S S L E X P R E S
14.10.2026
ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

🚢❌💶 SSL Express 14-10-2026 POUČTE SE Dopad prázdných odjezdů (blank sailing, BS) pohled zákazníka

BS znamená mnohem víc než jen posun data příjezdu kontejneru... Pro zákazníky může každé zrušení ovlivnit zásoby, peněžní tok, výrobu, plánování dopravy, závazky k doručení, a nakonec i prodeje. V první části tohoto příběhu se psalo o tom, jak dopravci spravují a používají prázdné plavby, včetně provozních a obchodních důvodů zrušení plánované plavby. Ale existuje i druhá stránka tohoto příběhu: dopad BS na zákazníka. I když loď mohla zmizet z jízdního řádu, náklad a závazek zákazníka k trhu nezmizí. Důsledky a dopady BS se liší podle toho, kde se náklad nachází, když k BS dochází. Kontejner, který ještě nebyl vyzvednut k balení, vytváří jiný problém než ten, který už byl zabalen a leží v terminálu nebo překladišti. V obou případech je prvním a nejdůležitějším problémem zajištění místa na jiném dopravci nebo na další lodi současného dopravce, aby bylo zajištěno, že zboží dorazí do cíle. V mnoha případech tyto práce neprovádí samotná BCO, ale spediční agenti. Noushin Shamsili, prezident a generální ředitel houstonské společnosti NUCO Logistics, přesně popisuje tento problém ze strany přepravce: "*Když je plavba zrušena, musíme přepracovat rezervace, najít alternativní prostor a rozvrhy a hlavně informovat zákazníky, aby mohli upravit své plány.*" Alternativy nejsou vždy a automaticky dostupné, protože náklad odebraný z jedné plavby je třeba přidat k jiné plavbě na stejné trase/rotaci, která může být již přeplněná. To znamená, že zákazník musí přijmout pozdější plavbu (někdy s několika loděmi od sebe), možná jinou, dražší a delší trasu.
Tady je předem velmi důležité vědět, že včasná viditelnost plánovaných BS a předběžné informace od dopravců do určité míry pomáhají při plánování zásilek jejich zákazníků. Předem viditelnost umožňuje speditérům a odesílatelům najít alternativy ještě předtím, než se možnosti zmenší a náklady budou vyšší. Dheshree Chetty, generální ředitelka organizace Women in Shipping & Transport Services v Jižní Africe, přináší do diskuse jiný pohled, který se týká peněžních toků a plánování zásob, kterému mnoho dovozců velmi dobře rozumí. "*Když se podíváme pouze na námořní přepravu a její dopad, uniká velká část komerčního dopadu,*" říká Chetty. "*Většina dovozců upravuje peněžní tok, aby usnadnila doručení přesně včas. To znamená, že když očekávají příjezd zásilek, na místě nejsou již žádné zásoby nebo jsou omezené,*" dodává Chetty. Když zásoby dorazí pozdě kvůli prázdným plavbám, dovozce může potenciálně dojít k nedostatku zásob, což přirozeně vede ke ztrátě obchodu a/nebo samotného zákazníka. "*Pokud je zákazníkem výrobce, problém jde ještě dál, protože dovážená surovina, součást nebo zařízení může být vázána na výrobní požadavek, nikoli jen na doplňování zásob,*" dodala Chetty.
Pak je tu problém, že náklad přichází pozdě a dorazí později než na události jako Vánoce, veletrh, výstava atd. Dovozce už za zásoby zaplatil, a když je náklad zpožděn kvůli prázdným plavbám, obchodní užitečnost nákladu se dramaticky změní a zboží může být mnohem těžší prodat. Stejný princip platí pro propagační zásoby, módu, projektový náklad, výrobní komponenty a náklad spojené se závazkem zákazníka k doručení. Zpoždění měřené

dopravcem v dnech může vlastník nákladu změřit ve ztrátě prodeje, zmeškané výrobě, smluvních problémech nebo pracovním kapitálu uloženém uvnitř kontejneru. Chetty také poukazuje na to, že náklad ležící v překladištních přístavech může způsobovat další poplatky, jako jsou další cla nebo smluvní spory apod.
Zákazníci si tuto otázku samozřejmě kladou a podle Noushin Shamsili je to určitě názor, který zákazníci mají. "*Na nedávném setkání s distributory chemikálií panoval široce sdílený názor, že námořní dopravci používají prázdné plavby jako způsob řízení kapacity a podpory přepravních sazeb,*" řekl Shamsili. Ačkoliv tržní zprávy potvrzují, že dopravci skutečně používají BS jako mechanismus řízení kapacity, neprokazují současně, že každé individuální zrušení bylo provedeno kvůli podpoře přepravních sazeb. "*Za více než 25 let v mezinárodní lodní dopravě a přepravě jsem viděl, jak se BS stávají z mnoha různých důvodů, takže si myslím, že bychom se na ně měli dívat z širší globální perspektivy. Řízení kapacity může být jistě jedním z faktorů, ale plavby mohou být také zrušeny nebo vynechány přístavy kvůli počasí, přeplněnosti přístavů, geopolitickým událostem, provozním problémům nebo vyšší moci,*" dodal Shamsili.
Řešení? Komunikace je důležitá, skoro stejně jako samotné zrušení. Čím dříve se odesílatel, speditér, příjemce konsignace, řidič, sklad a výrobní nebo prodejní týmy dozví o změně, tím více možností mají upravit zásoby, rezervace, doručovací závazky a vnitrostátní dohody. Prázdná plavba začíná změnou jízdního řádu lodi kontejnerové lodi... Než se tato změna dostane do dodavatelského řetězce zákazníka, může se z ní stát problém se zásobami, peněžními toky, výrobou, dopravou, skladováním a prodejem. Lepší komunikace s operátory, speditéry a trhem je klíčová.

