

SSL EXPRES

22.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL express 22-04-2026 Brémští speditéři zaznamenávají rostoucí tržní nerovnováhu

Nerovnováhy v zahraniční dopravě se pravděpodobně letos ještě zhorší a vyvinou tlak na logistické firmy závislé na exportním podnikání. To je výsledek nedávného průzkumu Bremen Freight Forwarders Association (VBSp) při příležitosti výroční valné hromady (minulý čtvrtek). Jen v prvním čtvrtletí klesly objemy nákladu v námořní nákladní dopravě téměř o 8 procent oproti předchozímu roku. Ve směru USA se podnikání kvůli clům dokonce zmenšilo o 20 procent, jak se uvádí. Po zbytek roku účastníci průzkumu očekávají oživení, ale oproti objemu z předchozího roku pravděpodobně bude chybět asi 1 procento. Šlo by o zhruba dvojnásobný pokles objemů exportu oproti předchozímu roku (odhad: minus 0,4 procenta). Naopak u dovozu námořní přeprava podle současného tržního hodnocení brémských speditérů ukazuje pokračující silný růst. Po dobrém prvním čtvrtletí očekávají poskytovatelé služeb ještě silnější nárůst objemu nákladu o více než 7 procent za celý rok ve srovnání s rokem 2025. Důležité sektory, jako je automobilový a chemický průmysl, již ale nedosahují takových výsledků jako dříve, řekl předseda VBSp Thorsten Dornia.

V námořní dopravě s Dálným východem byl nepoměr mezi dovozem a vývozem nákladu v poslední době přibližně jedna až čtyři, podle údajů výzkumné firmy CTS. To znamená, že pouze jeden ze čtyř kontejnerů z Asie může být vrácen naložený z Evropy. Vysoký nadbytek nákladního prostoru znamená, že lodní společnosti se stále více podbízejí v ceně přepravy. Místo několika stovek amerických dolarů jako v minulosti byly nedávno zaznamenány míry dumpingu v rozmezí dvouciferných hodnot. Pokles cen činí pokles objemu pro dopravce ještě bolestivějším. "Momentálně to nejde dobře kvůli tlaku na cenu a marži," konstatuje Dornia. Členské společnosti, které se zúčastnily průzkumu trhu VBSp, dokonce očekávají mírný pokles svého hrubého zisku (obrat minus doprava, poplatky za manipulaci, dovozní cla) v průměru o necelé 1 procento pro rok 2026. Přesto přibližně 60 procent stále usiluje o uspokojivý provozní výsledek. To pravděpodobně nebude snadné, protože narušení a změny v plánech na zahraniční dopravu v důsledku války na Blízkém východě tuto snahu ještě zvyšují. "Personál pracuje na plnou kapacitu, protože objednávky musí být několikrát přepracovány," říká Dornia.

Společnosti, které působí v dopravě do přístavů a vnitrozemí s vlastními dopravními prostředky, se obzvláště potýkají s rostoucí nerovnováhou mezi exportem a importem, jak

uvedl člen představenstva VBSp Holger Schulz, generální ředitel EKB Container Logistik. "Cirkulace budou přerušeny. Vypočítané ceny pak již nelze prezentovat stejným způsobem." Kromě toho jsou v přístavech dlouhé čekací doby pro kamionéry – zejména v Hamburku a Antverpách, kde ropná havárie na konci minulého týdne zcela narušila manipulaci v terminálech. V Bremerhavenu a Wilhelmshavenu probíhají operace ve srovnání s tím "klidně". Celkově jsou však podmínky v evropském severním regionu obtížné.

