

SSL EXPRES

10.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 10-03-2026 Dva miliony TEU nákladu uvízly v uzavřeném Perském zálivu

Vzhledem k tomu, že konflikt mezi USA/Izraelem a Íránem vstupuje do sedmého dne a Hormuzský průliv zůstává de facto uzavřen, je již jasnější, jaké množství námořní přepravy se může ocitnout v logistickém chaosu. Na závěrečném zasedání letošní akce S&P Global TPM v Long Beach řekl generální ředitel společnosti Vespucci Maritime Lars Jensen delegátům, že přibližně 2 miliony TEU uvízly na obou stranách průlivu nebo na cestě do postižených přístavů. „Všichni jste viděli, že dopravci přijali různé přístupy, za jakých okolností bude náklad vyložen v jiných přístavech; kolik nákladu je ve skutečnosti na cestě k Hormuzské úžině u všech dopravců? Pokud se podíváte na veškerý náklad, který je buď na palubě lodí plujících do přístavů v Perském zálivu, nebo je alespoň rezervován na cestu do Perského zálivu v příštích 90 dnech, jedná se velmi zhruba o 2 miliony TEU. Ne všechno je ještě naloženo na lodích, ale část rozhodně ano a bude vyloženo v různých přístavech – významná část z toho bude nejprve umístěna do přístavů přímo kolem Hormuzského průlivu – Fujairah, Sohar, Salalah – a poté se rozšíří do Kolomba,“ řekl.

V rámci konference jeden přepravce sdělil (The Loadstar), že jeden z jeho kontejnerů směřujících do Jebel Ali byl včera vyložen dopravcem v severočínském přístavu Qingdao, sotva po jedné zastávce v rámci servisní rotace, což naznačuje, že se v Číně začíná hromadit zpoždění. Mezitím, v návaznosti na čtvrtetní oznámení společnosti MSC, že pro zásilky směřující do Perského zálivu vyhláší „konec plavby“, jiný přepravce jednoduše uvedl, že „očekává, že kontejnery skončí všude možné za královskou částku 800 dolarů a že mu bude účtován demurrage, jakmile kontejner dorazí do skladu“. Pan Jensen však uvedl, že jakmile se počáteční vlna přetížení uklidní, dlouhodobý dopad na globální kontejnerovou přepravu nemusí být tak špatný, jak se dnes může zdát.

„Pokud si vzpomenete na vypuknutí krize v Rudém moři, která způsobila dopravní zácpy v místech jako Singapur, právě na to bychom se měli v nadcházejících týdnech připravit, a pokud přestřelky neskončí a Hormuz se neotevře, bude to pokračovat. Teď to bude znít divně, ale globálně – pokud jde čistě o kontejnerovou přepravu – je to problém, ale ne zásadní. Rozhodně to není pandemický rozsah – a není to ani rozsah Rudého moře. V případě Rudého moře jsme měli velké toky, které musely být odkloněny kolem celé Afriky. V tomto případě se

jedná pouze o náklad v Perském zálivu – z globálního hlediska to sice poněkud sníží kapacitu, ale nejde o velkou katastrofu,” řekl. Uznal však, že možnosti regionálních dodavatelských řetězců se přizpůsobit jsou omezené.

„Pro země v Perském zálivu je to velká katastrofa, protože je velmi nepravděpodobné, že bude k dispozici dostatečná kapacita pro přepravu nákladu po zemi. Budeme ho muset vyložit buď v severní části Rudého moře, nebo až v jižním Ománu, a odtud ho přepravit dál,” řekl. Je také pravděpodobné, že dojde k ostré konkurenci o zajištění nákladních vozidel, zejména v Saúdské Arábii, která má licenci k provozu ve Spojených arabských emirátech. Generální ředitel společnosti DHL Global Forwarding Oscar de Bok říká, že blokové rezervace saúdské přepravní kapacity pro pomoc s přepravou leteckého nákladu z Rijádu do Spojených arabských emirátů byly jednou z prvních reakcí společnosti po vypuknutí bojů. „A co kdyby se to, čistě hypoteticky, stalo jako u Rudého moře a trvalo to další rok nebo déle?“ zeptal se pan Jensen. „V takovém případě uvidíme stejný jev jako u Rudého moře – lodní společnosti upraví jízdní řády a náklad bude přicházet přes jižní Omán nebo Džiddu. Z globálního hlediska nabídky a poptávky je však relativně omezené, do jaké míry to skutečně změní celkovou rovnici kapacity,” uzavřel.



