

SSL EXPRES

05.12.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

    **SSL Express 05-12-2025 Maersk otevírá svůj největší sklad v Asii a Pacifiku, pokrývající téměř 180 000 m²**

"Maersk Mega Distribuční Centrum" dostává svému jménu. S celkovou plochou přibližně 180 000 m² a přibližně 100 000 paletovými plochami nyní nové distribuční centrum v A.P. Møller-Mærsk zvětšilo svou skladovou plochu v Malajsii o více než 30 %. Slavnostně otevřený 5. listopadu 2025 v Shah Alam – osmém největším městě země a hlavním městě státu Selangor – je to dosud největší sklad otevřený dánským dopravním a logistickým gigantem v oblasti Asie a Pacifiku.

Toto nové zařízení XXL, které je důležitým uzlem pro poskytovatele služeb, bude přijímat zboží z přístavů a letišť regionu. Je napojen na hlavní dálnice země, těží také z blízkosti mezinárodního letiště Kuala Lumpur a je vzdálen asi 340 kilometrů od malajského přístavu Tanjung Pelepas, hlavního překládkového přístavu Maersk v Asii.

Navržen tak, aby zvládl širokou škálu produktů, včetně rychle se pohybujícího spotřebního zboží, potravin, nápojů, oděvů a obuvi, byl "Mega DC" navržen pro organizaci s více klienty. Vybaven interním systémem WMS od Maersk integruje celou škálu velkých automatizovaných skladů: autonomní mobilní roboty (AMR), technologii *zpřístupnění* (PTL) a automatizovaný systém skladování a vyzvedávání (AS/RS). Nakonec stojí za zmínku přítomnost celních agentů na místě (pro rychlejší celní odbavení dovozu a vývozu) a služeb s přidanou hodnotou: označování, přebalování, paletizace, správa vrácení, kontrola kvality a likvidace produktů.

    **SSL Express 05-12-2025 Japonská korporace NYK nakupuje v Evropě**

Evropská komise nevidí žádné obavy o konkurenci a dává zelenou: Movianto International převezme Yusen. Současně japonská mateřská společnost NYK zakládá společný podnik se švýcarskou skupinou MSC.

Evropská komise schválila podle nařízení EU o fúzích převzetí výhradní kontroly nad Movianto International, součástí skupiny Walden, společností Yusen Logistics, obě se sídlem v Nizozemsku. Transakce se primárně týká dopravního a logistického průmyslu. Japonský poskytovatel logistických služeb Yusen a evropský specialista na zdravotnickou logistiku Walden Group již v létě dokončili jednání o prodeji divize Walden Health. Kromě Movianto sem patří také Eurotranspharma, Transpharma International a Walden Digital. Díky akvizici Walden Group vidí lepší příležitosti k růstu ve zdravotnictví, a to i na mezinárodní úrovni. Nabídku služeb lze také zlepšit využitím globální sítě a integrovaných logistických kapacit skupiny Yusen Logistics. Movianto je v současnosti zastoupeno přibližně na 138 místech ve dvanácti evropských zemích.

Yusen Logistics Group je globální poskytovatel logistických služeb s více než 25 000 zaměstnanci ve 45 zemích, včetně 18 zemí Evropy, se zaměřením na zdravotnictví,

automobilový průmysl, letectví a technologie. Yusen je stoprocentní dceřinou společností NYK Line, největší japonské lodní společnosti. Skupina NYK (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha) je jednou z předních světových dopravních a logistických společností. Ve svém letním oznámení o akvizičních jednáních NYK uvedla, že Yusen výrazně rozšíří své podnikání v oblasti zdravotnické logistiky v Evropě akvizicí zdravotnických aktivit společnosti Walden. Kombinace odbornosti Walden a globální sítě skupiny Yusen Logistics také umožní poskytování služeb s vyšší přidanou hodnotou na širším trhu. NYK proto plán realizuje, aby logistika byla klíčovou oblastí podnikání. Za tímto účelem již NYK převzal platformu pro e-commerce logistiku (UK) a poskytovatele logistických služeb pro autodíly (Nizozemsko) v Evropě.

