

SSL EXPRES

16.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



// SSL Express 16-03-2026 Peking čelí převzetí přístavů v Panamě

Za zavřenými dveřmi podnikají úřady v Pekingu kroky v reakci na rozhodnutí Panamy zrušit práva na provoz dvou kontejnerových terminálů společnosti CK Hutchison se sídlem v Hongkongu a následné předání dočasných operací dceřiným společností dvou největších kontejnerových linek na světě, Mediterranean Shipping Co (MSC) a Maersk. Koncem ledna panamský Nejvyšší soud zrušil smlouvy CK Hutchison na provoz terminálů Cristobal a Balboa na obou stranách terminálů země, zařízení, která hongkongský konglomerát provozuje od roku 1997. Na severu, od svého návratu k moci loni, americký prezident Donald Trump nijak neskryval své ambice vidět, jak se panamská námořní infrastruktura více sladí s americkými zájmy. Rozhodnutí Nejvyššího soudu před šesti týdny okamžitě vyvolalo diplomatické a obchodní vlny. Peking varoval před "vysokými cenami" a údajně nařídil státním firmám pozastavit nové panamské projekty, zatímco čínská celní správa zpřísnila kontroly panamského dovozu. Názorový článek zveřejněný minulý měsíc ve státním *China Daily* tvrdil, že rozhodnutí Nejvyššího soudu je "učebnicovým příkladem toho, jak může vnější tlak zkorumpovat nezávislost soudnictví a podkopat základy mezinárodních investic".

Začátkem tohoto týdne byli úředníci MSC a Maersk povoláni na Ministerstvo dopravy, zatímco panamský deník *La Prensa* nyní informuje, že čínský státní lodní gigant COSCO ukončil všechna naplutí do Balboa. Služby sledování plavidel dnes v přístavu neukazují žádné lodě COSCO – ani plavidla patřící jejím dceřiným společnostem.

Panama Ports Company (PPC) CK Hutchison zahájila mezinárodní arbitráž s nárokem na odškodnění ve výši nejméně 2 miliard dolarů. Ve svém prohlášení podaném 6. března PPC uvedla, že formálně podala nároky podle pravidel arbitráže ICC, obviňující Panamu z "nelegálního národního převzetí", "hrubých porušení" smlouvy a "zjevně protiinvestorského jednání." Společnost varovala, že "neustoupí" a "nepřijme symbolickou kompenzaci", přičemž bude usilovat o "všechna práva a škody, na které má nárok." PPC také uvedla, že sleduje paralelní místní nápravné prostředky a požádala panamské úřady o vrácení dokumentů a materiálů, které podle nich byly nezákonně zabaveny během převzetí.



SSL express 16-03-2026 10: týden = Ceny prudce stoupají, protože dopady války v Íránu se projevují na přepravní kapacitě i objemu přepravy

Údaje z prvního celého týdne americko-izraelské války proti Íránu potvrzují náznaky z prvních dvou dnů konfliktu, že letecká nákladní doprava byla vážně zasažena – a to daleko za hranicemi Blízkého východu. Dočasný výpadek kapacit způsobený uzavřením vzdušného prostoru a letišť v regionu vedl k nárůstu cen letecké nákladní dopravy a vyvolal změny v trasách a kapacitách. Pochybnosti o brzkém ukončení nepřátelských akcí naznačují další růst cen v důsledku palivových a válečných příplatků a nepříznivé podmínky pro vlády, které se snaží udržet inflaci na uzdě, což by mohlo dále podkopat důvěru spotřebitelů.

Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy společnosti WorldACD Market Data se celosvětový letecký nákladní provoz v týdnu končícím 8. března (10. týden) oproti předchozímu týdnu snížil o 4 % a byl o 12 % nižší než před rokem. S výjimkou Severní Ameriky (+3 %) a Asie a Tichomoří (+5 %) zaznamenaly všechny regiony mezitýdenní poklesy v oblasti počitatelné hmotnosti, zejména u zásilek pocházejících ze Středního východu a jižní Asie (MESA), které vykázaly pokles o 36 %, následované Afrikou s poklesem o 23 %, Evropou s poklesem o 7 % a Střední a Jižní Amerikou s poklesem o 2 %.

