

# SSL EXPRES

## 08.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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



✈️👍 SSL Express 08-04-2026 Letiště Boryspil udržuje plnou operační připravenost i v době uzavření ukrajinského vzdušného prostoru

Navzdory probíhající válce a uzavřenému nebi zůstávají dráhy, terminály, energetické a vodní systémy, IT infrastruktura a vybavení na ploše více než 1 000 hektarů v Boryspilu plně udržovány. "Provozujeme komplexní program ochrany infrastruktury," uvedlo letiště. "Hodnocení rizik a plánování bezpečnosti jsou kontinuální a koordinovány s mezinárodními partnery. Všechny certifikace zůstávají platné, což umožňuje okamžité obnovení po znovuootevření vzdušného prostoru." Klíčová zařízení jsou udržována v provozu a klíčoví pracovníci pokračují ve školení. Více než 2 400 leteckých profesionálů obnovilo své kvalifikace v roce 2025 prostřednictvím ICAO Aviation Security Training Centre a Ground Handling Training Centre v Boryspilu. "Lidé jsou naším nejcennějším aktivem," dodalo letiště. "Nedošlo k žádnému snížení počtu zaměstnanců. Udržení kvalifikovaných týmů je nezbytné pro rychlé a bezpečné obnovení provozu."

Před válkou Boryspil odbavoval přibližně 85 procent ukrajinské letecké nákladní dopravy. Zatímco současné objemy se přesunuly na pozemní trasy, poptávka přetrvává, zejména ve střední oblasti. Letiště aktivně vyvíjí modely Road Feeder Service (RFS), které umožní opětovné začlenění do mezinárodních leteckých nákladních sítí co nejdříve, jakmile to podmínky dovolí. "Poptávka po nákladu stále pokračuje. Zůstáváme v kontaktu s klíčovými partnery a vidíme potenciál, aby se Boryspil opět stal hlavní vstupní branou pro náklad Ukrajiny."

Boryspil zůstává v pravidelném kontaktu s ukrajinskými a mezinárodními leteckými společnostmi. Probíhají jednání s Ryanair, Wizz Air, Lufthansa Group, LOT, KLM-Air France, EL AL, airBaltic a dalšími — všichni vyjádřili záměr vrátit se, jakmile budou civilní lety obnoveny. "Vidíme silný poválečný tržní potenciál: návrat uprchlíků, obnovu, příjezd turistů a integraci Ukrajiny do EU." Rozhodnutí o obnovení provozu nakonec bude záviset na ukrajinské civilní letecké autoritě a na přijatelné úrovni rizika. Byl dokončen podrobný krátkodobý plán restartu, který zahrnuje personální obsazení, certifikaci bezpečnosti, infrastrukturu, koordinaci leteckých společností a dodržování předpisů. Současně Boryspil vypracoval dlouhodobou strategii do roku 2045, která zahrnuje:

- Rekonstrukce a rozšíření Terminálu D
- Výstavba nového nákladního terminálu

- Palivová infrastruktura připravená pro SAF
- Solární energetické systémy a energetická nezávislost
- Biometrická hraniční kontrola
- Multimodální přístup k pozemní dopravě
- Zvýšená bezpečnost a ochrana proti bezpilotním osadám

Vedení Boryspilu jasně říká, že letiště by neměla být vnímána pouze jako dopravní uzly, ale jako součást kritické infrastruktury země. "Letecký průmysl není jen doprava. Je to strategický aktivum. Ukrajinská zkušenost ukazuje, že odolnost znamená víc než jen dodržování — znamená udržovat připravenost i za extrémních podmínek." Otázkou není, zda se letectví vrátí — ale kdy a za jakých bezpečnostních podmínek. Až ten okamžik přijde, budeme připraveni bez prodlení."

### ✈️ 📅 🇮🇹 SSL Express 08-04-2026 Týden 13 - Ceny dosahují nových maxim, i když růst dopravy stagnuje

I když se obnova globální letecké přepravy zpomalila, ceny dále rostly, což naznačuje, že cena leteckého paliva nahrazuje kapacitní omezení jako hnací sílu růstu sazeb.

