

SSL EXPRES

27.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



✈️ 📅 🇨🇪 SSL Express 27-01-2026 Air Cargo trendy (week 3)

Celosvětové objemy letecké nákladní dopravy pokračovaly v silném zotavení ve druhém plném týdnu roku 2026 po sezónním poklesu na konci roku, s dalším růstem o +11 % oproti minulému týdnu (WoW), což udržovalo globální tonáže přibližně o +5 % nad ekvivalentními úrovněmi z loňska, podle nejaktuálnějších týdenních údajů a analýzy WorldACD Market Data. Oživení WoW o +11 % ve 3. týdnu (12. až 18. ledna) bylo poháněno zotavením se z všech hlavních regionů světového původu kromě Blízkého východu a Jižní Asie (MESA, která zaznamenala pokles o -1 %, WoW) a následuje po zotavení WoW o +28 % z předchozího týdne. Zvyšuje celosvětovou zúčtovatelnou váhu zpět blízko úrovně před sváteční sezónou a přibližně o -10 % pod úroveň z poloviny prosince, na základě více než 500 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD.

Stejně jako po většinu loňského roku rostly tonáže meziročně (meziročně) z většiny hlavních původních regionů, včetně meziročních zisků ve třetím týdnu z MESA (+15 %), Afriky (+9 %), Asie a Pacifiku (+6 %), Střední a Jižní Ameriky (+5 %) a Severní Ameriky (+2 %), přičemž pouze Evropa klesla mírně (-1 %) ve srovnání s tonážemi v tomto období minulého roku. Vzorce hmotnosti za posledních pět týdnů z každého z těchto šesti původních regionů jsou pozoruhodně podobné jejich ekvivalentním obdobím o rok dříve, přičemž jediným významným rozdílem jsou relativně zvýšené tonáže za posledních pět týdnů ve srovnání s předchozím rokem z většiny regionů. Globální průměrné sazby se zdály být na dně ve druhém týdnu, ale ve třetím týdnu začaly pomalu opět růst (+1 % WoW na 2,41 USD za kilo), hlavně díky +4% nárůstu sazeb WoW z asijsko-pacifických regionů, založeném na celotržním průměru spotových a kontraktních sazeb. Průměrné celosvětové spotové sazby také ve 3. týdnu opět vzrostly o +1 %, i když zvýšení spotových sazeb WoW z Asie a Pacifiku bylo mírnější o +1 %. Průměrné celosvětové spotové sazby (2,60 USD za kilo) a ceny pro celý trh ve třetím týdnu tohoto roku jsou přibližně na stejné úrovni jako loni, i když kapacita vzrostla výrazněji (+9 % meziročně) než zúčtatelná hmotnost (+5 % meziročně). Mezi výrazné rozdíly oproti loňsku patří spotové sazby mimo Afriku o +14 %, meziročně, zatímco spotové ceny mimo MESA jsou o -19 % pod zvýšenými úrovněmi tohoto roku a spotové sazby z asijsko-pacifických regionů jsou -3 %

Z celkového hlediska tonáže roste spojení Asie Pacifik - Evropa v prvních týdnech roku 2026 silněji meziročně než Asie a Pacifik - USA, ačkoli existují značné rozdíly mezi výkony jednotlivých hlavních trhů z Asie a Pacifiku. Tonáže ve třetím týdnu z Asie a Pacifiku do Evropy vzrostly o +19 %, meziročně, s výrazným meziročním růstem ze všech hlavních zemí regionu kromě Japonska (-3 %) a Jižní Koreje (+1 %), včetně Číny (+17 %), Hongkongu (+30 %) a Tchaj-wanu, spolu se silným dvouciferným procentním růstem ze zdrojů z jihovýchodní Asie, zejména Thajska (+32 %) a Malajsie (+26 %). Současně tonáže ve třetím týdnu z Asie a Pacifiku do USA vzrostly zdravě meziročně o +6 %, ale mezi výkony objemů z Číny a Hongkongu (CN/HK, -12 %) byly obrovské rozdíly ve srovnání s velmi silným meziročním růstem z Jižní Koreje, Tchaj-wanu a jihovýchodní Asie, s objemy do USA z Vietnamu a Thajska, kde byl například zaznamenán nárůst přibližně o +50 % meziročně – jak tomu bylo už několik měsíců.

