

SSL EXPRES

31.03.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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



🔥🦌🌍 SSL Express 31-03-2026 Plyn z Afriky: možné řešení pro Evropu

Zdroje energie z Afriky by mohly zmírnit nedostatek energie v Evropě, ale jejich spolehlivost je sporná. Evropská unie opět čelí kritické zkoušce: Přestože se odklon od ruského plynu ukázal jako úspěšný, nové geopolitické napětí ukazuje, jak křehké zůstávají dodávky energie. Vzhledem k tomu, že konflikt s Íránem snižuje produkci v Perském zálivu a velkoobchodní ceny plynu prudce rostou, do centra pozornosti se dostává zkapalněný zemní plyn (LNG) z Afriky. Může kontinent překlenout akutní nedostatky v dodávkách v Evropě – a přispět k dlouhodobé stabilitě?

Afrika již do roku 2025 pokrývala více než 17 procent evropské spotřeby LNG, vysvětluje Sean Harrison, analytik britské energetické poradenské společnosti Wood Mackenzie. Dodávky pocházejí především z Alžírsko, Nigérie a Angoly, ale na významu nabývají i menší producenti, jako je Rovníková Guinea, Mauritánie, Senegal a Kamerun. Skutečný potenciál je však obrovský: Podle společnosti BP jsou africké zásoby zemního plynu s 12,9 biliony metrů krychlových větší než zásoby USA. Vzhledem k tomu, že kontinent nebyl dosud dostatečně prozkoumán, mohl by být jeho skutečný podíl na globálních zásobách dvojnásobný. Zejména Mosambik by se mohl stát zlomovým bodem. Projekty společností TotalEnergies a ExxonMobil slibují roční produkci více než 30 milionů tun LNG – teroristické útoky však jejich spuštění zpožďují. Navzdory rizikům jsou tyto projekty na napjatém trhu přehodnocovány, pokud se v dlouhodobém horizontu očekávají větší objemy dodávek. S prodejem LNG v milionech tun ročně a plovoucími zkapalňovacími zařízeními jsou možné rychlé dodávky do Evropy po krátkých přepravních trasách.

Podle Fóra zemí vyvážejících plyn (GECF) by Afrika mohla do roku 2050 přilákat téměř čtvrtinu globálních investic do zařízení na zkapalňování LNG. Pro Evropu je teď každý den důležitý. Otázkou není jen to, zda africký plyn dokáže zmírnit současnou krizi, ale také to, zda se infrastruktura rozšíří dostatečně rychle, aby se snížila závislost na jiných nespolehlivých dodavatelích. Bez Afriky bude energetická budoucnost Evropy pravděpodobně obtížnější a dražší.

## SSL Express 31-03-2026 Přepravci s indexovanými sazbami varují dopravce před „dvojím účtováním“ nouzových příplatků za palivo (BAF)

Speditéři a odesílatelé, kteří využívají smlouvy vázané na index, byli vyzváni, aby přezkoumali podmínky svých smluv s dopravci, aby se vyhnuli dvojímu účtování nouzových příplatků BAF, které byly zavedeny v reakci na rostoucí náklady na palivo způsobené uzavřením Hormuzského průlivu. Podle doporučení, které britská advokátní kancelář HFW prozíravě zveřejnila v polovině února, krátce před vypuknutím nejnovějšího konfliktu: „Zasílatelé by měli ověřit, zda index zahrnuje palivové příplatky, měnové úpravy nebo jiné vedlejší nákladové složky, protože ty mohou podstatně ovlivnit, jak se změny sazeb promítnou do smlouvy. Například SCFI výslovně zahrnuje BAF, CAF a další námořní příplatky jako součást svých výpočtů kumulativních sazeb.

„Jelikož ne všechny indexy zohledňují tyto složky stejným způsobem, mohou nesoulady vést k nejednoznačnosti nebo v horším případě k nechtěnému riziku, pokud index neodráží nákladovou strukturu, na které se strany dohodly,“ zdůraznila společnost.

Peter Sand, hlavní analytik platformy pro srovnávání přepravních sazeb Xeneta, která dlouhodobě podporuje používání smluv vázaných na index, řekl The Loadstar: „Tyto příplatky jsou již zahrnuty v indexu, takže by neměly být uplatňovány navíc k smlouvám vázaným na index. Tyto příplatky budou automaticky zpracovány v rámci revize indexové sazby,“ dodal. Zdá se však, že někteří dopravci tyto podmínky do značné míry ignorují, řekl tento týden partner společnosti HFW Matthew Gore: „Slyšel jsem, že někteří dopravci se snaží uplatňovat nouzové příplatky bez ohledu na to, zda k tomu mají smluvní důvody, ať už se jedná o smlouvy vázané na index nebo o smlouvy s pevnou sazbou.

