


SSL EXPRES

04.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL Express 04-05-2026 Ceny na trase Asie–západní pobřeží USA zůstávají vysoké, protože dopravci zaujali tvrdý postoj k cenám

Spotové sazby za kontejnerovou přepravu na transpacifické trase na západní pobřeží Severní Ameriky se tento týden dokázaly vzepřít klesajícímu trendu a mírně vzrostly, zatímco na většině ostatních tras mezi východem a západem došlo již třetí týden v řadě k poklesu. Tento týdenní index World Container Index (WCI) od společnosti Drewry ukázal, že sazba na trase Šanghaj–Los Angeles vzrostla oproti předchozímu týdnu o 2 % a skončila na 2 930 USD za 40stopový kontejner, což znamená, že je nyní o 34 % vyšší než spotová sazba těsně před vypuknutím konfliktu v Íránu. Ostatní indexy vykazují podobný vývoj – Freightos Terminal zaznamenal sazbu na trase Dálný východ – západní pobřeží USA ve výši 2 675 USD za 40stopový kontejner, přičemž hlavní analytik Judah Levine poznamenal, že se jedná o 45% nárůst oproti předválečné sazbě.

Na trasách mezi Asií a Evropou klesly hodnoty indexu WCI na úsecích Šanghaj–Rotterdam a Šanghaj–Janov oproti předchozímu týdnu o 1 % a uzavřely na 2 127 USD, respektive 3 039 USD za 40stopový kontejner. Společnost Drewry uvedla, že rejdaři konečně začali řešit nadbytečnou kapacitu na těchto trasách a „na příští týden oznámili sedm zrušených plaveb“, přičemž se očekává, že efektivní kapacita v tomto měsíci poklesne meziměsíčně o 3 % na trase Asie–severní Evropa a o 10 % na trase Asie–Středomoří. „Sazby do severní Evropy a Středomoří dosáhly vrcholu před třemi týdny a kapacita se rovněž zvýšila o 6–9 %, takže současná situace je smíšená,“ uvedl pan Sand.

Zatímco společnost Drewry očekává, že spotové sazby na trase Asie–Evropa zůstanou příští týden stabilní, klíčovým datem pro odběratele přepravy na této trase bude 15. květen, kdy se dopravci pokusí zavést řadu nových sazeb FAK (freight all kinds). Ambice jednotlivých přepravců se však značně liší: společnost Hapag-Lloyd i CMA CGM se snaží dosáhnout sazby 3 500 dolarů za 40stopový kontejner do severní Evropy a přibližně 4 500 dolarů za 40stopový kontejner do Středomoří; společnost MSC naopak oznámila sazbu 4 400 dolarů za 40stopový kontejner jak do severní Evropy, tak do západního Středomoří.

SSL Express 04-05-2026 Návrat kontejnerových linek do Suezského průplavu by otevřel „ventil“ pro nadbytečnou přepravní kapacitu

Trh kontejnerové přepravy se může jevit jako stabilní, ale „velká část současné síly je jen zdánlivá“ a základní ekonomické ukazatele naznačují nejistý výhled, varoval analytik společnosti Braemar Jonathan Roach. „Sazby jsou pevné, vytíženost vysoká a nálada je celkově pozitivní,“ uvedl. „Ale když se podíváme trochu hlouběji, situace je složitější, než naznačují celkové čísla.“ A varoval, že „velká část současné síly je jen zdánlivá“.

Klíčovým faktorem současné síly je pokračující přesměrování plavidel z Rudého moře a Suezského průplavu, což prodloužilo plavby a absorbovalo kapacitu, která by jinak mohla být nadbytečná a zatěžovat trh. „To sice trh dočasně podporuje – ale nejde o trvalé řešení,“ uvedl pan Roach a varoval, že rychlejší než očekávaný návrat k normálnímu provozu v Suezském průplavu by mohl vyvolat náhlý nárůst přepravní kapacity, což by znamenalo „otevření pojistného ventilu, což by trh rychle pocítil“.

