




SSL EXPRES

19.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



→    SSL EXpress 19-05-2026 Týden 19 - Klesající objem přepravy, ceny a přepravní kapacita

V prvním celém týdnu května došlo v celosvětovém měřítku k poklesu letecké nákladní přepravy oproti předchozímu týdnu (WoW), a to jak z hlediska fakturované hmotnosti, tak cen, přičemž tento pokles doprovázelo snížení přepravní kapacity. Důvodem bylo ukončení prázdninového období v Asii a konec špičky v přepravě květin v souvislosti se Dnem matek. V meziročním srovnání však zůstala přeprava i ceny na vysoké úrovni.

Celosvětový objem přepravy se mezi týdny snížil o 3 %, což v souhrnu za 18. a 19. týden představuje pokles o 6 % oproti předchozímu dvoutýdennímu období (2Wo2W), a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých v datech společnosti WorldACD. Hlavním důvodem poklesu bylo ukončení květinového boomu spojeného s Dnem matek, což snížilo objemy zejména ze Střední a Jižní Ameriky (CSA) o -19 % ve srovnání s předchozím týdnem a o -9 % ve srovnání se stejným obdobím před dvěma týdny. Účtovatelná hmotnost z oblasti Asie a Tichomoří klesla o -5 % ve srovnání s předchozím týdnem a o -8 % ve srovnání se stejným obdobím před dvěma týdny, a to v souvislosti s koncem svátků Super Golden Week. Objem přepravy z regionu Středního východu a jižní Asie (MESA) rovněž poklesl (-4 % mezitýdenně), zatímco přeprava ze Severní Ameriky a Evropy vzrostla o +5 %, respektive +2 % mezitýdenně, a to díky oživení poptávky z Asie po skončení svátků. V meziročním srovnání (YoY) celosvětový objem přepravy vzrostl o +5 %, přičemž jednociferný nárůst zaznamenaly všechny oblasti původu s výjimkou Afriky (-11 %).

Díky svátkům v rámci „Super Golden Week“ (spojení japonského Golden Week se státními svátky v Číně a Jižní Koreji) poklesly objemy zásilek z asijsko-pacifického regionu do Evropy i USA mezitýdenně o 9 %, přičemž fakturovaná hmotnost zásilek z Japonska do USA klesla o 44 % a do Evropy o 54 %. Zatímco objemy zásilek z asijsko-pacifického regionu do USA mezitýdenně poklesly ve všech odvětvích, fakturovaná hmotnost zásilek z Vietnamu do Evropy vzrostla o 22 %. Letecké vývozy do ostatních evropských destinací poklesly, s výjimkou Thajska (0 %) a Tchaj-wanu (+1 %).

Objem z regionu MESA klesl mezitýdenně o 5 % jak do USA, tak do Evropy, ale základní dynamika byla zcela odlišná. Přeprava do Evropy poklesla kvůli dvouciferným poklesům z Dubaje a Bangladéše, zatímco zúčtovatelná hmotnost do USA vyskočila o 65 % z Dubaje (po dvouciferném poklesu v předchozím týdnu), ale byla zasažena poklesy o 7 % z Indie a o 5 % ze

Srí Lanky. V meziročním srovnání vzrostla přepravní hmotnost z regionu MESA do USA o 11 %, ale do Evropy poklesla o 1 %, což vedlo k celkovému nárůstu letecké přepravy z regionu MESA o 6 %.

Fakturovaná hmotnost v přepravě z oblasti Asie a Tichomoří do Evropy meziročně poklesla o 1 % v důsledku snížení přepravního objemu z Japonska, Indonésie a Hongkongu, zatímco vývoz z této oblasti do USA vzrostl o 33 %, přičemž fakturovaná hmotnost se zvýšila u všech zdrojů s výjimkou Indonésie (-21 %) a Japonska (-2 %). Objemy přepravy z Číny a Hongkongu do USA vzrostly téměř o 50 %.