SSL Express 10-03-2026 Uzavření vzdušného prostoru v Perském zálivu snížilo kapacitu letecké nákladní dopravy mezi Asií a Evropou téměř o 40 %.

Kapacita letecké nákladní dopravy na klíčových trasách mezi Asií a Evropou klesla o 39 % v důsledku uzavření hlavních vzdušných prostorů a letištních uzlů v Perském zálivu v souvislosti s eskalací konfliktu na Blízkém východě. A sazby rostou. Na základě reprezentativních hodnot před čínským Novým rokem odhaduje poradenská společnost Aevean, že kapacita na trasách mezi Asijsko-pacifickým regionem a Blízkým východem a mezi jižní Asií a Evropou klesla od začátku uzavření o 39 % v dostupných nákladních tunokilometrech (ACTK).

Tento prudký pokles odráží náhlou ztrátu některých z nejdůležitějších světových tranzitních uzlů pro nákladní dopravu, včetně Dauhá, Dubaje a Abú Dhabí, protože omezení vzdušného prostoru donutila letecké společnosti pozastavit lety nebo přesměrovat služby. Toto narušení je umocněno klíčovou rolí, kterou hrají letecké společnosti z Perského zálivu v globální letecké nákladní dopravě. Společnosti Qatar Airways Cargo, Emirates SkyCargo a Etihad společně představují přibližně 13 % globální kapacity letecké nákladní dopravy a jejich uzly fungují jako klíčové překladiště mezi východem a západem.

Společnost Freightos odhaduje, že přibližně čtvrtina kapacity letecké nákladní dopravy mezi Čínou a Evropou obvykle prochází Blízkým východem, což znamená, že náhlá ztráta těchto uzlů má dopad daleko za hranicemi regionu. Zatímco celková kapacita prudce poklesla, letecké společnosti začaly přizpůsobovat své sítě.

Analýza společnosti Aevean ukazuje, že přímá přepravní kapacita mezi Asií a Evropou vzrostla přibližně o 13–14 %, protože letecké společnosti obcházejí mezipřistání v Perském zálivu a provozují delší nonstop lety, kde je to možné. Přímé lety však nemohou plně nahradit propojení poskytované sítí hub-and-spoke v Perském zálivu, což vede k významným mezerám v dostupných přepravních kapacitách. Dopad je obzvláště citelný u vývozu z jižní a jihovýchodní Asie, který je při přepravě na západ silně závislý na tranzitu přes Blízký východ. Společnost Freightos uvádí, že dopravci na těchto trasách již čelí zpožděním a snaží se zajistit alternativní trasy, protože kapacity se snižují. Největší ztráty jsou v samotném Perském zálivu, kde se přepravní kapacita snížila přibližně o 80 %, zatímco v jižní Asii je pokles přibližně 33 % a

v Levantě a na Kavkaze přibližně 30 %, podle analýzy společnosti Aevean. Objevují se první známky tlaku na trhu. Index Freightos Air Index ukazuje týdenní nárůst cen na několika hlavních trasách:

- Čína–Severní Amerika: 6,39 USD/kg, nárůst o 2 %;
- Čína–Severní Evropa: 3,49 USD/kg, nárůst o 7 %;
- Severní Evropa–Severní Amerika: 2,74 USD/kg, nárůst o 3 %.