Pan Gore uvedl, že drobné písmo smlouvy vázané na index by mělo pokrývat celou škálu mechanismů dopravců pro pokrytí nákladů. Za předpokladu, že strany mají právně závaznou písemnou smlouvu, záleží to zkrátka na tom, co bylo mezi nimi v této smlouvě konkrétně dohodnuto ohledně přepravních sazeb a příplatků. V mnoha smlouvách vázaných na index je složka BAF v přepravních sazbách (a dalších příplatcích) pokryta samotnou přepravní sazbou vázanou na index, a proto by dopravce neměl žádný smluvní důvod trvat na dodatečném „příplatku za nouzové palivo“ nebo jakkoli to chce nazvat.

Zdroje ze strany odesílatelů, kteří nevyužívají smlouvy vázané na index, ale místo toho se zaměřují na dlouhodobé dohody se svými dopravci, mezitím uvedly, že rovněž zpochybňují nouzové příplatky BAF. „Nemáme smlouvy vázané na index, ale zdůraznil jsem našemu vedoucímu námořní přepravy: jak mohou uplatňovat nouzový příplatek BAF, když BAF ve 2. a 3. čtvrtletí bude tyto nárůsty zohledňovat? Je to dvojí zdanění. „Mechanismy BAF u běžných dlouhodobých smluv vycházejí při výpočtu pro příští čtvrtletí ze střední hodnoty. Přepravce tak má nouzový BAF a vyšší BAF v příštím čtvrtletí. Smlouvy vázané na index však zahrnují všechny příplatky, nebo by měly,“ řekl.

Mezitím americká Federální námořní komise (FMC) včera zamítla žádost skupiny dopravních společností o dočasné pozastavení 30denní lhůty, během níž jsou dopravci povinni nahlásit příplatky a jiné změny cen. Skupina, kterou tvoří společnosti CMA CGM, Maersk, Hapag-Lloyd a ZIM, podala 4. března žádost o 30denní výjimku z účtování zvláštního „příplatku za narušení námořní dopravy“. Společnost Maersk navrhla příplatek ve výši 1 800 USD za 20stopý kontejner a 3 000 USD za 40stopý kontejner u zásilek z USA do zemí Perského zálivu, který má být zaveden 3. dubna. Ve svém podání FMC její právní zástupci argumentovali: „Pokud nebude datum účinnosti tohoto nového příplatku posunuto, nebude společnost Maersk

schopna začít kompenzovat zvýšené náklady, které v současné době vznikají, téměř po celý měsíc.“

Následná odpověď FMC však byla jednoznačná: „Komise rozhodla, že společnost Maersk neprokázala závažný důvod, a proto byla žádost o schválení zvláštního povolení k odchýlení se od zákonných požadavků na výpovědní lhůtu zamítnuta,“ uvedla. Společnostem CMA CGM, Hapag-Lloyd a Zim bylo rovněž zamítnuto udělení výjimky.

## SSL Express 31-03-2026 12. týden Sazby dále rostou, zatímco se trhy nadále přizpůsobují válce v Íránu

Ceny letecké nákladní přepravy na celosvětovém trhu nadále výrazně rostou, jelikož se zúčastněné strany přizpůsobují dynamické a mimořádně náročné situaci, 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 naznačují, že celosvětové přepravní objemy byly ve 12. týdnu (16. až 22. března) ve srovnání s předchozím týdnem relativně stabilní a poklesly o 1 %, i když ve srovnání se stejným týdnem loňského roku zaznamenaly pokles o 6 % v důsledku přetrvávajících omezení kapacity letecké nákladní dopravy na klíčových trzích. Spotové sazby a průměrné sazby na celém trhu však opět vzrostly ze všech hlavních regionů původu po celém světě, protože dopravci, zasilatelé a majitelé nákladu se přizpůsobili narušeným a volatilním trhům, omezené kapacitě, nevyřízeným objednávkám a vyšším cenám leteckého paliva.

Vzhledem k tomu, že několik největších světových leteckých nákladních dopravců stále čelí závažným kapacitním a provozním výpadkům, vzrostly průměrné globální sazby za leteckou nákladní přepravu na celém trhu v 12. týdnu mezitýdenně (WoW) o dalších +7 % na 2,84 USD za kilogram, a to po prudkém nárůstu o +10 % v předchozím týdnu a o +8 % v 10. týdnu. Podobná situace panovala i u spotových sazeb, které ve 12. týdnu vzrostly o dalších +6 % na 3,38 USD za kilogram, a to díky dalším nárůstům o +8 % ve srovnání s předchozím týdnem na trzích Blízkého východu a jižní Asie (MESA) a v asijsko-pacifickém regionu. Průměrné celosvětové spotové sazby jsou tak o +26 % vyšší než ve 12. týdnu loňského roku, přičemž spotové ceny v regionu MESA vzrostly meziročně o +70 %. Vzhledem k tomu, že u mnoha velkých leteckých dopravců a letišť v Perském zálivu stále dochází k významným narušením kapacity, sítí a služeb, zůstávají spotové sazby z Afriky (+41 %), Evropy (+23 %), Severní Ameriky (+23 %) a Asie a Tichomoří (+18 %) také výrazně vyšší ve srovnání se stejným týdnem loňského roku.

