SSL EXPRES
28.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

🚚 👷‍♀️🅿️ SSL Express 28-04-2026 Řidičky požadují lepší parkovací místa

Bezpečnost je často subjektivní pocit. Ženy z povolání však musí mnohem pečlivěji zvažovat, zda se cítí bezpečně na obsluhovaných, či neobsluhovaných odpočívadlech. Podle podnikatelky Uty Alborn z dortmundské spediční společnosti August Alborn je otázka bezpečného parkování pro řidičky kamionů nevýhodou. Na politickém dialogu Německého spolku pro silniční nákladní dopravu, logistiku a likvidaci odpadu (BGL) v Berlíně navrhla, aby se tato otázka řešila v budoucím plánování parkování.
„Veřejné orgány často fungují na principu slepice a vejce: situace se má zlepšit, pokud bude více řidiček kamionů. Ale nedostaneme více žen do školení, pokud problém zůstane nevyřešen," říká paní Alborn, která je ve své vlastní firmě zodpovědná za personál a je školitelkou profesionálních řidičů. Podle Alborn vidí podnikatelky v BGL (Federální asociace silniční nákladní dopravy, logistiky a likvidace odpadu) v oblasti parkování dvě priority: více osvětlení a lepší čistotu stávajících hygienických zařízení. Rychlý průzkum, který Alborn provedla, přinesl další návrhy – výslovně zahrnující hlasování pro vyhrazená parkovací místa pro nákladní automobily pro ženy, která by se nacházela blíže odpočívadlům nebo čerpacím stanicím, aby se zkrátily docházkové vzdálenosti. Tato parkovací místa by v ideálním případě měla být rezervovatelná, aby je zpočátku využívaly výhradně ženy; pokud nebude poptávka, mohla by být znovu k dispozici. Zmíněn byl také snazší přístup k menstruačním a dalším hygienickým potřebám, stejně jako trvale instalovaný fén ve sprchách a možnost upozornit na nouzovou situaci světelným nebo akustickým signálem pomocí nouzového tlačítka.
Christina Scheibová také kritizuje skutečnost, že parkovací místa pro nákladní automobily dosud nejsou dostatečně navržena pro řidičky z povolání. „Stávající infrastruktura je obecně omezená a často ani není navržena tak, aby splňovala potřeby řidičů obecně – ale problémy se u řidiček ještě zhoršují," řekla Scheibová, řidička kamionu a majitelka společnosti Christina Scheib Transporte, která se zasazuje o ženy v nákladní dopravě, pro trans aktuell. Za obzvláště kritické považuje nedostatečné nebo nerovnoměrné osvětlení, hygienická zařízení a otázku bezpečnosti obecně: „Často chybí dohled, kontroly přístupu nebo jasně strukturované parkovací plochy. To vytváří zvýšený pocit nejistoty, zejména v noci." Zatímco tyto body se týkají všech řidičů, z hlediska bezpečnosti mají obzvláště silný dopad na ženy.
Scheibová sama zažila nepříjemné zkušenosti s parkováním. Uvádí nebezpečné situace způsobené špatně osvětlenými parkovišti, nepříjemná nebo rušivá setkání a nutnost

improvizovaného parkování na přeplněných odpočívadlech. „Tyto zkušenosti vedou řidiče k tomu, aby si parkovací místa vybírali vědoměji, zastavovali dříve nebo objížděli – což následně ovlivňuje plánování trasy a každodenní pracovní rutinu.“ Není příznivcem parkovacích míst pouze pro ženy, která jsou modelována podle těch pro automobily. „Důležité není značení, ale skutečná bezpečnost a infrastruktura.“ Dalším důležitým aspektem parkovacích míst pro ženy je, že mnoho řidiček nechce speciální řešení, „ale jednoduše stejné bezpečné a rozumné podmínky jako jejich mužští kolegové.“
Tato otázka je v Autobahn GmbH jistě na programu. Na politickém dialogu BGL předseda představenstva Michael Günter potvrdil, že zvýšená bezpečnost jde ruku v ruce s instalací nabíjecí infrastruktury: „To vyžaduje více osvětlení a někdy i video dohled, který z důvodů ochrany dat nemůžeme jednoduše nainstalovat.“ Pokud je však video dohled spuštěn konkrétní událostí, může být mnohem proveditelnější, uvedl zástupce Autobahn GmbH. Další možností je vybavit vozidla tak, aby ženy nemusely vystupovat na odpočívadlech. Mluvčí představenstva BGL prof. Dirk Engelhardt na akci IAA Transportation oznámil představení nového sanitárního vybavení pro návěsy, které by také mohlo být jednou z možností.