Zatímco nárůsty zůstávají zatím mírné, ztráta kapacity a pokračující přesměrování naznačují další volatilitu. Pro letecké společnosti a speditéry je bezprostřední výzvou přesměrování letadel, řízení přemístěného nákladu a obnovení sítí kolem uzavřeného vzdušného prostoru, což je proces, který by mohl přetvořit globální toky letecké nákladní dopravy, pokud bude narušení pokračovat.



SSL Express 10-03-2026 Denní sazby za přepravu ropy tankery VLCC vystřelily nad půl milionu dolarů

V souvislosti s prudkým nárůstem cen tankerů varovala námořní koalice vedená USA rejdaře, že stacionární plavidla a lodě na předvídatelných trasách jsou „věrohodnými“ cíli sabotáže na celém Středním východě, poté co byl u iráckého pobřeží napaden tanker spojený s pool Stena-Sonangol suezmax. Poradenské centrum Combined Maritime Forces' Joint Maritime Information Center (JMIC) zdůrazňuje, že riziko se nyní týká i plavidel daleko za Hormuzským průlivem.

Bezpečnostní výstraha přichází v době, kdy se zhoršuje integrita navigace. „Významné rušení GNSS pokračuje v okolí Hormuzského průlivu, Ománského zálivu a Arabského zálivu,“ varovalo JMIC a poukázalo na posuny polohy, anomálie AIS a přerušované zhoršování signálu, které se objevily po útocích USA a Izraele na Írán od 28. února. Centrum dodalo, že přetížení a zhoršené polohové údaje „působí jako zesilovač rizika a zvyšují pravděpodobnost navigačních incidentů nebo chybných výpočtů“.

Komerční provoz byl prakticky zastaven. Zatímco v minulosti bylo v průlivu zaznamenáno přibližně 138 plaveb lodí za 24 hodin, nedávná kontrola AIS ukázala, že denní počet plaveb klesl na jednociferné číslo – za posledních 24 hodin byly potvrzeny pouze dvě komerční plavby, přičemž ani jedna z nich nebyla tankerem. JMIC uvedlo, že to odráží téměř úplné zastavení provozu způsobené bezpečnostními varováními, zrušením pojištění a opatřeními při provozu, nikoli formálním právním uzavřením.

Trh s tankery reagoval okamžitým šokovým cenovým výkyvem. Údaje společnosti Tankers International ukazují extrémní, někdy teoretické, fixní ceny a subkontrakty pro tankery VLCC: Loď Adamantios (2022) společnosti Dynacom o nosnosti 300 000 DWT byla pronajata společností Reliance za světový rekord 537 913 USD za den za plavbu do Indie, zatímco loď Kalamos VLCC (2010) je předmětem jednání se společností Bharat Petroleum s nominální cenou 758 000 USD za den (včetně substitute). Na začátku týdne loď Pantanassa společnosti Minerva údajně neuspěla s cenou 420 000 USD za den kvůli konkurenčním nabídkám a paralýze trhu. Makléři varují, že mnoho z těchto cen jsou spíše teoretické nebo podmíněné sazby než dokončené smlouvy, protože majitelé a nájemci lodí pozastavili hodnocení rizik.

SSL Express 10-03-2026 Nová kolej do Koperu ve zkušebním provozu

Přístav Koper na Baltsko-Jadranském koridoru 5 se dočkal moderního železničního napojení. Nová druhá kolej tratě Divača-Koper je od včerejška (9.3.2026) otevřena pro zkušební provoz. Nová druhá kolej má délku 27 km, což obnáší 26 km nové trati a 1 km přeložky stávajícího úseku trati poblíž obce Divača. Nová kolej vede náročným terénem a překoná výškový rozdíl asi 400 m. Aby maximální sklon dráhy nepřesáhl 17 promile, vede přes osm tunelů o celkové délce 20 km a přes několik mostních konstrukcí. Všechny tunely nové koleje disponují prostorem pro hasičský záchranný sbor a pro bezpečnou a rychlou evakuaci cestujících a personálu v případě nouze.

