


SSL EXPRES

27.03.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY


www.svazspedice.cz



 SSL Express 27-03-2026 Storm vyvíjí nástroj pro okamžitou analýzu trhu pro logistické nemovitosti

Trh s nabídkami logistických nemovitostí založený v roce 2025, Storm, spouští nový nástroj pro okamžitou analýzu trhu. Ta druhá, nazvaná Storm Map a dostupná od začátku roku 2026, dokáže generovat průzkum trhu ve formátu Excel za méně než pět minut z jakéhokoli webu ve Francii. Nástroj poskytuje míru neobsazenosti skladových prostor, vlastníky a nájemce v oblasti, konkurenci v okolí a také údaje o zaměstnanosti v logistice.

Storm Map je tak přidána na platformu Storm, která má na území více než 120 skladů. "Podařilo se nám vyvinout AI specializovanou na data z oblasti logistického trhu s nemovitostmi. Agreguje, organizuje a kvalifikuje jednu z největších databází v sektoru v reálném čase, což zaručuje spolehlivé a přesné informace. Storm Map je ukázkou síly tohoto nového nástroje, který se bude v následujících měsících dále vyvíjet," uzavírá Emmanuel Quentin, prezident a spoluzakladatel Stormu. Mladá společnost, vybraná v rámci soutěže Start-up, představí své řešení na SITL 2026.

 **!?** SSL Express 27-03-2026 Protichůdné tvrzení z Hormuzu nechávají lodní dopravu v nejistotě a trhy se vyvíjejí chaoticky

Zmatek panoval i 26. den lodní krize v Hormuzu, když prezident Donald Trump v pondělí prohlásil, že USA a Írán vedou "velmi dobré a produktivní rozhovory o úplném a totálním vyřešení" války na Blízkém východě a že USA na pět dní pozastaví všechny vojenské útoky na iránská energetická zařízení – přičemž ceny ropy prudce klesnou a akcie tankerů zaznamenají úlevu. Írán ale popřel, že by taková jednání probíhala, a situace proto zůstává velmi nejistá. "Trump zachází s fakty stejně, jako makléř s popisem plavidla — spíše jako výchozím bodem pro jednání než jako závazným ujednáním," řekl jeden analytik námořní bezpečnosti pro Splash pod podmínkou anonymity. "Pokud by boje skončily zítra a za předpokladu, že nebude další škoda na energetické infrastruktuře, předpokládáme, že logistická situace se vrátí do normálu tak za dva měsíce a toto období přizpůsobení se bude dále prodlužovat, pokud konflikt bude pokračovat až do dubna," naznačili analytici z brokerského centra BRS.

Odborníci z námořní analytické platformy Windward v aktualizaci vysvětlili, že Hormuzský průliv není zcela uzavřen, ale přístup je přísně kontrolován. "Tranzit je udělován selektivně, na základě typu nákladu, cíle a geopolitické orientace, zatímco vysoce riziková a klamaví aktéři nadále operují ve stejně omezeném prostředí," poznamenal Windward. Výsledkem je to, co Windward popsal jako "řízený koridor" spíše než otevřený vodní tok, kde pohyb pokračuje, ale pouze za definovaných a netransparentních podmínek.

Mezitím se v New Yorku očekává, že členové Rady bezpečnosti OSN ještě tento týden zahájí jednání o návrhu rezoluce, který Bahrajn rozeslal a který by mohl povolit použití síly k ochraně loďní dopravy v průlivu.

Vzhledem k tomu, že situace v okolí Hormuzského průlivu zůstává pro většinu plavidel nepřístupná, analytici z Greek Broker varovali, že ačkoliv trh s tankery zůstává silný, je ve skutečnosti zásadně křehký. "Čím déle Hormuz zůstane fakticky zavřený, tím více se debata přesune od nárůstu nákladů k požadavkům na destrukci a ztráty využití. V tomto smyslu už nejde jen o krizi nabídky — je to test, kolik narušení může trh s tankery absorbovat, než začnou slábnout jeho vlastní fundamenty," argumentoval Xclusiv ve své nejnovější týdenní zprávě.

SSL Express 27-03-2026 DSV ruší zákaz noční jízdy

Brennerský průsmyk je jednou z nejdůležitějších, ale zároveň nejobtížnějších tranzitních tras v Evropě. Zákazy nočního řízení, dopravní zácpy a staveniště pravidelně zpomalují nákladní dopravu. Nyní se ukazuje, že právě u elektrických nákladních vozů lze právě toto úzké hrdlo najednou využít jinak. Poprvé DSV trvale používá plně elektrický nákladní vůz v nočním provozu na trase mezi Mnichovem a Jižním Tyrolskem, čímž získává rozhodující provozní výhodu. Nicméně celé to není premiéra.

