

SSL EXPRES

30.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL Express 30-01-2026

Námořní dopravci drasticky snižují sazby v zoufalé snaze přilákat náklad před čínským novoročním svátkem příští měsíc. Minulý pátek šanghajský index kontejnerové přepravy ukázal pokles o 5 % oproti předchozímu týdnu na 1 595 USD za TEU, respektive 2 607 USD za 40 stop. Sazby na trase Šanghaj–západní pobřeží USA se rovněž korigovaly o 5 % na 2 084 USD za 40 stop, zatímco u sazeb na trase Šanghaj–východní pobřeží USA byl zaznamenán prudší pokles o 9 % na průměrnou hodnotu 2 896 USD za 40 stop.

Společnost Linerlytica tento týden uvedla, že odložené obnovení přepravy přes Rudé moře pravděpodobně nepomůže k oživení sazeb za dálkovou přepravu, protože přepravní společnosti upustily od plánů na zvýšení sazeb k 1. únoru. Poradenská společnost v oblasti námořní přepravy rovněž poznamenala, že sazby v reálném čase pro trasu Asie–severní Evropa se pohybují kolem 2 500 USD za 40 stop, protože provozovatelé liniových lodí poskytovali slevy, aby zaplnili prázdná místa. Další oslabení je pak na obzoru, sazby dále klesají pod 2 200 USD za 40 stop, protože dopravci, kteří se před čínským novoročním svátkem snaží navýšit objem přepravovaného nákladu, upouštějí od plánů na zvýšení sazeb k 1. únoru. A vzhledem k tomu, že sazby mají klesající tendenci, rejdaři mají potíže přesvědčit přepravce, aby platili vyšší smluvní sazby za celoroční objemy.

Mezitím Húsíové pohrozili obnovením útoků na lodě plující přes Rudé moře, takže společnost CMA CGM opět přesměruje lodě na dvou linkách mezi Asií a severní Evropou, FAL 1 a FAL 3, stejně jako na lince MEX mezi Asií a Středozemním mořem, přes Mys Dobré naděje. Linerlytica vysvětlila, že krok francouzské lodní společnosti nebyl způsoben bezpečnostními obavami, ale nedostatkem motivace. CMA CGM v uplynulém měsíci absolvovala sedm plaveb přes Suezský průplav v rámci tří služeb, hlavně za účelem přepravy lodí a prázdných kontejnerů zpět do Číny, aby mohla uspokojit očekávaný nápor nákladu před svátky. Uvedla: „Jelikož následující plavby z Evropy již nebudou schopny dorazit do Číny včas na Nový rok, CMA CGM nemá žádnou motivaci pokračovat v těchto plavbách na východ přes Suez. Je však ještě důležitější dát svým konkurentům najevo, aby odložili jakýkoli rozsáhlý návrat do Suez z důvodu obav z nadměrné nabídky.“

SSL Express 30-01-2026 Řidiči kamionů blokuji vnější hranice EU

Řidiči kamionů z jihovýchodních evropských zemí (Srbska, Bosny a Hercegoviny, Severní Makedonie a Černé Hory) protestují proti přísným pravidlům EU týkajícím se pobytu blokováním hranic. Řidiči kamionů od středy blokuji nákladní dopravu na hranicích svých zemí se sousedními zeměmi EU, Maďarskem, Chorvatskem a Bulharskem, jak informovala srbská média. Tato neurčitá žaloba je proto namířena proti stále přísnějšímu vymáhání nařízení EU o pobytu, podle kterého mohou občané zemí mimo EU z evropských zemí pobývat na území EU pouze 90 dní v rámci 180denního období. Řidiči kamionů, kteří téměř denně cestují mezi svou zemí a zeměmi EU a zpět, toto pravidlo jen stěží dodržují.

