

# SSL EXPRES

05.06.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

## SSL Express 05-06-2026 Marinakis: Pro lodní dopravu by bylo výhodnější platit poplatek za průplav Hormuz

Jedna z nejméně známých osobností námořního průmyslu naznačila, že pro majitele lodí by bylo výhodnější zaplatit tranzitní poplatek za udržení Hormuzského průlivu v provozu, než snášet měsíce narušení provozu způsobené jeho uzavřením, k němuž došlo v důsledku konfliktu mezi Íránem, Izraelem a USA. Ve svém projevu na fóru TradeWinds Shipowners Forum během veletrhu Posidonia zakladatel a předseda představenstva společnosti Capital Maritime & Trading Corp Evangelos Marinakis argumentoval, že praktické řešení by bylo lepší než dlouhodobé uzavření jednoho z nejdůležitějších energetických koridorů na světě. „Můj argument je, že bychom museli zaplatit poplatek. Pro mě to bylo mnohem lepší, než mít průliv uzavřený,“ řekl Marinakis.

Řecký majitel lodí šel ještě dál a naznačil, že strukturovaný platební systém by mohl dávat větší smysl než náklady, které lodní doprava již absorbovala prostřednictvím pojistného za válečné riziko a narušení trhu. „Pokud si spočítáte, kolik peněz jsme dosud zaplatili za plavbu do a z AG nebo dokonce v oblasti Rudého moře, aniž by došlo k skutečné válce, je lepší zaplatit poplatek 100 000 nebo 150 000 dolarů v závislosti na velikosti nákladu nebo velikosti plavidla,“ řekl.

Tyto komentáře přicházejí v době, kdy majitelé lodí, nájemci a obchodníci s energií zvažují, co znamená postupné znovuotevření brány do Perského zálivu pro trhy s tankery po více než dvou měsících závažných narušení. Marinakis prozradil, že společnost Capital Maritime se vyhnula přímému dopadu krize, protože v době eskalace nepřátelských akcí se v dané oblasti náhodou nenacházela žádná z jejích lodí. Nešlo prý o předem připravené strategické rozhodnutí, ale jakmile se konflikt vyostřil, společnost neměla v úmyslu posílat lodě touto oblastí.

Postoj skupiny byl podpořen mimořádně silnými výnosy z přepravy jinde. „Těšíme se z velmi dobrých tržních podmínek,“ poznamenal Marinakis a argumentoval, že nemá smysl usilovat o další výnosy tím, že vystavíme lodě a posádky zvýšeným rizikům.

Zatímco někteří účastníci trhu očekávají prudký nárůst přepravních sazeb, jakmile země začnou doplňovat vyčerpané strategické zásoby ropy, Marinakis nabídl umírněnější výhled. „Očekávání tu jsou,“ řekl, ale varoval před předpokladem dalšího dramatického skoku podobného reakci trhu, k níž došlo při vypuknutí konfliktu. „Můj názor je, že panuje frustrace. Musíme být v této oblasti přítomni. Možná však nedosáhneme přepravních sazeb, které máme na mysli, a bude se jednat o něco, co se bude budovat pomalu.“ Argumentuje tím, že spotřebitelé energie se již přizpůsobili období snížené dostupnosti a vyšších cen, což činí postupné oživení pravděpodobnějším než okamžitý nárůst poptávky. „Musíme mít na uzdě svá očekávání a počítat s tím, že se obchodní činnost vrátí k normálu až po určité době, která je potřebná k tomu, aby se zásoby opět navýšily na normální úroveň,“ řekl Marinakis.

Šéf společnosti Capital Maritime se také zabýval širšími fundamenty trhu s tankery a poukázal na stárnoucí globální flotilu a na to, co považuje za trvalou potřebu nahrazování tonáže.

„Pokud se podíváte na profil světové flotily, zjistíte, že je to nejstarší flotila za posledních několik desetiletí,“ uvedl.

Tento názor je základem nedávného programu výstavby nových lodí a strategie obnovy tankerové flotily společnosti Capital Maritime. Marinakis uvedl, že společnost v uplynulých třech měsících prodala značný počet použitých plavidel a nahrazuje je modernějšími loděmi. Pokud jde o snahy společnosti Aponte-Sinokor o posílení vlivu na trhu VLCC prostřednictvím rozsáhlých akvizic, Marinakis tuto strategii označil za „brilantní tah“. „V podnikání neexistuje nic, co byste mohli v tomto měřítku a s takovým objemem peněz udělat,“ řekl.

