravců, když snížilo počet letištních časů, přičemž společnost Kalitta Air vyhrožovala právními kroky.



SSL Express 22-07-2025 Appetit po lodích společnosti MSC pokračuje - v Číně bylo objednáno dalších 10 obřích lodí

Společnost Mediterranean Shipping Company (MSC) opět zdůraznila svůj zdánlivě nenasytný apetit po nové tonáži, když oznámila a zadala objednávky na dalších 10 ultra velkých kontejnerových lodí, jejichž počet objednávek je nyní větší než stávající flotila společnosti Ocean Network Express (ONE), šesté největší linkové společnosti na světě. Společnost MSC potvrdila opce na dvě lodě na LNG s kapacitou 22 000 teu a dvojím palivem u společnosti Hengli Heavy Industry v Dalianu, jejichž dodání je plánováno na rok 2029. Současně společnost MSC uzavřela samostatnou smlouvu na dvě kontejnerové lodě na LNG o kapacitě 21 700 teu v loděnici Zhoushan Changhong International Shipyard, jejichž předání se rovněž očekává v roce 2029. Nejvýznamnější čerstvý krok přichází v China Merchants Heavy Industry (CMHI) Jiangsu, kde MSC rezervovala napevno tři a v opci tři lodě s kapacitou 21 000 teu schopné plavby s LNG. Dodávka první trojice je naplánována na rok 2028, přičemž opční lodě budou pravděpodobně následovat, pokud se dá usuzovat z minulosti.

Žádné podrobnosti o ceně nebyly zveřejněny, ale pozorovatelé trhu naznačují, že každá loď by mohla stát kolem 200 milionů dolarů vzhledem k současným specifikacím připraveným na LNG. Tato nejnovější lavina objednávek doplňuje obrovský počet nově postavených lodí společnosti MSC, který nyní převyšuje počet jejích konkurentů. MSC má objednáno přibližně 130 lodí, což odpovídá kapacitě téměř 2,2 milionu teu, a brzy překročí další milník, protože její obří boxship flotila se blíží k hranici 7 milionů teu. Nejnovější objednávky také potvrzují, že společnost MSC se stále více orientuje na LNG jako přechodné palivo.

SSL EXPRES

24.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 24-07-2025 Předzásobovací horečka způsobila, že tradiční vrchol sezóny H2 je nepravděpodobný

Očekává se, že poptávka na hlavních námořních a leteckých obchodních trasách bude po zbytek roku klesat, i když dopravci se snaží zmírnit erozi sazeb. Námořní analytik Braemar ve své týdenní zprávě o vývoji kontejnerového trhu uvedl, že čínský vývoz minulý měsíc zrychlil, protože odklad amerických cel vyvolal příliv objednávek před novým srpnovým termínem. Podle jeho údajů čínský vývoz meziročně vzrostl o 5,8 % oproti květnovému nárůstu o 4,8 %, zatímco vývoz do USA klesl o 16 %, což je méně než polovina z květnového poklesu o 34,5 %.

Výhled na zbytek roku je však méně optimistický. Agresivní tvorba zásob, která má zabránit otřesům v dodavatelském řetězci, zmařila pravděpodobnost vrcholu sezóny ve druhém pololetí a očekává se, že sazby za přepravu po zbytek roku budou následovat předpokládaný pokles objemu.

"[Sazby za námořní přepravu] budou podle prognóz od poloviny roku 2025 trvale klesat, protože růst nabídky plavidel převyšuje poptávku a očekává se, že se zvýší nevyužitá kapacita," uvádí se v

prognóze Vescon Nautical's Shipping Market Outlook Q3 25 Forecast. Dharshini Shegranová, ředitelka společnosti Flexport a regionální manažerka pro námořní dopravu v severní Evropě, však uvedla, že dopravci ve snaze zmírnit erozi sazeb omezují nasazení tonáže. "Prostor je pro příští dva týdny stále extrémně omezený. Uvolnění prostoru vidíme až na začátku srpna. Budu zvědavá, jak to ovlivní výši sazeb. Zaznamenali jsme poměrně agresivní plán blank sailings, který oznámila na srpen CMA. Pokud se objeví agresivní plány prázdných plaveb na přelomu července a srpna i u dalších dopravců, mohlo by to trh ještě více zúžit."

Paní Shegranová zdůraznila, že chování poptávky a sezónní nárůsty budou záviset na konkrétní obchodní lince. "Co se týče dálnovýchodního západního směru, myslím, že již nyní jsme svědky brzké sezónní špičky, která se může protáhnout i do srpna. Její intenzita však nemusí být taková jako v předchozích vrcholných sezónách, které jsme zaznamenali v červenci a srpnu," řekla.

