



# SSL EXPRES

25.03.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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



  **SSL Express 25-03-2026 Ceny nadále rostou navzdory částečnému oživení kapacit v Perském zálivu (WorldACD 11. týden)**

Spotové sazby za leteckou nákladní dopravu nadále prudce rostou v důsledku velmi nestabilní a rychle se měnící situace na Blízkém východě, která nastala po vojenských útocích USA a Izraele na Írán a následných odvetných úderech Íránu na cíle v regionu. Nejnovější týdenní údaje společnosti WorldACD Market Data poukazují na to, že od vypuknutí války došlo na trzích letecké nákladní přepravy k určitému oživení, ačkoli situace pro dopravce, letiště a další zúčastněné strany v regionu zůstává mimořádně náročná a podléhá náhlým a rychlým změnám. Podle údajů společnosti WorldACD, které zahrnují více než 500 000 týdenních transakcí, vzrostly průměrné globální sazby za leteckou nákladní dopravu na volném trhu v 11. týdnu (9. až 15. března) na 2,67 USD za kilogram (včetně příplatků), a to po nárůstu o 8 % v předchozím týdnu, jelikož dopravci, zasilatelé a majitelé nákladu reagovali na narušené trhy, omezenou kapacitu letecké nákladní dopravy, alternativní letové trasy, nahromaděnou poptávku, nejistotu a vyšší ceny leteckého paliva.

Celosvětové objemy zaznamenaly mezi týdenní nárůst o 4 % díky dalšímu oživení po oslavách lunárního nového roku (Asie a Tichomoří +5 % mezi týdny) a částečnému návratu objemů z oblastí Blízkého východu a jižní Asie (MESA) (+30 % mezi týdny), ačkoli celosvětové přepravované množství meziročně pokleslo o 7 % a situace na Blízkém východě zůstává velmi nestabilní. Průměrné celosvětové spotové sazby vzrostly mezitýdenně o 12 % na 3,19 USD za kilogram, což představuje nárůst o 22 % oproti stejnému týdnu loňského roku. Největší skokové zvýšení spotových sazeb bylo pochopitelně zaznamenáno u zásilek z regionu MESA, kde sazby mezitýdenně vyskočily o dalších 22 % na 4,37 USD za kilogram, což je o 58 % více než loni. Ačkoli se kapacita letecké nákladní dopravy a provoz ve srovnání s předchozím týdnem výrazně zotavily díky částečnému znovuotevření některých letišť a vzdušného prostoru v regionu a alternativním trasám obcházejícím omezené oblasti, kapacita letecké nákladní dopravy a služby do a z regionu zůstávají velmi omezené, zejména v zemích Perského zálivu, a podléhají náhlým narušením, zpožděním a nahromaděným zásilkám.

Oživení objemů z oblastí MESA o 30 % ve srovnání s předchozím týdnem následovalo po jejich poklesu o 33 % v předchozím týdnu, kdy se kapacita z této oblasti v 10. týdnu propadla o 50 % ve srovnání s předchozím týdnem. Vzhledem k tomu, že se minulý týden obnovila omezená kapacita (+35 % mezitýdenně), objemy z zemí Perského zálivu se po poklesu o 65 % v

předchozím týdnem opět prudce zvýšily o 74 % mezitýdenně, i když zůstávají přibližně o 50 % pod úrovní před válkou (týden od 16. do 22. února). Průměrné spotové sazby ze zemí Perského zálivu také vzrostly mezitýdenně o dalších 22 % na 3,77 USD za kilo, což je o přibližně 56 % více než před válkou. Objemy přepravy z jižní Asie – které jsou obvykle silně závislé na kapacitách dopravců z Perského zálivu – se rovněž částečně zotavily a zaznamenaly mezitýdenní nárůst o 24 %, i když stále zůstávají o 20 % pod předválečnou úroveň. Průměrné spotové sazby z jižní Asie rovněž zaznamenaly mezitýdenní skok o 24 % na 3,54 USD za kilogram, což představuje nárůst o více než 60 % za dva týdny.

Při pohledu na konkrétní trhy v tomto regionu se objemy přepravy z oblasti MESA do Evropy mezi týdny zvýšily o 27 %, avšak stále zůstávají o 20 % pod předválečnou úroveň a o 9 % pod úrovní stejného období loňského roku. Objemy přepravy z Dubaje se silně zotavily a vzrostly o 67 % ve srovnání s předchozím týdnem, poté co v předchozím týdnu poklesly o 39 %, i když jsou stále o 30 % nižší než předválečné referenční úroveň. Spotové sazby z oblastí MESA do Evropy dále vzrostly o 21 % ve srovnání s předchozím týdnem, a to po 60% nárůstu v předchozím týdnu, čímž se dostaly o 70 % nad úroveň loňského roku a téměř na dvojnásobek předválečné úrovně. Spotové sazby z Dubaje vzrostly o dalších +9 % ve srovnání s předchozím týdnem, poté co v předchozím týdnu prudce vzrostly o +90 %, čímž se dostaly na 3,93 USD za kilo, což je více než dvojnásobek loňské úrovně a dvojnásobek předválečné úrovně. Vzhledem k velmi nestabilní situaci však od konce minulého týdne platí další nová omezení kapacity letů do a ze Spojených arabských emirátů, kde v současné době smí létat pouze dopravci se sídlem v SAE, a to poté, co útok dronem na palivový terminál výrazně omezil dostupnost leteckého paliva. Mezitím největší světový mezinárodní letecký nákladní dopravce, Qatar Airways Cargo, oznámil 19. března plány na obnovení vybraných nákladních letů do a z Dauhá, kde byly služby pozastaveny na předchozí tři týdny, zatímco mimo Dauhá pokračovaly v provozování některých omezených nákladních služeb.