Celosvětová tonáž leteckého nákladu v 13. týdnu (23.–29. března) zůstala nezměněna oproti předchozímu týdnu, ukazují data WorldACD, protože objemy ze čtyř regionů klesly, zatímco ostatní dva zaznamenaly nízké jednociferné nárůsty = to naznačuje, že návrat kapacity – byť stále nižší než před konfliktem na Blízkém východě – absorboval současnou poptávku. Na druhou stranu průměrné globální ceny letecké nákladu pro celý trh letos nadále rostly na nové maximum 2,98 USD, ale tento trend se zpomalil již druhý týden po sobě, z +10 % v 11. týdnu na +5 % minulý týden, na týdenní bázi. Od vypuknutí iránské války koncem února se cena leteckého paliva více než zdvojnásobila a v březnu dosáhla historického maxima.

Neodvratně vyšší cena leteckého paliva vedla k růstu cen.

Letecké společnosti se sídlem v oblasti Perského zálivu pokračovaly v obnově své kapacity, ale stále čelí omezením způsobeným konfliktem, zejména v leteckých řádech. Ve srovnání s předchozími dvěma týdny (2Wo2W) byla kapacita z regionu Blízkého východu a Jižní Asie (MESA) za čtrnáct dní od 16. do 29. března o +31 % vyšší, ale stále -33 % pod úrovní odpovídající za předchozí dva týdny. Všechny ostatní regiony zaznamenaly růst kapacity na bázi 2Wo2W i meziroční (YoY), vedený +15% nárůstem 2Wo2W pro původem z Afriky, což lze přičíst obnovení leteckých služeb v oblasti Mexického zálivu na kontinent.

Asie a Pacifik (+2 %) a Evropa (+1 %) byly jedinými původními regiony, které zaznamenaly týdenní růst nákladové hmotnosti, zatímco MESA, Afrika a Severní Amerika vykazují pokles o -4 % a tonáž Střední a Jižní Ameriky (CSA) klesla o -1 %. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku klesly globální objemy o -6 %, přičemž jediným regionem vykazujícím růst byla CSA (+7 %), zatímco MESA a Afrika vedly pokles, přičemž tonáže klesly o -25 % a -21 %, na základě více než 500 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD. Po dvou týdnech nárůstu dopravy z MESA do Evropy klesl o -11 % týden co týden (WoW), což skončilo o -20 % meziročně, částečně ovlivněno svátkem Eid-al-Fitr, který pokračoval až do začátku minulého týdne. Hmotnost z Dubaje do Evropy klesla o -3 %, WoW s -31 % meziročně a z Indie do Evropy o -1 %, WoW, což je -13 % meziročně. Tonáže také ztratily území z MESA na americkou úroveň z týdne na týden, zejména ex-Dubaj (-44 %, WoW) a ex-Bangladéš (-40 %), zatímco Indie zaznamenala růst +6 %, WoW, což je o +7 % více než před rokem. Navzdory zpomalení poptávky spotové sazby z MESA do Evropy nadále rostly, a to o +5 %, což vedlo k +28% růstu z

Dubaje. Pouze Bangladéš (-6 %) a Srí Lanka (-1 %) vykázaly pokles tempa vůči Evropě. Meziroční ceny vzrostly o +84 %, přičemž ceny z Dubaje byly třikrát vyšší na 5,44 USD a z Colomba dvakrát vyšší na 4,77 USD.

Cena z MESA do USA vzrostla o +9 %, WoW, což je o +73 % výše než před rokem. Dubaj vedl s +28% nárůstem WoW na 10,33 USD, zatímco ostatní země v regionu zaznamenaly jednociferné zvýšení sazeb. Meziročně byly sazby z Dubaje vyšší o +152 %, zatímco ostatní zdroje ukazují dvouciferné nárůsty až +70 % u spotových sazeb z Indie do USA na úrovni 7,77 USD. Spotové sazby z Asie a Pacifiku do USA vzrostly o +9 %, což skončilo o +8 % výše než před rokem, na 5,91 USD, přičemž spotové ceny rostly ve všech zemích. Jak Čína, tak Jižní Korea zaznamenaly týdenní nárůst sazeb o +13 %, zatímco ceny vzrostly o +12 % v Hongkongu a o +10 % v Singapuru.