Vzhledem k poklesu poptávky se celosvětové ceny snížily o 3 % oproti předchozímu týdnu na průměrnou sazbu 3,22 USD, což odpovídá procentnímu poklesu celosvětové zúčtovatelné hmotnosti. S výjimkou Evropy (+1 %) a Severní Ameriky (beze změny) klesly sazby na všech trzích o jednociferné hodnoty, přičemž nejvýraznější poklesy zaznamenaly regiony CSA (-8 %) a Afrika (-7 %), což do značné míry odráží konec sezóny přepravy květin k příležitosti Dne matek. V meziročním srovnání byla CSA jedinou regionální oblastí, která vykázala jednociferný meziroční růst sazeb (+7 %), zatímco jinde ceny vyskočily o 22 % (Severní Amerika) až 56 % (MESA). Celkové ceny vzrostly meziročně o 39 %, přičemž spotové ceny vzrostly o 51 %. Spotové sazby z regionu MESA do Evropy mezitýdenně poklesly o -3 %, přičemž ve všech regionech původu s výjimkou Dubaje (+7 %) došlo k poklesu v nízkých jednociferných hodnotách. Jednociferné poklesy ze všech regionů původu v regionu MESA vedly k celkovému mezitýdennímu poklesu cen do USA o -3 %. Na ročním základě vzrostly spotové sazby z regionu MESA do USA o 60 %, přičemž dvouciferné nárůsty ze všech trhů vedl skok o 135 % z Dubaje, který také vedl k nárůstu cen do Evropy (celkově o 72 % z regionu MESA) se skokem o 181 %.

S koncem květinové sezóny a „Super Golden Week“ došlo k poklesu přepravní kapacity, která po stagnaci v 18. týdnu celosvětově klesla o 2 % oproti předchozímu týdnu. V oblasti CSA poklesla o 4 %, v asijsko-pacifickém regionu o 3 % a v Severní Americe i Africe o 2 %. Růst v Evropě a regionu MESA byl stabilní, což naznačuje, že obnovení kapacity v posledně jmenované oblasti ztrácí na síle. Provoz nákladních letadel dopravců se sídlem v Perském zálivu byl z velké části obnoven, ale úplné zotavení osobní dopravy se neočekává, dokud nedojde k trvalému ukončení konfliktu a cestující nebudou mít opět důvěru v létání do této oblasti.

Rostoucí náklady na palivo vedou letecké společnosti k omezení nebo zrušení nerentabilních linek. Většinou se jedná o regionální trasy obsluhované letadly s úzkým trupem, takže dopad na nákladní kapacitu byl zanedbatelný, ale některé dálkové linky také byly zasaženy. Letecké společnosti v květnu zrušily celkem 13 000 letů a odborníci z oboru očekávají další změny v letových řádech pro osobní dopravu, protože ceny leteckého paliva v blízké budoucnosti pravděpodobně výrazně neklesnou. Zatím se nezdá, že by tato situace zpomalila poptávku po cestování, ale zvýšené náklady na létání mohou spotřebitele přimět ke změně jejich dovolenkových plánů, což by vedlo k dalšímu omezování letových řádů.

SSL EXpress 19-05-2026 Varovný signál z odvětví silniční přepravy

Index mýtného pro nákladní vozidla v dubnu opět klesl. Vzhledem k tomu, že tato hodnota je považována za včasný ekonomický ukazatel, mohl by tento vývoj naznačovat slabší průmyslovou aktivitu. V dubnu jezdilo na německých dálnicích méně těžkých nákladních vozidel. Co zpočátku zní jako suchá statistika, by mohlo být včasným varovným signálem pro

průmysl, obchod a logistiku: Počet najetých kilometrů zpoplatněných nákladních vozidel s alespoň čtyřmi nápravami se po očištění o kalendářní a sezónní výkyvy snížil o 0,7 procenta ve srovnání s březnem. Ve srovnání s dubnem 2025 byl tento údaj o 0,8 procenta nižší, rovněž po očištění o kalendářní vlivy.

Index mýtného za nákladní vozidla je považován za obzvláště informativní, protože ekonomická aktivita téměř vždy generuje dopravu. Méně těžkých nákladních vozidel na silnicích může naznačovat slabší průmyslovou produkci, sníženou nákladní dopravu nebo opatrnější plánování ze strany společností. Index je k dispozici přibližně o měsíc dříve než tradiční údaje o produkci, a proto je Federálním úřadem pro logistiku a mobilitu (BALM) a Federálním statistickým úřadem (Destatis) klasifikován jako předstihový ukazatel ekonomických trendů. Pro speditéry, přepravce a průmyslové společnosti je tento pokles obzvláště důležitý, protože se nejedná pouze o snímek stavu silniční nákladní dopravy. Údaje o mýtném jsou odvozeny přímo z digitálních procesních dat o výběru mýtného pro nákladní vozidla a odrážejí počet najetých kilometrů velkých zpoplatněných nákladních vozidel na federálních dálnicích. Index vyvinula společnost BALM a sezónně jej upravila Federální statistická kancelář.