Zda se očekávání trhu vyjádřená v průzkumu pro rok 2026 – rostoucí dovoz a jen velmi mírný pokles exportu – také naplní, je předmětem velké výhrady vzhledem k ekonomickým nejistotám. Obnovené rostoucí ceny energií i rostoucí inflace vyvíjejí tlak jak na producenty, tak na spotřebitele. "Všechno je čím dál dražší. Půjde to vzhůru spirálou. Na to křišťálovou kouli nepotřebuju," varoval Schulz. Také skeptický je člen představenstva Arne Müller, generální ředitel Terratransu. Slábnoucí poptávka je v současnosti "zastíněna" sezónními vlivy. V současnosti je mnoho zboží, které bylo objednáno před válkou na Blízkém východě, již dovezeno do obchodů s domácími potřebami a zahradnických center, které nyní zažívají svou vrcholnou sezónu. Posledními signály z trhu jsou, "že rozhodnutí jsou odkládána a nařizována ještě menší".

Brémští speditéři se také v každodenním provozu setkávají s dopady války na Blízkém východě a uzavření Hormuzského průlivu. V případě kontejnerového obecného nákladu, který měl být dodán do regionu a byl nucen být přesměrován do přístavů v Rudém moři, Ománském zálivu nebo Indii, Dornia uvedla, že společnost nyní organizuje přepravu na poslední míli k příjemcům. "Teď víme, kde kontejnery přistály, a pracujeme na řešeních." Dodatečné náklady však činí nejméně 3 000 až 4 000 amerických dolarů za kontejner. Pro mnoho zákazníků v této oblasti je to obrovská zátěž a není vždy jisté, zda je takové dodatečné platby vůbec možné provádět. V oblasti projektového nákladu dochází k ještě větším zkrácením, protože velké balíky těžkých nákladů nelze tak snadno přepravovat přes alternativní přístavy a delšími pozemními trasami. Kromě toho jsou alternativní přístavy v Ománském zálivu a v Rudém moři již přetíženy kontejnery. Společnost LS Cargo v současnosti pracuje na náhradním řešení přes saúdský přístav Džidda pro náklad o hmotnosti přes 200 tun, který měl být směřován přímo do Perského zálivu. "Ale něco takového je možné jen pro malou část všech nákladů," říká Dammann.

SSL Express 22-04-2026 Rail Cargo Group s vysokou ztrátou třiciferných milionů

Rok 2025 nebyl pro logistickou dceřinou společnost Rakouských spolkových drah (ÖBB) příznivý. Mimořádné odpisy a amortizace přispěly ke špatnému finančnímu výsledku. Návrat k ziskovosti není cílen dříve než v roce 2027. "Byl to rok plný světla i stínu," shrnul uplynulý rok generální ředitel ÖBB Andreas Matthä na výroční tiskové konferenci své společnosti. Mezi pozitivní události patřilo uvedení do provozu 130 kilometrů dlouhé Koralmbahn po 27 letech výstavby – a stále pozitivní zisk před zdaněním (EBT) celé skupiny ve výši 68,1 milionu eur. Nicméně tento podíl klesl o 40 procent oproti předchozímu roku. Za pokles byla hlavně zodpovědná nákladní doprava. Vyvíjela se špatně a také mnohem hůře, než se čekalo. EBT skupiny Rail Cargo Group (RCG) byla v roce 2025 minus 135,5 milionu eur. To znamená, že výsledek se zhoršil pětikrát (předchozí rok: 24,5 milionu eur).

Finanční ředitelka Manuela Waldner uvedla čtyři důvody: "Největším dopadem je, že odvětví je v recesi," uvedla členka představenstva ÖBB. Mezitím RCG zápasí již s třetím rokem recese. "Proto jsme revidovali naše prognózy zisků. To bylo také spojeno s odepsáním aktiv ve výši 81