Objem zásilek pocházejících z oblasti MESA poklesl oproti 9. týdnu o 36 %, což se blíží poklesu kapacity o 42 %. Nejvíce byla zasažena oblast Perského zálivu, kde celkový objem odchozích zásilek meziročně poklesl o 62 % při 70% kapacitě a hmotnost zpoplatněných příchozích zásilek klesla o 47 %. Komerční letecký provoz v Dubaji byl 7. března po útoku dronem pozastaven, ale následně obnoven, i když v omezeném rozsahu. Objemy z Dubaje do USA a Evropy klesly mezitýdenně o 82 %, respektive 38 %. Dopravci a zasílatelé situaci zmírnili využitím alternativních vstupních bran v regionu, jako je Saúdská Arábie, a přidáním charterové kapacity v kombinaci se zvýšenou nákladní dopravou.

Ch/W v přepravě z oblasti Perského zálivu do asijsko-pacifického regionu poklesla mezitýdenně o 59 % při poklesu přepravní kapacity o 67 %, zatímco objemy v opačném směru klesly mezitýdenně o 47 %. Konflikt měl také závažný dopad na přepravní toky v jižní Asii. Objemy z Indie, Bangladéše a Srí Lanky do Evropy klesly mezitýdenně o 24 %, 42 % a 45 %, zatímco objemy na trh USA klesly o 13 %, 32 % a 50 %.

Zatímco kapacita do a z oblasti Perského zálivu, Levantu a jižní Asie se ve srovnání s předchozím týdnem téměř snížila na polovinu, kapacita na přímých trasách do Evropy z asijsko-pacifického regionu (+20 %) a jižní Asie (+13 %) se výrazně zvýšila, stejně jako v opačném směru, a to o 26 %, respektive 18 %, což bylo z velké části způsobeno větším počtem přímých nákladních letů. Objem přepravy z asijsko-pacifického regionu do Evropy vzrostl mezitýdenně o 4 %, a to zejména díky nárůstu o 17 % z Vietnamu a o 14 % z Číny, který byl podpořen oživením po oslavách lunárního nového roku (LNY). S výjimkou Tchaj-wanu (+4 %) zaznamenaly ostatní asijsko-pacifické země nižší objemy přepravy do Evropy.

Hmotnost přepravovaného zboží z oblasti Asie a Tichomoří do Severní Ameriky vzrostla mezitýdenně o 13 %, a to díky nárůstu o 31 % z Číny a Hongkongu, o 25 % z Vietnamu a o 7 % ze Singapuru. Meziroční srovnání (celkový pokles o 4 %, pokles o 15 % z Číny a o 22 % z Hongkongu) komplikuje pozdější nárůst po čínském novoročním svátku a předčasné nakládání amerických dovozců před rokem. Zůstává otázkou, zda rozhodnutí Nejvyššího soudu USA o amerických clech vyvolá krátkodobý nárůst předčasného nakládání z Číny a Vietnamu, ale většina pozorovatelů očekává nanejvýš mírný nárůst.

Zatímco toky mezi Asií a Evropou se částečně přesměrovávají, není to zatím v takovém rozsahu, jaký lze pozorovat mezi Afrikou a Evropou, kde na této obchodní trase hrají klíčovou

roli letecké společnosti se sídlem v Perském zálivu. V důsledku toho lze pokles tonáže z Afriky o 23 % téměř z poloviny vysvětlit dopadem na tok z Afriky do Evropy (-18 % mezitýdenně), který byl způsoben především východní Afrikou (-23 % mezitýdenně). Dočasná ztráta značné části přepravní kapacity (především u leteckých společností se sídlem v Perském zálivu) nevyhnutelně vedla k nárůstu sazeb za leteckou přepravu, přičemž průměrná globální sazba vzrostla mezitýdenně o 6 % na 2,40 USD, což je o 3 % více než před rokem. Celosvětové spotové sazby vyskočily mezitýdenně o 10 % a meziročně o 13 %, zatímco průměrná globální smluvní sazba vzrostla mezitýdenně o 3 %, meziročně však poklesla o 2 %.

Střední a Jižní Amerika (-7 %) byla jedinou regionem původu, který zaznamenal týdenní pokles cen. Sazby ze Severní Ameriky, Afriky, Evropy a Asie a Tichomoří vzrostly v mezitýdenním srovnání o jednociferné hodnoty, zatímco ceny z regionu MESA vyskočily o 28 % v mezitýdenním srovnání a meziročně vzrostly o 20 %. Konkrétně sazby z regionu MESA do Evropy vzrostly o 57 % v mezitýdenním srovnání, přičemž došlo k nárůstu o 93 % ze Srí Lanky a o 77 % ze Spojených arabských emirátů, zatímco ceny z Indie vyskočily o 50 % a z Bangladéše o 41 %. Meziroční sazby v tomto sektoru vzrostly o 21 % (z Bangladéše) až 89 % (ze Spojených arabských emirátů). Sazby z regionu MESA do USA vzrostly o 22 % v týdenním srovnání, což představuje meziroční nárůst o 17 %. Největší týdenní nárůst zaznamenaly Spojené arabské emiráty (+59 %), následované Indií (+24 %).

