

SSL EXPRES

13.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



Předmět: 🚢 🌐 🧑 SSL Express 13-03-2026 Politický diskurz kolem „zahraničních přepravních společností“

Když si někdo koupí smartphone v Jižní Africe, Německu nebo Brazílii, nikdo ho nenazývá „telefonem v zahraničním vlastnictví“. Je to prostě produkt vyrobený globální společností a prodáváný zákazníkům po celém světě. Tato logika se však nezdá platit pro námořní dopravu, zejména kontejnerovou, kde se v posledních letech v politických diskusích o globálním obchodu a dodavatelských řetězcích často objevuje výraz „námořní dopravci v zahraničním vlastnictví“. Tento termín se v posledním desetiletí opakovaně objevoval v obdobích narušení, kdy prudce stoupaly přepravní sazby, docházelo k nedostatku kontejnerů nebo se stala předmětem zájmu námořní dominance určité země. V takových momentech poukazují tvůrci politik a průmyslové skupiny na roli zahraničních dopravců při přepravě dovozu a vývozu dané země.

Vzhledem k tomu, že mnoho z největších světových kontejnerových přepravních společností má skutečně sídlo mimo země, jejichž obchod zajišťují, může se tento termín jevit jako přiměřený. Politický diskurs, který se často vyvíjí na základě tohoto pozorování, však ne vždy odráží skutečné fungování odvětví liniové lodní dopravy.

Kdo je skutečným vlastníkem světových kontejnerových lodních linek? Ačkoli se termín „lodní linky v zahraničním vlastnictví“ často používá v politickém kontextu, který implikuje kontrolu ze strany zahraničních vlád, většina velkých kontejnerových lodních společností jsou soukromé komerční podniky, nikoli státní národní flotily. Akcionářská struktura velkých přepravních společností obvykle zahrnuje směsici institucionálních investorů, strategických partnerů a veřejných akcionářů, někdy včetně subjektů spojených s vládou. Několik největších světových přepraveců však stále odráží vliv svých zakládajících rodin nebo původních vlastnických skupin. Například:

- MSC (Mediterranean Shipping Company) je soukromá společnost vlastněná rodinou Aponte se sídlem ve Švýcarsku.
- A.P. Moller – Maersk byla historicky ovládána dánskými rodinnými nadacemi spojenými s rodinou Møller, která společnost založila.
- CMA CGM zůstává většinově ovládána francouzskou rodinou Saadé.
- Hapag-Lloyd je veřejně obchodovaná společnost s kombinací institucionálních a strategických akcionářů, včetně německých investorů.

- Evergreen Marine má své kořeny v taiwanské rodině Chang.
- Ocean Network Express je společný podnik vytvořený kontejnerovými divizemi tří japonských dopravců, NYK, MOL a K-Line.

Několik zemí provozuje státní nebo vládní lodní společnosti. Například Čína provozuje COSCO Shipping jako státní podnik, Indie má Shipping Corporation of India, která však není dominantní v globálním sektoru kontejnerové přepravy. I v těchto případech společnosti působí komerčně v rámci globálních liniových sítí a nemohly by realisticky přepravovat veškerý dovoz a vývoz své země samy, takže VŽDY bude existovat zahraniční přepravní společnost. Kontejnerová přeprava funguje jako globální dopravní systém, který současně propojuje více ekonomik, a globální povaha tohoto odvětví je často v rozporu s politickým narativem. Jedna kontejnerová zásilka může zahrnovat náklad vyrobený v jedné zemi, zabalený v jiné zemi, v kontejneru vyrobeném v další zemi, přepravovaný na lodi vlastněné v jiné jurisdikci, financovaný bankami jinde, s posádkou složenou z námořníků z několika zemí a doručený na zcela jiný trh. Samotné lodě mohou být pronajaty od nezávislých majitelů různých národností, registrovaných pod různými vlajkami, včetně vlajek výhodných pro plavbu, které nehrají žádnou roli v rozhodnutích o komerční přepravě. V praxi se lodě nepřetržitě pohybují mezi obchodními trasami a propojují výrobní centra, distribuční uzly a spotřebitelské trhy napříč kontinenty.

Zaměření se na to, zda jsou lodní společnosti „zahraniční“, může vést k přílišnému zjednodušení problému. Relevantnější otázky, které si musí tvůrci politik klást, se týkají toho, jak fungují trhy námořní dopravy, a co je ještě důležitější, co musí každá země realisticky zvážit, pokud usiluje o větší kontrolu nad svou námořní dopravou.