milionů eur," uvedl Waldner. ÖBB se tak záměrně rozhodla, aby se do budoucna lépe připravila do budoucna. "Druhý efekt souvisí se zemědělskou dopravou," uvedla finanční ředitelka. Kvůli celní politice USA bylo více obilí z Kanady přepravováno do Evropy a zpracováváno přímo do vnitrozemí. "V důsledku toho byly zrušeny dlouhé železniční přepravy a chybí nám množství a prodeje." Společnost odhaduje spojené ztráty na 36 milionů eur. Jako třetí efekt zmínila rozdíl mezi elektřinou a dieselem. V roce 2025 ceny nafty vzrostly méně prudce, z čehož těžil kamion. "To nás zasáhlo tam, kde jsme v přímé konkurenci s nákladními auty: v přepravě jednotlivých vozů a intermodální dopravě." Čtvrtý efekt souvisí se stavebními pracemi. V současnosti je obnovováno mnoho linek v Rakousku a Německu. "To souvisí s uzavírkami a objížděkami, za které zákazníci již neplatí," řekla Waldner. Jako příklad uvedla uzavření trati Tauern v Rakousku.

Bez odpisů a zemědělských dopadů by byl výsledek v roce 2025 přibližně stejný jako v předchozím roce, zdůraznila Waldner. Aby ÖBB opět dosáhla zisku, zřídila program nazvaný "Compete". V RCG to zahrnuje další koncept nazvaný Phoenix, který zahrnuje přes 300 taktů. Mluvčí uvedla DVZ jako příklady opatření, jako je ukončení produktů, které nelze v současném konkurenčním prostředí ziskově provozovat (například přestupní spojení Wolfurt-Rotterdam nebo snížení tureckých spojení o 50 procent), cílené zvýšení využívání požadovaných spojení a organizační zjednodušení. Loni RCG snížila počet zaměstnanců o 2,5 procenta na 5 770. "Cílem Phoenixu je snížit náklady o 15 procent oproti roku 2024 – to bude také zahrnovat další úpravy počtu zaměstnanců," uvedla mluvčí, neuváděla ale konkrétní číslo.

Waldner upozornila, že většina opatření vstoupí v plnou platnost až v průběhu roku 2026. "Pokud se ekonomická situace nezhorší, budeme letos v mnohem lepší pozici, pokud zavedeme všechna tato opatření," řekla. První dva měsíce byly stále napjaté. V březnu byl pozorován vzestupný trend objemů. "Pro rok 2026 si zatím netroufám předpovídat, jestli se vrátíme zpět do ziskové zóny. Ale mělo by to fungovat v roce 2027, pokud dojde alespoň k mírnému ekonomickému růstu," řekla Waldner. Růst 4 nebo 5 procent není nutný, postačí malé plus. "Pak budeme pozitivní i v roce 2027," řekla finanční ředitelka.

Co se týče prodeje, RCG dosáhla mírného meziročního nárůstu o 6 procent na 2,09 miliardy eur v roce 2025. Přeprava v tunách klesla o 1,5 procenta, zatímco objem přepravy klesl o 4 procenta na 26,2 miliardy tunokilometrů. RCG uvedla podíl na trhu železniční nákladní dopravy v Rakousku na 52,0 procenta. Mluvčí ÖBB řekla DVZ, že dochvilnost nákladních vlaků v Rakousku je 77,1 procenta. To bylo mírné zlepšení oproti roku 2024 (76,1 procenta)

SSL Express 22-04-2026 USA rozšířily blokádu Hormuzu, zatímco temná flotila je pronásledována v Pacifiku

Centrální velení USA (CENTCOM) rozšířilo dosah své blokády, která platí od 13. dubna, i nad rámec pouhých lodí vstupujících nebo opouštějících iránské přístavy. Aktualizované nařízení uvádí, že všechny iránské lodě, lodě pod aktivními sankcemi OFAC a plavidla podezřelá z přepravy kontrabandu jsou nyní "podrobeny válečnému právu na návštěvu a prohlídku" bez ohledu na jejich polohu, podobně jako americké síly útočily na venezuelské tankery na začátku tohoto roku. Na čtvrtěčním brífinku v Pentagonu generál letectva Dan Caine, předseda sboru náčelníků štábů, jasně uvedl, že síť je mnohem širší než jen na Perský záliv. "Prostřednictvím operací a aktivit v dalších oblastech odpovědnosti, jako je pacifická oblast odpovědnosti, pod velením admirála Papara, budou [americké síly] aktivně pronásledovat jakoukoli loď plující iránskou vlajkou – nebo jakoukoli loď, která se snaží poskytnout Íránu materiální podporu,"

řekl Caine novinářům. "To zahrnuje i temné flotilové lodě přepravující íránskou ropu. Jak většina z vás ví, temné flotily jsou ty nelegální lodě, které obcházejí mezinárodní předpisy, sankce nebo pojistné požadavky."