Co se týče cen, situace je smíšená. Průměrné spotové sazby z Asie a Pacifiku do Evropy ve 3. týdnu klesly o -3 %, WoW, přičemž všechny původy byly negativní kromě CN/HK, kde byly sazby stabilní. A ve srovnání s ložským rokem byly spotové sazby z Asie a Pacifiku ve třetím týdnu nižší o -12 %, přičemž všechny původy byly negativní kromě Tchaj-wanu (+11 %) a Singapuru (+9 %). Mezitím spotové sazby z Asie a Pacifiku do USA ve 3. týdnu mírně vzrostly (+3 %) na bázi WoW. Ale meziročně klesly o -11 %, což je způsobeno všemi původy kromě Singapuru (stagnace, meziroční bilance).

SSL Express 27-01-2026 POUČTE SE Fenomén "falešných dopravců" a krádeží nákladu v Evropě nadále roste

V posledních letech je dopravní sektor sužován "falešnými dopravci". Tito fiktivní a podvodní dopravci se vydávají za legitimní společnosti, často využívají přesvědčivé, ale padělané dokumenty, ukradené firemní identity nebo snadno měnitelné e-mailové adresy. Jejich cíl je jednoduchý: zachytit cenné zboží a pak zmizet beze stopy. Problém se stále více zaměřuje na digitální platformy nákladních burz. Zatímco tyto platformy byly kdysi chváleny pro svou efektivitu a flexibilitu, nyní se také ukazují jako nová brána pro zločince. Vytvoření důvěryhodně vypadajícího profilu vyžaduje jen málo úsilí a rychlost digitálního párování znamená, že se vždy provádí nedostatečné kontroly. "82 % zákazníků přiřadí zásilku do patnácti minut.", říká Gunnar Gburek, vedoucí obchodu ve společnosti Timocom. "Za tak krátkou dobu je téměř nemožné důkladně zkontrolovat dopravce."

Podle pojišťoven a průmyslových organizací počet hlášených krádeží nákladu každoročně exponenciálně roste, zejména na mezinárodních trasách. "Každý den se setkáváme s 'falešnými dopravci'," říká Edwin Letschert z nizozemské společnosti Botlek Logistics. "Bud' nám nabídnou náklad, který bychom jim naložili. Nebo se snaží přijmout náklad od nás, aby ho mohli ukrást." Dopad na postižené společnosti je významný. Hodnota ukradených zásilek může přesáhnout půl milionu eur. Kromě přímých finančních škod zde dochází také k poškození pověsti, zvýšeným nákladům na pojištění a ztrátě důvěry v digitální systémy. Malé podniky někdy nepřežijí ani jednu událost.

Jak funguje podvod? Vzor je obvykle stejný. "Falešný dopravce" reaguje na objednávku prostřednictvím platformy nebo subdodavatele. Dokumenty, povolení a kontaktní údaje se zdají být správné, ale jsou zfalšované. Náklad, často elektronika, stavební materiály, kovy nebo jiné hodnotné zboží, je vyzvednut bez problémů. Poté se změní doručovací adresa, přeruší kontakt a/nebo zásilka ze systému úplně zmizí. "Metoda je často stejná.", říká Edwin