Index neposkytuje přesnou indikaci, který sektor stojí za poklesem. Nelze jej rozdělit podle ekonomických sektorů. Právě proto je jeho klasifikace důležitá: hodnota neodhaluje, zda například automobilový průmysl, strojírenství, spotřební zboží nebo chemický průmysl oslabují. Ukazuje však, že celkově se těžká nákladní silniční doprava zpomalila. Kromě měsíčního indexu existuje také experimentální denní index ujeté vzdálenosti nákladních vozidel. Denní hodnoty jsou k dispozici v „Ekonomickém pulzním měřiči“ v Ekonomickém dashboardu a lze je tam porovnat s dalšími vysokofrekvenčními ekonomickými ukazateli. To poskytuje výrazně rychlejší obraz o ekonomické situaci, než mohou nabídnout pouze tradiční měsíční statistiky. To je obzvláště důležité pro logistický průmysl. Ti, kteří potřebují plánovat objemy přepravy, kapacity a náklady, dostávají z údajů o mýtném včasné informace o tom, zda se poptávka a toky zboží mění. Na trhu, který se již vyznačuje tlakem na náklady, mýtným zatížením, kolísavou poptávkou a nízkými maržemi, mohou být takové signály strategicky relevantní.

Samotné dubnové číslo není důkazem nového poklesu. Zapadá však do prostředí, kde společnosti věnují velkou pozornost úrovni zásob, plánování výroby a nákladům na dopravu. Klesající počet najetých kilometrů kamiony může znamenat, že se přepravuje méně meziproductů, polotovarů nebo hotových výrobků. Pro poskytovatele logistických služeb to může naznačovat nižší využití kapacity a pro přepravce opatrnější situaci ve výrobě nebo prodeji. Klíčovou otázkou nyní je, zda pokles zůstává anomálií, nebo bude pokračovat i v nadcházejících týdnech. Denní data v ekonomickém přehledu proto pravděpodobně nabudou stále většího významu pro pozorovatele trhu, speditéry a průmyslové společnosti.

SSL Express 19-05-2026 Uhlí už není sprosté slovo, ale přínos pro energetickou bezpečnost

Možná bylo uhlí prohlášeno za mrtvé příliš brzy. To byl jednoznačný závěr z loňského měsíčního setkání věnovaného uhlí v Geneva Dry, kde majitelé lodí, analytici a provozovatelé tvrdili, že eskalující krize v Hormuzském průlivu radikálně změnila výhled pro námořní přepravu uhlí a s tím i poptávku po přepravě suchého hromadného nákladu.

Diskusi moderoval Benjamin Wilkes, provozní ředitel společnosti d'Amico Dry, a brzy se přesunula od samotného uhlí k širší debatě o energetické bezpečnosti, geopolitických rizicích a otázce, zda vlády v současné době nenápadně přehodnocují tempo globální energetické transformace. „Uhlí se ukazuje jako pozoruhodně odolné,“ řekl Wilkes účastníkům konference. „Stále je sráženo k zemi, ale ono se vždy zvedne a vrací se v plné síle k našim ESG oddělením.“

Zasedání se konalo na pozadí zhoršující se nestability na Blízkém východě, přičemž řada účastníků panelové diskuze tvrdila, že narušení dodávek plynu a obavy o energetickou bezpečnost vedou země zpět k energetickému uhlí. Burak Cetinok, vedoucí výzkumu u makléřské společnosti Arrow, uvedl, že rok 2025 zpočátku vypadal pro námořní přepravu uhlí katastrofálně. Globální objemy uhlí klesly přibližně o 4 %, což odpovídá ztrátě téměř 60 milionů tun nákladu, zatímco obchodní vzorce na kratší vzdálenosti způsobily propad tunokilometrů uhlí zhruba o 10 %. Situace se však dramaticky změnila poté, co eskalovalo napětí v oblasti Hormuzského průlivu. „Jsme svědky energetické krize,“ řekl Cetinok. „Poptávka po uhlí roste a domnívám se, že jsme teprve na začátku.“

