



# SSL EXPRES

20.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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



→   SSL Express 20.04.2026 Týden 15. Sazby dále rostou navzdory poklesu celosvětových tonáží

Globální ceny letecké nákladní dopravy nadále rostou navzdory dalšímu poklesu světových tonáží, spojenému s velikonočními svátky a návratem další kapacity pro nákladní náklady na trhy v Perském zálivu. Podle nejnovějších týdenních údajů WorldACD Market Data vzrostly průměrné celosvětové spotové ceny v 15. týdnu (6.–12. dubna) o dalších +3 % na 3,76 USD za kilo, což je o +37 % více než v tomto období loňského roku a více než +40 % více než na konci února, kdy USA a Izrael zahájily vojenské úderů na Írán.

Největší týdenní nárůst (WoW) mezi hlavními světovými regiony přišel na lokálních sazbách ze severoamerických zdrojů, které vzrostly o +6 %, WoW, na průměr 2,73 USD za kilo, což je +52 % více, meziročně (YoY). Spotové sazby z Afriky zaznamenaly v 15. týdnu další +4% nárůst na 2,95 USD za kilo, což je meziročně posunulo o +62 % výše, zatímco spotové sazby z Asie a Pacifiku vzrostly o dalších +2 % na průměr 4,95 USD za kilo, což je meziročně o +24 %. Z regionu Blízký východ a Jižní Asie (MESA) se průměrné spotové sazby v 15. týdnu mírně snížily (-1 %) na 4,81 USD za kilo, i když je to +66 % více než v tomto období loňského roku, přičemž kapacita do regionu a zpět je stále výrazně narušena, přestože bylo vynaloženo značné úsilí a dosaženy úspěchy při obnovení služeb a hledání alternativních tras.

Na straně poptávky klesly celosvětové letecké nákladní tonáže v 15. týdnu o dalších -6 %, WoW, přičemž předchozí týden klesly o -3 %, což je o 8 % méně než ekvivalentní týden loňského roku, na základě více než 500 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD. Největší pokles hmotnosti ve WoW byl z Evropy (-15 %), což bylo spojeno s národními svátky v mnoha zemích kvůli Velikonocům, ačkoli významné poklesy byly také v Africe (-7 %), v Asii a Pacifiku (-3 %), MESA (-3 %) a Severní Americe (-2 %) WoW. Celosvětová kapacita leteckého nákladu zaznamenala v 15. týdnu další +1% nárůst WoW, což vedlo k dalšímu zotavení kapacity z MESA o +7 %. Ačkoli globální kapacita se meziročně vzpamatovala téměř na úrovni stejné než loni, kapacita z oblasti MESA zůstává meziročně nižší přibližně o -20 %. V týdnech 14 a 15 byla kapacita MESA dohromady +14 % vyšší než v předchozích dvou týdnech, i když meziročně zůstala o -25 % nižší. Navzdory meziročnímu deficitu kapacity byly tonáže z MESA během těchto dvou týdnů mírně vyšší (+5 %) meziročně – částečně odraz většího využití kapacity nákladních letadel a vysoké poptávky po kapacitě v regionu, kde námořní nákladní

doprava také čelí vážným kapacitním omezením, zpožděním a odklonům, ale částečně tomu pomohl i vliv Eid-al-Fitr na konci března loňského roku.

V rámci regionu MESA se kapacita leteckého nákladu z Jižní Asie vrátila na úroveň do -5 % oproti předválečné úrovni, přičemž nová kapacita přímo do Evropy z velké části nahradila kapacity, které dříve spojovaly Jižní Asii s dalšími letišti, které létaly v rámci nebo přes region MESA. Tonáže z MESA do Evropy v 15. týdnu skutečně vzrostly o +3 % meziročně, objemy z Indie mírně klesly (-4 %), zatímco v 15. týdnu došlo k výraznému nárůstu dopravy z Bangladéše do Evropy.

Na straně cen se průměrné sazby z MESA do Evropy v 15. týdnu zvýšily o +89 % meziročně na 4,53 USD za kilo, včetně +77% meziročního nárůstu z Indie, +94% meziročního nárůstu z Bangladéše a +71% meziročního růstu ze Srí Lanky.

Dvoutýdenní dohoda o příměří mezi Washingtonem a Teheránem tento měsíc vzbudila naděje na trvalé vyřešení konfliktu, ačkoli příměří zůstává křehké a vyhlídky na mír jsou nejisté.

Většina pozorovatelů varovala, že inflace a zvýšené ceny paliva pravděpodobně přetrvají ještě nějakou dobu, i když současné příměří vydrží, a rostou obavy, že nedostatek a rostoucí ceny leteckého paliva povedou v nadcházejících týdnech ke zrušení letů a dalšímu zvýšení cen letecké přepravy, pokud nedorazí k rychlému vyřešení současné krize. Mezitím bude kapacita pro přepravu na Blízkém východě potřebovat čas na úplné zotavení a ani kontejnerové linky neočekávají brzký návrat k předkonfliktním tokům, což znamená, že ceny leteckého nákladu pravděpodobně zůstanou ještě nějakou dobu zvýšené.