Letschert. "Teď už víme, na co si dát pozor. Například téměř nikdy nevyjednávají cenu za dopravu, takže to je už výchozí bod. A informace o firmě kontrolujeme co nejdůkladněji. Pokud něco vypadá podezřele, dál nejde. Někdy jsou zneužívána i jména známých a důvěryhodných společností. Proto byste měli vždy zkontrolovat, zda e-mailová adresa odpovídá adrese dané společnosti. Někdy je rozdíl jen jednoho písmenka od skutečné e-mailové adresy." V některých případech navíc spolupracují nelicencovaní subdodavatelé, čímž se rozmazávají hranice mezi vinou a odpovědností. "Falešný dopravce pak najme legitimního dopravce, aby naložil místo něj.", vysvětluje Edwin Letschert. "A pak doručuje v dobré víře na jinou adresu, než je uvedena v oficiální smlouvě. Takže dopravce není vědomě zapojen, ale často je později obviňován, protože náklad zmizel." Někteří dopravní zločinci dokonce přebírají neaktivní nebo insolventní dopravce. "Platí bílým koňům, někdy i bezdomovci nebo osmnáctiletému, který podepisuje peníze.", říká Frederik Dekeyser z výzkumné agentury Wim Dekeyser. "Zločinci pak mají platná čísla DPH, povolení a někdy dokonce člena burzy. Než je nákup nebo výměna akcií oficiálně registrována, nikdo neví, že společnost je v rukou zločinců." Protože obvykle trvá pár dní, než se zjistí, že je něco špatně, zboží může být doslova kdekoli. Jak zabránit podvodům? Za prvé: zkontrolujte vše, jako jsou řidičské průkazy, telefonní číslo, e-mailová adresa, pojistné dokumenty a podobně. "Ale v praxi plánovač dopravy nemá čas to všechno kontrolovat," říká Frederik Dekeyser. "A tak podvod často zůstává neodhalen. Proto už nějakou dobu posíláme varovné e-maily do odvětví. V těchto e-mailech shromažďujeme informace, jako jsou podezřelé e-mailové adresy, telefonní čísla a jména, která dostáváme od dopravních společností. Je to bezplatná služba. Dřív jsme to dělali jednou nebo dvakrát týdně, ale teď někdy i dvacetkrát. Každý den dostáváme hlášení o pokusech o podvod nebo úspěšném podvodu."

Dalším nástrojem je takzvaný "bariérový model". Tento model ukazuje, kde v logistickém procesu zasahují zločinci a kde lze zavést bariéry, například přísnější ověřování, vylepšené kontroly totožnosti a technologie ověřování dopravců. Pochopením fungování "falešných dopravců" mohou firmy přijmout konkrétní opatření. Kontrola registračních značek a kamerové sledování také pomáhají v boji proti těmto zločincům. Současně odborníci volají po další profesionalizaci: celoevropské digitální ověřování pojistných smluv, licencí a informací o společnostech, centrální databázi známých "falešných dopravců" a jasná komunikační pravidla, která udržují kontakty v rámci nákladních dopravních platforem co nejvíce. "Ale tato komunikace na digitálních burzách se nezdá být příliš účinná proti podvodům," říká Frederik Dekeyser. "Některé platformy ho přestaly využívat. Ale například Teleroute sdílí, kdo viděl reklamu, takže v případě podvodu už tyto informace máte."

Jsou někdy nalezeny kradené věci? "Šance jsou malé," říká Frederik Dekeyser. "Protože se obvykle zjistí, že něco není v pořádku až po pár dnech, zboží může být doslova kdekoli. Doprava je ze své podstaty mezinárodní, což činí reportování a vyšetřování složitějšími. Například zásilka je naložena v Belgii k doručení do Španělska. Ale pachatel se vydává za polského dopravce a zboží zmizí v České republice. Spolupráce mezi policejními složkami v různých zemích je obtížná. Dokonce i určení, kde je stížnost podána, může být někdy velkou výzvou. Občas najdeme sklady obsahující ukradené zboží: ne vždy náklad z případu, který vyšetřujeme, ale jiné ukradené zásilky. Zaměstnanci skladu jsou někdy zatýkáni, ale skuteční vůdci zůstávají skrytí."

Jak poznáte "falešného doručovatele"? Na kongresu užitkových vozidel DEKRA v Berlíně představil Gunnar Gburek z Timocomu níže uvedený kontrolní seznam.

1. Vždy chtějí komunikovat mimo trh.

2. Odkazují na údajné nebo skutečné žádosti o přepravu, čímž "unášejí" stávající nabídky tím, že předstírají, že reagují na stávající žádost.
3. Mají interní informace (nebo se je snaží získat): někdy znají detaily o trasách, místech nakládky nebo zákaznících, a jindy se snaží získat informace kladením zdánlivě irelevantních otázek.
4. Přebírají identity známých dopravních společností pomocí jejich názvů nebo dokonce jejich log.
5. Mírně mění své e-mailové adresy, například dispatch@haultierr.eu místo dispatch@haultier.eu.
6. Používají padělané dokumenty, jako jsou licence EURO, pojistné certifikáty a CMR.
7. Přijmou ceny pod tržní hodnotou, aby rychle získali zakázku.
8. Trvají na rychlém rozhodnutí, protože vytváření času na ověření je jejich nepřítelem.

