

SSL EXPRES

03.03.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



🚢 ⚡ SSL Express 03-03-2026 Převzetí společnosti Zim vyvolává otázky u dopravců přes Tichý oceán – a MSC

Dopady plánovaného převzetí společnosti Zim společností Hapag-Lloyd se pravděpodobně nejvíce projeví v obchodu mezi Asií a východním pobřežím USA, což by mohlo vést ke zvýšení podílu na trhu pro partnery Gemini, ale ponechat MSC vystavenou riziku. Výsledkem by mohlo být spuštění řady nových služeb, protože dopravci se budou snažit udržet svůj podíl na trhu. Podle nové analýzy společnosti Sea-Intelligence bude fúze flotil a služeb společností Zim a Hapag-Lloyd pro transpacifické přepravce a jejich speditéry znamenat otázku, „jak to ovlivní komerční kontrolu kapacity na vysoce specifických přepravních trasách“ na trase mezi Asií a východním pobřežím Severní Ameriky. Hlavní otázkou je, co se stane s pěti službami mezi Asií a východním pobřežím Severní Ameriky, které jsou v současné době provozovány na základě dohody o sdílení lodí (VSA) mezi MSC a Zim.

Dvě služby, prodávané jako ZCP a ZXB společností Zim a Amberjack a Emerald společností MSC, jsou provozovány loděmi společnosti Zim, přičemž společnost MSC si rezervuje přibližně 30 % kapacity slotů – opačná situace je u dvou dalších služeb, ZTS/America a ZNS/Empire, kde je MSC poskytovatelem tonáže. Pátá služba, ZSL/Lone Star Express, využívá tonáž obou dopravců. Jak Hapag-Lloyd tyto služby integruje do své sítě a jak MSC reaguje na potenciální ztrátu svého partnera, zůstává předmětem spekulací. Smlouva Zim-MSC VSA vyprší v únoru příštího roku, zatímco Hapag-Lloyd minulý týden oznámil, že očekává dokončení převzetí do konce tohoto roku.

Za předpokladu, že smlouva Zim-MSC VSA nebude obnovena, stojí společnost Hapag-Lloyd před relativně jednoduchou volbou: buď pokračovat ve službách Zim jako samostatný provoz – izraelský dopravce dosáhl určitého úspěchu s marketingem svých transpacifických služeb jako „prémiové nabídky“, alternativy k letecké přepravě pro majitele nákladu v oblasti elektronického obchodu – nebo je jednoduše integrovat do sítě Gemini, což Sea-Intelligence považuje za pravděpodobnější scénář.

„Udržování nezávislé služby s přímým napojením má komerční smysl pro udržení časově citlivé e-commerce klientely společnosti Zim; existuje však riziko, že dojde ke strukturálnímu tření s Maerskem v rámci aliance Gemini,“ vysvětlila společnost. „Provozování prémiových přímých linek mimo alianci účinně staví společnost Hapag-Lloyd do konkurence s vlastní

sdílenou infrastrukturou typu hub-and-spoke, což by mohlo potenciálně odlákat vysoce výnosný náklad od základní sítě Gemini.“

Integrace služeb společnosti Zim na trase Asie–východní pobřeží USA do sítě Gemini by však také představovala výzvu, a to vzhledem k modelu hub-and-spoke sítě Gemini a cíli 90% včasnosti dodávek, protože „směrování časově citlivého nákladu společnosti Zim přes tyto uzly by vyžadovalo pečlivé navržení produktu (např. chráněné expresní možnosti, rychlé vnitrozemské spoje), aby nedošlo k narušení očekávání zákazníků“, dodala společnost Sea-Intelligence. K překonání těchto problémů a zároveň k využití lepší konektivity, kterou přináší síť Zim, pravděpodobně dojde ke dvěma dalším vývojovým krokům, tvrdí Sea-Intelligence: zvětšení lodí na hlavních trasách, kde se síť v současné době překrývá, například do Šanghaje a New Yorku, a spuštění „alespoň jedné nové specializované služby pro správu nově získaného trhu v Bostonu (Nový Anglie).

