


# SSL EXPRES

02.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



 SSL Express 02-04-2026 Ceny za charter letadel dosáhly nejvyšší úrovně za dobu pandemie

Ceny za pronájem letadel vystřelily na úroveň z doby covidu, jak konflikt v Íránu vyvolává prudký pokles kapacity a kolísání cen pohonných hmot, přičemž zprostředkovatelé varují, že trh se dostává do neudržitelné situace. „Je březen. Právě teď není sezóna, kdy by se přepravovalo obzvláště velké množství nákladu,“ řekl Dan Morgan-Evans, globální ředitel pro nákladní dopravu ve společnosti Air Charter Service (ACS). „Ceny jsou nyní uměle tlačeny nahoru cenami paliva, ale naše poptávka není na stejné úrovni, jakou byste viděli v hlavní sezóně. Z hlediska cen se kvůli palivu téměř jedná o podmínky podobné těm z doby covidu.“ Pro společnost ACS nepocházel počáteční nárůst poptávky ze samotného válečného nákladu, ale z narušení provozu leteckých společností. „Získali jsme spoustu zakázek, které původně možná zajišťovaly společnosti jako Etihad, Qatar nebo Emirates,“ řekl. „Poptávka tedy poměrně výrazně vzrostla, pokud jde o náhradní služby.“

Vzhledem k pokračujícímu konfliktu se přeprava přesunula spíše k přímým zásilkám do regionu, včetně ropy, plynu a specializovaného vybavení, avšak základní tržní podmínky zůstávají velmi nestabilní. Pan Morgan-Evans popsal „trojitou ránu“, která tento sektor zasáhla: prudce rostoucí náklady na palivo, snížená dostupnost letadel a začínající omezení v dodávkách paliva. „Procházíme obdobím, kdy nám chybí několik blízkovýchodních dopravců,“ řekl a dodal, že američtí provozovatelé byli také stále více vázáni vojenskými zakázkami, což dále omezovalo kapacitu.

Zároveň kolísavé palivové příplatky činí cenotvorbu stále méně transparentní. „Existují poměrně vysoké palivové příplatky... Záleží na tom, kolik bude barel ropy stát za týden,“ řekl. „Je pro nás těžké to odhadnout.“

Tato nejistota nutí zprostředkovatele vést s klienty obtížné rozhovory. „Je to skoro jako... říkat lidem, ať ne hazardují,“ řekl. „Snažíme se jim prodat charter za určitou cenu, ale zároveň jim říkáme, že v určitém okamžiku budou pravděpodobně muset zaplatit o něco víc.“ V některých regionech se také stává omezením dostupnost paliva, což zvyšuje tlak.

Navzdory prudkému nárůstu cen však zůstává poptávka zatím relativně stabilní a společnost ACS hlásí vysoký počet poptávek. „Počet poptávek je vysoký,“ uvedl pan Morgan-Evans. „Jde jen o to, zda dokážeme splnit jejich požadavky za ceny, které nám jsou nabízeny.“ Varoval však také, že současné cenové podmínky – typické spíše pro hlavní sezónu – jsou v rozporu se

skutečnou poptávkou. Pokud náklady na palivo zůstanou vysoké, roste riziko, že objemy přepravy začnou klesat. Existují také širší ekonomické dopady, dodal, přičemž rostoucí náklady na dopravu přispívají k inflačním tlakům na celém světě.

Nejnovější údaje od WorldACD potvrzují obraz trhu, který je poháněn spíše omezením nabídky než růstem poptávky.

Celosvětové přepravní objemy v 12. týdnu mezitýdenně poklesly o 1 % a meziročně jsou nižší o 6 %, zatímco sazby nadále prudce rostou. Průměrné celosvětové sazby za leteckou nákladní dopravu vzrostly mezitýdenně o dalších 7 %, a to po nárůstu o 10 % a 8 % v předchozích dvou týdnech, přičemž spotové sazby jsou nyní o 26 % vyšší než před rokem. Kapacita zůstává silně omezená, zejména v regionu Blízkého východu a jižní Asie, kde jsou objemy stále výrazně pod úrovní před konfliktem kvůli přetrvávajícím narušením provozu u hlavních leteckých dopravců z Perského zálivu. Omezená kapacita, nevyřízené objednávky a provozní omezení – v kombinaci s rostoucími náklady na letecké palivo – nadále tlačí sazby nahoru na většině hlavních tras.