Toto pravidlo platí již nějakou dobu, ale dříve nebylo u řidičů kamionů a dojíždějících vymáháno. Situace se změnila, když pohraniční orgány EU začaly registrovat občany zemí mimo EU vstupující do EU na vnějších hranicích pomocí počítačových systémů, a tak zaznamenávat jejich přesnou délku pobytu. Sdružení nákladní dopravy z Balkánu si stěžují, že v posledních měsících byly stovky řidičů kamionů z tohoto regionu zastaveny policií v Německu a dalších zemích EU za překročení povolené délky pobytu a deportovány jako nelegální migranti. „Devadesát dní za šest měsíců prostě nestačí,“ řekl srbské televizní stanici N1 Neđo Mandić ze Srbské asociace dopravních společností. „Během tohoto období si naši řidiči nemohou vydělat dostatek peněz, my nedokážeme pokrýt naše náklady a jsme nuceni ukončit provoz.“

Mluvčí Evropské komise v Bruselu uvedl, že Unie si je vědoma obav, které vyjádřily dopravní společnosti v balkánském regionu. „Situaci pozorně sledujeme a jsme v kontaktu s našimi partnery v regionu,“ dodal. Úsilí o řešení situace probíhá.

SSL Express 30-01-2026 Boj o spotové poplatky se zostřuje

Rozdíl mezi náklady na produkci služeb v oblasti přepravy běžných nákladů a cenami dosažitelnými na spotovém trhu se zvětšuje. Zatímco oficiální míra inflace vzrostla od roku 2019 do roku 2025 o 21,6 procenta, index cen běžných nákladů vypočítaný společně platformou Pamyra (a DVZ) byl v roce 2025 v průměru pouze o 5 procent vyšší a na svém vrcholu jen o 20 procent vyšší, zdůrazňuje generální ředitel společnosti Pamyra Lasse Landt. Tento trend podtrhuje index nákladů, který pololetně zveřejňuje Německá asociace spedice a logistiky (DSLVL). Zaznamenává 33procentní nárůst nákladů na přepravu kusového zboží od začátku roku 2019 do poloviny roku 2025 (viz graf níže). Landt to připisuje pokračujícímu a zesilujícímu konkurenčnímu tlaku na trhu s přepravou běžných nákladů. Slabá ekonomika zintenzivnila boj o přepravu zboží v krátkém čase. Rostoucí digitalizace navíc poskytuje větší transparentnost a lepší srovnatelnost cen – což je výhodné pro přepravce.

Poté, co spotový trh v sektoru přepravy menších než celokamionových zásilek (LTL) zaznamenal v letech 2023 a 2024 poněkud atypický vývoj, vrátil se v loňském roce ke svému obvyklému vzorci s typickými sezónními vlivy. „Několik let nebylo možné se přizpůsobit klasickým vzorcům v objemových a cenových trendech,“ poznamenal Landt. V loňském roce se však znovu objevil známý vzorec: slabý start, vrchol na jaře, výkyvy v průběhu roku, oživení na podzim a stabilní sprint na konci roku. „Trh se řídil stejnou logikou, která ho charakterizovala před pandemií, kapacitními šoky a geopolitickými krizemi,“ uzavírá Landt. Vzhledem k tomu, že sítě pro přepravu běžných nákladů jsou obvykle dobře využívány kolem Velikonoc s krátkými pracovními týdny a na podzim, jsou méně závislé na spotové přepravě.

Proto jsou spotové vykládky pro speditéry méně atraktivní. Zákazníci, kteří by v těchto týdnech stále hledali přepravní kapacitu, by si ji museli koupit s cenovými pobídkami, uvádí Landt.

Roky 2023 a 2024 však byly neobvyklé: rok 2023 se vyznačoval trvale vysokými cenami bez výrazné volatility. V roce 2024 pak došlo k opačnému vývoji: vzhledem k klesajícím objemům v sítích se po většinu roku zintenzivnila konkurence zájmu o spotový náklad. „Zvýšila se touha generovat nové objemy prostřednictvím spotového trhu a tím posílit využití kapacit,“ uzavírá generální ředitel společnosti Pamyra. To vedlo k větší konkurenci o náklad na platformě a většímu cenovému tlaku.