🚚 🐪 💵 SSL EXpress 28-04-2026 Náklady na pozemní přepravu na Blízkém východě prudce stoupají, protože poptávka převyšuje nabídku čtyřikrát až pětkrát

Řešení v podobě pozemních koridorů na Blízkém východě, která mají zajistit dodávky kontejnerů na trhy odříznuté od námořní dopravy kvůli uzavření Hormuzského průlivu, se pod náporem obrovské poptávky hroutí. Podle zdrojů časopisu Loadstar jsou ceny za kamionovou přepravu z Džiddy do Spojených arabských emirátů nyní čtyřikrát až pětkrát vyšší než před vypuknutím konfliktu, protože dovozci v zemích Rady pro spolupráci arabských států Perského zálivu (GCC) se obracejí k pozemním trasám z Khor Fakkanu, Salalahu a Džiddy, aby udrželi dodavatelské řetězce kontejnerů. Vzhledem k tomu, že jak přístav Khor Fakkan ve Spojených arabských emirátech, tak Salalah v Ománu se staly terčem íránských raketových útoků, zůstává saúdskoarabský přístav Džidda u Rudého moře nejbezpečnější možností pro kotvení lodí. Jeden místní zdroj v Džiddě uvedl, že poptávka po kapacitách silniční nákladní dopravy tento týden dosáhla úrovně, kdy převyšovala nabídku asi čtyřikrát až pětkrát, což vedlo k „šíleným cenám za přepravu“.
Aktuální ceny za přepravu kamionem z Džiddy do Džebel Ali, které se před válkou pohybovaly kolem 4 000 riálů (1 066 USD), se nyní pohybují mezi 18 000 a 21 000 riály. V důsledku toho začaly kontejnerové přepravní společnosti tlumit naděje odesílatelů a poskytovatelů logistických služeb, že pozemní mosty představují vhodné řešení blokády. „Ačkoli se hledala řešení v podobě pozemních mostů s cílem přepravit vyložené jednotky do výstupního přístavu – Ománu (Salalah) a Saúdské Arábie (Džidda) –, dostupná kapacita pro dálkovou přepravu je velmi omezená a náklady jsou neúnosně vysoké, takže za současných podmínek nejde o škálovatelnou a proveditelnou možnost,“ uvedlo včera poradenské oddělení společnosti Maersk.

📦 💐 👏 SSL Express 28-04-2026 Všechno nejlepší k 70. narozeninám, milý kontejnere

Před deseti lety jsme slavili 60. výročí kontejneru. Byla to příležitost se na chvíli zastavit a uvědomit si, jak dlouhou cestu tato skromná ocelová krabice urazila od doby, kdy ji Malcolm

McLean a Keith Tantlinger 26. dubna 1956 naložili v počtu 58 kusů na loď SS Ideal X. Teď jsme v roce 2026. Uplynulo dalších deset let a všudypřítomný kontejner slaví 70. narozeniny. Za těchto deset let se toho hodně stalo.
- Celosvětová pandemie způsobila jeden ze dvou případů v historii, kdy celosvětový objem přepravy kontejnerů skutečně poklesl
- Celosvětové dopravní zácpy, při nichž stovky lodí čekaly v kolonách před Los Angeles, Rotterdamem a Singapurem
- Na některých trasách prudce vzrostly spotové sazby nad 9 000 dolarů za TEU
- Zablokovaný a vyschlý průplav
- Krize v Rudém moři, kde pokračují útoky Houthiů na Bab-el-Mandeb, přiměla přes 2 000 plavidel k objížďce kolem mysu Dobré naděje, což prodloužilo dobu plavby až o 10 dní.
- Cenové války.
- Blokády klíčových námořních průlivů.
Přes všechny tyto překážky se kontejnerová přeprava stále rozvíjela. Dnes se podíváme na to, jak 70 let kontejnerové přepravy vypadá v číslech i ve skutečnosti.