Pro MSC by odchod řetězců ZCP a ZXB provozovaných společností Zim znamenal snížení propojení mezi regiony MSC o 34 % a propojení mezi přístavy o 35 % v obchodu mezi Asií a východním pobřežím USA a představuje významnou změnu v dostupné kapacitě, protože tyto dvě služby dohromady tvoří 11 % kapacity na této trase, což v konečném důsledku pravděpodobně donutí dopravce vyvinout zcela nové řetězce. Vzhledem ke strategickému postavení MSC a její preferenci samostatného provozu je velmi nepravděpodobné, že by dopravce tento podíl na trhu postoupil.

„Objem, který je v ohrožení, je natolik podstatný, že by mohl potenciálně ospravedlnit nasazení nezávislé kapacity,“ komentovala společnost Sea-Intelligence. „Aby se zabránilo postoupení tohoto strategického území – a celé destinace – společnosti Gemini, nejlogičtější reakcí společnosti MSC bude pravděpodobně nasazení nové, nezávislé služby zaměřené přímo na brány v jižní části Atlantiku v USA a Nové Anglii,“ uvedla.



SSL Express 03-03-2026 Týden 8: Pokles objemu přepravy v důsledku lunárního nového roku

Celosvětový objem letecké nákladní přepravy v polovině února prudce poklesl, což bylo do značné míry očekávané, a to kvůli svátkům lunárního nového roku (LNY) v Číně a velké části východní a jihovýchodní Asie. Zúčtovatelná hmotnost poklesla v druhém a třetím únorovém týdnu přibližně o 20 % poté, co v předchozích šesti týdnech rostla. Podle nejnovějších týdenních údajů společnosti WorldACD Market Data celkový objem přepravy po celém světě poklesl v 8. týdnu (16. až 22. února) o 16 % poté, co v předchozím týdnu poklesl o 5 %, protože státní svátky a uzavření továren v klíčových mezinárodních výrobních zemích způsobily prudký pokles nákladní dopravy, jako tomu bývá každý rok kolem čínského Nového roku.

Letošní pokles letecké nákladní přepravy v období čínského Nového roku se zdá být prudší než loňský pokles, kdy se objem přepravy v klíčových dvou týdnech kolem čínského Nového roku 2025 snížil přibližně o 13 % – loňský rok byl však v mnoha ohledech neobvyklý a v tomto období již docházelo k předběžnému nakládání v očekávání změn celních sazeb a pravidel de minimis v USA. Letošní pokles o 20 % je podobný poklesu zaznamenanému kolem čínského Nového roku v roce 2024, jak vyplývá z více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých v datech WorldACD. Po pouhém 3% poklesu v mezitýdenním srovnání (WoW) v předchozím týdnu, v období před čínským Novým rokem 17. února tohoto roku, klesl objem letecké nákladní přepravy z Asie a Tichomoří v 8. týdnu o 33 %, což je o 20 % méně než v loňském

roce (kdy se objem přepravy již částečně zotavil po čínském Novém roce, který v roce 2025 připadl na 29. ledna, tedy o dva týdny dříve). Přepravci uvedli, že v letošním roce nedošlo k nijak výraznému nárůstu poptávky před čínským Novým rokem, ale kapacita zůstala v 8. týdnu relativně omezená, například z Číny, kvůli zrušení kapacit v souvislosti se svátky. V důsledku toho zůstaly průměrné sazby z asijsko-pacifických zemí v 8. týdnu víceméně stabilní (-1 % oproti předchozímu týdnu) na úrovni 3,05 USD za kilogram, což je o 6 % více než v 8. týdnu loňského roku, a to na základě kombinace spotových sazeb a smluvních sazeb na celém trhu. Celosvětové průměrné sazby ve výši 2,38 USD za kilogram poklesly o 4 % oproti předchozímu týdnu, ale meziročně zůstávají o 2 % vyšší.

Dopad LNY na sazby byl patrnější při pohledu na spotové ceny z asijsko-pacifické oblasti, které v 8. týdnu poklesly o -5 % (WoW) na 3,49 USD za kilogram, i když byly stále mírně vyšší (+1 %) než v loňském roce. Nicméně pokles spotových sazeb z Asie a Tichomoří v týdnu 8 byl hlavním faktorem poklesu globálních průměrných spotových sazeb o 4 % v týdnu 8, i když zůstaly o 2 % vyšší ve srovnání s 8. týdnem loňského roku.