The Loadstar na začátku tohoto týdne informoval, že CMA CGM zdvojnásobuje počet přeprav přes Suezský průplav, protože přepravci jsou ochotni zaplatit příplatek za rychlejší přepravu nákladu přes Rudé moře – a Linerlytica naznačila, že to může přimět její konkurenty, aby učinili totéž. Pan Roach naznačil, že „optimistickým scénářem“ by bylo, kdyby narušení trvalo déle, než se očekávalo, nebo kdyby se zpozdily dodací termíny. Tímto způsobem by trh „zůstal napjatější po delší dobu“. A dodal: „Negativní dopad bude výraznější.“ Více přejezdů Suezským průplavem by uvolnilo kapacitu zpět do systému, urychlilo by to přechod k nadbytku a zkrátilo časový rámec pro korekci. Peter Sand, hlavní analytik společnosti Xeneta, však pro The Loadstar uvedl: „Myslím si, že dopravci se nakonec do Rudého moře vrátí, ale z různých důvodů na to nespěchají.“ „V současné době musí řešit jinou značnou krizi, a to situaci na Blízkém východě, a to navíc ke všem ostatním – povstalcům z hnutí Houthi, Trumpovým celním válkám, ruské invazi na Ukrajinu. K plnému návratu dojde teprve tehdy, až uvidí, že je to bezpečné; že je to stabilní; a že můžeme obnovit naše sítě tak, jak byly – alespoň přes Rudé moře s průjezdy Suezským průplavem, jak jsme je viděli v roce 2023.“

A pan Roach zdůraznil další „skutečnou protiváhu, kterou stojí za to sledovat“. Vysvětlil: „Čína postupuje rychle. Tváří v tvář vyšším americkým celním se intenzivně snaží rozšířit dosah svého vývozu – do Jižní Ameriky, Afriky, na indický subkontinent a na Blízký východ. Jedná se o delší a složitější obchodní trasy, které spotřebovávají více přepravní kapacity na jednotku přepraveného nákladu.“ Tato změna obchodních toků přidává „skutečnou poptávku po tunokilometrech do systému“ a mohla by „pohlcovat větší část nadcházející nabídky, než mnozí očekávají“, dodal. I tak se však domnívá, že růst poptávky bude jen stěží držet krok s nabídkou. Předpokládá se, že globální obchod poroste pouze o 2 % až 4 % ročně, zatímco mezi lety 2026 a 2028 má být uvedena do provozu značná část nově postavené tonáže. Do roku 2028 už nadbytek nabídky nebude pouhou prognózou, ale „realitou“. To v teorii znamená, že sazby budou ve většině segmentů pod tlakem a bude narůstat počet nevyužitých lodí. Dopad nadbytku nabídky však nebude ve všech segmentech stejný. Zatímco větší lodě s kapacitou nad 7 500 TEU sice pocítí změnu jako první, protože jsou to právě ony, které se přesouvají na sekundární trhy, lodě v rozmezí 4 000 až 7 500 TEU budou nejvíce ohroženy, stlačeny z obou stran – nahrazeny většími loděmi shora a vytlačeny do feederových tras dole. Feederové a regionální lodě s kapacitou pod 4 000 TEU jsou „relativně více izolované“ a podporované strukturální regionální poptávkou, uvedl pan Roach, ale varoval, že starší lodě v tomto segmentu budou „stále zranitelnější, jak se podmínky zhoršují“.

✈️ 🏢 📦 SSL Express 04-05-2026 TURKISH CARGO ROZŠÍŘUJE SVÉ PŮSOBENÍ V ČINĚ ZAVEDENÍM LINKY CHENGDU–ISTANBUL

Společnost Turkish Cargo zahájila ve spolupráci s Air China Cargo pravidelnou nákladní leteckou dopravu mezi Chengdu a Istanbulem, čímž dále posiluje svou přítomnost na čínském trhu. „Zahájili jsme pravidelné nákladní lety mezi Čcheng-tu a Istanbulem, které provozuje společnost Air China Cargo. Tato nová linka s třemi lety týdně podporuje efektivní spojení z Chengdu do širokého okolí prostřednictvím naší globální sítě a zároveň posiluje roli Istanbulu jako klíčového přestupního uzlu,“ uvedla společnost Turkish Cargo v příspěvku na LinkedIn. Tato linka, kterou provozuje společnost Air China Cargo, bude létat třikrát týdně a jejím cílem je zlepšit propojení mezi západní Čínou a globální sítí společnosti Turkish Cargo. Nová linka umožňuje přepravu nákladu z Chengdu do celé řady mezinárodních destinací přes Istanbul, čímž dále posílí roli letiště jako klíčového přestupního uzlu spojujícího Asii s Evropou, Blízkým východem a dalšími regiony.