Pro představu: Celosvětový objem přepravy kontejnerů vzrostl z 36 milionů TEU v roce 1980 na odhadovaných 1 miliardu TEU v roce 2025, což představuje zhruba 28násobný nárůst za 45 let. Pokud jde o přepravu CTS, stejně pozoruhodný je skok z 172,1 milionu TEU v roce 2022 na 192,9 milionu TEU v roce 2025, a to za pouhé tři roky, přičemž rok 2025 skončil jako nejsilnější rok v historii.
Leden 2026 odstartoval již s objemem 16,03 milionu TEU, což je o 4 % více než v lednu 2025 a téměř o 10 % více než v lednu 2024, takže tento trend neztrácí na síle. Podle CTS byl rok 2025 výjimečný zejména díky stabilitě těchto objemů. V 8 z 12 měsíců roku 2025 byl překročen objem 16 milionů TEU, což je hranice, která byla v celém roce 2024 překročena pouze třikrát. Nové měsíční rekordy byly zaznamenány v březnu, květnu, srpnu a prosinci, přičemž prosinec uzavřel s 16,97 miliony TEU a jen těsně tak minul hranici 17 milionů. Již samotné 3. čtvrtletí roku 2025 s 49,23 miliony TEU představovalo nejvyšší čtvrtletní celkový objem, jaký kdy byl v databázi CTS zaznamenán. Čísla vyprávějí stejný příběh již 70 let: svět stále potřebuje více kontejnerů a odvětví je stále dodává.
V roce 2016 jsme žasli nad loděmi, které dokázaly přepravit více než 19 000 TEU. Do roku 2026 budou největší kontejnerové lodě na moři schopny přepravit na jedné plavbě více než 24 000 TEU. Celosvětová flotila se rozšiřuje tempem, které je téměř nemožné sledovat. Podle údajů společnosti Alphaliner čítá celková provozní kontejnerová flotila k dubnu 2026 celkem 7 525 lodí, z toho 6 710 plně kontejnerových lodí s celkovou kapacitou 33,99 milionu TEU. Jen v roce 2025 flotila vzrostla o 7,3 %, čímž se za jediný rok přidalo 2,27 milionu TEU nové kapacity. Pro představu, to je více než dvojnásobek přibližně 1 milionu TEU, který se přidával ročně v letech 2003 až 2023. Objednávky nových kontejnerových lodí v roce 2025 dosáhly rekordních 645 plavidel, což představuje kapacitu přes 5,1 milionu TEU, a stal se tak druhým rokem s nejvyšším počtem objednávek v historii. V této chvíli činí celosvětová kniha objednávek více než 1 165 plavidel v celkovém objemu přibližně 11,3 milionu TEU, což odpovídá 33,5 % celé aktivní flotily.
Výzvy příštích 10 let jsou reálné = V letech 2025 a 2026 se cla a nejistota v obchodě vrací v plné síle. Globální obchodní prostředí se stalo roztříštěnějším, celní režimy se rychle mění a dodavatelské řetězce se přeskupují spíše podle geopolitických realit než podle čistě ekonomické logiky. To sice neznamená konec kontejnerové přepravy, ale mění obchodní toky a objemové trendy způsobem, který je těžké předvídat.

Automatizace a digitalizace mění podobu jak lodí, tak přístavů. Automatizované kontejnerové terminály, plánování nakládky řízené umělou inteligencí a pomalý, ale jistý posun směrem k bezpapírové obchodní dokumentaci mění způsob, jakým se kontejnery pohybují v dodavatelském řetězci. Chytré kontejnery s daty ze senzorů v reálném čase o teplotě, vlhkosti, poloze a stavu se stávají běžnějšími, zejména u nákladů s vysokou hodnotou a u zboží podléhajícího zkáze.
Nesprávné deklarace vedoucí k požárům na lodích zůstávají závažným a stále rostoucím problémem. Zpráva Allianz Safety and Shipping Review 2025 zaznamenala v roce 2024 celkem 250 případů požárů a výbuchů, což představuje 20% nárůst a nejvyšší počet za posledních deset let. Zatímco nový program Cargo Safety Program Světové námořní rady a povinné hlášení ztrát IMO od ledna 2026 se nyní přímo zaměřují na tento problém, za 70 let si obsah krabice stále vyžaduje stejnou pozornost jako krabice samotná.
70 let a "bedna" je stále základem - to je na tomto milníku skutečně pozoruhodné. Svět se od roku 1956 změnil téměř k nepoznání. Technologie, geopolitika, obchodní vzorce, chování spotřebitelů, geografie výroby. To vše se dramaticky posunulo. A přesto jsou ocelové kontejnery, které jsou jádrem toho všeho, v podstatě stejné, jaké stanovila norma ISO na konci 60. let.