CENTCOM zatím uvedl, že od začátku vymáhání se 14 plavidel otočilo zpět, aby splnilo požadavky na blokádu, přičemž Caine poznamenal, že tyto lodě učinily "moudrou volbu." Žádné prohlídky zatím nebyly provedeny, i když Caine varoval, že jakékoli lodě, které se pokusí prolomit blokádu, "budou náležitě potrestány." CENTCOM minulý týden zveřejnil zvukovou nahrávku varování, která byla vysílána komerčním plavidlům v regionu. Zpráva nenechává téměř žádnou nejasnost: "USA oznámily formální blokádu íránských přístavů a pobřežních oblastí... Nepokoušejte se prolomit blokádu. Lodě budou prozkoumány, a případně zadrženy a zabaveny." Pokračuje: "Otočte se a připravte se na nástup. Pokud tuto blokádu nedodržíte, použijeme sílu. Celé námořnictvo Spojených států je připraveno vynutit poslušnost."

Eskalující krize stále více zaostřuje pozornost na krytí válečných rizik, přičemž hlavní upisovatel London P&I Club Ben McKeith varuje, že vlastníci své smlouvy dostatečně pečlivě nekontrolují – a že geografie rizik se nebezpečně mění. "Nedávné události na Blízkém východě opět upozornily na to, proč je pro vlastníky a makléře tak důležité neustále posuzovat potřeby krytí válečných rizik," řekl McKeith a poznamenal, že krytí válečných rizik bylo historicky považováno za vedlejší záležitost až do doby obnovy. Jeho varování přichází na pozadí nejméně půl tuctu žádostí o válečné riziko, které byly podány za posledních 12 měsíců a týkaly se útoků na plavidla mimo tradiční zóny s vysokým rizikem, z nichž mnohé souvisejí s konfliktem mezi Ruskem a Ukrajinou – včetně incidentů s plovoucími minami u Turecka, Středomoří, severní Libye a západního pobřeží Afriky.

"Někteří majitelé si volí omezené krytí válečného rizika, protože vědí, že neobchodují v tradičních oblastech s vysokým rizikem," poznamenal McKeith. "Nicméně objevení nových rizik znamená, že vyzýváme majitele a makléře, aby se podrobněji zabývali svým krytím válečných rizik a zajistili dostatečné krytí. To je celý smysl námořního pojištění. Je to kontrola proti neočekávanému." S dříve nízkým pojistným za válečné riziko, které se pravděpodobně brzy nevrátí, McKeith vyzval majitele, aby začali přehodnocovat svou expozici již nyní, tedy ještě před termínem obnovy. Majitelé lodí a makléři si dnes musí položit otázku, co vlastně mají ve svém krytí válečného rizika.

SSL Express 22-04-2026 Patová situace v průlivu mění obchod s hnojivou a ekonomiku plodin

Osm týdnů konfliktu na Blízkém východě vyvolalo krizi s hnojivou, která hrozí přetvořit zemědělskou ekonomiku od Brazílie po jihovýchodní Asii, přičemž přibližně 24 % světových zásob hromadných hnojiv je nyní fakticky uzavřeno za Hormuzským průlivem. Zatímco zásobování ropou dominuje titulům od začátku konfliktu, trh s hnojivou se stává stejně významnou obětí – jejíž plné škody nemusí být viditelné, dokud sklizeň později v roce nezačne zklamání.

