


SSL EXPRES

01.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL Express 01-04-2026 Analýza trhů letecké a námořní přepravy Freightos ke konci března

Írán i nadále povoluje průjezd Hormuzským průlivem, který je jinak uzavřen, některým plavidlům ze zemí, které s Íránem spolupracují a případně mu platí mýtné. Mezi nimi jsou i dvě kontejnerové lodě společnosti COSCO o kapacitě 19 000 TEU, které uvízly v Perském zálivu již koncem února. Společnost COSCO – možná ne náhodou – rovněž právě obnovila přijímání rezervací do přístavů v Perském zálivu.

Hútiové o víkendu vystřelili rakety na Izrael, což byly jejich první útoky od začátku války v Íránu, ale dosud nemířili na plavidla v Rudém moři. Plavba Hormuzským průlivem probíhá souběžně s pokračujícími útoky i na zakotvené lodě v okolních vodách a na přístavy v regionu – včetně některých, které slouží jako alternativa k nepřístupným kontejnerovým uzlům v Perském zálivu. Společnost Maersk uvádí, že útok dronem na ománský přístav Salalah v sobotu vedl k pozastavení provozu, který by měl být dnes částečně obnoven. Kontejnery směřující do Perského zálivu, které využívají tyto alternativní přístavy, se i nadále potýkají s dlouhými zpožděními způsobenými hromaděním lodí a s chronickými problémy nových pozemních koridorů, jako je nedostatek přepravní kapacity, nedostatečná silniční infrastruktura a komplikace při překračování hranic. Ačkoli tyto nové trasy umožňují přepravu kritického zboží do a ze států Perského zálivu, jejich omezení z nich činí spíše nouzové provizorní řešení než plnohodnotnou alternativu.

Kromě objemů směřujících do Perského zálivu zůstává širší trh s kontejnery z provozního hlediska uzavřením Hormuzského průlivu nadále nedotčen. Rostoucí cena ropy a problémy s dostupností paliva však znamenají vyšší náklady pro dopravce – které společnost Hapag-Lloyd odhaduje na 40 až 50 milionů dolarů týdně – a vyvolaly vlnu oznámení o nouzových palivových příplatcích, PSS a GRI. Mnohé z nich mají vstoupit v platnost až v dubnu, ale některé palivové příplatky v rozmezí 300–500 USD za FEU od několika přepravců měly začít platit od poloviny měsíce až do minulého týdne, stejně jako některé všeobecné zvýšení sazeb (GRI). Sazby za kontejnerovou přepravu přes Tichý oceán se od začátku války zvýšily pouze o 200 USD/FEU, přičemž ceny za přepravu z Asie do Evropy vzrostly o 500 USD/FEU na 2 900 USD/FEU do severní Evropy. Do Středomoří je současná sazba 3 800 USD/FEU pouze o 100 USD vyšší než před válkou, ačkoli ceny na začátku měsíce vystoupaly na přibližně 4 300 USD/FEU. Tyto úrovně pro trasy Asie–Evropa jsou o 2 000–3 000 USD/FEU nižší než GRI

stanovené na minulý týden některými dopravci. Celkově lze říci, že sazby za kontejnerovou přepravu zatím v důsledku narušení provozu v Hormuzském průlivu prudce nevzrostly a většinou se dokonce zatím nezvýšily v plném rozsahu, jak bylo oznámeno. Trh s kontejnerovou přepravou se nyní nachází v období sezónního útlumu a za normálních okolností by sazby v tomto ročním období obvykle klesaly. Skutečnost, že se o zvýšení cen pokouší v období nízké poptávky a při stále vysoké kapacitě na trhu, může znamenat, že tlak na růst cen spíše brání poklesu spotových sazeb, než aby je výrazně tlačil nahoru. V následujících týdnech se ukáže, zda se dopravci rozhodnou zavést další plánovaná zvýšení cen a zda je trh přijme.