🚢 🚀 🏞️ SSL express 28-04-2026 Ceny v Panamském průplavu raketově stoupají v důsledku „íránského motýlího efektu“

Panamský průplav zaznamenal v první polovině svého fiskálního roku 2026 výrazný nárůst počtu proplouvajících plavidel i přepravené tonáže, přičemž poptávka po rezervacích v jeho systému prudce stoupá v souvislosti se zvýšenou aktivitou v globálním obchodu – a některé lodě platí více než milion dolarů za termíny proplutí na poslední chvíli, což je další příklad „motýlího efektu“ vyplývajícího z probíhající války na Blízkém východě.
Správce průplavu Dr. Ricaurte Vásquez Morales využil tento týden investorskou schůzku Bank of America Merrill Lynch k zdůraznění odolnosti této vodní cesty, kterou popsal jako „otevřenou a plně funkční“ navzdory geopolitickým tlakům, které mění mezinárodní obchodní toky. Hladiny vody jsou podle něj v současné době na optimální úrovni, což umožňuje průplavu zvládat rostoucí objemy dopravy. V období od října 2025 do března 2026 bylo v průplavu zaznamenáno 6 288 průjezdů, což je o 224 více než ve stejném období předchozího roku. Denní průměr dosáhl v lednu 34 plavidel a v březnu vzrostl na 37, přičemž v nejrušnějších dnech počet průjezdů nedávno překročil 40.
Vynikající výsledky zaznamenala kontejnerová přeprava a přeprava zkapalněného zemního plynu, přičemž Vásquez Morales poznamenal, že energetické produkty hrají v celkových objemech stále významnější roli. Hlavním údajem, který však přitahuje pozornost odvětví, je cena aukčních slotů. Viceprezident pro finance Víctor Vial potvrdil, že ačkoli některé lodě v poslední době zaplatily za zajištění průjezdu více než 1 milion dolarů, tyto částky odrážejí spíše dočasné výkyvy v poptávce než strukturální změny cen. Před vypuknutím konfliktu na Blízkém východě se průměrné aukční ceny pohybovaly mezi 135 000 a 140 000 USD. V březnu a dubnu se tato částka v důsledku prudkého nárůstu poptávky zvýšila o přibližně 180 % na zhruba 385 000 USD.
Kanál prostřednictvím svého aukčního mechanismu nabízí každý den tři až pět slotů pro plavidla, která si rezervaci neprovedla předem. Vial zdůraznil, že aukce nemají žádný dopad na plavidla s potvrzenými rezervacemi a že většina uživatelů si rezervuje místo předem

prostřednictvím systému dlouhodobého přidělování slotů (Long-Term Slot Allocation), což znamená, že pro předem rezervované lodě v podstatě neexistuje žádná čekací fronta.
Významné místo v briefingu zaujímala také otázka zabezpečení vodních zdrojů. Zástupkyně správce Ilya Espino de Marotta uvedla, že díky neobvykle vydatným srážkám v období sucha jsou jezera Gatún a Alhajuela naplněna na maximální kapacitu, což představuje rezervu pro případ, že by se v průběhu roku projevil silný jev El Niño. Dodala, že provoz kanálu neočekává do prosince žádné významné narušení, ale situaci pečlivě sleduje.

✈️🗓️📊 SSL Express 28-04-2026 Týden 16 - Růst cen se zpomaluje, zatímco se na Blízkém východě dále obnovují přepravní kapacity

