

SSL EXPRES

20.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

!? SSL express 20-01-2026 Co znamená návrat Maersku do Suezu pro zisky rejdařů v roce 2026

Nedávná zpráva, že dánský dopravce Maersk podniká první strukturální krok zpět do Rudého moře, vedla analytiku k varování, že by to mohlo znamenat začátek velké změny od mysu Dobré naděje přes Suezský průplav, která by měla významný dopad na výsledky globálních lodních společností v roce 2026. Analytici skandinávské banky SEB zabývající se námořní dopravou uvedli, že očekávají, že ostatní námořní přepravci budou následovat. Navzdory potenciální výhodě prvního hráče na trhu a krátkodobému nárůstu sazeb v důsledku přetížení se očekává, že sazby se zhorší v důsledku efektivního uvolnění nabídky, které bude mít významný dopad na nabídku a poptávku. Peter Sand, který vede výzkum na platformě pro kontejnerové sazby Xeneta, poznamenal, že Maersk byl z hlavních dopravců nejméně ochotný riskovat návrat do Rudého moře, a proto včerejší zprávu označil za „bod obratu“.

„To neznamena okamžitý návrat kontejnerové přepravy do oblasti Rudého moře ve velkém měřítku,“ zdůraznil Sand v dnešním rozhovoru pro Splash. „V závislosti na tom, jak rychle se přepravci rozhodnou jednat, může trvat tři až pět měsíců, než budou plně obnoveny jízdní řády přes Suezský průplav,“ uvedl. Sand předpověděl významné narušení a přetížení přístavů během tohoto období, protože služby se přizpůsobují novým trasám a tranzitním časům. Podle údajů společnosti Xeneta by rozsáhlý návrat k kratším plavebním vzdálenostem přes Suezský průplav účinně uvolnil 6–8 % globální kapacity kontejnerové přepravy. Důsledky tohoto jevu jsou jasné jak pro dopravce, tak pro zasílatele, protože nadbytečná kapacita vyvíjí významný tlak na snižování přepravních sazeb. „Návrat k trase přes Suezský průplav je jedním z klíčových faktorů, které letos ovlivní kapacitu, přepravní sazby, přepravní časy a spotřebu paliva,“ uvedl Philip Damas, generální ředitel poradenské společnosti Drewry zabývající se námořní dopravou. Expert na kontejnerovou přepravu Lars Jensen, který již 789 dní sleduje krizi v námořní dopravě v Rudém moři prostřednictvím LinkedIn, poznamenal: „V uplynulých 12 měsících jsme již byli svědky toho, jak CMA CGM postupně přesouvala stále více svých služeb na trasu přes Suezský průplav, a nyní, když Maersk trvale přesouvá jednu ze svých služeb, budou všichni dopravci zvažovat své další kroky. Pokud podmínky zůstanou klidné, mohlo by být realistické očekávat, že po čínském Novém roce dojde k rozsáhlejšímu přesunu dalších dopravců.“

SSL Express 20-01-2026 POUČTE SE: Základní průvodce k demurrage a detention

Dobrý den,
vzhledem k tomu, že jde o rozsáhlejší dokument, preposíláme pro zvědavce pouze link. Na toto téma lze dle potřeby uspořádat vnitrofiremní školení
[The-Essential-Guide-to-Demurrage-and-Detention.pdf](#)

✈️📅🌍 SSL Express 20-01-2026 Poptávka se zotavuje po normálním poklesu na konci roku

Globální tonáže leteckého nákladu se v prvním plném týdnu roku 2026 výrazně zotavily podobně jako loni, ale s zúčtovací hmotností kolem +5 % nad ekvivalentními úrovněmi z loňska, podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy WorldACD Market Data. Předběžné údaje za druhý týden (5.–11. ledna) naznačují obnovení některých obecných trendů z roku 2025, kdy tonáže nákladu vzrostly v průměru o +4 % za celý rok, přičemž míry byly v průměru mírně pod úrovní předchozího roku. Stojí však za zmínku, že rok 2025 začal relativně pomalu, s meziročním průměrným růstem +2 % v lednu a únoru, a proto by se v tomto kontextu měly objevit první známky meziročního růstu (YoY) v roce 2026. Celosvětové tonáže leteckého nákladu ve druhém týdnu zaznamenaly +26% ohodnocení týden po týdnu (WoW), po po sobě jdoucích prudkých týdenních poklesech -22 % a -19 % na konci loňského roku, což ponechalo celosvětové tonáže stále -20 % pod úrovní z poloviny prosince. Silné oživení ve 2. týdnu lze vidět ve všech původních regionech kromě Afriky. Kapacita se částečně vrátila poté, co byly na konci loňského roku prudce sníženy služby nákladních letadel z vrcholu v posledním čtvrtletí, což je v této sezóně běžné. Kapacita nákladních letadel se ve druhém týdnu WoW opět zvýšila o +15 %, ačkoli celková kapacita letecké nákladní dopravy zůstává přibližně o -7 % nižší než v polovině prosince. Průměrné celosvětové sazby klesly o další -2 %, WoW, na 2,46 USD za kilo. To je asi -10 % pod jejich průměrnou úrovní v polovině prosince, ale mírně nad (+1 %) nad průměrnou tržní sazbou 2,43 USD v tomto období minulého roku.

