

SSL EXPRES

27.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

   SSL Express 27-08-2026 Přetížení kontejnerových přístavů překonalo rekord z období pandemie covidu

Celosvětové přetížení kontejnerových přístavů překročilo úroveň zaznamenanou v době pandemie covidu, čímž se z oběhu vyřadilo více než 4,3 mil. TEU kapacity a přispělo to k udržení vysokých sazeb za přepravu a pronájem lodí. Údaje společnosti Linerlytica ukazují, že v kontejnerových přístavech po celém světě nyní čeká na zakotvení 4,3 mil. TEU, což překonává předchozí absolutní maximum 4 mil. TEU zaznamenané během pandemie na počátku 2020. let, nejziskovějšího desetiletí v historii kontejnerové přepravy. Toto srovnání je však třeba brát s určitou rezervou. Dnešní přetížená tonáž představuje 12,6 % celosvětové flotily o objemu 34,4 milionu TEU, což je méně než vrcholových 15,7 % dosažených v roce 2022, kdy flotila činila pouhých 25,3 milionu TEU.

Za velkou část nejnovějšího nárůstu je zodpovědná východní Asie, kde po sobě jdoucí tropické bouře narušily provoz čínských přístavů a plavební řády lodí. Údaje společnosti Portcast citované tento týden ukázaly, že v Šanghaji čeká 139 lodí a dalších 77 v Ningbo, což jsou v obou případech maxima, jaká nebyla zaznamenána ani v letech 2025 ani 2026. Čekací doby v šanghajských terminálech Yangshan se prodloužily na pět až šest dní u služeb společnosti Gemini a až na sedm až osm dní u ostatních přepravců. Společnost Sea-Intelligence, která používá odlišnou metodiku, odhaduje, že zpoždění v současné době odčerpávají z trhu přibližně 1,7 milionu TEU efektivní kapacity lodí. Spolehlivost plavebních řádů se stále pohybuje kolem 60–65 %, přičemž zpožděné lodě dorazí v průměru o pět až pět a půl dne později, než bylo plánováno, oproti třem až čtyřem dnům před pandemií. Tento tlak na kapacitu představuje další faktor, který podporuje trhy s nákladem, již tak nadhodnocené válkou v Íránu a rozsáhlými narušeními běžných lineárních sítí.

Společnost Linerlytica vypočítala, že Šanghajský index kontejnerové přepravy (SCFI) je nyní o 156 % vyšší než v době, kdy konflikt v Íránu začal. SCFI minulý týden opět vzrostl na přibližně 3 355 bodů. Tento tlak potvrzují i další ukazatele. Index Platts Container Index společnosti S&P Global vyskočil 21. srpna na 7 565 USD za FEU, což je nejvyšší úroveň v tomto roce, přičemž analytici uvádějí jako důvody zpoždění v asijských přístavech způsobená tajfuny, nedostatek přepravní kapacity a omezení v Panamském průplavu. Společnost Freightos rovněž identifikovala přetížení jako stále významnější faktor ovlivňující přepravní sazby.

V Panamě se rýsují další potíže. Provoz na průplavu od září omezí počet dostupných denních tranzitních slotů, protože podprůměrné srážky si vynucují nová opatření na úsporu vody. Počet slotů pro lodě typu Neopanamax klesne od 3. září na devět denně, přičemž celková dostupnost slotů pro lodě typu Panamax se od 15. září ještě dále sníží.

Z toho vyplývající nedostatek lodí se projevuje i na trhu s pronájmem kontejnerových lodí, kde je tonáž stále vzácná a poptávka silná.