Dostupnost a ceny leteckého paliva se v posledních týdnech staly významným faktorem, přičemž faktická blokáda Hormuzského průlivu vedla k dalšímu týdennímu nárůstu cen leteckého paliva o 11 %, což představuje téměř dvojnásobek (+94 %) jejich předválečné úrovně. To vedlo dopravce k zavedení dodatečných palivových příplatků za leteckou nákladní dopravu, přičemž někteří zavedli také příplatky za válečné riziko, což přispělo ke zvyšování celkových sazeb za leteckou nákladní dopravu.

Jinde se objem přepravy z a do destinací v asijsko-pacifickém regionu nadále zotavoval po zpomalení způsobeném únorovými svátky čínského Nového roku (LNY), a to i přes přetrvávající výpadky některých přepravních kapacit, které obvykle zajišťují velké letecké společnosti z Perského zálivu. Objemy přepravy z asijsko-pacifického regionu vzrostly mezi týdny o dalších +5 %, což je o přibližně +30 % více než v 8. týdnu (začátek LNY), ale stále o -12 % méně než před LNY, zatímco spotové sazby zaznamenaly mezi týdny nárůst o +9 % na 3,94 USD za kilo, což je meziročně o +12 % více.

V případě trasy z Asie a Tichomoří do Evropy objemy mezi týdny vzrostly o dalších +5 % po nárůstu o +17 % v předchozím týdnu, k čemuž rovněž přispělo oživení po čínském Novém roce. Navzdory nárůstu v posledních týdnech jsou objemy o -12 % nižší než ve stejném období loňského roku, ačkoli tato srovnání komplikuje skutečnost, že čínský Nový rok připadl v roce 2025 na dřívější termín. Není překvapením, že spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy jsou krize na Blízkém východě ovlivněny silněji než sazby na trase z Asie a Tichomoří do USA, kde byl zaznamenán týdenní nárůst o 13 % po 12% nárůstu v předchozím týdnu. Ve všech hlavních asijsko-tichomořských zemích došlo k nárůstu spotových sazeb do Evropy, i když

nárůsty ze Singapuru (+1 %) a Jižní Koreje (+3 %) byly méně výrazné než u ostatních hlavních asijsko-tichomořských trhů.

### **SSL Express 25-03-2026 Největší výpadek dodávek v historii světového trhu s ropou**

Mezinárodní energetická agentura to označila za „největší narušení dodávek v historii světového ropného trhu“ – a po 20 dnech války mezi Íránem a koalicí USA a Izraele to potvrzují i čísla: rozsáhlé zastavení těžby ropy a plynu vyhnalo ceny lodního paliva a sazby za přepravu tankery VLCC na rekordní úroveň a více než 20 obchodních lodí bylo zasaženo raketami, drony nebo neznámými střelami.

Měsíce spekulací na trhu byly tento týden ukončeny potvrzením, že za ohromujícím nástupem společnosti Sinokor Maritime na trh s tankery VLCC formálně stojí společnost Mediterranean Shipping Company (MSC) Gianluigih Aponteho, přičemž regulační orgány v Řecku a na Kypru zveřejnily oznámení potvrzující, že MSC získá společnou kontrolu nad jihokorejským provozovatelem. Podle analýzy norského makléře Fearnleys je nyní více než jedna čtvrtina VLCC splňujících předpisy kontrolována společností Sinokor vedenou Ga-Hyun Chungem, a to po dramatickém nástupu korejské společnosti na trhy S&P a charterových služeb v posledních několika měsících.

### **SSL Express 25-03-2026 Globální dodavatelské řetězce nyní brzdí přístavy a úzká místa ve vnitrozemí, nikoli lodě**

Podle společnosti DHL Global Forwarding se přetížení přístavů a logistické úzké hrdlo ve vnitrozemí stávají hlavním omezením globálních dodavatelských řetězců, a to i přesto, že kapacita lodní dopravy se neustále rozšiřuje. Navzdory značnému počtu objednávek nových lodí, které vstupují na trh, omezují efektivní tok zboží strukturální nedostatky na pevnině. „Neustále vidíme, že v důsledku přetížení přístavů je zablokováno přibližně 3 miliony TEU,“ uvedl Jacob Moe, globální ředitel pro FCL a řízení obchodu ve společnosti DHL GF, během nedávného webináře. Poznamenal, že toto přetížení narušuje obecně rozšířený názor o nadměrné nabídce v námořní přepravě, a zdůraznil, že zatímco na papíře se kapacita jeví jako dostatek, provozní realita vypovídá o něčem jiném. „Všechny lodě nemohou plout na všech trasách... velké lodě mohou zastavovat pouze v určitých místech,“ vysvětlil pan Moe a dodal, že kapacitu je třeba posuzovat mnohem detailněji.