Meziroční celosvětový růst tonáže o +5 % ve 2. týdnu byl v procentuálních hodnotách veden nárůstem dopravy z oblastí Blízkého východu a Jižní Asie (MESA, +16 %), Asie-Pacifiku (+8 %) a Severní Ameriky (+7 %), přičemž v absolutních hodnotách byl největším faktorem další meziroční nárůst nákladu z originu v Asijsko-pacifické oblasti. Tento +8% meziroční růst nákladu z asijsko-pacifických oblastí odpovídal průměrnému meziročnímu nárůstu dopravy z asijsko-pacifických oblastí +8 % za celý rok 2025. Zkoumání jednotlivých hlavních trhů z Asie a Pacifiku také odhaluje pokračování některých loňských vzorců, kdy tonáže ve druhém týdnu z Asie a Pacifiku do USA vzrostly meziročně o +10 %, hlavně díky silnému růstu dopravy z jihovýchodní Asie, zatímco náklad na náklady z Číny a Hongkongu do USA byl meziročně stejný.

Mezitím ze zdrojů v Asii a Pacifiku do Evropy vzrostly tonáže ve druhém týdnu o +15 %, meziročně, především díky růstu z Číny, Hongkongu, Tchaj-wanu a Thajska. Tento velmi vysoký meziroční růst částečně odráží pomalý začátek loňského roku v objemech z Asie a Pacifiku do Evropy: objemy z Číny a Hongkongu do Evropy v lednu loňského roku vzrostly relativně mírně o +3 %, ale tonáže z jihovýchodní Asie do Evropy klesly o -17 %, což vedlo k mírnému poklesu celkových objemů z Asie a Pacifiku do Evropy v prvních týdnech roku 2025. Celkové tonáže z původu MESA loni byly přibližně stejné jako v roce 2024, vzato celkem, ačkoli trhy s původem v MESA zaznamenaly v posledních dvou měsících roku 2025 výrazný meziroční růst, a to +13 % a +11 %, v listopadu a prosinci. Meziroční růst +16 % z oblasti MESA ve 2. týdnu je tedy obecně v souladu s těmito vzorci, podpořený zvláště silným meziročním růstem z Dubaje. Tonáže MESA do USA vzrostly o +10 %, což bylo poháněno růstem dopravy z Dubaje, Indie a Bangladéše, a objemy MESA do Evropy vzrostly o +16 %, rovněž díky růstu dopravy z Dubaje, Indie a Bangladéše.

Některé kontejnerové přepravní služby se v posledních týdnech vracejí na trasu k Rudému moři přes Suezský průplav, přičemž Maersk tento týden jako nejnovější oznámil omezené obnovení služeb, ačkoli objemy zůstávají méně než poloviční oproti úrovni před nástupem útoků Hútíů na lodní dopravu před více než dvěma lety. Návrat kapacity na tento trh

pravděpodobně bude faktorem pro letecký náklad, který v posledních dvou letech zaznamenal vyšší objemy z tohoto regionu, ačkoli nejnovější napětí mezi USA a Íránem zdůrazňuje pokračující nestabilitu v tomto regionu, která pravděpodobně omezí nebo zpomalí úplný návrat k před-2023 vzorcům dodavatelského řetězce.

Průměrné globální spotové sazby ve 2. týdnu mírně klesly (-1 %, WoW) na 2,62 USD za kilo, přestože WoW rostl +6 % z původu v Severní Americe a Africe, přičemž spotové sazby mimo Asijsko-pacifické oblasti klesly o -5 %. Ve srovnání s touto dobou loňského roku byly globální spotové sazby ve druhém týdnu nižší o -4 %, meziročně, což je z velké části způsobeno poklesy z regionů MESA (-21 %), z regionů v Asii a Pacifiku (-6 %) a Evropy (-4 %), částečně vyvážené +12% nárůstem oproti africkým původům.