SSL Express 27-08-2026 Střet ohledně dodržování dohody o Hormuzu staví majitele lodí do svízelné pozice vůči Teheránu a Washingtonu

Majitelé lodí, kteří provozují plavbu Hormuzským průlivem, se ocitli v nové dilematu ohledně dodržování předpisů poté, co Írán zařadil 45 lodí na černou listinu a pohrozil pokutami, zadržením plavidel a zabavením nákladu, zatímco Washington varoval, že dodržování teheránského tranzitního režimu by mohlo vyvolat sankce ze strany USA. Nově zřízený íránský Úřad pro průliv v Perském zálivu (PGSA) zveřejnil o víkendu seznam „plavidel, která nedodržují předpisy“, a obvinil tyto lodě z porušení svých pravidel pro průjezd touto strategickou vodní cestou. Úřad rovněž varoval, že plavidla provádějící převody z lodi na loď, překládku nebo jiné operace s loděmi uvedenými na seznamu budou také na černou listinu přidána. Majitelé, kteří chtějí být ze seznamu vyřazeni, musí podat žádost u íránských námořních úřadů a poskytnout vysvětlení. Seznam zahrnuje tankery typu VLCC, produktové tankery, tankery na LNG a LPG, kontejnerové lodě a nákladní lodě pro hromadný náklad spojené s některými z nejznámějších jmen v odvětví, včetně společností ADNOC Logistics & Services a její dceřiné společnosti Navig8, Bahri, Sinokor, Stolt-Nielsen, Klaveness Combination Carriers, Shipping Corporation of India, Dynacom a GasLog.

Největší podíl má společnost ADNOC L&S, která má na seznamu osm přímo spravovaných plavidel. Společnost Sinokor je spojena s nejméně pěti loděmi, zatímco tři plavidla jsou spojena se saúdskou státní společností Bahri. Írán zveřejnil 46 záznamů, ale jedná se pouze o 45 jednotlivých lodí. Tanker Vadin se na seznamu objevuje dvakrát pod stejným číslem IMO, přičemž je uvedeno i jeho dřívější jméno Lila Vadinar. Nejméně 14 z uvedených plavidel již bylo v posledních měsících napadeno v Hormuzském průlivu a jeho okolí. Patří mezi ně loď Al Rekayyat společnosti Nakilat, loď Wedyan společnosti Bahri, loď Cyprus Prosperity spojená se společností Sinokor, loď Al Bahyah a Mombasa B provozované společností ADNOC, loď Stolt Magnesium společnosti Stolt Nielsen a kontejnerová loď GFS Galaxy ovládaná společností AD Ports.

PGSA nespecifikovala, jakým způsobem jednotlivé lodě porušily předpisy. Teherán již dříve požadoval, aby lodě před přeplutím průlivu získaly íránské povolení a zaplatily za plavbu, bezpečnost, pojištění a další služby. Íránský parlamentní výbor rovněž schválil návrh ustanovení, která umožňují vybírat poplatky za plavbu, služby v oblasti životního prostředí, tankování, pojištění a bezpečnosti.

V důsledku těchto opatření čelí majitelé protichůdným požadavkům ze strany Teheránu a Washingtonu. USA uvalily v květnu sankce na PGSA a obvinily tuto organizaci podporovanou Íránskými revolučními gardami (IRGC) z provozování vyděračského systému namířeného proti komerční námořní dopravě. V aktualizovaných pokynech vydaných v pondělí varoval Úřad pro kontrolu zahraničních aktiv (OFAC) USA, že americké i zahraniční společnosti by mohly čelit sankcím pouhým přijetím služeb nebo vyhověním žádostem o informace ze strany PGSA, a to i v případě, že nedojde k žádné platbě. Tyto pokyny doprovázela širší ofenzíva ministerstva financí, která rozšířila potenciální sekundární sankce na námořní dopravu a další čtyři odvětví. Cílem se stalo téměř 60 společností, fyzických osob a plavidel spojených s Íránem, včetně pěti lodí „stínové flotily“ obviněných z přepravy íránské ropy a ropných produktů: Sifra, G Silver, Quantum Hope, Voyage Elite a Tela.