Od Asie a Pacifiku po Evropu vzrostly spotové ceny o +4 %, WoW, což znamená meziroční nárůst o +28 %. Z Indonésie vyskočil o +41 %, což je +115% nárůst oproti loňsku, zatímco všechny ostatní země zaznamenaly jednociferné týdenní zvýšení sazeb, vedené +9% růsty z Tchaj-wanu a Singapuru. Po Indonésii zaznamenal Singapur nejvyšší meziroční nárůst (+95 %), zatímco Hongkong vzrostl pouze o +6 %. Míry se téměř nezměnily týden od týdne mezi Japonskem (+1 %), Vietnamem (+2 %) a Čínou, Hongkongem a Thajskem (+4 %). Objemy dopravy z Asie a Pacifiku byly týden co týden relativně stabilní, neukazují žádný růst vůči USA a +1% nárůst vůči Evropě, což posiluje argument pro dynamiku cen pohonných hmot. Významnými výjimkami jsou Indonésie (pokles -45 % vůči USA a -27 % k Evropě, WoW) a Malajsie (-11 % vůči USA, -14 % k Evropě), kde aktivita byla částečně ovlivněna také svátkem Eid-al-Fitr.

Letecké společnosti na severní polokouli přešly na letní letecký řád do začátku dubna, což by mělo začít ovlivňovat kapacitu a ceny na několika trzích již ve 14. týdnu. Probíhající konflikt na Blízkém východě však pravděpodobně bude mít mnohem větší dopad na poptávku a ceny.



## SSL EXpress 08-04-2026 Trump stanovuje americké mýto pro průjezd Hormuzu

Boj o kontrolu nad Hormuzským průlivem vstoupil do nové fáze, kdy americký prezident Donald Trump navrhl, že Spojené státy by samy mohly vybírat mýtné za plavidla proplouvající vodní cestou. Zároveň se rýsuje systém dvou koridorů pod íránskou a ománskou správou a dva katarské tankery LNG byly zablokovány íránskou revoluční gardou.

Trumpovy komentáře, které v pondělí pronesl před novináři, přidaly šokující nový rozměr k již tak složité otázce, kdo ovládá a profituje z jednoho z nejkritičtějších energetických úzkých míst na světě, a znovu vyvolaly reminiscence z počátku loňského roku o jeho snaze převzít kontrolu nad dalším úzkým místem, Panamským průplavem. Na otázku, zda by přijal dohodu, která by Íránu umožnila účtovat tranzitní poplatky za Hormuz, Trump otázku zcela obrátil. "A jaké my si účtujeme mýtné? Raději to udělám, než abych jim je nechal. Proč bychom neměli? Jsme vítězové. Vyhráli jsme," řekl. Prohlášení zřejmě zahrnují přímou vojenskou kontrolu USA nad vodní cestou, která převážně leží v ománských a íránských teritoriálních vodách, a kterou před válkou procházelo přibližně 20 % světové ropy a LNG. Trump současně zopakoval své "konečné" ultimátum Teheránu a trval na tom, že jakákoli dohoda musí zahrnovat úplné znovuotevření Hormuzu pro uvolnění dopravy. "Musíme mít dohodu, která mi vyhovuje, a součástí této dohody bude, že chceme volný obchod s ropou," řekl.

Obě strany se nyní zdají přibližovat k předpokladu, že poválečná správa průlivu bude vypadat zásadně jinak než cokoli, co existovalo dříve. Předseda íránského parlamentu Mohammad

Bagher Ghalibaf minulý měsíc napsal, že "situace v Hormuzském průlivu se nevrátí do předválečného stavu", zatímco íránský ministr zahraničí Abbas Araghchi vyzval k "novým uspořádáním" a novému protokolu upravujícímu vodní cestu dohodnutou mezi sousedními zeměmi. Fyzická realita tranzitu přes Hormuz se již rychle vyvíjí. Námořní zpravodajská agentura Windward uvádí, že průliv se rozdělil na systém dvou koridorů – původní severní trasa pod kontrolou IRGC nyní vede podél nové jižní trasy obepínající ománské pobřeží, která se od prvního použití k koordinovaným vícelodním proplutím během méně než čtyř dnů rozšířila. Rychlost tohoto operačního vývoje naznačuje záměrnou koordinaci spíše než improvizaci.