Stejně jako v případě počitatelné hmotnosti se výrazně snížená role Blízkého východu jako tranzitního uzlu projevila i na cenách přepravy z oblasti Asie a Tichomoří do Evropy. Spotové sazby vzrostly mezitýdenně o 10 % poté, co v předchozím týdnu poklesly o 1 %. S výjimkou Hongkongu (-1 %) zaznamenaly všechny hlavní asijské výchozí body mezi týdenní nárůst cen, přičemž nejvýraznější nárůsty byly zaznamenány ve Vietnamu (+42 %), Indonésii (+36 %) a Singapuru (+31 %). Spotové sazby z Asie a Tichomoří do USA se mezi týdny mírně zvýšily o 1 %, což však představuje meziroční pokles o 6 %. Nejvýraznější nárůsty byly zaznamenány v Hongkongu (+16 % ve srovnání s předchozím týdnem) a Singapuru (+15 %), pravděpodobně díky příznivému vlivu přesměrování exportů z jižní Asie přes Tichý oceán. Malajsie (-5 %) a Korea (-2 %) byly jedinými místy původu v regionu, kde ceny za přepravu přes Tichý oceán klesly, zatímco ostatní letiště zaznamenala jednociferný nárůst cen. Pokud nedojde k rychlému ukončení války USA a Izraele proti Íránu, ceny budou dále stoupat, a to bez ohledu na očekávané další oživení leteckého provozu na Blízkém východě. Řada leteckých společností již oznámila zvýšení cen letenek v důsledku prudkého nárůstu cen leteckého paliva (+58 % mezitýdenně) a skokový nárůst pojistného za válečné riziko jistě přispěje k dalšímu růstu cen.



SSL Express 16-03-2026 Amazon plánuje v Austrálii čtyřpatrové distribuční centrum o rozloze 150 000 m²

Stejně jako jeho připravovaný vícepatrový sklad v Colombier-Saugnieu (69) poblíž Lyonu, Amazon rozšiřuje své mezinárodní projekty vícepatrových platforem. Dne 10. března 2026 tento gigant elektronického obchodování oznámil svůj záměr investovat přes 750 milionů australských dolarů (přibližně 460 milionů eur podle aktuálního směnného kurzu) do nového robotického distribučního centra v Brisbane v australském státě Queensland.

Budoucí platforma, navržena pro odbavení více než 125 milionů balíků ročně při plné kapacitě, se bude rozkládat na ploše 150 000 metrů čtverečních ve čtyřech úrovních. Bude schopna skladovat až 15 milionů drobného zboží prodávaného na australském tržišti Amazonu, jako jsou potraviny, kosmetické výrobky, elektronika a hračky. „ Po plném

zprovoznění toto zařízení vytvoří více než 1 000 místních pracovních míst, zatímco výstavba a vybavení zařízení vygeneruje dalších 2 000 pracovních míst ,“ uvedla společnost Amazon Australia v tiskové zprávě. Dokončení zařízení je naplánováno na rok 2028.



SSL Express 16-03-2026 Dubaj a Omán otevírají „zelený koridor“ pro plynulejší tok nákladu

Úřady v celém Blízkém východě vynakládají veškeré úsilí na to, aby udržely dodavatelské řetězce v chodu uprostřed regionální geopolitické krize, která zatím nevykazuje žádné známky toho, že by se měla v dohledné době zmírnit nebo skončit. V rámci významného proaktivního kroku se celní úřady v Dubaji a Ománu dohodly na otevření „zeleného koridoru“, který umožní přepravu nákladu mezi těmito dvěma oblastmi, kde došlo k vážnému narušení dopravy.

Rámec spolupráce obecně počítá s multimodálním modelem, přičemž poslední úseky na obou stranách budou pokryty pozemními trasami. Hraničními body určenými pro zelený koridor jsou Hatta ve Spojených arabských emirátech a Al Wajajah v Ománu. Hraniční přechod Hatta-Al Wajajah je také hlavní pozemní trasou spojující Dubaj s Maskatem.