Analytici z SEB uvedli, že k větší eskalaci došlo v důsledku označení celého odvětví námořní dopravy a rozsahu sekundárních sankcí. Tento krok dává ministerstvu financí prostor zaměřit se na čínské odběratele a zprostředkovatele stínové flotily přepravující íránskou ropu, přičemž

opatření proti zprostředkovatelům a sítím STS (ship-to-ship) by bylo obtížnější obejít než sankce uvalené na jednotlivé lodě.

Americký prezident Donald Trump minulý týden varoval, že země, které Íránu poskytnou jakoukoli ekonomickou záchranou síť, budou čelit důsledkům. Mezi kanály, které Washington chce uzavřít, konkrétně jmenoval lodní registry, sítě pašující ropu, swapové linky, převody hotovosti, směnárny a krycí společnosti.

Mezitím generální tajemník OSN António Guterres vyzval k podpoře navrhovaného mechanismu budování důvěry, který by zajistil plynulý pohyb nezbytného nákladu přes námořní úzká místa. Tento mechanismus by se zpočátku vztahoval na hnojiva a související suroviny a využíval by registraci a ověřování lodí spolu s mechanismem pro řešení konfliktů v Ománu, s možností rozšíření na další druhy nákladu. OSN uvedla, že systém by bylo možné zavést rychle, ale vyžadovalo by to souhlas zúčastněných zemí.

   SSL Express 27-08-2026 Nová pravidla pro dlouhé nákladní vozy typu 1 v Berlíně

Spolkové ministerstvo dopravy předložilo návrh 14. novely vyhlášky o výjimkách z předpisů o silničním provozu pro vozidla a jízdní soupravy nadměrné délky (LKWÜberlStVAusV). Podle Východovestfálské průmyslové a obchodní komory v Bielefeldu návrh vyhlášky mimo jiné navrhuje rozšířit tzv. pozitivní seznam pro dlouhé nákladní vozy typů 2 až 5 o 112 dalších tras. Dále se plánuje prodloužení stávajícího dočasného schválení pro dlouhé nákladní vozy typu 1 po roce 2026, čímž se položí základ pro pravidelný provoz v budoucnu. Nedávno se diskutovalo o dalším sedmiletém prodloužení do roku 2033. Také Berlínská silniční síť má být navíc otevřena pro dlouhé nákladní vozy typu 1. Potvrdil to mluvčí berlínského senátního odboru pro mobilitu, dopravu, ochranu klimatu a životní prostředí (SenMVKU).

„Dlouhý nákladní vůz typu 1 je jako inovativní koncept vozidla pravidelně předmětem vědeckých studií a v minulosti byl úspěšně používán ve všech ostatních německých spolkových zemích; nejsou známy žádné nedostatky v bezpečnosti silničního provozu,“ uvedl mluvčí. Rozšířená ložná plocha ve srovnání s konvenčními kloubovými vozidly také umožňuje vyšší efektivitu dopravy, což výrazně snižuje počet ujetých kilometrů nákladních vozidel a následně emise plynů poškozujících klima.

„Tato zjištění přiměla spolkovou zemi Berlín k přezkoumání a kladnému posouzení možnosti otevření státních silnic pro provoz dlouhého nákladního vozu typu 1,“ pokračovalo prohlášení. Senát však nadále odmítá návrh pro dlouhé nákladní vozy typů 2 až 5. „V současné době se nevidí žádná souvislá trasa, která by byla vhodná z hlediska únosnosti – zejména s ohledem na mosty – poloměry otáčení a objem dopravy, jakož i z hlediska bezpečnosti a statistik nehod – k trvalému přizpůsobení provozu dlouhých nákladních vozů typů 2–5.“ Mezitím evropská jednání o rozměrech a hmotnostech – a také o přeshraničním používání dlouhých nákladních vozů – zůstávají v rámci třístranných jednání mezi Radou EU a Evropským parlamentem za pomoci Evropské komise.