Nová traťová kolej v úseku Divača – Koper zlepší železniční dopravu v celém koridoru, čímž se zlepší nebo zachová již tak příznivý poměr mezi jednotlivými druhy dopravy ve prospěch železnice. Pokud se podaří ještě více přesunout přepravu ze silnic na železnici, přispěje to rovněž ke snížení emisí CO₂ a oxidů dusíku. Nová druhá kolej zajistí interoperabilitu v souladu s evropskými normami a zvýší kapacitu i efektivitu železniční infrastruktury. Celková investice do projektu „Druhá kolej železniční trati Divača-Koper“ činila 1 233 538 144 EUR, přičemž Fond soudržnosti EU přispěl částkou 80 000 000 EUR prostřednictvím „Operačního programu pro provádění politiky soudržnosti EU“ pro programové období 2014–2020. Investice spadá do priority „Výstavba infrastruktury a opatření na podporu udržitelné mobility“.

Běžný provoz se očekává od listopadu t.r.

!? SSL Express 10-03-2026 Ropné havárie, 20 000 uvězněných námořníků a rostoucí konflikt

Námořní válka na Blízkém východě vstoupila během víkendu do nebezpečné nové fáze, přičemž geografický dosah konfliktu se výrazně rozšiřuje, protože tankery a kontejnerové lodě jsou pod palbou. Poprvé od vypuknutí nepřátelství mezi Íránem a koalicí USA/Izrael se horní část Arabského zálivu stala frontovou linií, což vyvolalo okamžité obavy z velké ekologické katastrofy, zatímco Mezinárodní námořní organizace uvádí, že v regionu uvízlo asi 20 000 námořníků. Tanker pod bahamskou vlajkou *Sonangol Namibe* byl napaden, když kotvil přibližně 30 námořních mil jihovýchodně od Mubarak Al Kabeer v Kuvajtu. Kapitán hlásil mohutnou explozi na levoboku následovanou odplutím malé lodi. Podle upozornění britského Maritime Trade Operations (UKMTO) a bezpečnostního specialisty Vanguard bylo na plavidle pozorováno úniky vody a ropy z poškozené bunkrové nádrže. Místo útoku, Mubarak Al Kabeer, se nachází asi 750–800 km od Hormuzského průlivu, vodní cesty, kterou Írán tvrdí, že zablokoval. To naznačuje strategické rozšíření íránských útoků, které byly dříve soustředěny v průlivu, Bahrajnu a Ománském zálivu. "Může dojít k nějakému dopadu na životní prostředí," varovalo UKMTO, i když je posádka hlášena v bezpečí. Dále na jih byla kontejnerová loď *Safeen Prestige* o kapacitě 1 740 teu zasažena projektilem severně od guvernoratů Omani Musandam, kde došlo k požáru motoru. Záznamy o úderech uvádějí, že od začátku války bylo cílem nejméně 10 obchodních lodí.

Trh s tankery je v současnosti definován "patovou situací", kdy se lodě hromadí na obou stranách Hormuzského průlivu. Broker Fearnleys uvádí, že ačkoliv odhady cen nákladky ve východním zálivu nebo Saúdském Rudém moři "prudce vzrostly", čísla zůstávají převážně akademická. "Od vypuknutí války nebyly fyzicky přepraveny žádné náklady," poznamenal Fearnleys a popsal současné BIMCO sazby jako "odhad" makléřské komunity, zatímco fyzický

obchod zůstává zmrazený. Plynárenský sektor čelí ještě přísnějším omezením. Katar ve středu vyhlásil vyšší moc na vývoz plynu, což by mohlo na nejméně měsíc zmrazit 20 % světových zásob LNG. V důsledku toho se spotové ceny tankerů LNG zvýšily na více než 300 000 dolarů denně, což je desetinásobný nárůst oproti 30 000 dolarům z minulého týdne.