V oblasti letecké nákladní dopravy pokračují letecké společnosti z Perského zálivu v obnovování letů a navrácení přepravní kapacity na trh. Společnost Emirates SkyCargo nyní popisuje svůj provoz jako stabilizující se a Qatar Airways Cargo postupně pokračuje ve svém oživení, které začalo s výrazným zpožděním. I tak zůstává globální kapacita omezená a značná část asijského exportu je stále přeměrovávána přes Dálný východ namísto přes uzly leteckých společností z Perského zálivu. Celkově lze říci, že i když je poptávka nižší než loni, sazby jsou vyšší kvůli omezené kapacitě, přesunům objemů a palivovým příplatkům, které na některých trasách dosahují až 2,00 USD/kg. Globální referenční index Freightos Air Index je o 22 % vyšší než před rokem a sazby na klíčových trasách zůstávají ve srovnání s obdobím před vypuknutím války v Íránu nadále vysoké. S tím, jak evropští a dálnovýchodní dopravci přidávají přímé lety mezi Asií a Evropou a jak dopravci z Perského zálivu obnovují své letové řady, se ceny stabilizují, na některých trasách dokonce klesají: Sazby Freightos Air Index pro trasy z jižní Asie do Evropy jsou o 65 % vyšší než na konci února, ale od minulého týdne poklesly o 1 %, přičemž ceny na trasách z jihovýchodní Asie do Evropy jsou o 26 % vyšší než před válkou, ale o 6 % nižší než před týdnem.

SSL Express 01-04-2026 Rostoucí ceny pohonných hmot zvyšují tlak na křehký evropský trh silniční nákladní dopravy

Evropští provozovatelé silniční nákladní dopravy čelí rostoucímu finančnímu tlaku, jelikož prudký nárůst cen pohonných hmot související s konfliktem na Blízkém východě se šíří po již tak křehkém trhu, uvádí Mezinárodní svaz silniční dopravy (IRU). Ceny pohonných hmot od vypuknutí konfliktu prudce vzrostly, což ještě více zatěžuje nákladovou základnu, v níž energie již nyní představuje významný podíl. Jak IRU poznamenala během webináře pro odborníky z oboru, „palivo představuje až 30 % provozních nákladů... a na odvětví je vyvíjen přímý, okamžitý a významný tlak“. Organizace varovala, že současnou situaci nelze považovat za dočasný výkyv. Naopak, znamená to zásadnější posun v dynamice nákladů. „Nejedná se o krátkodobou fluktuaci, ale o strukturální posun, který lze očekávat,“ uvedla. „Sledujeme denní vývoj cen pohonných hmot. Sledujeme nedostatek pohonných hmot v celé Evropě. Mapujeme vládní opatření v jednotlivých zemích. Tato energetická krize tedy ve skutečnosti nezvyšuje jen náklady, ale také volatilitu a finanční tlak v celém ekosystému silniční dopravy.“

To přichází v době, kdy se odvětví po několika turbulentních letech teprve začíná stabilizovat. Objemy silniční nákladní dopravy v celé Evropě vykázaly v roce 2024 mírný růst o pouhých 0,5 %, přičemž výkonnost na klíčových trzích byla nerovnoměrná. Zatímco některé země zaznamenaly nárůst, jiné, včetně Německa a Polska, zaznamenaly pokles, což podtrhuje křehkost oživení. Zároveň zůstávají nevyřešeny strukturální tlaky. Odvětví se nadále potýká s přetrvávajícím nedostatkem řidičů, pomalou obnovou vozového parku a rostoucími náklady na regulaci. Očekává se, že nové mýtné systémy a opatření související s emisemi v nadcházejících letech ještě více zvýší provozní náklady, což ještě zhorší současný šok

způsobený cenami pohonných hmot. Zhoršuje se také makroekonomická situace. Rostoucí náklady na pohonné hmoty nejenže přímo dopadají na dopravce, ale rostoucí náklady na energii se navíc promítají do inflace, což snižuje kupní sílu spotřebitelů a oslabuje vyhlídky na poptávku.

Nizozemsko zároveň od 1. července 2026 zavádí nový mýtný systém pro nákladní vozidla, který nahradí Eurovignetu. Od července budou majitelé platit za ujetý kilometr. To se bude vztahovat na téměř všechny nizozemské dálnice a na některé provinční a obecní silnice. Mýtné pro nákladní vozidla se vztahuje na nizozemská i zahraniční vozidla kategorií N2 a N3, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3 500 kg. Vozidla musí být vybavena funkční palubní jednotkou (OBU), která zaznamenává ujetou vzdálenost a slouží k úhradě mýtného. Sazba za kilometr se odvíjí od maximální přípustné hmotnosti soupravy, třídy emisí CO2 a v některých případech také od emisní třídy Euro. Tak je tomu již v Německu a Belgii a mnoho zahraničních majitelů nákladních vozidel již OBU vlastní. Podle RDW většina poskytovatelů umožní rozšíření oblasti služeb do Nizozemska.