- Opravdu chcete lodní společnost ve vlastnictví státu?
- Mohla by taková společnost realisticky přepravovat veškerý náklad vaší země?
- Kolik lodí by vláda musela vlastnit, aby toho dosáhla?
- Mohou soukromé společnosti ve vaší zemi stavět, vlastnit a provozovat lodě, které váš obchod vyžaduje?
- Jak může vláda toto usnadnit?
- Jsou námořní trhy konkurenceschopné a transparentní?
- Mají vaši vývozci a dovozci v současné době dostatečné možnosti přepravy, nebo by mělo být podporováno více „zahraničních lodních společností“, aby obsluhovaly vaše přístavy?
- Jsou cenové struktury a příplatky jasně komunikovány?
- Vyvažují regulační rámce obchodní flexibilitu s ochranou přepravců?

P.S. Tento článek se zjevně dotýká snahy některých zemí o insourcing námořní dopravy "za každou cenu". Naštěstí v Evropě tento posun zatím nehrozí

Předmět: 🚚 🏠 📅 SSL Express 13-03-2026 Bernreiter chce odložit rekonstrukci koridoru Mnichov-Rosenheim

Bavorský zemský svaz dopravních a logistických společností se nyní nazývá BGL Bayern. Zemská pobočka Federálního svazu silniční dopravy, logistiky a likvidace odpadů (BGL) oficiálně přijala svůj nový název na schůzi svých členů v Ingolstadtu v sobotu. Bavorský ministr dopravy Christian Bernreiter (CSU), zastupující bavorskou zemskou vládu, poblahopřál asociaci a jejím 1200 členským společnostem k 80. výročí. Organizaci ocenil jako ústřední hlas odvětví a spolehlivého partnera bavorské politiky. Bernreiter slíbil, že návrat k cyklu financování silnic,

dohodnutému v koaliční dohodě federální vlády CDU/CSU-SPD, kterou pomohl vyjednat, bude brzy realizován. Zrušení procesu schvalování plánování prostřednictvím schválení zákona o budoucnosti infrastruktury by však trvalo déle. „V mediačním výboru Spolkové rady je již 235 námitek, většinou od environmentálních sdružení,“ uvedl. Ministr dopravy však vyjádřil naději, že nový plán pro železniční koridor Mnichov-Rosenheim bude brzy dokončen. Úplná uzavírka, která je v současnosti plánována na první polovinu roku 2028, čelí ostré kritice ze strany podniků i obyvatel podél stavebních a objízdných tras. Argumentoval, že rekonstrukce v této oblasti musí být odložena, protože koridor se kvůli nedostatku alternativních tras liší od všech ostatních úseků. Odmítl však sdělit podrobnosti z probíhajících jednání s Federálním ministerstvem dopravy (BMV) a představenstvem Deutsche Bahn a infrastrukturní společností DB InfraGo. „Je to všechno ještě příliš čerstvé,“ zdůraznil Bernreiter.

Také se domnívá, že kritika letos dotčených koridorů Norimberk–Řezno a Řezno–Pasov povede ke zlepšení. Obě opatření však považuje za nezbytná. „Na oba úseky je v rozpočtu vyčleněno celkem 1,4 miliardy eur a na projektu bude zapojeno přibližně 2 000 pracovníků,“ zdůraznil a dodal: „Kdybychom tyto práce prováděli za provozu železnic, trvalo by to deset až patnáct let a všichni by si stěžovali na dopravní zácpy a chaos.“ Uvedl, že podle jeho odhadu nebude zaveden systém slotů pro regulaci toku nákladních vozidel na dálnici v Brennerském koridoru. „K tomu dojde pouze tehdy, pokud bude předem zrušen systém odbavování bloků a zákaz noční jízdy,“ řekl a nastínil požadavky bavorské zemské vlády. Evropská komise navíc se systémem slotů také příliš nesympatizuje. Očekává, že Evropský soudní dvůr (ESD) letos rozhodne o italské žalobě proti tyrolským zákazům vjezdu. To však nepřinese okamžité řešení problémů. „Je také zřejmé, že kamionová doprava v její současné podobě již nemůže neomezeně probíhat přes Tyrolsko,“ naznačil a signalizoval ochotu ke kompromisu v jednáních, která pak budou nezbytná. Proto se nedávno na federálním ministerstvu dopravy zabýval zpožděním železniční trati v Brennerském tunelu. „Očekáváme, že německý Bundestag trasu schválí letos,“ řekl. V době dokončení projektu sice jistě nebude ve funkci, „ale doufám, že se ho ještě dočkám.“

