

SSL EXPRES

18.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL express 18-02-2026 Námořní akční plán navrhuje poplatky pro 99 % lodí připlouvajících do USA

V pátek 13. dubna 2026 vydala vláda Spojených států amerických námořní akční plán (MAP) na základě výkonného nařízení č. 14269 podepsaného 9. dubna 2025, které nařídilo vypracování tohoto plánu. Ačkoli MAP hovoří o několika doporučených politických opatřeních, zejména o financování iniciativ, pozornost upoutalo doporučení „zavést univerzální poplatek pro zahraniční plavidla z jakékoli země vstupující do přístavů USA“. Zjednodušeně řečeno, znamená to, že by měl být uvalen poplatek na VŠECHNA zahraniční plavidla, což v této fázi představuje 99 % komerčních lodí vplouvajících do amerických přístavů, protože USA představují méně než 1 % nových komerčních lodí na celém světě. Plán modeluje dvě ilustrativní úrovně poplatků, které se odvíjejí od hmotnosti dovezeného nákladu přivezeného na plavidle:

- Poplatek ve výši 1 centu za kilogram u lodí vyrobených v zahraničí jako nejnižší sazba, která by představovala předpokládaný příjem přibližně 66 miliard dolarů za deset let, a
- Poplatek ve výši 25 centů za kilogram jako nejvyšší sazba, která by představovala předpokládaný příjem 1,5 bilionu dolarů za stejné období.

Tyto údaje definují potenciální finanční rámec pro programy rozšiřování loděnic a námořní průmyslové kapacity, přičemž příjmy budou plynout do navrhovaného Fondu pro námořní bezpečnost.

Kdo pravděpodobně uhradí tyto náklady? Pokud se podíváme na to, jak funguje kontejnerová přeprava, je nepravděpodobné, že by tyto poplatky byly absorbovány dopravci, a obvykle jsou kompenzovány úpravami sazeb nebo příplatky. Náklady se tedy mohou fakticky přesunout na majitele nákladu a dovozce.

Dopad na zákazníka = Při nižší ilustrativní sazbě 0,01 USD za kilogram by 40stopový kontejner přepravující přibližně 14 tun metrických tun podléhal dodatečnému poplatku ve výši přibližně 140 USD. Při přepravním tarifu z Šanghaje do Los Angeles ve výši přibližně 2 200 USD za 40 stop (podle Drewry's World Container Index) to představuje nárůst přibližně 6,3 % na přepravní linii.

Při vyšší ilustrativní sazbě 0,25 USD za kilogram by stejný kontejner podléhal dodatečnému poplatku ve výši přibližně 3 500 USD, což přesahuje základní sazbu za námořní přepravu. Pro jednotlivého dovozce se to promítne do přímého zvýšení nákladů na kontejner, v závislosti na

tom, jak má dopravce tyto náklady strukturované ve smlouvě o přepravě. Dovozy s nízkými maržemi, zejména v kategoriích těžkých nákladů, to pocítí více. Hodnocení na základě hmotnosti má na komodity, průmyslové zboží a hustý náklad jiný dopad než na lehké spotřební zboží.

Na úrovni plavidel se čísla rychle zvyšují. Přepravce vykládající 1 000 TEU, z nichž každý váží v průměru 14 tun, by při sazbě 0,01 USD za kilogram čelil celkovému poplatku ve výši přibližně 140 000 USD. Při sazbě 0,25 USD za kilogram se celková částka za tuto jedinou zastávku v přístavu zvýší na přibližně 3,5 milionu USD.

Při přezkoumání širšího MAP existují další doporučení, která by mohla také ovlivnit náklady na dovoz zboží do Spojených států. Plán také navrhuje daň za údržbu pozemních hraničních přechodů ve výši 0,125 % na zboží vstupující přes pozemní hranice. Na rozdíl od poplatku za lodní dopravu, který je založen na hmotnosti, je tento poplatek založen na hodnotě. To ztěžuje dovozcům jednoduché přesměrování nákladu přes Kanadu nebo Mexiko, aby se vyhnuli námořnímu poplatku. Námořní dovoz je zatížen podle hmotnosti, pozemní dovoz podle hodnoty, a v obou případech se mění výpočet nákladů na dopravu.