Windward také varuje, že kinetické riziko se rozšířilo do přístavní infrastruktury způsobu, které by měly znepokojit komerční provozovatele, pokud íránské drony a rakety zasáhnou plavidla na základě podezření na vlastnictví, nikoli pouze na základě místa nebo vlajky. Rozšíření útočného pásma z otevřených vodních cest na plavidla kotvící ve spřátelených státech Perského zálivu představuje významné zvýšení profilu hrozby.

Íránská armáda včera zablokovala dva katarské tankery s LNG, které se blížily k Hormuzskému průlivu, a bez vysvětlení jim nařídila zůstat na místě.

## **SSL Express 08-04-2026 Černomořské ropné uzly v hledáčku pro útoky drony**

Ukrajina zesílila svou kampaň proti ruské energetické infrastruktuře, přičemž útoky dronů zasáhly klíčová exportní zařízení kolem černomořského přístavu Novorossijsk. Rusko uvedlo, že útoky poškodily terminál Kaspického ropovodu (CPC), včetně jednobodového kotviště (SPM), nakládací infrastruktury a čtyř velkých zásobníků. Terminál CPC, který se nachází jihozápadně od Novorossijsku, je klíčovým odbočovacím místem pro kazachstánskou ropu, zpracovává přibližně 80 % vývozu země a přibližně 1,5 % světových zásob ropy.

Ukrajinská armáda uvedla, že se zaměřila také na nedaleký ropný terminál Šeškaris. Podle ukrajinských představitelů bylo poškozeno šest ze sedmi nakládacích mol pro tankery, stejně jako části plynovodního uzlu a měřicích systémů. Moskva útok rychle odsoudila. Mluvčí ruského ministerstva zahraničí Maria Zacharova to označila za "čistý terorismus" a obvinila Kyjev z cílení na energetickou infrastrukturu s cílem způsobit širší ekonomické škody. Uvedla, že útoky byly zaměřeny na sektory, které ovlivňují "životy obyčejných lidí", a dodala, že útok na CPC zasáhl také zájmy mezinárodních aktérů, včetně amerických ropných gigantů Chevron a ExxonMobil i Kazachstánu.

Nejnovější incidenty byly součástí širší vlny útočných akcí během víkendu. Ukrajinské drony také zasáhly baltský přístav Primorsk, rafinerii NORSl v Nižněnovgorodské oblasti a další infrastrukturu spojenou s ruským exportním řetězcem. Kyjev v posledních týdnech zesílil zaměření na ropná zařízení s cílem omezit moskevské exportní příjmy. Ukrajínští představitelé tvrdili, že vyšší příjmy z ropy jsou využívány k financování ruského válečného úsilí. Eskalace přichází v době, kdy se Rusko snaží udržet export v pohybu v době proměnlivé globální situace, včetně dočasného uvolnění sankčního tlaku a zpřísnění ropných trhů spojených s konfliktem na Blízkém východě.

Navzdory hlášeným škodám kazašské ministerstvo energetiky uvedlo, že toky přes CPC zůstávají stabilní a vývoz pokračuje. Tengiz–Novorossijsk přepravil loni přibližně 70,5 milionu tun, tedy přibližně 1,53 milionu barelů denně. Nejnovější útoky patří mezi nejzávažnější na infrastrukturu pro export z Černého moře od začátku války před více než čtyřmi lety.

Předchozí útoky koncem loňského roku donutily CPC k dočasnému zastavení poté, co byl jeden z jejích plovoucích kotevních mostů zničen.

P.S. Koho volíš, Losnu nebo Mažňáka?