Reinhold Fisel, jednomyslně znovuzvolený prezidentem BGL Bavaria, také zdůraznil důležitost infrastrukturních opatření. Generální ředitel společnosti Fisel Recycling & Transport z Dillingen an der Donau očekává pro všechny zúčastněné stresující zážitek. K tomu dojde, když bude od července kvůli stavebním pracím uzavřena Brennerská železniční trať mezi Innsbruckem a Veronou, což znamená, že kombinovaná silniční a železniční doprava bez doprovodu nebude možná až do září; pozastavena bude také služba RoLa. Pak se celý objem dopravy v tomto koridoru v kombinaci s dopravou během svátků dostane do kolize s omezenou kapacitou Brennerské dálnice kvůli stavebním pracím na mostě Lueg.

Mluvčí představenstva BGL Dirk Engelhardt účastníkům v Ingolstadtu oznámil, že vzhledem k prudkému nárůstu cen ropy v důsledku války na Blízkém východě se sdružení obrátilo na Federální ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury (BMVI), jakož i na Federální ministerstvo financí a Federální ministerstvo hospodářství a energetiky se žádostí o okamžitou pomoc pro toto odvětví. Prezident Federálního úřadu pro kartelové dohody Andreas Mundt již také slíbil, že na začátku týdne pověří oddělení pro transparentnost trhu, aby přezkoumalo cenovou situaci.

Předmět: 🚢 / 🦏 SSL Express 13-03-2026 Afrika se může pochlubit čtyřmi nejrychleji rostoucími kontejnerovými linkami na světě

Nejnovější údaje z Container Trade Statistics (CTS) o nákladu naloženém v lednu ukazují, že jeden z klíčových trendů loňského roku nevykazuje žádné známky zpomalení – Afrika se stále více stává silou, se kterou je třeba počítat na globální mapě námořní dopravy. Čtyři kontejnerové obchodní trasy sledované společností CTS s nejvyššími mírami růstu se všechny týkají Afriky. Další analýza konzultační společnosti Sea-Intelligence ukazuje, že Afrika je také na prvním místě v meziročním růstu v lednu, pokud jde o dovoz i vývoz do a z různých regionů, na které CTS rozděluje svět. Údaje Alphaliner za listopad loňského roku ukázaly, že kapacita Asie–Afrika (kromě Středního východu, Indie–Afrika) představovala kapacitu flotily téměř 2,2 milionu TEU, což je nárůst z 1,4 milionu TEU o rok dříve (+54,3 %). V polovině prosince loňského roku představovaly všechny služby související se subsaharskou Afrikou 8,1 % celkové světové kontejnerové flotily (2,68 milionu TEU).

Vzestup Afriky na mapě námořní dopravy byl z velké části způsoben společností Mediterranean Shipping Co (MSC), největší kontejnerovou lodní společností na světě, která loni sama katapultovala západní Afriku na seznam Alphalineru 10 obchodních tras s největšími loděmi. V loňském roce společnost MSC začala přesouvat některé ze svých největších lodí ze spojení z Asie do Evropy, aby uspokojila rychle se rozvíjející trh mezi Asií a západní Afrikou, což vedlo k nárůstu průměrné velikosti lodí na této trase o 28 % z 6 343 TEU na více než 9 000 TEU. Splash v posledních několika letech již také informoval o výstavbě nových kontejnerových přístavů po celém kontinentu.

Dalším velmi pozoruhodným trendem z nejnovějších statistik CTS je to, jak nerovnováha mezi Asií a Evropou nyní poprvé přesahuje poměr 4:1, a to v situaci, kterou Sea-Intelligence popsala jako „velmi slabý“ evropský export „Rychlá eskalace nerovnováhy v obchodu mezi Asií a Evropou zkresluje ekonomické ukazatele spojené s repatriací prázdných zásilek a de facto zvyšuje jednotkové náklady dopravců na hlavní trase,“ uvedla společnost Sea-Intelligence ve své nejnovější týdenní zprávě.