Kromě dynamiky trhu se Marinakis opakovaně vracel k tomu, co považuje za praktické selhání politiky v souvislosti se sankcemi a „temnou flotilou“. Argumentoval tím, že sankcionovaným tankerům by měly být poskytnuty pobídky, aby směřovaly přímo do recyklačních loděnic, a odmítl tvrzení, že by majitelé byli takovým programem odměňováni.

### **SSL Express 05-06-2026 Za deset let DHL investoval ve Francii téměř 900 milionů eur (VoxLog)**

Na okraji 9. ročníku summitu Choose France DHL potvrdilo svou záměr investovat téměř 160 milionů eur ve Francii mezi lety 2026 a 2027. Významná částka, která má za cíl rozvíjet logistické kapacity, modernizovat infrastrukturu a urychlit dekarbonizaci divizí skupiny ve Francii. Například DHL Express bude investovat do modernizace vozového parku, elektrifikace, nabíjecí infrastruktury a provozního vybavení, přičemž bude pokračovat v rozšiřování své sítě a zařízení. Současně bude DHL Freight pokračovat v investicích do vozidel na alternativní paliva a své infrastruktury a DHL Supply Chain, v moderních skladech na jihu Paříže, Orléans a Lyonu. Společnost také posílí své schopnosti 4PL prostřednictvím řídicí věže v Toulouse. A nakonec, v širším pohledu, skupina hodlá věnovat velkou část investované částky na podporu svého cíle uhlíkové neutrality pro své logistické aktivity do roku 2050.

Díky tomuto novému investičnímu plánu dosáhnou celkové investice skupiny DHL ve Francii za 10 let (2018–2027) téměř 900 milionů eur: "Francie je zásadní logistickou platformou v srdci Evropy a klíčovým trhem pro skupinu DHL," uvedl Tobias Meyer, generální ředitel společnosti. "Touto investicí posilujeme naši infrastrukturu, rozšiřujeme naše schopnosti a urychlujeme přechod na nízkoemisní logistiku. Můžeme tak lépe podpořit růst našich zákazníků a zároveň přispívat k konkurenceschopnosti a ambicím Francie v oblasti udržitelnosti. Pro zákazníky, kteří požadují kvalitu služeb a ekologický závazek, je DHL přirozeným partnerem volby. Používáme zdaleka největší podíl udržitelného leteckého paliva a elektrických doručovacích vozidel v našem odvětví."

### **SSL Express 05-06-2026 MSC kontejnerový nosič poškozený výbuchem u Iráku**

Kontejnerová loď společnosti Mediterranean Shipping Co (MSC) byla poškozena výbuchem poblíž iráckého přístavu Umm Qasr v incidentu, který zdůrazňuje stále složitější bezpečnostní prostředí pro plavidla operující v Perském zálivu.

Britská námořní obchodní operace (UKMTO) uvedla, že nákladní loď plující asi 40 námořních mil jihovýchodně od um Qasr byla zasažena na pravoboku "neznámým projektilem", což

způsobilo "velkou explozi". Úřady uvedly, že incident je stále předmětem vyšetřování. Několik zpráv o námořní bezpečnosti identifikovalo plavidlo jako 4 814 teu MSC Sariska V, kontejnerovou loď plující panamskou vlajkou. Nebyly hlášeny žádné oběti. Objevily se protichůdné verze ohledně příčiny výbuchu. Iráčtí představitelé citovaní agenturou Reuters naznačovali, že druhá exploze mohla být způsobena útokem dronu, zatímco některé první odhady naznačovaly možnou vnitřní mechanickou poruchu. Situace se zkomplikovala poté, co íránské Islámské revoluční gardy (IRGC) převzaly odpovědnost za útok na loď a uvedly, že zasáhly MSC Sariska V řízenou střelou jako odvetu za údajný americký útok na íránskou loď v Ománském moři. Toto tvrzení nebylo nezávisle ověřeno.

**POZVÁNKA NA OSLAVU**

**35**  
**LET**  
— 1991–2026 —

**SVAZU SPEDICE  
A LOGISTIKY ČR**

**NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM**

**11. 6. 2026**

16:00 – 18:00 VALNÁ HROMADA | 18:00 RAUT | PROHLÍDKY MUZEA

**ČESKÁ REPUBLIKA**  
**SSL**  
SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY