S S L E X P R E S

11.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

🚢 🛢️ 💵 SSL Express 11-05-2026 Ceny VLCC vzdorují gravitaci, pětileté tonáže se obchodují nad hodnotami kontraktů na novostavby

Krize v Hormuzském průlivu zcela narušila křivku amortizace tankerů v závislosti na stáří, přičemž pětileté tankery typu VLCC se nyní obchodují za vyšší cenu než zcela nové lodě objednané u korejských loděnic. Podle nejnovějšího vydání Tanker Market Monitor od společnosti Signal Ocean je tento obrat v běžné logice oceňování aktiv patrný ve všech hlavních segmentech tankerů na přepravu ropy. Pět let starý tanker typu VLCC se prodává o 9 milionů dolarů dráž než cena nové lodi. Tanker typu Suezmax se nachází přesně uprostřed mezi těmito dvěma věkovými skupinami. U tankerů typu Aframax došlo také k obrácení. Na straně prodeje je tato distorze ještě výraznější: kupující platí o 21 až 35 % více než ceny nových lodí čistě za okamžitou dostupnost, přičemž prémie za prodej tankeru typu VLCC dosahuje 45,5 milionu dolarů oproti ceně nové lodi.

„Za normálních podmínek přináší plavidlo z druhé ruky mírnou prémii za ušetřený čas čekání a pět let stará loď se obchoduje s jasnou slevou oproti nové lodi," poznamenala společnost Signal Ocean. „Dnes neplatí ani jedno."

Tato situace odráží zásadní proměnu na trzích s tankery, která nastala více než 60 dní po uzavření Hormuzského průlivu. Vzhledem k tomu, že počet plaveb průlivem klesl o více než 95 % oproti úrovni před konfliktem, došlo k zásadní změně v logice nasazování plavidel. Majitelé, kteří jsou ochotni nasadit své lodě na trasy v Atlantickém bazénu – především s nákladem z amerického pobřeží Mexického zálivu do Asie – si účtují značné přirážky, a kupující, kteří nemohou nebo nechtějí čekat 18 až 24 měsíců na dodání nových lodí, jsou ochotni zaplatit cokoli, aby se k dostupným lodím dostali hned.

Trh s nákladem vypráví doplňující, ale složitější příběh. Sazby zůstávají historicky vysoké – norský makléř Fearnleys tento týden poznamenal, že denní výnosy VLCC se pohybují kolem 100 000 USD – ale směr vývoje znepokojuje majitele. „Nedostatek objemu se nyní začíná vážně projevovat a sazby jsou tak i nadále pod tlakem," uvedl Fearnleys.

Tento tlak má strukturální povahu. Jak minulý týden informoval server Splash, mimořádné souběžné hromadění lodí plujících s balastem proměnilo tuto krizi z narušení způsobeného geopolitickými faktory ve fundamentální problém na straně poptávky. Lodě typu VLCC plují s balastem přibližně na 55 %, zatímco lodě typu Suezmax a Aframax dosahují 51 % – jde o souběžné překročení 50% hranice ve všech třech segmentech, což makléřská společnost

Sentosa označila za „velmi neobvyklé“. Údaje společnosti Signal Ocean ukazují, že nárůst počtu lodí plujících s balastem v americkém *(mexickém)* zálivu se prudce zrychluje, přičemž průměrný počet lodí typu VLCC se blíží 60 – což přispívá k tlaku na pokles sazeb v Atlantiku, který byl zaznamenán na začátku května. Měsíční ukazatele přepravy vykazují pokles o 34 %, i když meziroční sazby zůstávají o 78 % vyšší. Denní počet lodí TD22 vzrostl z rekordního minima pouhých dvou na začátku dubna na současných více než 20.

🏭⚓🤝 SSL express 11-05-2026 Společnost Rheinmetall potvrdila, že spolupracuje se společností MSC na převzetí největší rumunské loděnice

Německý výrobce automobilů a zbraní Rheinmetall oznámil, že ve spolupráci se společností Mediterranean Shipping Co (MSC) usiluje o převzetí zkrachovalé rumunské loděnice Mangalia. Obě společnosti zvažují využití této loděnice – jedné z největších v Evropě – pro stavbu vojenských i komerčních plavidel.

Společnost Rheinmetall nedávno získala loděnice patřící skupině Lürssen Group a je jedním z předních světových dodavatelů námořních systémů, zatímco MSC je gigantem v oblasti kontejnerové a výletní lodní dopravy.

„Oživení loděnice v Mangalii má strategický význam,“ uvedla společnost Rheinmetall v tiskové zprávě a dodala: „Cílem je proměnit Rumunsko v významné evropské výrobní centrum pro stavbu lodí.“

Loděnice, která se pyšní třemi suchými doky, byla založena v roce 1976. V roce 1997 ji na 20 let převzala společnost Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), poté ji převzala společnost Damen. Od června 2024 je v konkurzu.

✈🗓📊 SSL express 11-05-2026 Týden 18 - Tonáž se v dubnu zotavuje na +5 %, konec květinového nárůstu

Po několika týdnech růstu klesl globální objem letecké přepravy v 18. týdnu (27. dubna – 3. května) o -7 % oproti předchozímu týdnu, protože skončil spěch na přesun květin včas na Den matek a obchodní aktivita v několika zemích zpomalila kvůli Svátku práce. Navzdory zpomalení objemu a nárůstu kapacity bellyhold ceny nadále rostly.

Podle předběžných výsledků za celý duben tonáž meziročně vzrostla o +5 % (YoY), poté co v březnu klesla o -4 %, zatímco globální průměrné sazby vzrostly z +12 % meziročně v březnu na +28 % a letos dosáhly nejvyšší úrovně na úrovni 3,17 USD za kg. S výjimkou Blízkého východu a Jižní Asie (MESA) během 18. týdne klesla tonáž leteckého nákladu týden co týden (WoW) ze všech původních regionů . Zúčtovatelná hmotnost klesla o -9 % ze Střední a Jižní Ameriky (CSA), stejně jako z Asie a Pacifiku a Evropy, ukazují nejnovější týdenní údaje WorldACD Market Data. V oblasti Asie a Pacifiku došlo ke spojení přestávek na Svátek práce s japonským státním svátkem (Zlatý týden), což ovlivnilo poptávku.
Tonáž z Asie a Pacifiku do Evropy klesla o 1 % ve srovnání minulým týdnem, což bylo způsobeno dvouciferným poklesy z Vietnamu (-17 %) a Japonska (-12 %), zatímco růst (+1

%) objemu odcházejícího z Číny, Hongkongu a Malajsie byl omezený (+1 %). Meziroční tonáž na obchodní trase z Asie do Evropy vzrostla o +7 %, na stejné úrovni jako předchozí týden. Po třech týdnech expanze se hmotnost z Asie a Pacifiku do USA zmenšila na -4 % WoW, což bylo způsobeno dvouciferným poklesy z Japonska, Indonésie a Vietnamu, zatímco tonáž z Jižní Koreje vzrostla o +10 %.
Zúčtovatelná hmotnost z MESA do Evropy klesla o 3 % WoW, což bylo způsobeno poklesem z Dubaje (-13 %), Bangladéše (-12 %) a Indie (-5 %). Vývoz MESA do USA klesl o 2 % oproti osudu, zatímco provoz z Dubaje klesl o 20 %, zatímco objemy odcházející z Indie mírně vzrostly (+1 %) a odchozí Srí Lanka vzrostla o +25 %. Celkový provoz z MESA původu pokračoval v oživení s +2% nárůstem hmotnosti ve WoW, což bylo +4% meziročně vyšší.
Letecké společnosti reagovaly na zpomalení poptávky omezením kapacity nákladních letadel, která klesla o -2,7 % oproti WoW, což odráží tržní podmínky a vysokou cenu leteckého paliva, která se od konce února téměř zdvojnásobila a způsobila, že dopravci po celém světě rušili neziskové linky. Navzdory nárůstům o +2 % z Afriky a +6 % z MESA (kde Qatar Airways přidaly asi 4 000 tun kapacity pro přepravu a přepravy z Dubaje vzrostly téměř o +10 %), celková kapacita zůstala od 17. týdne nezměněna kvůli škrtům v CSA, Severní Americe a Asijsko-pacifickém regionu. Meziroční kapacita vzrostla za měsíc duben o +2 %, přestože v MESA došlo k -19% nedostatku a stagnujícímu růstu v Severní Americe.
Navzdory slábnoucí se poptávce a stagnující kapacitě pokračovaly globální ceny v posledních týdnech ve svém růstu na 3,29 USD. Růst WoW se zrychlil z +1 % v 17. týdnu na další +3 % WoW minulý týden. Sazby vzrostly o +6 % v Asijsko-pacifické oblasti a o +4 % v CSA, ale ve všech ostatních regionech klesly po nízkých jednociferných procentech. To vedlo k meziročnímu nárůstu o +37 %, s nárůsty ve všech původech v rozmezí od +12 % (CSA) do +59 % (MESA). Sazby z MESA klesly o -4 % jak do Evropy, tak do USA, ve většině sektorů ustoupily, ale meziročně zůstaly vysoké, +61 % více do USA a +63 % do Evropy. Z Asie a Pacifiku byly ceny do Evropy celkově stabilní. Vzrostly v jednociferných hodnotách z Thajska, Jižní Koreje a Číny, ale klesly o středně jednociferné hodnoty oproti Japonsku, Vietnamu a Tchaj-wanu. Do USA ceny z regionu mírně vzrostly o +1 %, přičemž jednociferné poklesy z Indonésie, Vietnamu a Koreje byly kompenzovány jednocifernými nárůsty z většiny ostatních zdrojů.
Podle dopravců se kvůli vysokým sazbám letecké přepravy někteří asijští odesílatelé uchýlili k námořní a letecké dopravě do Evropy přes západní pobřeží USA.
Po poklesu o 4 % v březnu se globální tonáž letecké přepravy v dubnu vrátila k růstu, když meziročně vzrostla o +5 %, což je blízko +8 % meziročně zaznamenané v prvních dvou měsících roku 2026, protože letecké společnosti se sídlem v Perském zálivu pokračovaly v obnově svých operací. Hmotnost z oblasti MESA i z Asie a Pacifiku vzrostla meziročně o +7 %.
Objemy příchozích v oblasti Perského zálivu se zotavily z - 40 % v březnu na -7 % v dubnu meziročně, což je podobné jejich odchozímu růstu. S výjimkou původní Afriky (pokles o 5 %) zaznamenaly ostatní regiony nízký jednociferný růst oproti objemům v dubnu 2025. Tonáž od začátku roku vzrostla o +4 %, v čele s Asijsko-pacifickou oblastí (+7 %) a CSA (+5 %). Ceny v dubnu vzrostly meziročně o +28 % ve všech regionech, vedené o +63 % nárůstem u původních MESA, následované Afrikou (+37 %) a Evropou (+31 %). Během prvních čtyř měsíců roku byly ceny meziročně o +11 % vyšší, protože sazby rostly ve všech regionech, přičemž v čele s oblastí MESA (+20 %)
Pozitivní dynamika z dubna byla narušena novým vypuknutím nepřátelství v oblasti Perského zálivu 4. května, které způsobilo krátkodobé uzavření vzdušného prostoru a vedlo ke zrušení letů a přesměrování. Dopravci varovali klienty před prodlouženými zpožděními nebo odepřením nákladového prostoru pro obecný náklad. Následně americká administrativa

oznámila signály možné dohody o ukončení konfliktu, ale situace zatím zůstává v nestabilním stavu. Jednou z jistot je pokračující vysoká cena letecké přepravy kvůli trvale vysokým cenám ropy, protože produkce ropy se hned nevrátí na úroveň před válkou, ale obnoví se až během několika měsíců.