Předmět: 🚢 🌳 🤔 SSL Express 13-03-2026 Válka na Blízkém východě omezuje kapacitu

Válka na Blízkém východě zůstává dominantním problémem v námořní nákladní dopravě. Kapacita flotily a vybavení blokována konfliktem, prodloužené přepravní vzdálenosti a rychle rostoucí ceny pohonných hmot opět zvyšují sazby za přepravu. A to se děje v době, kdy obvykle panuje sezónní útlum. Podle indexů sazeb ceny na trase z Dálného východu do zbývajících otevřených přístavů na Blízkém východě minulý týden jako první prudce vzrostly. Prudký nárůst byl zaznamenán i v jihoamerickém obchodu po výrazném zvýšení cen a příplatcích v hlavní sezóně zavedených na začátku měsíce. Nejistota ohledně kapacity v důsledku války pravděpodobně dále podnítila trh v této oblasti. Růst na hlavních trasách mezi východem a západem zůstává poměrně mírný.

Šanghajský index kontejnerové nákladní dopravy (SCFI) v pátek vzrostl téměř o 12 procent na 1 489 bodů, což je úroveň, která v březnu pravděpodobně neměla obdoby. Index pro trasu z Dálného východu do Perského zálivu nebo Rudého moře vzrostl o 72 procent na 2 287 USD za TEU. Vzhledem k zastavení kontejnerové dopravy přes Hormuzský průliv musí být nákladní doprava do států Perského zálivu někdy směřována buď přes jižní přístavy Ománu (Salalah,

Duqm), nebo přes přístavy Rudého moře, jako je Džidda nebo přístav krále Abdalláha. V Ománu se skladovací prostor pravděpodobně rychle stane nedostatkem kvůli neplánovanému přílivu nákladu.

Dovoz zboží z Asie přes saúdské přístavy v Rudém moři s sebou nese obrovská zpoždění v přepravních dobách, protože alespoň hlavní lodní linky nadále objíždějí Mys Dobré naděje. Společnosti Maersk a Hapag-Lloyd proto zavedly novou linku AE19/SE4, která po dvou uzlových přístavech ve Středomoří pokračuje Suezským průplavem do Džiddy. První odjezd je naplánován na 13. března z Tchien-ťinu. Přesun zásilek, které dříve mířily přímo do Perského zálivu, na delší trasu kolem Mysu a přes Středozemní moře by masivně zvýšil efektivní poptávku po kontejnerové dopravě. I přesun objemu nákladu o pouhých 20 000 TEU týdně by podle výpočtů průzkumné firmy Sea-Intelligence zvýšil globální poptávku po dopravě, měřenou v TEU mílich, o 1 procento.

Na trhu rostou obavy, že nákladový prostor v veškerém obchodu s Asií směrem na západ se stane rychle nedostatkovým. Šanghajský index kontejnerové nákladní dopravy (SCFIS), založený na nejnovějších rezervacích, v pondělí (9. března) vzrostl o 5,6 procenta na 1 545 bodů. Na platformě Freightos se průměrná míra rezervací z Číny do severní Evropy také zvýšila mezitýdenně o 6 procent na 2 614 USD/FEU, zatímco cenová informační služba Xeneta vykazala nárůst o 4,7 procenta na 2 280 USD/FEU. Trh s futures na kontejnerovou přepravu na Šanghajské energetické burze zaznamenal minulý týden ještě větší volatilitu a očekává se, že sazby v obchodu mezi Dálným východem a Evropou do léta vzrostou přibližně o 70 procent. Nejpalčivější otázkou je, kdy se znovu otevře Hormuzský průliv a lodě, které tam uvíznou, budou moci uniknout. Podle lodního makléře Clarksons se to týká 119 nákladních lodí s celkovou kapacitou 450 000 TEU – což je zhruba 1,4 procenta celosvětové kapacity flotily. Clarksons uvádí, že podíl lodí, které pravidelně plují do Perského zálivu a nyní musí akceptovat čekací doby a objížďky, aby vyložily svůj náklad, je ještě vyšší, a to 10 procent.