Podobně je tomu i v letecké nákladní dopravě. Franco Babini, vedoucí spolupracovník společnosti Flexport pro tvorbu cen v letecké dopravě, vysvětlil, že "vzhledem k předzásobením, ke kterému došlo ve druhém čtvrtletí, bude letošní špička pravděpodobně méně intenzivní, takže bychom nemuseli být svědky příliš velkých cenových eskalací," dodal. "V minulosti jsme viděli, že někdy špička začíná ke konci září, ale letos možná budeme mít opožděný začátek, spíše k polovině 4. čtvrtletí, kdy se kapacita na trhu zmenší kvůli zimnímu letovému řádu."

Pan Babini však zdůraznil, že "je trochu těžké předvídat, co se stane, protože na trhu je tolik volatility. Určitě to bude záviset na vývoji tarifů a na tom, zda bude skutečně dosaženo nějaké nové dohody s USA," vysvětlil.

Braemar totiž poznamenal, že "investoři a tvůrci hospodářské politiky bedlivě sledují, zda Američané budou i nadále utrácet..., protože spotřebitelské výdaje pohánějí zhruba dvě třetiny americké ekonomiky".



SSL Express 24-07-2025 Světová celní organizace pokročila v digitalizaci obchodu s datovým modelem 4.2.0 (Shipping and Freight Resources)

Světová celní organizace (WCO) vydala verzi 4.2.0 svého datového modelu, který přináší zásadní vylepšení, díky nimž se globální obchod o krok přiblíží k efektivitě bez papírování v reálném čase. Pro ty z vás, kteří se pohybují v oblasti obchodní dokumentace a dodržování předpisů, bude tato verze více než jen technickou aktualizací, je včasným signálem, že soukolí standardizace a interoperability se otáčí rychleji.

Co je nového ve verzi 4.2.0? V záhlaví této verze jsou dva hlavní přírůstky:

1. Balíček informací o celních dluhopisech

Tento balíček poskytuje strukturovaný, standardizovaný způsob digitalizace správy a předkládání celních dluhopisů, což je důležitý nástroj pro mnoho ekonomik, které vyžadují finanční záruky pro dovozce a další zúčastněné strany. Díky tomuto modelu mohou členové WCO:

- Snížit administrativní náklady
- Automatizovat zpracování celních prohlášení a kontroly dodržování předpisů
- Urychlit zavádění procesů týkajících se celního řízení s jednotností napříč jurisdikcemi.

2. Datový balíček osvědčení o původu (eCO)

Tento datový balíček, vytvořený ve spolupráci s Technickým výborem pro pravidla původu (TCRO), umožňuje digitalizaci elektronických osvědčení o původu. Proč je to tak velké?

- Protože ověřování původu je často časově náročné a náchylné k podvodům

- Díky standardizovanému vzoru eCO mohou celní orgány ověřovat původ rychleji a spolehlivěji, čímž se zvyšuje důvěra, dodržování předpisů a spravedlivý obchod.

Proč na tom záleží?

Pro odesílatele, speditéry a celní makléře tento krok přináší provozní výhody a globální konzistenci. Namísto budování systémů na míru pro každou zemi znamená harmonizovaný datový standard rychlejší integraci systémů, méně manuálních zásahů a větší transparentnost v každé fázi procesu odbavení.

Ještě důležitější ale je, že tato verze datového modelu WCO umožňuje digitální osvědčení o původu a dluhopisů:

- Snižuje papírování a zpoždění při ověřování
- Pomáhá úřadům a podnikům aktivněji řídit obchodní rizika
- Podporuje cíle projektů, jako jsou Dohoda WTO o usnadnění obchodu, UNCITRAL MLETR a různé dohody o volném obchodu (FTA).

Zatímco iniciativám, jako jsou eBL, Single Windows a komunitní systémy přístavů založené na API, se věnuje velká pozornost, interoperabilitu umožňuje základní datový model, který tyto systémy pohání. Důsledné aktualizace WCO, jako je tato, vytvářejí tichý, ale nezbytný základ pro digitalizaci globálního obchodu ve velkém měřítku.

WCO vyzývá svých 186 členských zemí, aby tuto verzi přijaly a uplatňovaly. Pro pracovníky soukromého sektoru, zejména pro ty, kteří se zabývají technologiemi, financováním obchodu a dokumentací, je vhodná doba začít přizpůsobovat systémy těmto novým datovým modelům. Digitalizace obchodu bude tak silná, jak silné jsou normy, na nichž je postavena. Datový model WCO 4.2.0 přidává další vrstvu struktury a důvěry, snižuje tření v globálním obchodu a pomáhá nám všem přiblížit se k vizi plně digitálních, bezproblémových a bezpečných přeshraničních toků. Pokud jste poskytovatelem digitálních obchodních řešení, speditér nebo vládní agentura pracující na reformě celních procesů, tuto aktualizaci byste neměli přehlédnout.