Letos **ramadán** začal ve stejný den jako LNY, 17. února. Zúčtovatelná hmotnost z Blízkého východu a jižní Asie (MESA) také dosáhla vrcholu v prvním týdnu února, a to +17 % meziročně. Poté objemy v 8. týdnu mírně poklesly, ale stále zůstaly +10 % meziročně. Z MESA do Evropy a USA došlo v posledních třech týdnech k silnému nárůstu přepravy, zejména z Dubaje, Indie a Bangladéše. Spotové sazby z původních míst MESA byly během tohoto období relativně stabilní, i když v 8. týdnu vzrostly o +4 % oproti předchozímu týdnu na průměrnou hodnotu 2,55 USD za kilogram – i když byly o -9 % nižší než jejich zvýšené úrovně v 8. týdnu loňského roku. Například z oblastí MESA do Evropy vzrostly průměrné spotové sazby v 8. týdnu o +6 % oproti předchozímu týdnu, a to díky nárůstu cen z Dubaje do Evropy o +21 % oproti předchozímu týdnu.

Po několika měsících relativní stability se zdá, že nové změny v celní politice USA přinesou další nejistotu a volatilitu na trhy, zejména pro leteckou nákladní dopravu směřující do USA. Poté, co americký Nejvyšší soud tento týden rozhodl proti clům podle zákona o mezinárodních mimořádných ekonomických pravomocích (IEEPA) Trumpovy administrativy a shledal je nezákonnými, prezident Trump zavedl dočasné nové globální clo ve výši 10 % (s platností do 24. července) a pohrozil, že jej zvýší na 15 %. Trump také vydal výkonný příkaz, který zachovává pozastavení výjimek „de minimis“, ačkoli se na poštovní zásilky budou vztahovat nová pravidla, podle nichž budou podléhat 10% globálnímu clu až do jeho vypršení nebo do doby, než americké celní orgány zavedou nový proces pro poštovní zásilky. Zůstává otázkou, jaký dopad budou mít tyto změny na leteckou nákladní dopravu.



SSL Express 03-03-2026 Odbavení nákladu v Rotterdamu: roční výsledky jsou smíšené

Rotterdamský přístav se loni potýkal s klesajícím objemem přepravy nákladu. Podle přístavní správy klesla celková přeprava meziročně o 1,7 procenta na 428,4 milionu tun. Přeprava kontejnerů vzrostla na 14,2 milionu TEU, ačkoli tonáž se snížila o 0,2 procenta. Z hlediska TEU tak přeprava kontejnerů v Rotterdamu vzrostla druhý rok po sobě a je téměř na stejné úrovni jako v roce 2022. Zvýšená doprava do a z Asie zvýšila propustnost kontejnerů. Dovoz z Asie vzrostl o 9,3 procenta. Tento růst pokračoval i ve druhé polovině roku. Podle přístavního úřadu se doprava do a ze Severní Ameriky také zvýšila o 13,6 procenta. Objem překládky

naopak klesl o 15,9 procenta. To bylo částečně způsobeno přesunem lodí do jiných přístavů v důsledku vysokého využití terminálů. Pobřežní plavba zůstala stabilní.

V segmentu suchého sypkého nákladu klesla přeprava o 6,5 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Objemy železné rudy klesly o 11,5 procenta. Objemy uhlí se snížily o 8,7 procenta na 17,3 milionu tun. Naproti tomu přeprava sypkého materiálu v zemědělském průmyslu se zvýšila o 6,3 procenta, k čemuž přispělo uvedení nového terminálu do provozu. Provozovatel přístavu vykázal pokles přepravy kapalného sypkého nákladu o 1,5 procenta. Přeprava ropy se zvýšila o 3,4 procenta na 101,2 milionu tun, zatímco přeprava ropných produktů klesla o 12,6 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Přeprava LNG vzrostla o solidních 15,1 procenta na 13,0 milionů tun. Přeprava ostatního kapalného sypkého nákladu se snížila o 3,1 procenta na 34,3 milionu tun.