Skupina NYK také v současnosti plánuje společný podnik se švýcarskou společností MSC Mediterranean Shipping Company Holding SA ("MSC Group"). Evropská komise schválila toto založení společného podniku v souladu s nařízením EU o fúzích. Transakce se primárně týká leteckých a námořních nákladních služeb v několika afrických zemích.

SSL Express 05-12-2025 Vzniká nová zóna nebezpečí pro tankery napojené na Rusko

Ruský tanker plující z Ruska do Gruzie naložený slunečnicovým olejem oznámil, že byl napaden u tureckého pobřeží, ale jeho 13 členů posádky zůstalo nezraněno, uvedla turecká námořní autorita v úterý, což je pravděpodobně nejnovější incident v obnovené rozsáhlé kampani vedené ukrajinskou armádou. Plavidlo *Midvolga-2* hlásilo, že bylo napadeno 130 km od tureckého pobřeží, ale nepožádalo o pomoc a plulo směrem k tureckému přístavu Sinop, uvedlo Ředitelství pro námořní záležitosti na X.

Pojistné sazby pro lodě proplouvající Černým mořem prudce vzrostly po ukrajinském námořním dronovém útoku na dva stínové tankery spojené s Ruskem – *Kairos* suezmax a *Virat* aframax. "Tento incident je považován za nejvýznamnější útok na obchodní plavidla v Černém moři od začátku konfliktu," naznačili analytici z brokerské společnosti BRS v nové zprávě tankerů.

Turecký prezident Tayyip Erdogan v pondělí uvedl, že útoky na obchodní lodě v Černém moři jsou nepřijatelné, a varoval "všechny zúčastněné strany". "Válka mezi Ruskem a Ukrajinou zjevně začala ohrožovat bezpečnost plavby v Černém moři. Útoky na lodě v naší exkluzivní ekonomické zóně v pátek signalizují znepokojivou eskalaci," řekl Erdogan novinářům.

Útok na dvojici tankerů následuje po samostatné vlně dronů z minulého týdne, která zasáhla dva bulkery a sídlo CPC Pipeline 26. listopadu. Ve stejné vlně útoků, které poškodily tankery, zasáhl dron pobřežní terminál CPC v Novorossijsku, který zpracovává více než 1 % světových dodávek ropy a téměř 80 % kazachstánského exportu. Terminál provozuje tři jednobodové kotviště. SPM2 byl během stávky vyřazen a podle BRS může být mimo provoz až rok. Záložní SPM3 je od 12. listopadu mimo provoz kvůli údržbě a očekává se, že se vrátí do provozu až za přibližně dva měsíce, zatímco SPM1 zůstává jediným operačním kotvicím bodem. "Exportní kapacita je proto omezena až do začátku roku 2026," uvedla BRS, přičemž objemy jsou v současnosti přibližně poloviční oproti obvyklé úrovni.

Mezitím, v dalším incidentu spojeném s rozsáhlou ukrajinskou námořní kampaní, utrpěl tanker pod panamskou vlajkou *Mersin* čtyři vnější exploze, když kotvil u pobřeží Dakaru v Senegalu, uvedl jeho turecký manažer Besiktas Shipping. Útok se odehrál pozdě 27. listopadu a způsobil zaplavení strojovny lodi. *Mersin* se dlouhodobě zabývá přepravou rafinovaných produktů z Ruska do Afriky a Jižní Ameriky a od konce září kotví u Dakaru. Její poslední AIS signál byl zaznamenán 23. listopadu. Obrázky sdílené online ukazují zád' nebezpečně blízko hladiny

vody. Načasování incidentu, tak brzy po mediálně sledovaných útonázích na ruskou linku, podnítilo na trhu domněnky, že za útokem stojí ukrajinské speciální jednotky – i když *Mersin* není sankcionován, splňuje cenový strop G7 a má známého skutečného vlastníka. Pět lodí letos — *Vilamoura*, *Grace Ferrum*, *SeaJewel*, *Seacharm* a *Koala* — již bylo poškozeno záhadnými výbuchy, přičemž je společným znakem: všechny již dříve navštívily ruské přístavy. "*Mersin* je víc než potápějící se loď. Je to varování, že netransparentní ruské toky ropy nejsou pro svět "bez nákladů". Pokud se to může stát u Senegalu, systémové riziko už leží u pobřeží všude," uvedl včera na LinkedIn příspěvek Ami Daniel, generální ředitel firmy Windward zabývající se námořní analytikou.