Cenový index, který Pamyra a DVZ zveřejňují měsíčně od roku 2019, je založen na skutečných přepravách vnitrostátních zásilek menších než celokamionových (LTL). Zohledňuje aktuální spotové ceny skutečně zaplacené – rozdělené na 100 kilogramů a 100 kilometrů vzdálenosti – za zásilky rezervované prostřednictvím platformy. V současné době platformu k vyhledávání nákladu využívá v průměru asi 200 speditérů. Podle společnosti Pamyra jsou klienty především malí komerční a maloobchodní zákazníci, například z oblasti elektronického obchodování, obchodu s automobilovými díly a nábytkářského průmyslu, ale také speditéři.

SSL Express 30-01-2026 Íránská „stínová flotila“ z pozadí živí válku v Myanmaru

Podle nového vyšetřování organizace Amnesty International, které sleduje to, co autoři popisují jako „lodě duchů“ dodávající letecké palivo používané při smrticích útocích na civilisty, se jako klíčová záchranná linka pro myanmarské letectvo objevila síť stínových tankerů s podezřelými vazbami na Írán. Analýza Amnesty International založená na údajích o obchodu, AIS, satelitních datech a údajích přístavních úřadů ukazuje, že mezi polovinou roku 2024 a koncem roku 2025 bylo do Myanmaru přepraveno nejméně devět nákladů leteckého paliva čtyřmi tankery, které operovaly s klasickými taktikami stínové flotily – dlouhými mezerami v AIS, falešnými polohami a neprůhlednými převody mezi loděmi. Nezisková organizace uvedla, že Myanmar v roce 2025 dovezl nejméně 109 604 tun leteckého paliva, což představuje 69% nárůst oproti roku 2024 a nejvyšší roční celkový objem od převratu v roce 2021, a to navzdory několika vlnám západních sankcí na dodavatelský řetězec leteckého paliva.

„Pět let po převratu naše analýza ukazuje, že myanmarská junta se i nadále vyhýbá sankcím a hledá nové způsoby, jak dovážet letecké palivo, které používá k bombardování vlastních civilistů – rok 2025 je zatím nejkrvavějším rokem, co se týče leteckých útoků od převzetí moci juntou v roce 2021,“ uvedla Montse Ferrer, regionální ředitelka Amnesty International pro výzkum. „Každý den nečinnosti bude stát další životy.“ Amnesty poukazuje na čtyři tankery – Huitong 78 (nyní Baraawe 1), Yong Sheng 56 (nyní LS Mercury), Reef (dříve Baltic Horizon) a Noble (dříve Astra) – jako klíčové pro tento obchod. Všechny tyto tankery dodávaly letecké palivo do Rangúnu, přičemž během nakládky a/nebo vykládky „zmizely“ z AIS a operovaly z pobřežních uzlů, jako je Fujairah Offshore Anchorage Area (FOAA), známé místo pro STS. Největší pozornost je věnována tankerům Reef a Noble, které již OFAC označilo za přímé dopravce sankcionovaných íránských produktů. Laboratoř Amnesty Evidence Lab porovnála vysoké rozlišení snímků lodi Reef, která se v září 2025 zdržovala u Bandar Abbas, s jejími rozměry a uspořádáním, zatímco AIS lodi současně zaznamenal trasy ve tvaru obdélníku stovky kilometrů daleko – což skupina považuje za jasný důkaz spoofingu. Loď Noble byla také vyfotografována v Bandar Abbas mezi zastávkami v FOAA a dodávkami do Myanmaru.

Firma Kpler, která se zabývá komoditními informacemi, předpokládá, že všechny nedávné přesuny plavidel Reef a Noble do Myanmaru byly íránské ropné produkty, a to na základě údajů z AIS, satelitů, cel a obchodu. Amnesty International dochází k závěru, že ačkoli přesní prodejci zůstávají neprůhlední, „několik ukazatelů naznačuje spojení s Íránem“ a tvrdí, že myanmarský řetězec leteckého paliva se „stal nepoctivým“ a přijal stejnou strategii, jakou používají ruští, íránští a severokorejští borci sankcí.

P.S. Jo kšeft je kšeft, s tím sankce ani Amnesty International nic neudělají...