#### **SSL Express 20-04-2026 Povinnost EDR pro užitková vozidla se blíží**

To, co bylo dlouhodobě standardem v osobních autech, nyní přichází i do nákladních vozů: jakási "černá skříňka" se stává povinnou. Nové nařízení OSN 169 zajišťuje, že užitková vozidla budou v budoucnu přesně dokumentovat, co se děje před a během nehody. Je to proto, že nařízení OSN č. 169 také stanoví povinnost sběru údajů o vozidlech relevantních pro bezpečnost pro užitková vozidla v budoucnu. Od začátku roku 2026 musí být nové typy vozidel vybaveny tzv. záznamníkem dat o událostech (EDR). Od roku 2029 se požadavek vztahuje na všechny nové registrace odpovídajících tříd. Cílem je dosáhnout jednotné a přesnější analýzy nehod a zlepšit bezpečnost na silnicích. Podle specifikací nejsou osobní údaje evidovány.

Nová regulace se týká mimo jiné nákladních vozidel a autobusů tříd M2, M3, N2 a N3. Definuje minimální technické požadavky – například na podmínky cesty, ukládání dat a odolnost systémů proti havárii. Pro výrobce to znamená, že integrace odpovídajících systémů bude v budoucnu součástí procesu homologace. S rostoucím významem dat o vozidlech se klade důraz na technickou implementaci. Moderní EDR systémy musí být schopny integrovat do stávajících architektur vozidel a zároveň poskytovat robustní měřicí data.

Současné řešení EDR od Swobody, které používá komunikační standard J1939 na dvou CAN připojeních a relevantních SAE protokolech, ukazuje, jak lze tento problém vyřešit. Praktickou vlastností je, že systém pracuje v prostředí s napětím 12 a 24 voltů a díky robustnímu pouzdru je odolný vůči teplotám od -40 do 85 °C. Kromě toho má Swoboda EDR přesnou senzorovou technologii, 3D akceleraci, protějšek s vysokým zatížením a 3D gyroskop. To jsou všechny důležité vlastnosti pro schopnost rekonstruovat složitou sekvenci nehody nebo nouzového brzdění. Dvojitě zabezpečené aktualizace firmwaru, správa hardwarových klíčů a nefalšující

těsnění v rámci kybernetické bezpečnosti ISO 21434 přispívají k větší bezpečnosti samotného EDR. Tyto aspekty jsou stále důležitější, zejména pokud jde o typové schvalování.

Termíny na dohled

- 7. ledna 2026: Povinné pro nové typy vozidel
- 7. ledna 2029: Povinné pro všechny nové registrace

## **SSL Express 20-04-2026 Prevence křížové kontaminace v vícenásobných potravinových zásilkách**

Vícenásobné zásilky potravin jsou běžnou praxí, ale bez správných opatření vytvářejí ideální podmínky pro křížovou kontaminaci. Pouze jeden z těchto incidentů může dopravce a provozovatele stát mezi 4 700 a 6 700 dolary, což zahrnuje vše od kontrol zásob až po čištění zařízení. To je ještě předtím, než se započtou náklady na svolávací akce a ztracené smlouvy. Dobrou zprávou je, že křížové kontaminaci ve sdílené nákladní dopravě lze předcházet. Je nutno udržovat různé produkty oddělené, kontrolovat teplotu, dodržovat pevný čisticí režim a tak se vyhnout největším rizikům a ochránit jak svou zásilku, tak podnikání.

Syrové potraviny jako maso a mořské plody musí být během přepravy skladovány dostatečně daleko od hotových produktů. Je to kvůli pravidlům FSMA a USDA a je to důležité opatření, protože podle CDC onemocní každý rok 1 z 6 lidí v USA na potravinové nemoci. Mnoho z těchto případů lze vystopovat zpět k dodavatelskému řetězci. Příhrádky nebo palety jsou nejjednodušší způsob, jak produkty oddělit, aby se zabránilo šíření bakterií mezi nimi. Pokud jsou produkty náchylné k kapání, ukládejte je na spodní police, aby nemohly kontaminovat zbytek nákladu. Odkapávací misky mohou zachytit jakékoli úniky.