SSL Express 24-07-2025 NATO varuje před prudkým nárůstem kybernetických hrozeb zaměřených na přístavy. (Splash 247)

Podle nové politické zprávy Centra excelence NATO pro kybernetickou obranu (CCDCOE) čelí přístavy záplavě kybernetických útoků ze strany hackerů podporovaných státem. Zpráva varuje, že přístavy, které odbavují 80 % světového obchodu a jsou základem logistického řetězce NATO, jsou nyní "magnetem" pro kybernetickou agresi ze strany Ruska, Íránu a Číny, stejně jako gangů ransomwaru a politicky motivovaných hacktivistů. Zpráva popisuje stále agresivnější prostředí hrozeb. Na ruskou GRU napojená APT28, íránské skupiny jako APT35 a MuddyWater a čínské operace jako Mustang Panda se aktivně zaměřují na přístavní systémy - včetně kontroly přístupu, služeb lodní dopravy a palivových terminálů.

Mezitím útoky ransomwaru a kampaně DDoS nadále zasahují hlavní evropské terminály, přičemž skupiny jako BlackCat a NoName057 způsobují potíže v Hamburku, Antverpách a Felixstowe. Krizi prohlubuje rozdělení na civilní a vojenské sektory: většina přístavů je v soukromém vlastnictví, ale plní dvojí vojenskou funkci a jsou jen málo integrovány do kybernetické obrany NATO. CCDCOE vyzývá k naléhavým reformám - aktualizaci námořní strategie NATO, posílení sdílení zpravodajských informací a začlenění kybernetického výcviku do cvičení NATO, aby se zabránilo budoucím digitálním blokádám ve světových přístavech.

Singapur čelil o víkendu vážné kybernetické hrozbě - koordinující ministr pro národní bezpečnost K. Shanmugam potvrdil vážný útok zaměřený na kritickou infrastrukturu městského státu. Úřady

připisují útok sofistikované špiónážní skupině UNC3886, která je napojena na stát a má potenciální vazby na Čínu. Narušení, klasifikované jako pokročilá přetrvávající hrozba, bylo zaměřeno na systémy s vysokou hodnotou, včetně energetických sítí, dopravních sítí a finančních institucí, a hrozilo narušení základních služeb, jako jsou dodávky elektřiny, přístavy a letiště.

SSL EXPRES

25.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 25-07-2025 MSC zapouští pevné kořeny v Číně s novou společností pro správu lodí v Ningbo

Společnost MSC Mediterranean Shipping Company, největší kontejnerový dopravce na světě, učinila rozhodný krok k posílení své provozní přítomnosti v Číně. Dne 23. července 2025 společnost MSC oficiálně zahájila činnost své první společnosti pro správu lodí v této zemi: Ltd. se sídlem v zóně volného obchodu Beilun ve městě Ningbo.

Tento rozvoj je více než jen novou kanceláří nebo regionálním rozšířením - je to strategická hra, která podtrhuje rostoucí význam Číny nejen jako výrobní velmoci a giganta námořního obchodu, ale také jako centra námořních talentů a ekologických iniciativ v oblasti námořní dopravy. Podle námořního novináře Yang Chena z Xinde Marine News se nový subjekt zaměří na komplexní služby v oblasti správy lodí, od nábory a výcviku posádek až po bezpečnostní operace a modernizace zaměřené na udržitelnost pro plavidla provozovaná v čínských vodách i mimo ně. Proč právě Ningbo?? Odpověď spočívá v rostoucím světovém významu města jako námořního centra. Přístav Ningbo-Zhoushan, jeden z nejrušnějších přístavů na světě, jen v loňském roce odbavil více než miliardu tun nákladu. Nabízí hlubokovodní přístup, rozsáhlou infrastrukturu a přímé obchodní spojení s významnými ekonomikami, což z něj činí přirozenou volbu pro regionální kotevní bod společnosti MSC. Generální ředitel společnosti MSC Shipmanagement Prabhat Jha v rozhovoru pro deník Ningbo Daily zdůraznil strategickou polohu přístavu a jeho profesionální námořní ekosystém jako klíčové faktory, které stály za tímto rozhodnutím. Ocenil také silné partnerství s místními námořními úřady, které bude mít zásadní význam pro podporu ambicí společnosti MSC rozšířit své schopnosti a vliv v celé Asii..