V zasílatelských společnostech, agenturách a přepravních odděleních nyní zaměstnanci pracují přesčas, aby zorganizovali vrácení zboží v tranzitu do států Perského zálivu nebo aby přesunuli zásilky. Bez ohledu na to, jaké řešení si zákazníci zvolí, je třeba započítat dodatečné náklady ve výši nejméně 4 000 až 6 000 USD za FEU – „několikanásobek obvyklé sazby za přepravu“, jak zdůrazňuje Německá asociace zasílatelství a logistiky (BGL). Většina kontejnerů se vrací do Hamburku nebo Rotterdamu. I když to nevede k nouzovému příplatku ve výši 3 000 až 4 000 USD, zahrnuje to zpětnou přepravu z Ománského zálivu („konec plavby“) do severní Evropy. Nezbytná změna cíle v systémech přepravních společností by měla být provedena co nejdříve. **„Existuje riziko, že dopravci zneužijí situace a výrazně zvýší sazby,“ obává se expert.**

P.S. Děkuje ti, bože (v tuto chvíli je jedno který) za tuto krizi. Už jsme si mysleli, že situace na moři se zklidní a cena klesne, ale tahle chaotická prosperita je zpět. Hurá a hysterii třikrát sláva

Předmět:    SSL Express 13-03-2026 Nejvyšší správní soud zrušil omezení letů na letišti Schiphol AMS

Omezení leteckého provozu na letišti Schiphol v Amsterdamu, která zavedla nizozemská vláda, jsou nezákonná. Toto rozhodnutí ve středu vynesl nejvyšší správní soud země (Raad van State). V důsledku rozhodnutí zůstává v platnosti předchozí rozhodnutí o letištním provozu z roku 2008, které nestanovuje maximální celkový počet letů za rok.

Vláda v Haagu omezila počet letů na letišti Schiphol na maximálně 478 000 ročně s platností od 1. listopadu 2025. Tento limit je již delší dobu předmětem kontroverzí. Obyvatelé podali žaloby s argumentem, že omezení nejsou dostatečná, a letecké společnosti limit napadly u soudu. Evropská komise vyzvala nizozemskou vládu, aby své rozhodnutí přehodnotila, s tím, že plně nesplnila požadavky nařízení EU 598/2014. Soudci Státní rady nyní zrušili limit hluku, protože podle jejich názoru vláda neposkytla dostatečné odůvodnění a neprokázala, že dosáhne stanoveného cíle ochrany obyvatel před nadměrným hlukem. Soud mimo jiné kritizoval vládu za to, že dostatečně nezohlednila skutečnost, že letadla produkují různé úrovně hluku.

Nyní zrušené rozhodnutí o letištním provozu rovněž stanovilo, že maximální počet letů v noci bude snížen z 32 000 na 27 000. Podle soudu žádná ze stran proti této části rozhodnutí nevznesla námitky. Soudci proto předběžně rozhodli, že „na letišti Schiphol se může uskutečnit maximálně 27 000 komerčních letů za provozní rok mezi 23:00 a 7:00“.

Soud neočekává, že tohoto počtu bude skutečně dosaženo. Nová vláda v současné době připravuje komplexní novelu rozhodnutí o letištním provozu. Jakmile vstoupí v platnost, bude prozatímní omezení nočních letů zrušeno.

Předmět:    SSL Express 13-03-2026 Otázka práva SBB Cargo na existenci

Bývalá generální ředitelka společnosti Panalpina Monika Ribar vyjádřila spokojenost s celkovými výsledky skupiny SBB: „Rok 2025 byl pro SBB velmi dobrý,“ uvedla dnes předsedkyně dozorčí rady SBB na výroční tiskové konferenci v Bernu. Stejně prohlášení by rozhodně neudělala pro divizi nákladní dopravy, která je pro švýcarskou společnost stále problematickým dítětem a nadále se potýká s značnými ztrátami.

Společnost SBB Cargo Switzerland vykázala v roce 2025 ztrátu ve výši 122 milionů švýcarských franků (135 milionů eur při směnném kurzu 1 frank = 1,11 eura). To představuje pokles výsledku o 60,5 procenta (ztráta v předchozím roce: 76 milionů franků). Vyšší ztráta je však primárně způsobena ztrátou ze snížení hodnoty dlouhodobého majetku. „Bez tohoto vlivu by deficit byl na stejné úrovni jako v předchozím roce,“ uvedl generální ředitel SBB Vincent Ducrot. A přesto s tím vedení SBB nemůže a nebude spokojeno. „V nákladní dopravě jsme dosáhli velkého pokroku,“ řekla Ribarová. Jasně však uvedla, že to, čeho bylo dosaženo, zdaleka nestačí a že jsou proto nutná zlepšení: „Cesta před námi je stále dlouhá a náročná,“ řekla Ribarová. Je to také proto, že „trend klesajících objemů bude v roce 2025 pokračovat, a to jak v tuzemsku, tak i v zahraničí,“ uvedl finanční ředitel SBB Franz Steiger. Slabá ekonomika si vybírá svou daň na divizi nákladní dopravy. „V zahraničí situaci dále zhoršuje skutečnost, že někdy máme špatnou dostupnost infrastruktury, zejména na severu,“ řekl Steiger s odkazem na četná staveniště na německé železniční síti.