Na tyrolské inntalské dálnici platí přísný zákaz noční jízdy pro dieselové nákladní vozy. Elektrické nákladní vozy jsou z toho vyjmuty. Právě tuto regulaci DSV nyní důsledně využívá. Nákladní vůz o hmotnosti 40 tun jezdí přibližně 490 kilometrů dlouhou trasu mezi Neufahrnem a Sterzingem bez přestávky – i v noci. To znamená, že poprvé v běžném provozu je na trase Brennerem vytvořena nepřetržitá 24hodinová provozní doba. Pro odesílatele to znamená především jedno: stabilnější doby přepravy na jedné z tras nejnáchylnějších k poruchám v Evropě.

DSV mluví o premiéře. Ve skutečnosti již podobné přístupy existovaly dříve, například Dettendorfer a MAN, které také testovaly výhody elektrických nákladních vozidel na trase Brenner. Rozdíl však spočívá v rozsahu: DSV nyní pevně integruje e-truck do své sítě tras a proměňuje ho v škálovatelný logistický koncept. Je to poprvé, co se pilotní projekt stal provozním standardem. Obecné podmínky v průsmyku Brenner jsou extrémní: blokové vypouštění, stavební místa jako u Luegbrücke a přísné environmentální předpisy způsobují vysokou míru nejistoty. Právě proto se trasa stává ideálním testovacím polem pro nová dopravní řešení. Elektrické nákladní vozy zde nabízejí nejen ekologické výhody, ale především provozní výhody: mohou jezdit v noci, vyhnout se úzkým místům a umožňují lepší plánování. To posouvá konkurenci ve prospěch firem, které se na elektromobilitu spoléhají již v rané fázi. Použitý e-truck ukazuje, že technologie je nyní vhodná pro tuto službu. S dojezdem kolem 500 kilometrů dokáže pokrýt celou vzdálenost bez nutnosti dobíjení. Rekuperace na sjezdových úsecích také zvyšuje efektivitu. Nabíjení na místě Neufahrn probíhá prostřednictvím

vysokovýkonné nabíjecí infrastruktury, podporované fotovoltaikou a bateriovými úložišti. Nosnost kolem 22 tun také splňuje požadavky na přepravu obecného nákladu. Oficiálně je zaměření kladeno na snižování CO₂. Skutečná výhoda však nyní spočívá jinde: v dostupnosti. Elektrické nákladní vozy umožňují přepravu, když jsou dieselové vozy v klidu. Zvláště na vysoce regulovaných trasách, jako je Brennerský průsmyk, to vytváří výhodu v reálném čase a tím i ekonomickou páku. Krok DSV ukazuje, kam směřuje logistika. Elektromobilita se stále více stává strategickým nástrojem nejen pro dekarbonizaci, ale také pro zajištění kapacit. Brennerský průsmyk by se tak mohl stát vzorem pro další evropské úzké hrdlo. Ti, kteří jezdí elektricky, nejsou jen čistší na silnici, ale často i rychlejší.

SSL Express 27-03-2026 Vznikne nový rychlostní limit pro nákladní auta?

Mezinárodní energetická agentura (IEA), která mimo jiné spravuje strategické ropné zásoby svých členských států, nedávno představila deset opatření, jimiž mohou vlády, firmy a domácnosti reagovat na masivní nárůst cen ropy a plynu v důsledku íránské války. Opatření se zaměřují především na silniční dopravu, která podle IEA představuje přibližně 45 procent světové poptávky po ropě, ale zahrnují také letectví, vaření na plyn a průmysl. Podle IEA by co nejširší využití zvýšilo globální dopad a pomohlo zmírnit dopady krize.

V silniční dopravě lze dosáhnout rychlých úspor kombinací behaviorálních a politických opatření, pokračuje. Podle IEA již bylo v minulosti zavedeno mnoho opatření, která jsou nyní znovu přezkoumávána v několika zemích. Například snížení rychlostního limitu na dálnicích alespoň o 10 km/h by snížilo spotřebu paliva jak pro osobní automobily, tak pro nákladní dopravu. Další výhody by mohly být dosaženy efektivnější jízdou a zlepšenou efektivitou přepravy nákladu a doručování.

"Ačkoliv opatření na straně poptávky zdůrazněná ve zprávě nemohou konkurovat rozsahu nedostatku dodávek, mohou významně přispět ke snížení nákladů pro spotřebitele, snížení napětí na trhu a ochraně paliv pro nezbytné účely, dokud nebudou obnoveny normální dodavatelské řetězce," uvedla IEA.