Společnost Arrow odhaduje, že tento konflikt by mohl přinést nárůst poptávky po uhlí o 55 až 65 milionů tun, což by mohlo znamenat úbytek ekvivalentu přibližně 100 lodí typu Capesize ze spotového trhu. Oživení uhlí nebylo jen teoretické. Stamatis Tsantanis, předseda představenstva a generální ředitel společnosti Seenergy Maritime, prozradil, že přibližně 40 % jeho flotily v současné době přepravuje uhelné náklady. „Ještě jsme neviděli konec uhlí,“ řekl Tsantanis. Popsal silnou poptávku na několika trasách, včetně obchodů mezi Austrálií a Dálným východem, plaveb mezi Kolumbií a Dálným východem a dokonce i přepravy na velmi dlouhé vzdálenosti z Austrálie do Evropy.

Několik účastníků panelové diskuze argumentovalo, že to, co bylo dříve rámováno jako debata o dekarbonizaci, se nyní stalo otázkou energetické odolnosti. Nicos Rescos, provozní ředitel společnosti Star Bulk Carriers, uvedl, že vlády upřednostňují strategické zásoby a stabilní dodávky elektřiny před emisními cíli. „Situace se mění,“ řekl Rescos. „Průmyslové skupiny zaměřené na dekarbonizaci si najednou uvědomují, že se musí soustředit na energetické zásoby.“ Evropa, Japonsko a Jižní Korea byly všechny vyzdviženy jako trhy, které přehodnocují životnost uhelných elektráren, zatímco Čína byla opakovaně uváděna jako země nejlépe připravená na současné narušení dodávek. William Fairclough, generální ředitel společnosti Wah Kwong Maritime Transport Holdings, uvedl, že Peking si z energetické krize v roce 2021 vzal tvrdé ponaučení a strávil roky posilováním bezpečnosti dodávek uhlí. „Dekarbonizace dominovala dlouhodobé strategii a najednou se nejdůležitější věcí stala energetická bezpečnost,“ řekl Fairclough. Čína pokračuje v razantním rozvoji obnovitelných zdrojů energie, účastníci diskuse však poukázali na to, že uhlí stále představuje zhruba 60 % čínské výroby elektřiny a v období špičkové poptávky nebo při výpadcích obnovitelných zdrojů stále častěji slouží jako záložní kapacita.

Účastníci diskuse rovněž zdůraznili rostoucí nepředvídatelnost, kterou mohou obnovitelné zdroje energie přinášet na trhy nákladní dopravy. Cetinok argumentoval, že kolísání počasí a přerušovaná produkce z obnovitelných zdrojů by v budoucnu mohly ve skutečnosti zvýšit výkyvy v poptávce po uhlí. „Když nabídka z obnovitelných zdrojů nedokáže uspokojit náhlé nárůsty poptávky, bude se muset sáhnout po uhlí,“ řekl.

Podrobné zkoumání se dostalo také roli Indie. Ačkoli se loni dovoz indického energetického uhlí snížil, účastníci panelové diskuze zdůraznili, že země i nadále agresivně rozšiřuje kapacity uhelných elektráren, a to i přes zrychlující se výstavbu zařízení na obnovitelné zdroje.

Pozornost se poté obrátila k Indonésii, největšímu světovému vývozcí energetického uhlí, kde

produkční kvóty a vývozní omezení vyvolávají novou nejistotu. Fairclough naznačil, že Jakarta bude nakonec možná nucena omezení uvolnit, jakmile vzroste celosvětová poptávka. „Každý má plán, dokud nedostane ránu do obličeje,“ poznamenal s nadsázkou.

Snad nejjasnějším poselstvím z této diskuse však bylo, že základní faktory ovlivňující nabídku lodí zůstávají pro majitele lodí na přepravu suchého hromadného nákladu mimořádně příznivé, a to bez ohledu na přesný vývoj cen uhlí. Tsantanis poznamenal, že v příštích třech letech dosáhne věku 20 let přibližně 1 100 lodí pro přepravu suchého hromadného nákladu, zatímco kapacity pro stavbu nových lodí v čínských loděnicích jsou prakticky vyprodány až do roku 2030. I mezi majiteli, kteří se zdráhají veřejně hájit uhlí, bylo těžké popřít význam této komodity. Fairclough připustil, že přibližně 60 % expozice společnosti Wah Kwong v segmentu kamsarmax je v současné době vázáno na obchod s uhlím.