SSL Express 05-12-2025 Aktivní kapacity liniových rejdařů stále na limitu

Lodní společnosti nezvažují zásadní snížení počtu slotů ani dlouho po skončení hlavní sezóny. Dosud nedošlo k žádným zásadním racionalizacím v jízdních řádech a kapacity flotil jsou stále na horní hranici. Kromě rutinního přistávání kvůli opravám bylo podle průmyslové služby Alphaliner v polovině listopadu nezaměstnaných pouze 0,7 procenta světové flotily kontejnerových lodí z hlediska kapacity. Většina z celkových 94 lodí však nebyla způsobena nedostatkem poptávky, ale sankcemi nebo právními spory.

Míra je tedy již dva roky historicky nízká. Pokles přepravních sazeb od léta tedy prakticky neměl žádný vliv na aktivní flotilu. Pro krátkodobé úpravy kolísání poptávky rejdaři pouze občas odstraňují lodě z jízdního řádu prostřednictvím "prázdných plaveb" (blank sailings). Podle hodnocení lodní společnosti Döhle z poloviny listopadu však kapacita zaparkovaná v přístavech na poslední chvíli činila pouze 53 140 TEU, což odpovídá jen několika velkým kontejnerovým lodím. Tyto minimální úpravy zřejmě stačily ke snížení rezervní kapacity nákladního prostoru natolik, že se v posledních týdnech opět zvýšila doprava na některých trasách. Pro trasu Dálný východ–severní Evropa je krátkodobá průměrná sazba na benchmarkingové platformě Xeneta 2 313 amerických dolarů/FEU, což je téměř o 20 procent více než před měsícem. Šanghajský index SCFI ukazuje nárůst o 4,5 procenta na 1 404 dolarů/TEU pro stejnou trasu.

Za měsíc, který teprve začíná, si hlavní společnosti stanovily za cíl další zvýšení nad 3 000 dolarů/FEU. Krátce před tím, než minulý týden vstoupila v platnost nová zvýšení tarifů, nebyla na trhu žádná jasná reakce. Indexy zůstaly na úrovni 2 100 až 2 400 dolarů/FEU. Podle informací z kruhů spedice vstoupily čínské NVOCC opět na trh za ceny výrazně nižší než 2 000 dolarů/FEU. Tento týden ukáže, zda má GRI (General Rate Increase) nějaký vliv.

Pohled na vnitroasijské trasy v Šanghajském indexu ukazuje, že tam převládá jiná dynamika. Náklady na nákladní dopravu na krátkých trasách, zejména v jihovýchodní Asii, v posledních týdnech vzrostly mnohem výrazněji než na mezikontinentálních trasách. Pro rezervace ze Šanghaje do Singapuru je nyní úroveň indexové sazby 540 dolarů/TEU, což není daleko pod ročním maximem z ledna. Ve srovnání s předchozím měsícem vzrostly rezervace na této trase podle indexu o 12 procent a oproti začátku září o 29 procent. Fakt, že vnitrostátní asijský provoz stále výrazně roste, hraje do karet dopravcům. Podle statistik kontejnerových obchodů vzrostly zásilky v regionu za první osm měsíců o více než 6 procent. Předpokládá se, že přesun výroby z Číny do zemí jako Vietnam, Thajsko a Indonésie bude mít pozitivní dopad na dopravu. Aby se obešla vysoká americká cla na dovoz z Číny, vyrábí se více produktů v sousedních asijských zemích. Přeshraniční dělba práce se zvyšuje, což vede k většímu množství přepravy

materiálu a zásob mezi asijskými zeměmi. Současně bouře a záplavy v regionu v tomto období roku způsobují narušení přístavů a kapacity tratí.