„Po příjezdu zboží ze zbytku světa do přístavů v Ománu musí být řádně vyplněno celní prohlášení a náklad proclen v souladu s celními předpisy a postupy platnými v sultanátu, a to předtím, než bude na kontejnery/nákladní vozy připevněna celní plomba,“ vysvětluje oznámení. Tento systém zeleného koridoru funguje v obou směrech a zdroje z odvětví v Perském zálivu uvedly, že zboží vyvážené z Dubaje by mohlo být rovněž přepravováno přes hraniční přechod Hatta a odesíláno přes ománské námořní přístavy. Tento integrovaný koridor zahrnuje náklad určený pro místní trhy a zóny volného obchodu, přičemž se na něj vztahují standardní celní postupy, které jsou již zavedeny v souladu s předpisy dubajské celní správy.

K tomuto kroku dochází v době, kdy se námořní přepravci, snažící se dopravit zboží do regionu ochromeného uzavřením přístavů a bezpečnostními hrozbami, etablovali prostřednictvím kyvadlových linek spojujících Sohar v Ománu a Fujairah a Khor Fakkan ve Spojených arabských emirátech. Například francouzská kontejnerová společnost CMA CGM se chystá zavést kyvadlovou linku z Haziry, Nhava Shevy a Mundry v Indii, která bude spojoval tyto přístavy s přístavy v Perském zálivu. Ostatní dopravci soustřeďují dodavatelské řetězce na Blízkém východě kolem multimodálních operací, zejména přes Sohar. Společnost ONE se sídlem v Singapuru včera určila Sohar a Džiddu jako dvě ad hoc určená místa pro importní zákazníky v Dubaji i mimo ni, kam mohou vracet prázdné kontejnery. V případě nedodržení tohoto nařízení bude účtován poplatek za vrácení prázdného kontejneru ve výši 2 250 USD za TEU a 2 750 USD za 40 stop, uvedla společnost. Dopravce dále uvedl, že v souladu s místními zákony a předpisy budou platit sazby za demurrage a překročení doby vykládky platné v určených místech vrácení.

Zdroje z oboru se domnívají, že síť zelených koridorů bude pro tyto alternativní námořní spojení impulsem, jelikož integrované dodavatelské řetězce nabývají v čím dál nestabilnějším prostředí stále většího významu.



SSL Express 16-03-2029 Peklo v Hormuzu (Flash Splash 247)

Nový nejvyšší vůdce Íránu slíbil, že bude i nadále blokovat Hormuzský průliv, zatímco námořní krize zachvátivší Blízký východ vyvolává obavy z nejhoršího přerušení dodávek ropy v historii; ochromení námořní dopravy na Blízkém východě bylo celý týden hlavním tématem zpravodajství serveru Splash.

Za zavřenými dveřmi podnikají úřady v Pekingu kroky v reakci na rozhodnutí Panamy odejmout hongkongské společnosti CK Hutchison provoz dvou kontejnerových terminálů v Panamě a následné předání dočasného provozu dceřiným společností dvou největších světových kontejnerových přepravců, Mediterranean Shipping Co (MSC) a Maersk. Splash podrobně popsal, jaká opatření Čína přijímá, ve zprávě zveřejněné ve středu.

Japonská společnost Nippon Yusen Kaisha (NYK) převzala plnou kontrolu nad norským provozovatelem lodí s otevřeným nákladovým prostorem Saga Welco od společnosti Westfal-Larsen. NYK provozovala Saga Welco v uplynulých 12 letech jako společný podnik s Westfal-Larsen v poměru 50:50. Finanční podrobnosti převzetí nebyly zveřejněny.

Námořní přepravní společnost Ocean Network Express (ONE) se sídlem v Singapuru rozšiřuje své angažmá v největší světové společnosti zabývající se pronájmem kontejnerových lodí, zatímco do stejného investičního nástroje vstupuje nový kapitál od loděnice Yangzijiang Shipbuilding. Přepravní společnost, kterou založily japonské giganty MOL, NYK a K Line, oznámila, že uzavřela dohody o navýšení svého podílu ve společnosti Poseidon Acquisition Corp, holdingové společnosti stojící za gigantem v oblasti pronájmu kontejnerových lodí Seaspan. Po dokončení transakce se podíl ONE zvýší z přibližně 28,7 % na 48,9 %.

V rozhovoru s Maritime CEO hovořila Meei Wong, generální ředitelka Circle Digital Ventures, technologické společnosti s posláním zlepšovat udržitelnost lidského života v námořním průmyslu, o tom, jak musí technologie podporovat blaho lidí na moři. „Podpora posádky již není jen otázkou sociálního zabezpečení,“ řekla a dodala: „Stává se klíčovou součástí řízení rizik a provozní odolnosti. Protože nakonec nelze provozovat vysoce výkonnou loď, pokud se lidem na palubě nedaří dobře,“ vysvětluje.