Podle Steigera však pochází většina ztrát SBB Cargo z přepravy jednotlivých vagonů. „Právě připravujeme nový výrobní systém,“ uvedl generální ředitel Ducrot. V loňském roce byla s federální vládou uzavřena výkonnostní dohoda, která poskytuje podporu na příštích osm let, rozdělenou do dvou fází. Za druhé, byly uzavřeny nové smlouvy se zákazníky, některé se zvýšenými tarify určenými k pokrytí nákladů. Závěrečná část transformace se týká změny celého systému EWL. „To bude trvat déle,“ řekl generální ředitel SBB. „Naším cílem je, abychom od roku 2033 již nepotřebovali státní dotace na EWL,“ řekl Ducrot, a aby EWL tak byl soběstačný.

Společnost SBB Cargo International – zodpovědná za přeshraniční dopravu – však v roce 2025 také vykázala ztrátu. V předchozím roce dosáhla zisku 3,5 milionu švýcarských franků. Letos se výsledek obrátil a ztráta činila 4,0 miliony švýcarských franků. Objem přepravy se v roce 2025 snížil o 4,6 procenta na 10,8 miliardy čistých tunokilometrů. Pokles objemu přepravy zaznamenala i společnost SBB Cargo Switzerland, a to o 2,9 procenta na 4,1 miliardy tunokilometrů.

Vzhledem k negativním číslům od roku 2022 a výzvám, kterým bude nákladní doprava čelit v nadcházejících letech, se Ducrot potýkal s otázkou, zda by SBB Cargo neměla být jednoduše ukončena. Generální ředitel s tím nesouhlasil: „V nákladní dopravě také vyděláváme.“ Jako příklad uvedl ucelené vlaky ve Švýcarsku. I když existuje 15 poskytovatelů a je to těžký trh, „máme na tomto trhu velký podíl“. „Funguje to; doprava ucelených vlaků je zisková.“ V mezinárodním měřítku se obchodu obecně daří, a to i přes silnou konkurenci, což znamená, že to není vždy snadné. Problémem je však EWL (Evropské sdružení železniční dopravy): trh otevřený všem železničním společnostem, ale na kterém kromě SBB (Švýcarské federální dráhy) nikdo nechce nabízet služby. Každý ví proč: protože EWL nepokrývá své náklady. Velkou otázkou do budoucna proto je: „Chce Švýcarsko stále EWL (Evropská železniční nákladní doprava) a pokud ano, za jakou cenu?“ Pokud plán SBB Cargo v nadcházejících letech nevyjde, „pokud to nebude fungovat,“ jak to vyjádřil Ducrot, „pak je systém mrtvý. Ale pak ho už nikdo nebude provozovat.“ Zda si to Švýcarsko přeje, je něco, co musí zvážit všechny zúčastněné strany. Podle generálního ředitele SBB se však k tomu nemusí dojít. „Jsme o našem plánu přesvědčeni,“ řekl, „a jdeme přesně podle plánu.“

Předmět: 🚢 🚢 🚢 SSL Express 13-03-2026 Uzavření Hormuzského průlivu vyhnalo ceny paliva na rekordní úroveň

Probíhající válka mezi Íránem a koalicí USA/Izraele vyhnal ceny paliva do rekordních výšek. Podle zprávy Ship&Bunker dosáhla v noci na úterý průměrná světová cena standardního těžkého paliva IFO380 841,50 dolarů za tunu, čímž překonala předchozí rekord 760 dolarů. Pro srovnání, průměrná cena paliva byla minulý měsíc 456 dolarů. V Singapuru, předním světovém centru pro tankování lodí, se cena včera vyšplhala na neuvěřitelných 1 073 USD za tunu, přičemž lodní společnosti pravděpodobně s úlevou sledovaly, jak cena ropy ráno v raných fázích obchodování konečně vykazuje známky poklesu. „Zásoby paliva jsou stále vzácnější a dražší,“ poznamenal makléř Braemar v nové zprávě a poukázal na to, že nejméně pětina světového vývozu HSFO je uvězněna na Blízkém východě.