Dalším doporučením je postupné zavedení požadavku na námořní preferenci Spojených států, podle kterého může být u některých nákladů směřujících do USA vyžadováno, aby byly přepravovány na kvalifikovaných amerických lodích. Nejedná se o přímou daň, ale v průběhu času by to mohlo změnit způsob stanovení cen přepravy na dotčených obchodních trasách tím, že by došlo ke změně alokace kapacit a dynamiky nákladů. Pro dovozce by se dopad pravděpodobně projevil spíše jako dlouhodobé úpravy základu přepravy než jako viditelný příplatek.

MAP také navrhuje zřídit strategickou obchodní flotilu podporovanou prostřednictvím specializovaných mechanismů financování. Pokud poplatky za plavidla přispívají do fondu pro námořní bezpečnost, který financuje rozšiřování flotily a průmyslové programy, část nákladů na obnovu námořní kapacity USA může být nakonec zahrnuta do obchodních toků.

   **SSL Express 18-02-2026 POUČTE SE Když dorazí náklad, ale originál konosamentu není k dispozici**

Chybějící nebo zpožděný nákladní list není jen problémem s dokumentací, ale také finančním a právním rizikem, které může na několik let zablokovat úvěrové linky. Tento vysvětlující dokument využívá skutečné formáty dopravců a provozní poznatky, aby vám pomohl porozumět procesu bankovní záruky, orientovat se v rizicích a usilovat o včasné řešení, než náklady začnou prudce stoupat.

Lod' je již u břehu nebo čeká venku. Váš náklad uhlí je připraven k vyložení nebo váš kontejner s elektronikou byl vyložen, ale původní náložný list chybí, je zpožděn nebo uvízl v bankovním řetězci. V globálním obchodě to není vzácná situace. Stává se to častěji, než si mnozí připouštějí, zejména na kratších obchodních trasách nebo při transakcích s akreditivem, kde vyjednávání dokumentů trvá déle než samotná plavba. V takovém případě je postoj dopravce jasný. Dodávka by měla být provedena pouze po předložení originálu náložného listu. Pokud je náklad vydán bez něj, dopravce riskuje porušení smlouvy, potenciální reklamace a v mnoha případech ztrátu standardního pojištění P&I. Proto dopravci vyžadují bankovní záruku, obvykle podloženou záručním dopisem, než budou souhlasit s vydáním nákladu bez originálního dokladu. Ale právě v tomto bodě mnoho firem nemá jasno.

- Kdo je zodpovědný za sjednání záruky?

- Na jakou částku by měla být sjednána?
- Jak dlouho zůstává v platnosti a
- jak ji vlastně uvolnit po doručení nákladu?

V závislosti na obchodu může záruka platit po dobu 30 měsíců, nebo v případě hromadných scénářů až 6 let. Během tohoto období zůstávají úvěrové linky vázány a finanční riziko přetrvává. Rozdíl mezi panickou reakcí a jasným jednáním může znamenat rozdíl mezi zvládnutelným rizikem a zbytečným finančním zatížením. Nabízí se podrobné vysvětlení, které rozebírá:

- Dodací povinnosti podle původního konosamentu
- Riziko při dodání bez předložení
- Rozdělení odpovědnosti mezi odesílatelem, bankou a příjemcem
- Platnost a mechanismus zrušení bankovních záruk
- Úloha LOI a jurisdikční aspekty

Pokud se zabýváte zpracováním přepravních dokumentů, řízením uvolňování nákladu nebo koordinací s bankami a dopravci, tento průvodce vám pomůže přistupovat k procesu bankovní záruky s předvídavostí namísto domněnek...

P.S. A nejlepší na konec: Námořní klub SSL připravuje online webinář přesně na toto téma! Již brzy ve vašich kinech

SSL Express 18-02-2026 Ocean Alliance a ONE sníží transatlantickou kapacitu

Transatlantický obchod mezi Evropou a Severní Amerikou by mohl zaznamenat snížení kapacity poté, co Ocean Alliance a japonský dopravce ONE podali revidovanou dohodu o sdílení lodí u Federální námořní komise USA. Přestavba sítě námořních aliancí, ke které došlo loni touto dobou – kdy společnost Hapag-Lloyd opustila THE Alliance a vytvořila alianci Gemini Cooperation, zatímco její bývalí partneři ONE, Yang Ming a HMM vytvořili alianci Premier Alliance – nakonec vedla k tomu, že společnost ONE uzavřela dohodu o sdílení lodí s členy Ocean Alliance CMA CGM, Cosco, OOCL a Evergreen, aby společně nabízely tři transatlantické služby. Podle Alphalineru však dopravci plánují jednu z těchto služeb zrušit.