Prozatím zůstává trh velmi citlivý na geopolitický vývoj a ceny ropy. Pokud náklady na palivo klesnou nebo dojde k vyřešení konfliktu, mohl by podle Morgana-Evansa dojít k náhlému oživení poptávky, jakmile se vrátí zpožděné zásilky.



## SSL Express 02-04-2026 Hormuzský průliv se stal koridorem, za jehož průjezd se platí

Íránský parlament schválil oficiální systém mýtného a přístupu do Hormuzského průlivu, zatímco v 32. dni války mezi koalicí USA a Izraele a Íránem byl u přístavu v Dubaji napaden a zapálen plně naložený kuvajtský tanker typu VLCC, který kotvil na moři. Podle íránské státní televize IRIB schválil bezpečnostní výbor íránskému parlamentu rozsáhlý plán správy Hormuzského průlivu, který jde daleko nad rámec opatření pro případ válečného stavu. Návrh zavádí tranzitní poplatky denominované v íránských riálech, nová bezpečnostní a environmentální opatření a výslovně zakazuje průjezd plavidlům spojeným s USA, Izraelem a zeměmi, které uvalily na Írán jednostranné sankce.

Řecká společnost Xclusiv Shipbrokers ve své nejnovější týdenní zprávě uvedla: „Hormuzský průliv již není pouhým úzkým hrdlem. Postupně se mění v kontrolovaný koridor, kde je přístup podmíněný, selektivní a stále více politický.“ To, co začalo jako válečné narušení, se nyní vyvíjí v to, co společnost Xclusiv označila za strukturální posun, přičemž Írán se pokouší formalizovat svůj vliv nad jednou z nejdůležitějších tepen globálního obchodu s energií. „Zavedení systému ‚schváleného průjezdu‘ signalizuje přechod od narušení k řízení – i když jde o přechod, který zpochybňuje dlouhodobé normy volné plavby,“ poznamenala společnost Xclusiv.

Diplomatické důsledky systému mýtného denominovaného v riálech jsou značné. Každý majitel lodi nebo nájemce, který zaplatí íránské tranzitní poplatky, riskuje obvinění z porušení sankcí podle západních rámců, zatímco odmítnutí platby s sebou nese riziko, že mu bude průjezd zcela odepřen.

Na tomto pozadí fyzické útoky z posledních 24 hodin demonstrovaly pokračující kinetický rozměr krize. Společnost Kuwait Petroleum Corporation (KPC) potvrdila, že byla napadena již druhá loď z její flotily. Naložená loď VLCC Al-Salmi plující pod kuvajtskou vlajkou, plavidlo o nosnosti 319 660 DWT postavené v roce 2011 a provozované společností Kuwait Oil Tanker Co, byla napadena íránskými silami přibližně v 00:10 místního času dne 31. března, zatímco

kotvila na rejdě dubajského přístavu, přibližně 31 námořních mil severozápadně od města. Útok způsobil poškození trupu a vyvolal požár na palubě, což mohlo vést k úniku ropy do okolních vod. „Byly okamžitě mobilizovány pohotovostní a hasičské týmy, které v současné době v úzké spolupráci s příslušnými úřady pracují na zvládnutí a kontrole situace,“ uvedla společnost KPC. Všech 24 členů posádky je podle zpráv v bezpečí. V rámci opatření, které se stalo běžnou ochrannou taktikou, loď v době útoku vysílala na systému AIS čínský cíl, což je taktika, kterou plavidla přijala ve snaze vyhnout se íránským útokům. Nákladní loď Express Rome o kapacitě 10 000 TEU, kterou vlastní řecká společnost Danaos a která pluje pod liberijskou vlajkou, zaznamenala v pondělí dva dopady neznámých projektilů do moře v blízkosti plavidla, když se nacházela 22 námořních mil od Ras Tanury v Saúdské Arábii. Posádka je podle zpráv v pořádku.