Údaje z Konference OSN o obchodu a rozvoji ukazují, že přeprava loděmi přes Hormuzský průliv od začátku bojů klesla o více než 95 %, přičemž na počátku bylo v regionu uvězněno přibližně 3 200 plavidel. Britská zprostředkovatelská skupina SSY odhaduje, že řetězový efekt uzamkl přibližně 24 % celosvětové nabídky hromadných hnojiv. AXSMarine uvádí objem hnojiv uvězněných v zálivu na přibližně 833 800 metrických tun, z nichž většinu tvoří močovina – nejrozšířenější dusíkaté hnojivo na světě. Investiční banka Jefferies odhaduje, že ztráta vývozu

dusíku z Perského zálivu tvoří přibližně 30 % celosvětové zásoby močoviny. Fyzickou překážku ještě zhoršuje finanční krize výroby. Zemní plyn tvoří až 80 % nákladů na výrobu močoviny a rostoucí ceny plynu činí dovoz z alternativních lokalit stále méně ekonomickou. Dodavatelské řetězce fosfátů a potaše čelí dalším narušením způsobeným logistickými selháním souvisejícími s konfliktem. Podle lodního makléře BRS ceny dusíkatých hnojiv v březnu vzrostly téměř o 40 %, zatímco Jefferies oznámil, že všechny ceny hnojiv vzrostly o 23 % napříč celým segmentem.

Zemědělská logika je neúprosná. Když nelze náklady na hnojiva pokrýt příjmy z plodin, farmáři snižují míru aplikací, přijímají nižší výnosy nebo přecházejí na plodiny s méně náročnými vstupy. SSY již naznačila pravděpodobný posun mezi americkými farmáři směrem k sóji, kde náklady na hnojiva na akr jsou přibližně třetinové oproti kukuřici. Tato rotace je strategií přežití, ale její dopady se projeví i na příští sezónní zásoby plodin. Filipe Gonzaga, generální ředitel švýcarské obchodní firmy Bryce, řekl Splash, že fyzický produkt nezmizel – ale ekonomika jeho přepravy se stala téměř neúnosnou. "Vždycky existuje nějaký způsob, ale tenhle může stát příliš mnoho. To se přímo promítá do vyšších vstupních nákladů právě ve chvíli, kdy se blížíme k klíčovým termínům zemědělské výsadby po celém světě," řekl. Gonzaga identifikoval hlavní problém nejen jako zpoždění plavidel, ale také jako prudký nárůst pojištění válečného rizika a spotových přepravních sazeb, přičemž Perský záliv je základním uzlem pro globální vývoz dusíku. Producenti v Perském zálivu mají podle něj potíže s rychlým nalezením alternativních řešení, což nutí kupce agresivně nakupovat z alternativních uzlů, včetně Černého moře a severní Afriky, jen aby si zajistili dodávky. Cenová volatilita se v celém řetězci zintenzivňuje. Náklady a ceny přepravy na trhy destinací – zejména v Jižní Americe a Asii – se oddělují od původních hodnot, protože náklady na dopravu rostou, přičemž ceny v původu a v cíli nyní mohou dramaticky kolísat den ode dne. "Pokud toto úzké hrdlo přetrvá, půjde dál než jen o stahování marží obchodníků; zásadně se změní ekonomika zemědělské produkce a přímo se podpoří makropotravinová inflace, protože farmáři budou potřebovat vstupy a budou platit vyšší ceny," varoval Gonzaga.

Mark Williams, vedoucí konzultační společnosti Shipping Strategy, uvedl, že narušení výroby hnojiv by mohlo dále metastázovat jako zásadní problém pro toky zemědělského nákladu ve druhé polovině roku. Brazílie, stejně jako části Asie a Afriky, je silně závislá na dovážených hnojivech a načasování je velmi nepříjemné. Pokud se během výsevu zásoby zúží a míra aplikací klesne, výnosy plodin mohou utrpět – což znamená méně přepravy obilí v druhé polovině roku 2026.