Opačné trendy byly pozorovány i u přepravy obecného nákladu. Přeprava RoRo mírně vzrostla o 0,9 procenta na 25,6 milionu tun. Ostatní obecný náklad dosáhl 6,1 milionu tun, což představuje nárůst o 4,6 procenta. Podle přístavní správy byly rozhodujícími faktory vyšší objemy ocelových výrobků, offshore komponentů a hliníku.

Z finančního hlediska vykázala správa přístavu Rotterdam stabilní výsledky. Tržby se v roce 2025 zvýšily o 6,6 procenta na 940,4 milionu eur. Zisk EBITDA vzrostl o 3,6 procenta na 583,6 milionu eur. Čistý zisk dosáhl 266,0 milionů eur, což je o 7,8 milionu eur méně než v roce 2024. Investice dosáhly 291,4 milionu eur, což je o 9 procent méně než v předchozím roce. Přístav si celkově vedl jen o málo lépe než jeho belgický konkurent v Antverpách. Tam objemy nákladu snížily otřesy v sektoru hromadného nákladu, konflikty na obchodních trasách a stávky na molu. Lépe si vedl přístav Hamburk, který rok 2025 uzavřel s překvapivě silnými výsledky.

V Rotterdamu se nyní pozornost soustředí na vizi Port of Rotterdam 2050, jejímž cílem je zajistit si postavení tohoto uzlu. Přístav má také v úmyslu dále investovat do udržitelné energie. To zahrnuje rozšíření pobřežních elektráren a několik vodíkových projektů. Společnost Air Liquide zahájila výstavbu elektrolyzérů o výkonu 200 megawattů a Shell plánuje uvést do provozu svůj elektrolyzátor Holland Hydrogen I do konce roku 2026. Projekt Porthos CCS je v závěrečné fázi realizace a očekává se, že bude následovat do konce roku 2026. Zároveň přístav vyjádřil spokojenost s pozastavením nizozemské daně z CO₂. Správci přístavů požadují politickou podporu. Argumentují, že poplatky za energii a rozvodnou síť jsou příliš vysoké a že rozvodné sítě jsou často přetížené. Tyto otázky hodlají projednat s novou nizozemskou vládou. Správa přístavu uvedla, že je zásadní „konzistentní a dlouhodobá politika, která by společnosti povzbuzovala k investicím do udržitelnosti“.



SSL Express 03-03-2026 Válka v Íránu narušuje obchodní loďstvo a leteckou dopravu

Válka na Blízkém východě způsobuje masivní narušení lodní dopravy. Svazek Gemini společností Hapag-Lloyd a Maersk pozastavuje tranzitní plavby přes úžinu Bab al-Mandab na lince mezi Indií, Blízkým východem a Středomořím až do odvolání. Dotčené plavby jsou přeměrovány kolem Mysu Dobré naděje. Linka funguje pod označením ME 11 pro Maersk a IMX pro Hapag-Lloyd. Společnosti Maersk a Hapag-Lloyd rovněž oznámily, že do odvolání pozastavují veškeré plavby lodí Hormuzským průlivem. „V důsledku toho se mohou spoje vplouvající do přístavů v Arabském zálivu potýkat se zpožděním, odkloněním nebo změnami v jízdním řádu,“ uvedl Maersk. CMA CGM nařídil všem lodím v Perském zálivu nebo tam

mířícím, aby hledaly úkryt. Dále byla pozastavena až do odvolání plavba Suezským průplavem a lodě budou odkláněny kolem Mysu Dobré naděje.

Společnost Hapag-Lloyd oznámila, že s účinností od 2. března zavede příplatek za válečné riziko na náklad do a z Horního zálivu, Arabského zálivu a Perského zálivu. CMA CGM v neděli rovněž oznámila, že zavede příplatek za mimořádné konfliktní situace na náklad do a z Iráku, Bahrajnu, Kuvajtu, Jemenu, Kataru, Ománu, Spojených arabských emirátů, Saúdské Arábie, Jordánska, Džibutska, Súdánu a Eritreje, jakož i pro rudomořský přístav Ain Sokhna. V pondělí ráno společnost Hapag-Lloyd také oznámila zvýšení sazeb za námořní přepravu ze severní Evropy do Indie a na Blízký východ. Toto zvýšení se bude vztahovat na plavby začínající 1. dubna 2026 nebo později.