## **SSL EXpress 08-04-2026 Pravidlem je nízká marže**

Výnos z prodeje v sektoru dopravy a logistiky zůstává nízký. Toto je výsledek průzkumu konzultační firmy SCI Verkehr se sídlem v Kolíně nad Rýnem. Ale existují výjimky. Čtyři pětiny dotázaných společností dosáhly v roce 2025 návratnosti prodeje nejvýše dvou procent. Pouze asi jedna z pěti společností překročila dvě procenta. Ziskovost odvětví tak zůstává stejně slabá jako v předchozím roce, ačkoli se podle analýz trhu ze SCI očekávalo zlepšení. Podle průzkumu firmy očekávají mírný nárůst ziskovosti za aktuální rok. Očekávání však zůstávají zdrženlivá. Důvodem jsou trvalé strukturální zátěže v odvětví. Současně však průzkum ukazuje, že 11 procent společností dosahuje návratnosti prodeje přesahující deset procent. Podle SCI je to především kvůli specializaci na oblasti s vysokou marží. Tato strategie snižuje konkurenční tlak a zvyšuje ochotu zákazníků platit, pokračuje. Vyžaduje však vysoké investice a kvalifikovaný personál. Obojí je v současnosti obtížné získat. Vysoké požadavky na poskytovatele služeb ve specializovaných oblastech upřednostňovaly zavedené poskytovatele a ztěžovaly vstup nových firem na trh. Celkově podle SCI Verkehr by to mohlo zpomalit inovační sílu odvětví. Průzkumu se zúčastnilo 88 společností.

## **SSL Express 08-04-2026 Sbohem Schenker France, vítěj DSV (VoxLog)**

Dne 30. dubna 2025 DSV formalizovala "největší transakci ve své historii", ale zároveň jednu z nejdůležitějších v dějinách logistiky a dopravy. Konkrétně akvizici Schenkeru (dříve známého jako "DB Schenker") od Deutsche Bahn za přibližně 14,3 miliardy eur. Rok po této akvizici a při příležitosti SITL 2026 oznámili manažeři tří francouzských subjektů skupiny (DSV Air & Sea, DSV Road a DSV Contract Logistics) dokončení fúze na celostátní úrovni. Od 1. dubna 2026 začaly francouzské týmy dánského giganta zaměřené na leteckou nákladní, námořní a smluvní logistiku skutečně své aktivity pod jednotnou vlajkou; divize silniční nákladní dopravy bude následovat brzy, 1. května 2026.

Vedoucí podnik z hlediska objemu, s více než 5 400 zaměstnanci a 81 agenturami jen ve Francii, je národní kamionová dopravní jednotka DSV tou, která po začlenění německé logistické společnosti vyrostla nejvíce. Skupina nyní tvoří něco přes polovinu obratu skupiny ve výši 2,1 miliardy eur ve Francii a nyní uskuteční přibližně 60 000 denních dodávek po celé zemi, od skupinového přepravy po charter, s plnými a částečnými náklady (FTL a LTL). "60 % našich vlastních tras je realizováno pomocí nízkouhlíkových řešení, ať už více než 200 elektrických vozidel, která budeme mít do konce roku, ale také nákladních vozů jezdících na HVO nebo bioNGV," říká François Mallassagne, generální ředitel DSV Road France, který se v roce 2013 připojil k nyní již zaniklé DB Schenker France.

Pro letecké a námořní nákladní služby má DSV v současnosti ve Francii více než 1 200 zaměstnanců. "Můžeme se spolehnout na rozsáhlou síť 91 zemí, na které pracujeme interně a integrovaně," vysvětluje Eric Bellissent, generální ředitel DSV Air & Sea France. "Na francouzském území konkrétně spoléháme na patnáct agentur; naše aktivity probíhají sedm dní v týdnu a 24 hodin denně, díky týmům, které přebírají práci jeden po druhém, abychom

zajistili kontinuitu zákaznického servisu," dodává manažer, který dříve deset let působil jako výkonný viceprezident DB Schenker pro námořní nákladní dopravu, zejména v klastru Francie-Maghreb.

Co se týče divize smluvní logistiky, nyní představuje 250 000 m<sup>2</sup> skladů spravovaných ve Francii, z celkového počtu více než 7,5 milionu mezinárodně. "Máme asi patnáct poboček ve Francii, s významnými specializacemi ve zdravotnictví/farmacii i letectví," vysvětluje Cyril Barbe, generální ředitel DSV Contract Logistics France, který se k DB Schenker připojil v roce 2018 na stejném rozsahu aktivit. V Moussy-le-Neuf (77) zabírá DSV polovinu klíčové logistické platformy, kterou nedávno dodal Logisor a strategicky se nachází poblíž letiště Roissy-Charles de Gaulle.