Regulace teploty je jedna z nejjednodušších věcí, které lze při sdílené přepravě pokazit, ale u masa, mořských plodů, mléčných výrobků a mražených potravin je samozřejmě velmi důležitá. Bakterie rostou nejrychleji, když teploty kolují mezi 40 °F a 140 °F, a mohou se zdvojnásobit během pouhých 20 minut. Nejenže se jídlo zkaží, pokud k tomu dojde, ale bakterie pak mohou kontaminovat další produkty v množství, které by jinak byly v pořádku, takže je to celkově obrovský odpad. Pro představu, 15 % ztrát potravin nastává během přepravy a skladování pouze v chladném potravinovém řetězci, což dohromady představuje celosvětovou ztrátu 210 miliard dolarů. Proto vždy dodržujte správné teplotní protokoly, abyste ochránili svůj náklad a příjmy, jak vysvětlují specialisté na sklady WSI. Podle pravidel FSMA musí odesílatel zdokumentovat správný teplotní rozsah pro každou zátěž. To musí být písemně komunikováno všem v dodavatelském řetězci. Od té chvíle musí dopravce udržovat tento cíl po celou dobu cesty. Ještě před naložením vozidel by měla být předchlazena, aby odpovídala teplotě potřebné pro náklad. Musí se to udělat, aby se zabránilo kondenzaci, která by mohla vzniknout, pokud je mezi teplým a studeným jídlem příliš velký teplotní rozdíl. Takže předchlazení je další nezbytné opatření k prevenci křížové kontaminace.

Nezapomenout se též třeba na důležitost důkladného čištění a dezinfekce přívěsů, palet, kontejnerů a nakládacího vybavení mezi každou zásilkou. Biofilm (tenká vrstva bakterií) se může na vlhkých površích vytvořit během 24–48 hodin, pokud nejsou správně vyčištěny, a pak se může přenést na jiné produkty. To je obzvláště problém, pokud se přechází mezi typy zásilek. Pokud se posílá syrové maso a přejde se na hotové potraviny, jakékoli bakterie, které zůstanou, kontaminují produkty, které se před konzumací neuvaří – což znamená, že nejsou bezpečné k konzumaci. Totéž platí pro alergenů, protože jakékoli zbytky kontaminují potraviny, které by měly být technicky bez alergenů. Po ruce musí být kontrolní seznam

sanitace pro každou dávku a manažeři musí pravidelně kontrolovat záznamy o úklidu. To je nejjednodušší způsob, jak mít přehled o úklidu, a navíc je povinné vést záznamy o FDA, takže to stejně není volitelné.

## **SSL Express 20-04-2026 Brenner: Soudní dvůr rozhodne**

V úterý to nastane: Soudní dvůr EU rozhodne o rakouských protitransitních opatřeních. Pracovní skupina Alpine Transit očekává vyřešení sporu o kamionovou dopravu na trase Brenner. Blokovací řízení dopravy, sektorové zákazy jízdy, zákazy noční jízdy – to jsou opatření, kterými Rakousko nebo stát Tyrolsko kontrolují – nebo blokují – nákladní dopravu na trase přes Brenner, podle úhlu pohledu. Itálie podává žalobu proti těmto opatřením v řízení o porušení práv před Soudním dvorem Evropského soudu v Lucembursku. Podle Federální asociace pro silniční přepravu, logistiku a likvidaci (BGL) se ústní jednání v řízení uskuteční zítra, v úterý 21. dubna.

Důležitost této záležitosti dokládá také fakt, že Komise EU žalobu podporuje jako intervent. Případ C-524/24 tvrdí, že Rakousko porušuje základní princip volného pohybu zboží, protože opatření jako zákaz sektorové jízdy, zákaz noční jízdy, zákaz zimní jízdy a blokové povolení nejsou slučitelná s právem EU. Též pracovní skupina pro alpskou dopravu, v níž je BGL zastoupena spolu s dalšími evropskými dopravními asociacemi, vítá ústní slyšení. Tento případ je pro evropský dopravní průmysl nesmírně důležitý. "Překážky v Brennerském tranzitu jsou pro dopravní průmysl již dlouho nepřijatelné," uvádí prohlášení BGL. Postižena je nejen ekonomika, zejména středně velký dopravní průmysl, a řidiči kamionů, ale také obyvatelé Bavorského Inntalu.

V četných vládních jednáních za účasti států přilehlých oblastí a Evropské komise zatím nebylo nalezeno žádné řešení. "Rakouská jednostranná tranzitní omezení na jednom z hlavních koridorů sítě TEN-T nadále existují," uvádí BGL. "Zejména zácpy nákladních vozidel až do 80 kilometrů v dnech s blokovým řízením dopravy jsou nepřiměřené pro všechny zúčastněné strany. Výměna zboží v rámci Evropské unie je výrazně omezena."

Pracovní skupina pro alpskou tranzitní dopravu předpokládá, že Evropský soudní dvůr bude považovat opatření proti tranzitu, která Rakousko praktikuje, za nepřijatelná. V minulosti již ESD dvakrát shledal, že sektorový zákaz řízení je v rozporu s právem EU. "Byl by to opožděný signál pro posílení vnitřního trhu. Fungující vnitřní trh je zásadní pro volný pohyb zboží a volný obchod v Evropské unii, zejména v době globálních obchodních bariér," uvádějí asociace. Kromě BGL jsou v Pracovní skupině pro alpský tranzit zastoupeny také silniční dopravní asociace AISÖ (Rakousko), ANITA (Itálie), FNTR (Frankrech), ITD (Dánsko), NLA (Dánsko, Švédsko, Norsko), TLN (Nizozemsko) a světová asociace IRU.