Společnost Mediterranean Shipping Company (MSC) v neděli oznámila, že do odvolání pozastavuje veškeré rezervace nákladní dopravy na Blízký východ. Nařídila všem lodím v oblasti Perského zálivu i těm, které tam plují, aby se vydaly do bezpečných oblastí. Zákazníci budou informováni, jakmile budou k dispozici další podrobnosti o možných alternativních přístavech, kde lze náklad vyložit.

Joe Kramek, prezident a generální ředitel Světové rady pro námořní dopravu, která zastupuje všechny hlavní společnosti liniové dopravy, uvedl: „Blízký východ leží na křižovatce důležitých globálních obchodních tras. Když jsou služby v tomto regionu pozastaveny nebo přesměrovány, dopad se neomezuje pouze na bezprostřední okolí. Delší plavby a změny v rotaci sítě mohou vést ke zpožděním a úpravám jízdních řádů na propojených obchodních trasách po celém světě.“

Skupina Maersk rovněž oznámila, že její služby mohou být narušeny ve Spojených arabských emirátech, Ománu a Kataru. Podle společnosti budou sklady v SAE od 2. března uzavřeny jako preventivní opatření a v souladu s vládními nařízeními. „Naši partneři v letecké a pozemní dopravě také zažívají narušení, která mohou ovlivnit náš provoz,“ pokračuje prohlášení. Kanceláře na těchto místech budou navíc do odvolání uzavřeny pro všechny zaměstnance kromě nezbytných. „Zůstáváme plně funkční online i telefonicky a uděláme vše, co je v našich silách, abychom minimalizovali dopad na dodavatelské řetězce našich zákazníků. V případě potřeby jsme aktivovali pohotovostní plány,“ uvedla společnost Maersk.

Německé lodní společnosti s jejich početnými plavidly a posádkami jsou válkou proti Íránu přímo ovlivněny. V mnoha společnostech probíhají krizové schůzky, informoval Německý svaz majitelů lodí (VDR). Lodě jsou, kdykoli je to možné, přesouvány z nebezpečných zón, přesměrovávány nebo čekají mimo rizikové oblasti na další pokyny. „Současná eskalace má přímý dopad na srdce globálních námořních obchodních tras a také na lodě německých lodních společností, ale především na lidi na palubě,“ říká Martin Kröger, výkonný ředitel Německého sdružení majitelů lodí. „Pro mnoho našich členských společností je to akutní provozní krize, nikoli abstraktní geopolitický vývoj.“

Šéfka zahraniční politiky EU Kaja Kallasová v neděli vyzvala k ukončení íránské hrozby pro lodní dopravu v Hormuzském průlivu a oznámila posílení námořní operace EU „Aspides“. Po virtuálním setkání ministrů zahraničí EU uvedla, že byl zaznamenán prudký nárůst žádostí o ochranu: „Posílíme ji dalšími loděmi, abychom zvýšili námořní bezpečnost v regionu.“ Francie brzy poskytne pro operaci Aspides další dvě lodě, uvedl dnes večer v Bruselu vysoký úředník EU. Země již do mise nasadila jeden torpédoborec, zatímco Itálie a Řecko přispějí po jednom. Plavidla jsou mimo jiné vybavena systémy protivzdušné obrany. Hormuzský průliv je jedním z nejvýznamnějších uzlů na světě pro globální dodávky energie a kontejnerovou a tankerovou dopravu. Denně jím prochází dvacet procent světové obchodované ropy a čtvrtina světové produkce zemního plynu. Průliv je široký pouze asi 34 kilometrů a splavný kanál pro ropné

tankery a kontejnerové lodě je pouhých 7 kilometrů. Jakékoli narušení by mohlo způsobit růst cen energií a narušit mezinárodní trhy.