Vysvětlení: „Mýtné přispívá k tomu, aby byla doprava udržitelnější a efektivnější. Čím je vozidlo ekologičtější a lehčí, tím nižší je sazba za kilometr. Díky tomu mýtné pro nákladní vozidla stimuluje investice do ekologických a efektivních vozidel.“ RDW rovněž dodává, že „velká část“ výnosů z mýtného pro nákladní vozidla bude směřovat na dotace určené ke zlepšení udržitelnosti tohoto odvětví.

♂ SSL express 01-04-2026 Spektakulární krádež v dopravě (400000 ks KitKat)

Ztracený kamion, 12 tun čokolády – a případ, který se v současnosti stává celosvětovým tématem novin. Co zpočátku zní jako kuriózní poznámka, se stále častěji stává symbolem mnohem většího problému v logistice. Za velkolepou krádeží zhruba 400 000 tyčinek KitKat se totiž skrývá víc než jen mimořádná loupež; jde o rostoucí zranitelnost evropských dodavatelských řetězců. Náklad mířil z Itálie do Polska. Jednalo se o rutinní přepravu, jaká se děje tisíckrát denně. Tento kamion však nikdy nedorazil do cíle. Místo toho spolu s vozidlem beze stopy zmizel. Zatím není jasné, kde se zásilka nachází ani kdo za krádeží stojí. Obzvláště závažnou skutečností je, že zboží patřilo k nové šarži a bylo určeno pro evropský trh. Škoda je tedy nejen materiální, ale i strategicky významná.

Skutečnost, že tato krádež v současnosti vyvolává takový rozruch, není způsobena jen samotným množstvím. Je to kombinace prominentnosti značky, absurdního rozsahu krádeže a téměř filmového příběhu. Zmizení celého kamionu čokolády – přesně takový příběh se online šíří jako požár. Dokonce i výrobce reagoval s nádechem ironie a incident komentoval odkazem na „mimořádný vkus“ pachatelů. Právě tato směs humoru a absurdity však maskuje vážnost situace. Krádeže v dopravě již v Evropě nejsou ojedinělým incidentem. Pozorovatelé v tomto odvětví již léta zaznamenávají výrazný nárůst, a to jak ve četnosti, tak v profesionalitě pachatelů. Často se nejedná o spontánní činy, ale spíše o cílené, plánované zásahy do dodavatelských řetězců. Vozidla jsou zadržována, odkláněna nebo přebírána pod falešnou identitou. Pachatelé přesně vědí, kdy a kde se razie vyplatí. Případ KitKat do tohoto vzorce dokonale zapadá, až na to, že tentokrát je obzvláště viditelný kvůli prominentní značce. To, že se terčem staly cukrovinky, není náhoda. Potravinářské výrobky jsou v logistice považovány za obzvláště atraktivní cílové zboží. Jsou relativně snadno prodávány, obtížně sledovatelné a po nich je trvale vysoká poptávka. Na rozdíl od elektroniky nebo luxusního zboží jim často chybí jasné identifikační znaky, které by umožnily rychlé přiřazení. To je pravděpodobně faktor i v

tomto případě. Zatímco výrobky lze obecně identifikovat pomocí čísel šarží, na šedém trhu je tato kontrola účinná jen částečně.

Pro logistické společnosti je tento případ více než jen kuriózní titulek. Ilustruje, jak drasticky se změnila bezpečnostní požadavky. Doprava už není jen o plánování a efektivitě. Stále častěji jde také o ochranu před cílenými útoky na dodavatelský řetězec. To má přímé důsledky: rostoucí náklady na pojištění, složitější bezpečnostní koncepty a rostoucí tlak na speditéry i přepravce. Zmizelá zásilka KitKat je obzvláště pozoruhodná, protože odhaluje strukturální problém. Když celý kamion s 12 tunami zboží jednoduše zmizí, už to není ojedinělý incident, ale spíše známka toho, že se pravidla hry v logistice mění. Nebo, jinak řečeno: skutečné škody nespočívají ve ztracené čokoládě, ale v rostoucím riziku v celém dodavatelském řetězci.