„Pět dopravců společně nabízí na této trase tři linky s 18 loděmi, ale nová dohoda se týká pouze dvou linek s 14 loděmi. Současná nabídka zahrnuje službu v severním Atlantiku, službu v jižním Atlantiku a okruh Mexiko/americký záliv. Zdá se, že dopravci plánují uzavřít linku v jižním Atlantiku, který obsluhuje americké přístavy Charleston a Savannah,“ píše Alphaliner. Tato služba, nazvaná Unity Bridge společností CMA CGM a AT2 společností ONE, využívá pět lodí s průměrnou kapacitou 6 400 TEU a má přístavní rotaci Le Havre-Antverpy-Bremerhaven-Southampton-Charleston-Savannah. Jako nájemce slotů se v ní objevuje společnost Yang Ming. Ze tří společných transatlantických služeb OA/ONE byla služba AT2 nejvíce zasažena zrušenými plavbami – dvěma v tomto měsíci a dvěma plánovanými na březen, podle databáze eeSea liner společnosti Xeneta. Podle Alphalineru však bude ukončení této služby kompenzováno tím, že ONE přidá další tonáž do služby AT1, známé jako Liberty u CMA CGM, na které si pronajímá kontejnerové prostory. „Aktualizované podání VSA uvádí, že ONE má poskytnout dvě lodě o velikosti 8 000–12 500 TEU pro hlavní smyčku a že flotila bude rozšířena ze šesti na sedm lodí. To naznačuje, že rotace by mohla být rozšířena o Charleston a/nebo Savannah, které jsou v současné době pokryty službou T2/Unity,“ píše Alphaliner.

Služba Liberty/AT1 nasazuje šest lodí o kapacitě 8 000 až 13 200 TEU v následující rotaci přístavů: Southampton-Antverpy-Rotterdam-Bremerhaven-Le Havre-New York-Norfolk-Baltimore. Podle eeSea má služba jeden blank sailing tento měsíc a jeden v březnu. Služba Victory/AT3, která jezdí mezi severní Evropou a americkým Zálivem a Mexikem, by měla zůstat beze změn a bude využívat osm lodí s průměrnou kapacitou 6 300 TEU. Alphaliner nicméně dospěl k závěru, že změny ve službách budou znamenat snížení týdenní transatlantické kapacity dopravců o 37 %. „Očekávané spojení severoatlantické a jihoatlantické smyčky však sníží celkovou alokaci pro partnery VSA na severním Atlantiku (kromě amerického pobřeží Mexického zálivu) z 16 400 na 10 386 TEU týdně,“ píše.

!? **SSL express 18-02-2026 Tango nebo CargoWise: Integrace Schenkeru ovlivňuje technologická rozhodnutí společnosti DSV (The Loadstar)**

Jak se v odvětví nákladní dopravy všeobecně očekávalo, společnost DSV naznačila, že integrace DB Schenker bude vyžadovat klíčová rozhodnutí v oblasti technologie přepravy nákladu, protože vyvažuje starší platformy v rámci sloučené skupiny a usiluje o standardizaci procesů. Při oznámení výsledků hospodaření vedení potvrdilo, že jak vlastní přepravní systém DSV, tak CargoWise společnosti WiseTech zůstávají v rozšířené organizaci nadále v používání. Pokud jde o Tango a WiseTech, DSV bude „Tango nadále používat v určitých oblastech; budeme se muset rozhodnout, kterou platformu zvolíme,“ uvedl dnes generální ředitel Jens Lund při oznámení výsledků hospodaření. „A je velmi pravděpodobné, že se časem přikloníme k našemu vlastnímu řešení.“ Tyto poznámky přicházejí v době, kdy velké spediční společnosti přehodnocují míru kontroly, kterou si zachovávají nad základními operačními systémy, protože platformy pro řízení dopravy stále více ovlivňují obchodní modely, vlastnictví dat a dlouhodobé strategie automatizace. DSV dodalo, že platformy nebere jako izolované systémy, ale využívá širší architekturu, aby zajistilo provozní kontinuitu během přechodného období. „Za platformami máme také datovou platformu, takže je můžeme udržovat v synchronizaci,“ řekl pan Lund.