Řecká společnost Signal zabývající se analýzou námořní dopravy uvádí, že hlavní bunkrovací uzly, včetně Singapuru, Kolomba a přístavů v Indii, zaznamenaly zvýšenou poptávku v souvislosti s úpravami strategií tankování paliva lodí. V Evropě došlo v severozápadní části regionu, kde se soustřeďuje bunkrování, zejména v Rotterdamu, Antverpách a Amsterdamu, také k omezení dodávek a zvýšení cen paliva, zatímco v přístavech ve Středozemním moři, jako je Gibraltar, byla rovněž zaznamenána zvýšená aktivita. V souvislosti s Íránem ve středu mluvčí Mezinárodní asociace palivového průmyslu (IBIA) pro Splash uvedl: „Vzhledem k nestabilitě a bezprecedentnímu vývoji v regionu doufáme, stejně jako zbytek světa, v co nejrychlejší uklidnění situace.“ „Lodní doprava by měla být rozhodně ostražitá, ale nepanikařit,“ řekl Gus Majed, generální ředitel společnosti Paratus, která se specializuje na

rizika cen energií. Energetický stres jako důsledek pokračující války na Blízkém východě je jasně viditelný v ekonomice rafinace, poukázal Majed.

„Cena nafty blížící se 50 dolarům za barel je jedním z nejjasnějších signálů, že globální systém se snaží získat destilované molekuly,“ řekl a dodal: „Námořní paliva se nacházejí ve stejném destilovaném fondu, takže ceny paliv reagují velmi rychle, když se zhorší logistika a vzrůstou náklady na přepravu.“ Pokud jde konkrétně o lodní dopravu, Majed tvrdil, že bezprostředním problémem je spíše cenová volatilita než přímý fyzický nedostatek. „Hlavní bunkrovací centra, jako je Singapur, zůstávají strukturálně dobře zásobená, ale náklady na přepravu se výrazně zvyšují a je stále obtížnější přemístit náklad, protože náklady na dopravu, pojištění a logistiku rostou v celém systému,“ řekl Majed. „Čím déle narušení trvá, tím více se trh posouvá směrem k fyzickému nedostatku, kde jediným skutečným vyrovnávacím mechanismem se stává zničení poptávky prostřednictvím podstatně vyšších cen.“

Pavlos Fakinos, analytik trhu nákladní dopravy v řecké společnosti Allied Shipbroking, souhlasil s Majedem a pro Splash uvedl: „Bezprostředním problémem není nedostupnost paliva, ale to, že jeho dodávky jsou méně předvídatelné a dražší. Pro majitele to znamená plánovat dříve, tankovat palivo opatrněji a akceptovat vyšší provozní náklady, aby se snížilo riziko v nejvíce postižených oblastech.“

Mezitím se architekt války, americký prezident Donald Trump, pokouší zmírnit obavy z rostoucích cen ropy a naléhá na tankery, aby se vydaly na cestu na Blízký východ, přičemž naznačuje, že je ochoten umožnit Rusku větší vývoz, aby zaplnilo mezeru. „Tyto lodě by měly proplout Hormuzským průlivem a ukázat trochu odvahy,“ řekl Trump v rozhovoru pro Fox News o víkendu, když hovořil o současné paralýze tankerů na obou stranách Hormuzského průlivu. „Není se čeho bát... nemají námořnictvo, potopili jsme všechny jejich lodě,“ prohlásil. Trump také v pondělí řekl, že plánuje zrušit další sankce proti Rusku, aby se vypořádal s rostoucími cenami ropy.

Francie mezitím vysílá asi tucet námořních plavidel, včetně své letadlové lodi, do Středozemního moře, Rudého moře a potenciálně i do Hormuzského průlivu jako součást obranné podpory spojencům ohroženým konfliktem na Blízkém východě. Francouzský prezident Emmanuel Macron uvedl, že Francie a její spojenci připravují „čistě obrannou“ misi, která bude doprovázet plavidla Hormuzským průlivem, jakmile skončí „nejintenzivnější fáze“ války. Macron v pondělí na Kypru řekl, že „čistě eskortní misi“ musí připravit jak evropské, tak mimoevropské země.

Pro mezinárodní námořní dopravu – a globální ekonomiku jako celek – je nyní nejdůležitější otázkou, jak dlouho tato válka potrvá.