SSL express 27-03-2026 Zvýšení námořních sazeb se zpomaluje

Zdá se, že růst námořní přepravy slábne – alespoň dočasně – po výrazných nárůstech způsobených zvláštními příplatky za bunkry a náklady na rizika kvůli válce na Blízkém východě. Zatímco Šanghajský index rezervovaných sazeb (SCFIS) stále zaznamenal nárůst téměř o 9 procent oproti předchozímu týdnu na trase Dálný východ–Evropa, SCFI, založený na nejnovějších tržních hodnoceních agentur a přepravních společností, zůstal prakticky nezměněn oproti předchozímu týdnu na úrovni 1 706 bodů. Podle indexu se míra zásilek z Číny na Blízký východ téměř nezvýšila. Na trase Dálný východ–severní Evropa jsou vidět známky stabilizace oproti polovině měsíce. Indexové sazby jsou výrazně nižší, než oznamují pojišťovatelé. Sazba SCFI pro tento obchod vzrostla jen mírně na 1 636 amerických dolarů/TEU. Podle indexu World Container Index společnosti Drewry stojí rezervace ze Šanghaje do Rotterdamu aktuálně na spotovém trhu 2 478 dolarů/FEU, což je výrazně méně než sazby až 4 000 dolarů/FEU, které GRI oznámila pro polovinu března. Americká logistická společnost Flexport ve své tržní aktualizaci uvádí, že objem nákladu v obchodu mezi Dálným východem a Evropou je pod očekáváním. Zpoždění a čekací doby pro lodě v překladištních

přístavech v jihovýchodní Asii nestačily k tomu, aby udržely nadkapacitu pod kontrolou. Proto, navzdory očekáváním, dopravci opět zrušili další odplutí. V důsledku toho se počet slotů v posledních dvou týdnech snížil přibližně o 13 procent a 5 procent – ale s omezeným dopadem na sazby. Kvůli neplánovaným lodním zastávkám a provoznímu zpoždění způsobenému uzavřením Hormuzského průlivu pro kontejnerovou dopravu dochází od začátku března k úzkým místům a několikadenním čekáním na lodě v hlavních přístavech jihovýchodní a jižní Asie pro plavidla na rejdě. Alespoň v Tanjung Pelepas v Malajsii a v přístavu Colombo na Srí Lance byl předběžný vrchol překonán. Tam se však minulý týden zpoždění při řešení uvolnilo, uvádí cenová informační služba Xeneta. "Přibližně 800 000 kontejnerů měsíčně bylo přepraveno do současné krizové oblasti. Odvětví nyní nachází nová řešení, jak toho dosáhnout v budoucnu," řekl hlavní analytik Peter Sand. Některé trasy jsou stále pod velkým tlakem, takže další zvyšování cen se tam dá očekávat. Průměrná přepravní sazba pro rezervace z Číny do Nhava Sheva (Mumbai) s Xenetou vzrostla během měsíce o 70 procent na 2 305 dolarů/FEU. Navíc se cenové rozpětí výrazně zvýšilo. Mnoho zákazníků je ochotno zaplatit 2 900 dolarů a více za kontejner za zajištění záruky prostoru. Naléhavost dodávek v určitých segmentech nadále vyvolává tlak na růst.

Situace v transpacifické dopravě je odlišná: u zásilek z Dálného východu na západní a východní pobřeží USA klesly sazby minulý týden navzdory oficiálnímu zvýšení ze strany dopravců. SCFI zaznamenala ztráty přibližně 9 procent a 6 procent ve srovnání s předchozím týdnem, na 2 054 (západní pobřeží) a 2 922 dolarů/FEU (východní pobřeží). Nicméně kvůli americkým předpisům (FMC) speciální příplatky za bunkry uvalené rejdařskými společnostmi na těchto linkách nebudou platit dříve než začátkem dubna, což by mohlo způsobit náhlé zvýšení spotových sazeb (včetně BAF) s časovým zpožděním. Totéž platí pro západně směřující transatlantickou dopravu, pro kterou byly také oznámeny vysoké příplatky v hlavní sezóně. U rezervací do New Yorku se nyní očekává, že úroveň výrazně vzroste na více než 3 000 dolarů/FEU – z předchozích cca 2 000 dolarů/FEU.

Nové příplatky za bunkry jsou také vyžadovány pro exportní zásilky z Evropy do Asie; podle nakupujících přepravu ale není jisté, zda je možné je na trhu etablovat. Každopádně stále můžete najít přírážky za ceny daleko pod 100 dolarů/FEU, uvádí přepravce.

Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu vyvstává otázka, jak moc krize nákladů na energii a zrychlení obecné inflace způsobené válkou ovlivní poptávku po dopravě. Již nyní přibývají zprávy z obchodu s obilím a komoditami, že podnikání je odkládáno vzhledem k nejisté situaci a rychle rostoucím nákladům na přepravu a energie. Říká se, že v současnosti je pro dovozce obilí v severní Africe těžké nakupovat větší nákladní dávky, protože příplatky za bunkry činí domácí podnikání neziskovým při současných spotřebitelských cenách.

U velkých zemí EU, jako jsou Německo a Francie, už různé instituce snížily své prognózy růstu pro aktuální rok na polovinu. V dubnu bude zveřejněn nový Světový ekonomický výhled Mezinárodního měnového fondu, který poskytne důležité indicie pro rozvoj globální poptávky po lodní dopravě a obchodu.