Tento přístup naznačuje, že DSV upřednostňuje během přechodu flexibilitu, což umožňuje datovým, analytickým a automatizačním vrstvám fungovat nezávisle na jednotlivých prováděcích systémech, zatímco skupina pracuje na integraci. Skupina sice neposkytla časový harmonogram pro konečné rozhodnutí, ale naznačila, že dlouhodobým směrem bude přechod na jedinou operační platformu a že DSV bude upřednostňovat použití vlastní technologie – což by bezpochyby znamenalo finanční ztrátu pro WiseTech Global.

Tyto komentáře přicházejí v době, kdy společnost DSV pokračuje v prosazování širšího narativu týkajícího se provozní integrace, produktivity a digitalizace v rámci skupiny, která se díky akvizicím výrazně rozšířila. Ve své výroční zprávě společnost DSV zdůraznila rozsah svých konsolidačních prací v oblasti IT a uvedla, že „konsolidovala více než 40 získaných datových center do tří datových center provozovaných společností DSV“. Dodala, že racionalizační program také odstranil složitost z jejího aplikačního prostředí a uvedla, že „uzavřela více než 5 000 aplikací“. Tato konsolidace naznačuje přístup, který může v dlouhodobém horizontu vést k ukončení paralelního provozu více základních přepravních platform. Zpráva společnosti DSV také nastínila, jak rozvíjí širší datovou základnu, a popsala její přechod k „podnikové datové platformě“ navržené tak, aby podporovala větší automatizaci a analytiku napříč operacemi.

Kromě toho skupina uvedla, že v rámci své širší digitální agendy vybudovala interní „AI Factory“. Výroční zpráva také zmiňuje konkrétní iniciativy využívající umělou inteligenci, včetně „Customs AI“ (celní umělá inteligence), a snahy o „digitalizaci rezervací“, protože DSV se snaží zefektivnit pracovní postupy a zlepšit zákaznickou zkušenost.

Prozatím si DSV zachovává své klíčové systémy řízení přepravy podle divizí, s „Tango“ pro leteckou a námořní přepravu a „Star“ pro silniční přepravu. Rozsah a složitost integrace však zřejmě zvyšují důraz na volbu technologií pro přepravu nákladu. Výzvou není pouze kompatibilita systémů, ale také to, jak nejlépe podpořit jednotný provozní model v oblasti cel, rezervací, dat a automatizace v měřítku, což vyvolává otázku, zda na úrovni skupiny používat Tango nebo CargoWise.



SSL Express 18-02-2026 Celosvětová přeprava nákladu dále roste po valentýnské květinové špičce

Globální poptávka po letecké nákladní přepravě a sazby v prvním celém týdnu února dále mírně vzrostly, přičemž kapacita nákladních letadel ze Střední a Jižní Ameriky (CSA) se vrátila k normálu, protože přeprava květin již dosáhla svého vrcholu před Valentýnem (14. února), a dopravci a speditéři také snížili kapacitu z některých částí Velké Číny kvůli zahájení uzavírání továren a zpomalení výroby před lunárním Novým rokem (LNY) 17. února.

Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy společnosti WorldACD Market Data vzrostla celosvětová počitatelná hmotnost v 6. týdnu (2. až 8. února) o dalších +2 % v mezitýdenním srovnání (WoW) – jedná se o pátý po sobě jdoucí mezitýdenní nárůst tonáže po každoročním poklesu na konci roku. V 6. týdnu byl celosvětový obraz smíšený, přičemž tonáž ze Severní Ameriky se silně zotavila s nárůstem o 8 % WoW, protože se obnovila kapacita díky uklidnění zimních bouří, které způsobily omezení leteckých služeb v některých částech kontinentu.

Provoz ze Středního východu a jižní Asie (MESA) také zaznamenal silný nárůst (+7 %) ve srovnání s předchozím týdnem, částečně kvůli narušení letového provozu v některých částech regionu v předchozích týdnech v důsledku rostoucího napětí mezi USA a Íránem.

Objem přepravy z oblastí CSA začal v 6. týdnu klesat (-4 % oproti předchozímu týdnu) po 24% nárůstu přepravovaného objemu v předchozím týdnu, když vrcholila předvalentýnská sezóna, během níž stovky nákladních letů přepravily tisíce tun květin z Kolumbie a Ekvádoru do Miami, Los Angeles a dalších center v Severní Americe, což je každoroční logistická operace epických rozměrů.