Výzkumná agentura Wim Dekeyser vyvíjí monitorovací nástroj, který pomůže plánovačům a odesílatelům rychle identifikovat "falešné dopravce". Uživatelé stačí zadat tři údaje o společnosti, kterou kontaktují: své jméno, číslo DPH a e-mailovou adresu, ze které byli kontaktováni. "Nástroj okamžitě propojuje tyto informace s veřejnými databázemi, registry společností a interním seznamem známých podvodníků." vysvětluje Frederik Dekeyser. "Modul založený na umělé inteligenci analyzuje kombinaci a během několika sekund dává jasný signál: 'Varování, tato e-mailová adresa neodpovídá oficiálním informacím společnosti' nebo 'Toto jméno se objevilo v předchozích případech podvodů'. Systém na první pohled ukáže, jestli je něco špatně. Start je naplánován na začátek roku 2026."

✈️ 🚢 🐪 SSL Express 27-01-2026 Bahrajn má velké plány v sousedství se SAE a Saúdské Arábií

Malá země se chce dostat na pozici logistického centra pro oblast Perského zálivu, Blízký východ a severní Afriku a do roku 2030 se stát jednou z 20 nejlepších lokalit na světě. V tuto chvíli se očekává, že podíl logistiky na HDP se více než zdvojnásobí z dnešních méně než 5 na 10 procent, zdůrazňuje hlavní ekonomický propagátor Ahmed Sultan. Bahrajn má dost ropy – alespoň co se týče jeho ekonomické struktury. Malý ostrovní stát chce tyto oblasti dále diverzifikovat a učinit se méně závislým na trhu s ropou a plynem. Již nyní je 86 procent hrubého domácího produktu generováno mimo původní hlavní zdroj příjmů. Největším sektorem ekonomiky jsou finance, následované výrobou. Třetí místo zaujímá sektor těžby ropy a plynu. Logistika bude v budoucnu tvořit čtvrtý pilíř. Za tímto účelem Bahrajn spoléhá na investice do infrastruktury, kvalifikovaného personálu, nízkých daní a krátkých rozhodovacích procesů při usazování. Ahmed Sultan tento rozvoj posouvá vpřed jako člen správní rady Bahrajnské rady pro hospodářský rozvoj (EDB).

Jako menší hráč na trhu v regionu se Bahrajn snaží navázat kontakt se sousedními zeměmi. "Nesoutěžíme se svými sousedy. Naopak, tvoříme kooperativní ekonomickou oblast, kterou charakterizují silné bilaterální vztahy, úzké investiční vazby a společný závazek k ekonomické diverzifikaci," upřesňuje Sultan. Svou zemi vnímá jako bránu pro Zálivovou kooperaci (GCC), která zahrnuje Bahrajn, Saúdskou Arábii, Spojené arabské emiráty (SAE), Katar, Kuvajt a Omán, stejně jako pro region Blízkého východu a severní Afriky (MENA), který zahrnuje Blízký východ a severní Afriku.

Co se týče objemů logistiky, malé království hraje v regionu pouze podřízenou roli a v budoucnu sotva bude schopno konkurovat svému sousedovi Saúdské Arábii a SAE. Podle vlastních údajů je v Bahrajnu ročně odbaveno přibližně 500 000 TEU námořní přepravy a cílem

je tuto částku do roku 2030 zdvojnásobit. Ve srovnání s tím přístav Džidda v Saúdské Arábii přepravuje desetkrát více a Jebel Ali (Dubaj), jako největší přístav v regionu, dokonce třicetkrát více. Podobná situace je i u letecké přepravy.