Ropný tanker „Skylight“ byl zasažen asi devět kilometrů od ománského pobřeží poblíž Musandamu, informovala v neděli ománská tisková agentura s odvoláním na ománské centrum pro námořní bezpečnost. Čtyři lidé byli zraněni. Dvacetičlenná posádka lodi, která pluje z tichomořského ostrovního státu Palau, byla evakuována. Britská námořní obchodní organizace (UKMTO) oznámila další incident přibližně 90 kilometrů severovýchodně od Maskatu, hlavního města Ománu. Loď byla napadena neidentifikovaným projektilem, uvedla organizace. Požár ve strojovně se ale mezitím dostal pod kontrolu. Další podrobnosti nebyly bezprostředně k dispozici.

K incidentům došlo poblíž Hormuzského průlivu. Íránská tisková agentura v sobotu informovala, že íránské revoluční gardy omezily lodní dopravu strategicky důležitým průlivem. Podle zprávy lodě opakovaně přijímaly rádiové zprávy zakazující plavbu. Posádky dostaly pokyn, aby zastavily motory a připravily se na možné nalodění. Západně od Hormuzského průlivu, mezi Izraelem, Arabským poloostrovem a severovýchodní Afrikou, leží podle VDR hustě frekventované námořní trasy přes Rudé moře, včetně průlivu Bab al-Mandab a Suezského průplavu. Toto spojení je jednou z nejdůležitějších obchodních cest mezi Evropou a Asií. Kombinace vojenské eskalace v oblasti Perského zálivu a přetrvávajících hrozeb v jižní části Rudého moře vytváří nepřetržité pásmo rizik podél klíčových námořních obchodních tras mezi Evropou a Asií. To ohrožuje další rozšíření konfliktu a představuje značné riziko pro obchodní loďstvo v celém regionu.

Írán, Irák, Izrael, Bahrajn, Katar, Kuvajt a Spojené arabské emiráty, včetně Dubaje a Abú Zabí, zcela nebo částečně uzavřely svůj vzdušný prostor. Letiště v Dubaji, Dauhá a Abú Zabí z velké části pozastavila pravidelný provoz. Lufthansa a její dceřiná nákladní společnost LH Cargo výrazně omezily leteckou dopravu v regionu. Lety do Tel Avivu, Bejrútu, Ammánu, Arbílu, Dammámu a Teheránu jsou pozastaveny do 8. března včetně, oznámila v neděli společnost LH Cargo. Do té doby budou uzavřeny také následující vzdušné prostory: Izrael, Libanon, Jordánsko, Irák, Katar, Kuvajt, Bahrajn, Dammám a Írán. Lety do a z Dubaje a Abú Zabí jsou také pozastaveny do středy 4. března. Do té doby bude uzavřen celý vzdušný prostor Spojených arabských emirátů. Dále platí embargo na vývoz, dovoz a tranzit pro destinace Dubaj (DXB, DWC), Abú Zabí a Rijád.

Společnost Qatar Airways Cargo potvrdila dočasné pozastavení svých letů do a z Dauhá z důvodu uzavření katarského vzdušného prostoru. Nákladní lety, které netranzitují přes Dauhá, budou provozovány podle plánu. „Jakmile bude obnoven běžný provoz, očekáváme zpoždění v našem letovém řádu,“ dodala letecká společnost.

Společnost Oman Air Cargo varuje před provozními narušeními v důsledku současného uzavření vzdušného prostoru v regionu, které ovlivní některé služby v rámci jejích partnerských vztahů s Perským zálivem. „Služby do Evropy a asijsko-pacifického regionu pokračují podle plánu, s nezbytnými odkloněními a v některých případech s drobnými zpožděními,“ uvedla společnost ve svém prohlášení. Z preventivních důvodů byla přeprava zboží podléhajícího rychlé zkáze dočasně omezena, zatímco přeprava běžného nákladu pokračuje normálně. Byla zavedena dodatečná bezpečnostní opatření k zajištění bezpečnosti zaměstnanců, zákazníků a zásilek, které zůstávají nejvyšší prioritou společnosti, pokračuje prohlášení.