Snad nejpozoruhodnějším rozměrem této iniciativy je však plán společnosti MSC přijmout do roku 2026 2 000 čínských námořníků. V odvětví, kde jsou problémy s posádkami a jejich nedostatek stále častějším jevem, se nejedná pouze o počet zaměstnanců, ale o odvážnou investici do lidí. Vypovídá to o důvěře společnosti MSC v talentovanou pracovní sílu v regionu a o její ochotě přispět k dlouhodobému rozvoji čínské námořní pracovní síly. Tento nový subjekt bude zároveň aktivně spolupracovat s námořním úřadem v Ningbo na ekologických postupech v námořní dopravě, jako je například přestavba stávajících lodí na dvoupalivovou technologii a zavádění ekologických standardů v celé spravované flotile. To je v souladu s globálními cíli společnosti MSC v oblasti dekarbonizace i s širší snahou Číny o ekologizaci lodní dopravy a logistiky.

--



SSL Express 25-07-2025 Rusko dočasně zastavilo nakládku ropy v Černém moři v souvislosti s rozsáhlými bezpečnostními opatřeními v přístavech

Agentura Reuters včera oznámila, že Rusko náhle zastavilo nakládku zahraničních tankerů v klíčových exportních uzlech v Černém moři s odvoláním na novou bezpečnostní vyhlášku, která vyžaduje povolení Federální bezpečnostní služby (FSB) pro všechna zahraniční plavidla, což může narušit více než 2 % celosvětových dodávek ropy. Omezení, které vstoupilo v platnost bezprostředně po vydání nařízení prezidenta Vladimira Putina na začátku tohoto týdne, má dopad na provoz v Novorossijsku a terminálu Kaspického potrubního konsorcia (CPC) v Južnaja Ozerejevce. CPC odbavuje více než 80 % kazašského vývozu ropy.

Dosud bylo povolení FSB vyžadováno pouze pro lodě vplouvající do přístavů v blízkosti ruských námořních základen. Podle nových pravidel budou muset všechny lodě "na cestě ze zahraničních přístavů" získat povolení od oficiálního zástupce FSB v koordinaci s kapitánem přístavu.

Zpřísnění navazuje na nedávná neštěstí v přístavech - včetně výbuchů, sabotáží a útoků dronů -, která ohrozila ruskou ropnou infrastrukturu. Oficiálně se úřady odvolávají na porušování předpisů, ale načasování odpovídá zvýšeným domácím bezpečnostním opatřením a stupňujícím se západním sankcím zaměřeným na ruský energetický sektor. Došlo k řadě nevysvětlitelných výbuchů tankerů spojených s ruským obchodem, k některým z nich došlo tisíce kilometrů od ruských břehů, naposledy na palubě čpavkového tankeru Eco Wizard společnosti StealthGas v energetickém uzlu Ust-Luga na začátku tohoto měsíce. Tento výbuch - oficiálně popsán jako "menší únik" - vyvolal evakuaci plavidla a dočasné uzavření přístavu. Kontrola škod odhalila velké díry v trupu s kovem ohnutým dovnitř, což podpořilo spekulace o vnějším útoku. Odborníci na námořní bezpečnost a západní zpravodajské služby spekulovali, že Ukrajina možná stupňuje tajnou sabotážní kampaň, jejímž cílem je narušit vývoz ruské ropy.

Výbuch lodi Eco Wizard následoval po podobných incidentech v únoru, kdy lodi Koala vlastněnou Tureckem otřáslý tři exploze v Ust-Luze, a v červnu, kdy byla po zastavení v ruských přístavech zasažena loď Vilamoura, suezmax spravovaný společností TMS Tankers. Incidenty v Ust-Luze jsou součástí rostoucího seznamu námořních explozí tankerů spojených s ruským obchodem, a to i mimo Baltské moře. V posledních měsících vyvolaly výbuchy na lodích Seajewel a Seacharm (obě aframaxy spravované společností Thenamaris) ve Středozemním moři a také na lodi Grace Ferrum u Libye znepokojení mezi odborníky na námořní bezpečnost, z nichž mnozí mají podezření na použití min typu limpet. V prosinci 2024 se v západní části Středozemního moře potopila ruská nákladní loď Ursa Major po výbuchu pod vodou. Zatímco oficiální prohlášení tyto události často bagatelizovala, místní úřady a mezinárodní pozorovatelé je stále častěji považují za koordinovanou kampaň proti vývozu fosilních paliv z Ruska.

Minulý týden ruský státní provozovatel přístavů FSUE Rosmorport vyhlásil výběrové řízení v hodnotě 3,16 miliardy rublů (39,5 milionu USD) na kontrolu podvodních částí plavidel v klíčových přístavech v Baltském moři v souvislosti s rostoucími obavami z námořní sabotáže.