Sultan proto neměří cíl Bahrajnu dostat se mezi 20 nejlepších logistických center podle objemu nákladu, v němž tyto megapřístavy budou. Zvoleným měřítkem je Index logistické výkonnosti Světové banky (LPI), který hodnotí celní efektivitu, kvalitu infrastruktury, mezinárodní dopravu, logistické služby, sledování zásilek a dochvilnost. Bahrajn tam skončil v roce 2023 na 34. místě. Strategicky chce Sultan postavit zemi jako logistickou bránu na trh GCC, zejména díky rychlému spojení s východní provincií Saúdské Arábie – jedním z největších spotřebitelských a průmyslových trhů v regionu. Za tímto účelem ostrovní stát spoléhá na zrychlené a digitální procesy clearingů a cel, zóny volného obchodu a balení logistiky do omezeného prostoru.

SSL Express 27-01-2026 Ceny na Dálném východě jsou pod tlakem

Po dvou až třech měsících rostoucích nákladních sazeb je trh námořní přepravy opět pod tlakem. Spěch na kapacitu před čínským Novým rokem překročil svůj vrchol. Všechny indexy pro sazby FCL směřují dolů. Podle zprávy ceny nyní klesají stejně rychle, jako rostly na přelomu roku v důsledku GRI (General Rate Increases). Šanghajský index SCFI v pátek klesl o více než 7 procent na přibližně 1457 bodů a nyní je pod úrovní z konce října 2025. Sesterský index SCFIS, založený na nejnověji zaúčtovaných sazbách, klesl 26. ledna přibližně o 5 procent. Světový index kontejnerů (WCI) konzultační firmy Drewry zaznamenal ještě větší propad: tržní barometr pro obchody východ-západ v obou směrech klesl o 10 procent na 2 212 amerických dolarů/FEU. Ztráty jsou rozloženy do všech hlavních obchodních tras z Dálného východu, přičemž západní obchod směrem k Perskému zálivu a Blízkému východu vyniká zejména výrazným minus 24 procent v cenové hladině, uvádí SCFI.

Na hlavních trasách do Evropy a Severní Ameriky jsou odpočty oproti předchozímu týdnu přibližně 5 až 10 procent, v závislosti na dohodě. Poté, co spotové ceny za dodávky z Dálného východu do severní Evropy mezitím vzrostly na 2 500 až 2 800 dolarů/FEU, se trend nyní vrací směrem k 2 000 až 2 400, uvádějí účastníci trhu. Dokonce i nabídky pod 2 000 dolarů již lze podle něj pozorovat v ojedinělých případech. World Container Index stále uvádí průměrnou cenu v spotovém byznysu kolem 2 500 dolarů/FEU, SCFI těsně pod 1 600 dolarů/TEU. Alespoň hodnoty indexu jsou stále vyšší než před třemi měsíci – na většině ostatních tras jsou nyní pod nimi.

Americká logistická společnost Flexport uvádí, že náklad z Dálného východu byl nyní z velké části rezervován před čínským Novým rokem. Další posílení poptávky už do té doby není očekávané. Začátek státních svátků v Číně letos připadá na 17. února, což je poměrně pozdě. Vzhledem k poměrně dlouhému období mezi Vánocemi a Novým rokem na Západě a čínským Novým rokem dokázali dovozci své potřeby natáhnout o něco lépe než v předchozích letech, kdy někdy byly k dispozici jen čtyři týdny pro dodávky. Kontejnerové linky v lednu výrazně zvýšily kapacitu slotů, aby využily růstu obchodu. Podle Linerlytica vzrostla dodávka nákladního prostoru do severní Evropy na vrcholu na 373 000 TEU týdně – ve srovnání s maximem 360 000 TEU v předchozím roce. Navzdory nárůstu mezi listopadem a začátkem ledna se spotové sazby v tomto roce nepřiblížily úrovni z ledna 2025. V současnosti je indexová sazba v SCFI pro Dálný východ/Evropu přibližně o čtvrtinu nižší než před rokem.

Situace v exportu zůstává velmi slabá. Kvůli obrovskému přetížení kapacity se ceny rezervací směrem na Dálný východ stále pohybují v rozmezí dvouciferných částek v dolarech. Dopravce je s takovými mírami na míle vzdálený téměř dostatečné marži. Situace je také označována za katastrofální v dopravě do Jižní Ameriky. Pouze v transatlantickém obchodu na východní pobřeží USA jsou ceny stále poměrně stabilní v rozmezí od 1 500 do přibližně 2 000 dolarů/FEU, navzdory prudkému nárůstu cel, hlásí trh.