## SSL Express 02-04-2026 Proč politika rozhoduje o boomu elektrických nákladních vozidel

Podmínky byly jen zřídka tak příznivé jako nyní. Elektrické nákladní vozy jsou připraveny na trh, první flotily jezdí v každodenním životě, technologie funguje a náklady začínají prudce klesat. Průlom by měl být ve skutečnosti jen otázkou času. Ale právě zde začíná problém. Zatímco se trh pohybuje, Evropa stagnuje. Nebo přesněji: pohybuje se – ale ne v souladu. Nedávná bílá kniha od poskytovatele nabíjecích sítí Milence zcela bez obalu odhaluje, co je skutečnou překážkou. A odpověď je stejně jednoduchá jako nepříjemná: není to technologie, která zpomaluje přijetí elektrických nákladních vozidel, ale politika. Každý, kdo si stále myslí, že elektrické nákladní vozy jsou věcí budoucnosti, se mýlí. Na několika evropských trzích se již dlouho denně používají, a to nejen v distribuční dopravě, ale stále častěji i na dálkových trasách. Země jako Nizozemsko, Dánsko a Švýcarsko ukazují, jak rychle se může trh rozvíjet, když jsou splněny vhodné rámcové podmínky. Pilotní fáze je tam prakticky dokončena a elektrifikace nabírá na obrátkách. Přesto však stále chybí hlavní dynamika. Chybí dynamika, která skutečně rozšíří trh – přesně ten bod, kdy se poptávka, infrastruktura a klesající náklady vzájemně pohánějí vpřed. Skutečný problém se projeví, jakmile se podíváme za hranice států. Zatímco některé trhy se rozvíjejí, jiné stagnují. Výsledkem je roztržštěný kontinent: fungující obchodní modely zde, strukturální bariéry jinde. Pro odvětví, které se, stejně jako málokteré jiné, spoléhá na přeshraniční procesy, je to více než jen drobný problém. Logistika silniční nákladní dopavy totiž nefunguje na národní úrovni, ale na evropské úrovni.

Výchozí bod je jasný. Vozidla jsou k dispozici, technologie je vyspělá a model se z ekonomického hlediska stává stále atraktivnějším. Rozdíl představují rámcové politické podmínky. Bílá kniha jasně ukazuje, že trh se vyvíjí tam, kde se vzájemně ovlivňuje několik faktorů – nikde jinde se to neděje. Nejde o jednotlivá opatření, ale o jejich souhrn: ceny elektřiny, mýtné systémy, dotační programy a nabíjecí infrastruktura musí bezproblémově spolupracovat. Pokud jedna z těchto složek chybí, systém selhává. Nebo, jinak řečeno: Evropa nemá technologický problém, ale problém s koordinací.

Obzvláště zajímavá je ekonomická životaschopnost. Elektrické nákladní vozy byly dlouho považovány za příliš drahé, zejména na pořízení. Tento argument však stále více ztrácí na váhu. Na některých trzích jsou elektrické nákladní vozy již nyní levnější na provoz než dieselové. Klíčovým faktorem je zde mýtné. Například v Německu úplné osvobození od mýtného nabízí cenovou výhodu až 0,24 eura za kilometr. Zároveň ceny fosilních paliv nadále

rostou, a to v neposlední řadě kvůli geopolitickému vývoji. Energetická krize jasně odhalila zranitelnost Evropy a výrazně zvýšila provozní náklady v silniční nákladní dopravě. Elektrifikace proto již není jen otázkou ochrany klimatu, ale také ekonomickým smyslem.

P.S. drahé pořízení (3x vyšší cena než běžný tahač) se amortizuje EUR 0,24/km při jaké najeté vzdálenosti, milé děti? Pomůžu vám - 100.000 km jen po Německu znamená úsporu EUR 2400.