V sektoru linkové dopravy začíná krize zanechávat měřitelnou stopu v jízdních řádech. Analýza od TimeToCargo ukazuje, že průměrná zpoždění příjezdu pro toky Asie do Evropy vzrostla z 2,26 na 3,73 dne. Nicméně někteří nosiči pociťují horko více než jiní; HMM zaznamenala průměrný nárůst zpoždění z 3,72 na 10,45 dne, zatímco zpoždění MSC vzrostla téměř na pět dní. Nejzávažnější situace je v Jebel Ali, kde zpoždění odjezdů vzrostla z předválečného průměru 0,72 dne na 4,2 dne. Mnoho dopravců nyní volí delší a předvídatelnější trasu přes Mys Dobré naděje, aby se vyhnuli masakru. Narušení se pravděpodobně začne hromadit v hlavních překladech v Asii, což bylo vidět u dřívějších lodních krizí v tomto desetiletí, včetně covidu a kampaně Hútíů v Rudém moři. Finanční náklady na plavbu do konfliktní zóny se staly neúnosnými. Podle *Financial Times* náklady na pojištění lodí přes Hormuzský průliv vzrostly dvanásobně. Majitelům lodí jsou nyní nabízeny pojistné až do 3 % z celkové hodnoty plavidla – což je nárůst z 0,25 %. V reakci na to Donald Trump slíbil, že využije US Development Finance Corp k poskytování pojištění a záruk válečného rizika. Také oznámil, že americké námořnictvo začne doprovázet tankery "co nejdříve." Odborníci z oboru však zůstávají skeptičtí. Jakob Larsen, hlavní bezpečnostní a ochranný důstojník BIMCO, poznamenal, že zatímco eskorty snižují hrozby, ochrana všech tankerů je "nereálná" vzhledem k počtu válečných lodí, které jsou potřeba. Naznačil, že pokud se íránská hrozba výrazně oslabí, eskorty by mohly nakonec snížit rizika pod "úroveň přijetí" pro některé majitele. Lodní makléř SSY přidal další opatrnost a poznamenal, že americké námořnictvo soukromě signalizovalo nedostatek eskortní kapacity, dokud nebudou dokončeny počáteční fáze vojenských operací. Navíc americký zákon omezuje námořnictvo v doprovodu lodí, které nejsou pod americkou vlajkou nebo vlastněny Amerikou. SSY poukázala na precedent Rudého moře, kdy 15 měsíců námořních doprovodů nedokázalo obnovit komerční dopravu, přestože bylo sestřeleno 400 raket. "Fyzická geografie nahrává útočníkovi," varoval SSY a poznamenal, že torpédoborec nemůže současně čelit rojům dronů, odminovávat a řídit narušení GPS v úzkých dvě námořní míle širokých tranzitních trasách.

S tlakem na dodávky energie z Blízkého východu přijímá mnoho zemí preventivní opatření. Myanmar například zavedl pravidlo pro auta pro liché/sudé, kdy auta s registračními značkami začínajícími sudým číslem mohou jezdit pouze v sudý den a naopak s lichými čísly. Mezitím v Číně včera svolala Národní komise pro rozvoj a reformy (NDRC) schůzku, aby projednala vývoz rafinovaných ropných produktů. Byla vznesena ústní žádost o dočasné okamžité pozastavení všech vývozů rafinovaných ropných produktů, kromě tří kategorií – bonded aviation kerosine, bonded boat fuel a dodávek do Hongkongu a Macaa. Byly předloženy tři požadavky: za první, pozastavit podepisování nových exportních smluv; za druhé, snažit se vyjednat zrušení již uzavřených smluv s plánovanou přepravou; a za třetí, bylo doporučeno neexportovat smlouvy již uzavřené, ale bez plánované přepravy.