📦 🤖 📱 SSL Express 04-05-2026 Autonomní mobilní roboti (AMR)

Autonomní mobilní roboti (AMR) jsou vozidla, která dokáží autonomně přepravovat náklady mezi dvěma body. Autonomně se pohybují ve skladu a řídí se dynamickými trasami generovanými inteligentním softwarem. Tento software optimalizuje cesty a přiřazuje každému úkolu perfektní trasu. Jsou vybaveni pokročilými senzory a skenery, dokáží detekovat a vyhýbat se překážkám a jsou bezpeční pro použití v prostředí člověk-stroj. Výhody AMR:

- **Autonomní** : Volně se pohybují a orientují se pomocí virtuálních map svého okolí. Nejsou vázáni ani na předem definované trasy, ani na uzavřené či omezené navigační okruhy.
- **Inteligentní** : Jejich pohyby jsou přizpůsobeny konkrétnímu úkolu a sledují trasy vytvořené navigačním softwarem integrovaným do každého robota, který vypočítává nejefektivnější trasu. Detekují a vyhýbají se jakýmkoli překážkám, ať už stacionárním nebo pohyblivým, a v reálném čase upravují svou trasu.
- **Flexibilní** : Dokonale se přizpůsobí uspořádání skladu . Nejsou nutné žádné strukturální úpravy. Uvedení do provozu je rychlé a snadné.
- **Škálovatelnost** : Flotilu robotů lze snadno rozšířit. Pro přizpůsobení se růstu společnosti nebo sezónním špičkám poptávky je nutné přidat pouze nové roboty.
- **Efektivní** : Software pro správu vozového parku monitoruje provoz robotů a předvídá trasy robotů, aby mohl ke každému úkolu přiřadit vhodného robota AMR.
- **Přesně** : Plní svůj úkol s maximální přesností, což přispívá k výraznému snížení chyb a zvyšuje efektivitu skladu.
- **Bezpečné** : Pohybují se bezpečně ve velmi složitých situacích zahrnujících osoby, zboží, skladovací systémy a další stroje. Řada vysoce přesných senzorů a skenerů zabraňujících kolizi zajišťuje bezpečnost a spolehlivost jejich pohybu.

SSL EXpress 04-05-2026 Katarská vývoz LNG má před sebou dlouhou cestu k zotavení po bezprecedentním výpadku

Katarský exportní stroj na zkapalněný zemní plyn utrpěl nejzávažnější výpadek za více než dvě desetiletí. Analytici varují, že ačkoli by se dodávky mohly částečně obnovit během několika měsíců, úplný návrat na předválečnou úroveň může trvat roky. Údaje, které shromáždil analytik v oblasti tankerové a plynárenské dopravy Nikolas Zannikos ze společnosti AXSMarine, ukazují, jak prudký tento pokles byl. Po téměř deseti letech stabilních měsíčních vývozu v rozmezí 5,6–7,8 milionu tun se objem přepravy v březnu propadl na 0,47 milionu tun a v dubnu dokonce na pouhých 0,23 milionu tun. Vývoz za dosavadní část roku činí 14,85 milionu tun, zatímco devítiletý průměr za stejné období je 27,1 milionu tun – za pouhé čtyři měsíce tak vznikl schodek přibližně 12 milionů tun, což odpovídá zhruba 15 % obvyklé celoroční produkce.

„Rozsah tohoto šoku je bezprecedentní,“ poznamenal Zannikos a poukázal na to, že leden a únor 2026 se stále pohybovaly v rámci běžných historických rozmezí, než toky prudce poklesly v důsledku uzavření Hormuzského průlivu a následných útoků na Ras Laffan. Toto narušení bylo vyvoláno kombinací geopolitických a provozních šoků, včetně uzavření tranzitních tras v Hormuzském průlivu a raketových útoků na zkapalňovací jednotky 4 a 6 v polovině března, které vyřadily značnou část kapacity.