Výsledkem je celosvětová nadbytečná kapacita, ale přetrvávající nedostatek na konkrétních trasách a v klíčových lokalitách. A tento problém se podle pana Moeho stále více přesouvá do vnitrozemí. Varoval, že plánování dodavatelského řetězce se již nemůže soustředit výhradně na námořní přepravu a provoz přístavů. „Nestačí plánovat dodavatelský řetězec pouze kolem přístavů,“ řekl. „Stále častěji... musí plánování probíhat... až v okamžiku, kdy zboží dorazí do přístavu.“ Jakmile náklad dorazí, výzvou se stává jeho efektivní přeprava po železnici, silnicích a skladových sítích – v oblastech, kde je infrastruktura často nedostatečně rozvinutá nebo přetížená.

## SSL Express 25-03-2026 Valná hromada společnosti Maersk čelí novému tlaku ze strany aktivistů kvůli své roli v dodávkách pro armádu Izraele

V předvečer své výroční valné hromady, která se má konat dnes v Kodani, čelí společnost AP Moller Maersk novým dotazům ze strany aktivistických investorů ohledně své role v dodavatelských řetězcích spojených s izraelskou armádou. Skupina zabývající se odpovědností podniků Eko předložila akcionářům společnosti Maersk návrh, v němž požaduje „konkrétní informace o tom, jak společnost identifikuje, posuzuje a snižuje rizika v rámci těchto operací – a to vzhledem k rostoucímu množství důkazů, že stávající ochranná opatření selhávají“. Skupina dodala, že v prosinci byla představenstvu společnosti Maersk zaslána dopis od skupiny investorů společnosti, který varoval „před eskalujícími právními, finančními a reputačními riziky spojenými s rolí společnosti v dodavatelských řetězcích pro armádu souvisejících s izraelským útokem na Gazu“.

Návrh obsahuje žádost, aby akcionáři hlasovali pro posílení „veřejného zveřejňování informací o zvýšené náležitosti péči společnosti v oblasti lidských práv v souvislosti s logistikou pro vojenské účely a účastí v dodavatelských řetězcích vojenského vybavení“, což by investorům umožnilo „posoudit, zda je zvýšená náležitá péče společnosti Maersk v oblasti logistiky pro vojenské účely přiměřeně rozsáhlá a účinná“. Eko vysvětlil, že tento návrh by byl rovněž v souladu se závazkem společnosti Maersk dodržovat Zásady OSN pro podnikání a lidská práva (UNGP) i směrnici EU o podávání zpráv o udržitelnosti podniků (CSRD).

Konkrétně návrh požaduje, aby společnost Maersk zveřejnila, jak „identifikuje, posuzuje a zmírňuje skutečné a potenciální dopady na lidská práva“ u nákladu souvisejícího s armádou; jaké strategie má pro zvýšenou náležitou péči u smluv, zásilek a projektů s vysokým rizikem pro lidská práva; jak tyto strategie přezkoumává vzhledem k rychlým změnám v geopolitické situaci; a jak zapojuje širší okruh zúčastněných stran v dodavatelském řetězci, jako jsou dotčené komunity a regulační orgány. Maen Hammad, aktivista z organizace Eko, uvedl: „Společnost Maersk tvrdí, že její náležitá péče funguje – a zároveň naléhá na akcionáře, aby hlasovali proti i tomu nejzákladnějšímu dohledu. Tento návrh představuje naprosté minimum a investoři by se měli ptát, proč se společnost proti němu brání.“

„Investoři, dánští občané, experti OSN i nejvyšší světový soud se shodují: přestaňte napomáhat izraelským zločinům. Společnost však pokračuje ve své činnosti, vystavuje akcionáře obrovskému riziku a zároveň profituje z izraelské okupace a ničení v Gaze,“ uvedl. Podle zprávy z července 2025 s názvem „Od ekonomiky okupace k ekonomice genocidy“, kterou vypracoval zvláštní zpravodaj OSN pro Palestinu, byla společnost Maersk označena za klíčového aktéra v těchto dodavatelských řetězcích: „Lodní společnosti, jako je dánská AP Moller-Maersk, přepravují komponenty, součástky, zbraně a suroviny, čímž udržují plynulý tok vojenského vybavení dodávaného Spojenými státy po říjnu 2023.“ Prohlášení společnosti Eko dodalo: „Vlastní zveřejnění rizik společnosti Maersk identifikuje možnost, že bude zasažena velkým případem porušení předpisů, jako klíčové riziko, což podtrhuje potenciální ohrožení akcionářů, pokud budou přetrvávat mezery v due diligence.“

(Zdroj: The Loadstar)