Objem přepravy z Asie a Tichomoří také v 6. týdnu mírně vzrostl o další +1 % (WoW), i když podle údajů WorldACD, které zahrnují více než 500 000 týdenních transakcí, zůstal na stejné úrovni jak v případě USA, tak Evropy. Týdenní nárůst přepravy do USA z Japonska (+11 %), Hongkongu (+6 %) a Číny (+2 %) byl neutralizován poklesem z Jižní Koreje (-16 %), Vietnamu (-10 %) a dalších částí jihovýchodní Asie. Pokud jde o ceny, další nárůst spotových sazeb z Číny do USA (+6 % v týdenním srovnání na 4,69 USD za kilo) a mírný nárůst z Hongkongu a některých částí jihovýchodní Asie byly vykompenzovány poklesem spotových cen z Japonska (-10 %) a Jižní Koreje (-14 %) v týdenním srovnání.

V rámci stabilních objemů přepravy z Asie a Tichomoří do Evropy jako celku vzrostla přepravní hmotnost z Tchaj-wanu do Evropy (+6 % oproti předchozímu týdnu) již pátý týden po sobě po poklesu na konci roku a došlo k dalšímu silnému nárůstu z Vietnamu do Evropy (+10 % oproti předchozímu týdnu). Z Číny však objemy přepravy zůstaly na stejné úrovni a z Japonska a Jižní Koreje došlo k poklesu oproti předchozímu týdnu. Průměrné spotové sazby z asijsko-pacifické

oblasti do Evropy zaznamenaly třetí týdenní mírný nárůst (+2 %), a to hlavně díky pokračujícímu oživení spotových cen z Číny (+6 % oproti předchozímu týdnu, na 4,09 USD za kilogram).

Silný týdenní nárůst (+7 %) v tonáži z oblastí MESA v 6. týdnu byl zvláště výrazný v případě USA, kde se CHW zvýšila o +12 %, a to především díky nárůstu objemů z Dubaje, Indie a Bangladéše. Nárůst o +20 % z Dubaje do USA následoval po poklesu o -26 % v předchozím týdnu, který souvisel s omezením letů v důsledku napětí mezi USA a Íránem. Nárůst o 14 % v týdnu z Indie do USA následoval po poklesu o 8 % v předchozím týdnu. Nárůst o 17 % z Bangladéše do USA však navazuje na nárůst o 10 % v předchozím týdnu, který je součástí silného oživení od začátku tohoto roku. Objem přepravy z MESA do Evropy také v 6. týdnu poměrně výrazně vzrostl (+6 % oproti předchozímu týdnu), i když v posledních týdnech došlo na tomto trhu k značné volatilitě, která ztěžuje určení jasných trendů.

Trhy letecké nákladní dopravy v Severní Americe zaznamenaly v loňském roce výrazné turbulence. Podrobnější analýza organizace WorldACD ukazuje, že celkový objem letecké nákladní dopravy do a ze Severní Ameriky vzrostl v roce 2025 o 2,5 %, přičemž americký trh, který tvoří téměř 90 % tohoto objemu, vzrostl o 2,6 % a objem dopravy v Kanadě vzrostl přibližně o 8 %, zatímco poptávka v Mexiku meziročně poklesla téměř o 5 %. Růst dovozu a vývozu byl v celé Severní Americe podobný, a to +2,6 % a +2,3 %, přičemž USA vykázaly podobné hodnoty +2,8 % u dovozu a +2,2 % u vývozu. V případě Mexika však podle údajů WorldACD existoval velký rozdíl mezi výkonem příchozího (-6 % meziročně) a odchozího (-1 %) provozu, stejně jako v případě Kanady (+9 % příchozí; +6 % odchozí). To je ve srovnání s meziročním růstem +9 % v tonáži dovozu pro celou Severní Ameriku v roce 2024 a +4 % v růstu vývozu. Vzorce z roku 2025 se zdají být v roce 2026 v zásadě zachovány, přičemž region jako celek zaznamenal v lednu další meziroční nárůst objemu přepravy o 2,7 %. Nicméně silné zimní bouře, které v posledních týdnech zasáhly části USA a Kanady, mohly do jisté míry ovlivnit letošní čísla – zejména objem přepravy z Kanady, který v lednu meziročně poklesl téměř o 7 %. Dalším významným rozdílem byl vývoj na mexickém trhu, kde se loňský celoroční pokles o 5 % v lednu obrátil a došlo k meziročnímu nárůstu o 5 %. To bylo způsobeno především 14% nárůstem objemu přepravy z Mexika, zatímco objem přepravy do Mexika zaznamenal pouze mírný meziroční nárůst o 1,5 %.