Mezinárodní rada pro obiloviny se domnívá, že většina pěstitelů na severní polokouli je dostatečně kryta pro současné jarní období polních prací, ale varuje, že prodloužená krize by mohla ovlivnit rozhodnutí o výsadbě jinde později v roce. Williams odhadl, že ačkoliv konflikt může stále krátkodobě podpořit hromadnou přepravu prostřednictvím narušení zásob, pomalejší plavby a přesměrování nákladu, střednědobým rizikem je úbytek poptávky způsobený inflací, nedostatkem energie, narušením výroby hnojiv a oslabující průmyslovou činností – což je složená hrozba pro nákladní trhy, která se teprve začíná započítávat v ceně. Narůstající krize přepravy hnojiv bude podrobně diskutována příští týden během sekce Agri-Commodities na konferenci Geneva Dry, přední světové konferenci o přepravě komodit.

SSL Express 22-04-2026 Šest lodí společnosti MSC je mezi osmi kontejnerovými loděmi, které unikly z Hormuzského průlivu

Šesti kontejnerovým lodím společnosti MSC, které uvízly v Hormuzském průlivu, se v sobotu podařilo uniknout díky vypnutí svých AIS transpondérů. Lodě obnovily vysílání AIS, jakmile se bezpečně dostaly z Arabského moře. Zpráva společnosti Linerlytica z tohoto týdne uvádí, že největší z nich, loď MSC Clara o kapacitě 19 224 TEU, byla zároveň největší kontejnerovou lodí uvízlou v Perském zálivu, když 28. února vypukla válka mezi USA, Izraelem a Íránem. Ostatními byly MSC Grace o kapacitě 16 000 TEU, MSC Margrit XIII o kapacitě 13 102 TEU, MSC Madeleine o kapacitě 9 200 TEU, MSC Francesca o kapacitě 11 660 TEU a Epaminondas o kapacitě 6 673 TEU. Údaje o sledování plavidel společnosti SeaSearcher ukazují, že lodě MSC se nyní nacházejí v Arabském moři a zdá se, že míří k západnímu pobřeží Indie. Jejich úspěšný únik – spolu s dvěma menšími loděmi o víkendu – loď Bhagya Laxmi o kapacitě 1 030 TEU spravovaná společností Apollo Eastern a loď SSF Valence o kapacitě 2 702 TEU patřící skupině AD Ports Group – snížily počet kontejnerových lodí uvízlých v Perském zálivu na méně než 100, s celkovou kapacitou 270 000 TEU, ve srovnání s maximem 430 000 TEU. Linerlytica poznamenala, že loď Bhagya Laxmi vedla konvoj 12 lodí, který zahrnoval lodě MSC a SSF Valence a čtyři lodě CMA CGM – loď CMA CGM Everglade o kapacitě 15 254 TEU, CMA CGM Manaus o kapacitě 2 592 TEU, CMA CGM Galapagos o kapacitě 15 254 TEU a CMA CGM Diamond o kapacitě 3 534 TEU. Lodě CMA však byly spatřeny íránskou Revoluční gardou a bylo jim nařízeno obrátit kurz. Data SeaSearcher nyní ukazují, že se CMA CGM Everglade blíží k přístavu Khalifa v Abú Dhabí, zatímco stav CMA CGM Manaus a CMA CGM Galapagos je uveden jako „zastavena“ poblíž Jebel Ali a CMA CGM Diamond zastavila poblíž Sharjah. Společnost Linerlytica uvedla, že v Hormuzském průlivu opět uvízly lodě poté, co Írán pohrozil odvetnými opatřeními v reakci na zadržení lodi Touska o kapacitě 5 125 TEU, kterou provozuje společnost IRISL a která plula z Port Klangu do Íránu. Poradenská firma uvedla: „Blokáda íránských přístavů ze strany USA zatím neměla velký dopad, protože jen za uplynulý týden se podařilo obejít blokádu nejméně sedmi lodím spojeným s Íránem.“