Zdá se, že prudký nárůst průměrných cen letecké nákladní přepravy po celém světě, k němuž došlo od začátku války USA a Izraele proti Íránu, se zpomaluje, jelikož příměří v zásadě platí a umožňuje další obnovu přepravní kapacity do a z této oblasti. Podle nejnovějších týdenních údajů společnosti WorldACD Market Data vzrostly průměrné celosvětové spotové sazby v 16. týdnu (13. až 19. dubna) mezitýdenně (WoW) pouze o 1 % na 3,73 USD za kilogram, což představuje nárůst o 46 % oproti stejnému období loňského roku a o více než 40 % ve srovnání s úrovní na konci února, kdy vypukla válka v Íránu.
Tento nárůst o pouhé 1 % je však nejmenším mezitýdenním nárůstem průměrných celosvětových spotových sazeb od začátku války, a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých v datech společnosti WorldACD. Tento malý průměrný globální nárůst v 16. týdnu byl způsoben týdenním nárůstem spotových sazeb z oblasti Asie a Tichomoří o 3 % na 5,14 USD za kilogram, což je o 41 % více než ve stejném týdnu loňského roku, zatímco spotové sazby z regionu Blízkého východu a jižní Asie (MESA) klesly mezi týdny o 2 % na 4,74 USD za kilogram, což je meziročně o 67 % více. Ačkoli příměří, které platí od 8. dubna, zůstává křehké – zejména pro lodě v Hormuzském průlivu –, přineslo určitou míru stability na letecké trhy v regionu, které se od zahájení vojenské kampaně proti Íránu 28. února nacházely v extrémním chaosu.
Z celosvětového hlediska zůstala celková kapacita letecké nákladní dopravy v 16. týdnu ve srovnání s předchozím týdnem beze změny, přičemž mírný nárůst kapacity nákladních letadel byl víceméně vyvážen snížením kapacity v nákladových prostorech pod sedadly – částečně v důsledku stávek v Německu a některých zrušených letů souvisejících s nedostatkem leteckého paliva a rostoucími náklady. Z hlediska zemí MESA však kapacita letecké nákladní dopravy v 16. týdnu vzrostla o přibližně 7 % ve srovnání s předchozím týdnem, čímž se rozdíl v kapacitě oproti předválečným úrovním snížil z deficitu -35 % v 15. týdnu na pouhých -30 % v 16. týdnu. Toto zúžení kapacitního deficitu v 16. týdnu podle MESA lze vysvětlit hlavně návratem další kapacity na trhy v Perském zálivu, kde se deficit v 16. týdnu zúžil z -53 % na -46 %, zatímco kapacita se vrací také do oblasti Levanty (kde se kapacitní deficit zúžil z -29 % v 15. týdnu na -20 % v 16. týdnu). Kapacita letecké nákladní dopravy do a z jižní Asie se mezitím téměř vrátila na předválečnou úroveň (-4 %) – stejně jako celková globální kapacita (-6 %).
Navzdory dalšímu navýšení přepravní kapacity v 16. týdnu na trasách do a z Perského zálivu a dalších trhů regionu MESA však klesly objemy přepravy z oblastí MESA mezitýdenně o 6 %, což přispělo k celkovému poklesu spotových sazeb z tohoto regionu (-2 %). Při pohledu na jednotlivé trhy klesly objemy přepravy z regionu MESA do Evropy mezitýdenně o 3 %. Objemy přepravy poklesly ve srovnání s předchozím týdnem z Indie (-4 %) a Srí Lanky (-14 %), zatímco z Dubaje vzrostly o +8 %. Spotové sazby z regionu MESA do Evropy rovněž poklesly ve

srovnání s předchozím týdnem (-5 %) v důsledku poklesu z jižní Asie, ale meziročně stále vzrostly o +82 %, zatímco z regionu MESA do USA zaznamenala fakturovaná hmotnost mírný pokles (-1 % meziměsíčně), přičemž pokles objemů z jižní Asie byl téměř plně kompenzován meziměsíčním nárůstem přepravních objemů z Dubaje. Spotové sazby na této obchodní trase poklesly meziměsíčně o -4 % a meziročně dosáhly +64 %, přičemž meziměsíční poklesy zaznamenala většina destinací v jižní Asii s výjimkou Bangladéše, zatímco nárůst sazeb z Dubaje nestačil k jejich kompenzaci.

V celosvětovém měřítku se objem přepravy v 16. týdnu zotavil a zaznamenal mezi týdenní nárůst o 3 %, k čemuž přispělo oživení po Velikonocích v oblasti odesílatelů z Evropy (+11 % mezitýdenně) a Střední a Jižní Ameriky (CSA, +9 %) a v menší míře také ze Severní Ameriky (+3 %). Spolu s již zmíněným týdenním poklesem přepravních objemů z MESA (-6 %) klesly v 16. týdnu také objemy z Afriky (-4 %), částečně také kvůli problémům souvisejícím s válkou v Íránu.

Při bližším zkoumání trendů z asijsko-pacifických zdrojů, které v 16. týdnu nejvíce přispěly k celkovému růstu celosvětových spotových sazeb (+3 % mezitýdenně), se ale ukazuje smíšený obraz. Z asijsko-pacifických zdrojů do Evropy spotové sazby v 16. týdnu vzrostly jen o +1 % mezitýdenně, a to díky nárůstům z Jižní Koreje a Thajska, zatímco objemy z asijsko-pacifických zdrojů do Evropy klesly o -3 % mezitýdenně. A v případě přepravy z asijsko-pacifického regionu do USA byly průměrné spotové sazby v 16. týdnu stabilní, přičemž nárůst sazeb z severovýchodní Asie do USA byl vykompenzován poklesem cen z jihovýchodní Asie. Objemy přepravy mezitím vzrostly o +1 % ve srovnání s předchozím týdnem, přičemž klesající objemy do USA z Jižní Koreje, Vietnamu a Thajska částečně vykompenzovaly nárůst objemů z několika dalších asijsko-pacifických zdrojů do USA.