V návaznosti na útoky na Írán od 28. února došlo v 8., 9. a 10. týdnu k prudkému poklesu přepravní kapacity z regionu MESA, ačkoli se situace stabilizovala a v 11. (+6 % mezitýdenně) a 12. týdnu došlo k mírnému nárůstu. Celkově však přepravní kapacita z regionu MESA v 11. a 12. týdnu dohromady poklesla o 37 % ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Kapacita konkrétně z oblasti Perského zálivu také zaznamenala určitý nárůst v 11. (+6 %, mezitýdenně) a 12. týdnu (+3 %), i když byla o přibližně 20 % nižší ve srovnání s úrovní v 7. týdnu, před útoky na Írán. Z jižní Asie se kapacita vrátila téměř na úroveň před válkou po nárůstu v 11. (+7 %, mezitýdenně) a 12. týdnu (+1 %). Po velmi výrazném růstu spotových sazeb z oblastí MESA v předchozích třech týdnech, včetně nárůstu o 22 % mezitýdenně v 11. týdnu, byl další mezitýdenní nárůst o 8 % z této oblasti v 12. týdnu relativně mírný. Největší nárůsty spotových sazeb z této oblasti byly zaznamenány do Afriky (+18 % mezitýdenně na 4,76 USD za kilo) a do dalších zemí v rámci regionu (+13 %), a to na základě více než 500 000

týdenních transakcí zahrnutých v datech WorldACD. Z oblasti Perského zálivu vzrostly spotové sazby o dalších +11 % ve srovnání s předchozím týdnem, včetně nárůstu o +24 % do Afriky a o +12 % do destinací v regionu MESA. Provozní omezení znamenají, že většina evropských a severoamerických dopravců v současné době nelétá na trhy v Perském zálivu a zpět.

Průměrné spotové sazby z regionu MESA do Evropy vzrostly v 12. týdnu o dalších +7 % ve srovnání s předchozím týdnem, poté co se již v předchozích dvou týdnech téměř zdvojnásobily. Spotové sazby z Indie (4,44 USD), Bangladéše (4,82 USD) a Srí Lanky (4,85 USD) do Evropy se v průměru pohybovaly kolem dvojnásobku úrovně před měsícem, před začátkem konfliktu v Íránu, přičemž zasilatelé hlásí, že nevyřízené zakázky a omezená kapacita vedou k růstu sazeb v kontextu silné poptávky. Omezení dostupnosti leteckého paliva údajně také přispívá k omezení kapacity u některých dopravců a poptávka by měla po skončení ramadánu a svátku Eid dále růst. Spotové sazby z destinací v asijsko-pacifickém regionu do Evropy zaznamenaly ve 12. týdnu další mezitýdenní nárůst o 8 % na průměrnou hodnotu přesahující 5 USD za kilogram, což představuje meziroční nárůst o 26 %. Důvodem je rostoucí poptávka a extrémně omezená přepravní kapacita z většiny hlavních zdrojových trhů letecké nákladní dopravy v tomto regionu.

K tomuto celosvětovému nárůstu průměrných spotových sazeb došlo navzdory mírnému dalšímu týdennímu oživení kapacity v 12. týdnu (+3 % ve srovnání s předchozím týdnem), které bylo podpořeno nárůstem kapacity nákladních letadel na mnoha důležitých trasách, jelikož zasilatelé a dopravci se snaží zaplnit mezery na klíčových trzích. S blížícím se začátkem letní sezóny leteckých společností 29. března však situace v oblasti kapacity zůstává extrémně složitá a nestabilní, a to nejen kvůli přetrvávajícím omezením vzdušného prostoru a letišť v zemích Perského zálivu, ale také kvůli rostoucím nákladům na letecké palivo a jeho nedostatku v některých zemích, zejména v částech Asie, což vede k dalším omezením letů a kapacity u některých dopravců. Trvale silná poptávka po kapacitách v kombinaci s těmito problémy s nabídkou a rostoucími náklady pravděpodobně povede v nadcházejícím období k dalšímu zvýšení spotových sazeb – i kdyby nedošlo k dalšímu eskalování konfliktu v oblasti Perského zálivu a za předpokladu, že nedojde k rychlému řešení.