🚢❌🚢 SSL Express 14-10-2026 Hapag-Lloyd vystupuje z asijsko-jihoamerické dohody s MSC a ONE

Mediterranean Shipping Co (MSC) a Ocean Network Express restrukturalizují své partnerství pro sdílení plavidel mezi Asií a východním pobřežím Jižní Ameriky, přičemž Hapag-Lloyd vystupuje ze stávajícího uspořádání tří dopravců. MSC uvedla, že současná dohoda pokrývající službu Ipanema skončí v současné podobě, takže švýcarský dopravce a singapurská společnost ONE budou provozovat týdenní linku společně. První plavba podle upravené dohody je naplánována na odplutí ze Šanghaje 3. dubna 2027.
MSC přispěje dalšími loděmi na nahrazení kapacity spojené s odchodem Hapag-Lloyd. Společnost zatím neoznámila, kolik plavidel plánuje přidat ani jakou celkovou kapacitu plánuje. ONE potvrdila, že bude pokračovat v provozu pod značkou East Coast South America Express 1, neboli SX1, a bude udržovat týdenní plavby mezi hlavními asijskými exportními centry a hlavními kontejnerovými vstupními branami v Jižní Americe. Revidovaná služba spojí Šanghaj, Ningbo, Shekou, Hongkong a Singapur s brazilskými přístavy včetně Santos, Paranaguá, Navegantes a Rio Grande, stejně jako s Montevideem a Buenos Aires. ONE uvedl, že finální rotace stále podléhá dalšímu provoznímu přezkumu.
Tento krok ukončuje dlouhodobou třístrannou spolupráci na této trase. MSC, ONE a Hapag-Lloyd rozšířili své partnerství na východním pobřeží Asie a Jižní Ameriky koncem roku 2018, přičemž ONE přidala týdenní služby pro rozšíření pokrytí mezi oběma regiony. Nejnovější restrukturalizace znamená, že MSC a ONE pokračují ve spolupráci, zatímco Hapag-Lloyd se ze sdílení plavidel stahuje.

🚢📈!? SSL Express 14-10-2026 Mimořádný boom lodní dopravy odmítá dosáhnout vrcholu

Globální příjmy z lodní dopravy dosáhly dalšího mimořádného milníku, když index Clarksons Research ClarkSea napříč sektory vzrostl za týden o 12 % na bezprecedentních 84 951 dolarů denně, což je jeho páté po sobě jdoucí maximum v historii. Index, široce sledovaný celkový ukazatel zisků, měří průměrné denní zisky tankerů, nákladních lodí, kontejnerových lodí a plynových lodí, vážené podle počtu plavidel v každém sektoru. Pokrývá přibližně 80 % globální lodní kapacity a poskytuje široký přehled o osudu odvětví. Nejnovější údaje výrazně převyšují vrchol předchozího přepravního supercyklu v roce 2007, kdy to bylo 50 714 dolarů denně. Letošní průměr je o 70 % vyšší než v roce 2025 a o 87 % před desetiletým trendem.
Nejnovější vlnu pohánějí ankery na ropu. Průměrné příjmy VLCC minulý týden vzrostly o dalších 21 % na 804 601 dolarů denně, zatímco Suezmaxes vzrostl o 17 % na 724 398 dolarů a aframaxes vzrostl o 46 % na 393 951 dolarů.
Obecný suchý náklad tento pohyb zmírnil, zisky capesize klesly o 16 % na 31 130 USD a celkové příjmy bulkerů klesly o 3 % na 22 319 USD.
Kontejnery zůstávají mimořádně odolné. Index kontejnerové přepravy v Šanghaji činí 3 664 bodů, což je meziročně o 215 % více.
VLGC dosahují rekordních zisků, dosahujících 209 000 dolarů denně na trase USA přes Perský záliv do Japonska, ačkoli LNG lodě zůstávají výrazným zaostávajícím, přičemž moderní spotové zisky klesly o 19 % na 34 250 dolarů.
Když se zmiňovala dnešní mimořádně vysoká příjmová společnost, makléř Hartland ve své nové zprávě poznamenal: "Války v Evropě a na Blízkém východě učinily Blízký východ v Perském zálivu, Rudém moři a Černém moři nebezpečnými pro lodní dopravu, což však není příliš odrazující. Současný boom je univerzální, přesahuje lodní sektory, protože poptávka zůstává silná a přidaly se tunomíle, protože lodě objíždějí válečné zóny delšími cestami. Všechny lodní sektory byly nevědomky těžiteli války.
Výzkumníci z jiného makléře Affinity uvedli v nedávné zprávě: "S tím, že tento cyklus je nyní minimálně v pátém nebo šestém roce, může se zdát, že není vhodná doba, aby poptávka po novostavbě byla tak silná. Tento cyklus však pohání geopolitické prostředí, které nejeví známky ústupu... Na téhle párty je ještě dost života."