Podle společnosti AXSMarine bude oživení probíhat ve třech odlišných fázích, z nichž každá bude mít zcela odlišný časový harmonogram. V první fázi se očekává obnovení vývozu během několika týdnů po uzavření trvalého příměří, přičemž počáteční objem bude činit 10–25 % předválečné kapacity, jakmile budou vyprázdněny uvízlé nákladní linky a znovu se rozjedou nepoškozené trakce. Během dvou až tří měsíců by se objem mohl zvýšit na přibližně 50 % kapacity, za předpokladu stabilního námořního přístupu přes Hormuzský průliv. Druhá fáze, zahrnující znovuzprovoznění funkčních trakcí, se pravděpodobně protáhne do konce 3. nebo 4. čtvrtletí 2026. Zařízení na LNG vyžadují po odstávkách pečlivé kryogenní znovuzprovoznění, které obvykle trvá čtyři až osm týdnů na jeden lot, přičemž znovuzprovoznění je omezeno sdílenými rozvody a požadavky na pořadí v rámci celého komplexu. V té době analytici očekávají, že bude znovu v provozu až 80 % předválečné kapacity. V závěrečné fázi – obnovení plného výkonu – se časové lhůty výrazně prodlouží. Vzhledem k tomu, že jsou dva hlavní výrobní řetězce mimo provoz a je třeba vyměnit kritická zařízení, odhaduje Zannikos, že zbývajících 20 % kapacity se nemusí vrátit dříve než v roce 2028. Společnost QatarEnergy již naznačila, že opravy poškozených výrobních řetězců potrvají tři až pět let, což odráží omezenou globální nabídku klíčových komponent od omezeného počtu výrobců.

I když se produkce postupně zotavuje, objemy vývozu budou i nadále do značné míry záviset na bezpečném průjezdu Hormuzským průlivem. Zannikos poznamenal, že dubnové dodávky byly omezeny na přepravu v rámci Perského zálivu, čímž zdůraznil, jak omezené námořní trasy i nadále brzdí objemy. Společnost QatarEnergy vyhlásila po březnových odstávkách vyšší moc u dlouhodobých smluv, což vedlo k tomu, že kupující v Asii a Evropě se museli snažit najít náhradní dodávky. Velká část této poptávky se přesunula na pobřeží Mexického zálivu v USA, kde nové kapacity terminálů, jako jsou Plaquemines, Corpus Christi a Sabine Pass, pomohly zmírnit globální šok v dodávkách. Společnost LNG Canada také začala přispívat objemy po svých prvních dodávkách v roce 2025.

Britská poradenská společnost Drewry sdílí názor, že časový harmonogram oživení je velmi nejistý a úzce souvisí s vývojem na Blízkém východě. Společnost odhaduje, že od začátku konfliktu již došlo ke ztrátě nebo narušení dodávek LNG v objemu přibližně 8,4 milionu tun,

přičemž pokud podmínky přetrvají, může se tento údaj do konce roku 2026 zvýšit až na 60 milionů tun. Navzdory zprávám o tom, že se tankery na přepravu LNG připravují na obnovení plaveb přes Hormuzský průliv, společnost Drewry uvedla, že prostřednictvím sledování AIS nezaznamenala žádný významný pohyb, což naznačuje, že majitelé lodí zůstávají opatrní. „Věříme, že plavby se nevrátí k normálu, dokud napětí v regionu nepoleví a nebude dosaženo konkrétní dohody mezi USA a Íránem,“ uvedla poradenská společnost. Drewry také zdůraznila, že dopad přesahuje okamžité výpadky. Poškození klíčových spojení odstranilo na několik let kapacitu 12,8 milionu tun ročně, přičemž se nyní očekávají zpoždění v rámci rozsáhlého expanzního programu Kataru.

Projekty v rámci rozšíření pole North Field – včetně North Field East a North Field South – se pravděpodobně zpozdí oproti původnímu harmonogramu, přičemž zahájení některých z nich se posune až za rok 2027. Obě analýzy dohromady naznačují pouze postupné oživení.

Částečný vývoz by se mohl obnovit během několika týdnů po trvalém příměří, přičemž téměř normální provozní úroveň – kolem 80 % kapacity – by mohla být dosažena během šesti až devíti měsíců. Úplný návrat k produkci před narušením je však nepravděpodobný před rokem 2028. Mezitím se bude globální trh s LNG nadále přizpůsobovat, přičemž větší roli bude hrát nabídka z Atlantického bazénu a odběratelé budou diverzifikovat své strategie zásobování, aby zvládli přetrvávající nejistotu.

P.S. A já se zase ptám: Cui bono?