!?!? SSL Express 19-05-2026 Spotové sazby za kontejnery stále rostou – poptávka však zřejmě začne slábnout

Spotové sazby za kontejnerovou přepravu na trasách přes Tichý oceán a mezi Asií a Evropou zaznamenaly minulý týden dvouciferný nárůst v důsledku nových úrovní sazeb FAK, příplatků za hlavní sezónu a omezenější kapacity. V uvedeném týdnu zaznamenal index World Container Index (WCI) společnosti Drewry mezi týdenní nárůst o 11 % na trase Šanghaj–Rotterdam, kde se cena ustálila na 2 413 USD za 40stopý kontejner, zatímco na trase Šanghaj–Janov došlo k nárůstu o 20 % oproti předchozímu týdnu, a to na 3 701 USD za 40stopý kontejner. Očekává se, že hlavní sezóna na trase Asie–Evropa začne dříve než obvykle, protože vyšší objem rezervací nákladu, omezená kapacita lodí a narušení spojená s konfliktem mezi USA/Izraelem a Íránem vedou přepravce k tomu, aby přepravovali náklad dříve. Vzhledem k oživení poptávky společnost Drewry očekává, že sazby v nadcházejícím týdnu dále porostou, uvádí analýza. Rejdaři se zjevně připravují na další zvýšení cen, které by mělo nastat za několik týdnů. Společnost MSC například minulý týden informovala zákazníky o nových sazbách FAK (freight all kinds) ve výši 4 700 USD za 40stopý kontejner do severní Evropy a 5 500 USD pro destinace ve východním i západním Středomoří, a to s platností od 1. června. Reakce trhu na to, jak úspěšné budou další zvýšení, však byly smíšené. Jeden britský zasilatel sdělil (The Loadstar), že „slyšeli, že dopravci očekávají špičku sezóny – někteří hovoří o červnu, jiní o červenci“. Zpochybňovali však, zda poptávka dokáže vyšší spotové sazby udržet. „Všichni rejdaři plánují zavést GRI od poloviny května. Zaznamenali jsme sice nárůst objemů, ten však není natolik výrazný, aby se současné úrovně GRI udržely na původně oznámených hodnotách, a já proto očekávám jejich snížení,“ uvedl jeden z nich a dodal, že hrozby přetížení v asijských nakládacích přístavech se zatím nenaplnily. „Viděli jsme vydané seznamy rollovers, ale pouze u menších plavidel Premier Alliance směřujících do Southamptonu, a neměli jsme žádné problémy s naložením zásilek na palubu.“

Podle údajů platformy Xeneta, která se zabývá srovnáváním přepravních sazeb, však kapacita na obou trasách tento týden klesla o 5 % oproti předchozímu týdnu.

Podle hlavního analytika společnosti Xeneta Petera Sanda se spotové sazby na trase Asie–Evropa nadále pohybují na úrovních podobných těm z doby vypuknutí íránského konfliktu, zatímco transpacifické spotové sazby vzrostly o 50 % oproti předválečným úrovním, což popsal jako „strop“, a tvrdil, že budou klesat, jak se blíží konec roční sezóny uzavírání smluv na této trase. Index WCI za tento týden však ukazuje, že i spotové sazby na transpacifické trase zaznamenaly výrazný nárůst: sazba na trase Šanghaj–Los Angeles vzrostla mezitýdenně o 10 %

na 3 357 USD za 40stopový kontejner, zatímco sazba na úseku Šanghaj–New York se zvýšila o 14 % na 4 252 USD za 40stopý kontejner. Společnost Drewry tento vývoj přisuzuje „zavedení nouzových palivových příplatků a příplatků za hlavní sezónu ze strany dopravců“, a zároveň udržují kapacitu pod kontrolou – na příští týden bylo na transpacifické trase oznámeno sedm zrušených plaveb.

Za každou odloženou smlouvu se musí na spotovém trhu přepravit více kontejnerů a rejdaři si za to účtují příplatek – pro odesílatele se však tato krátkodobá nepříjemnost vyplatí, pokud si v následujících týdnech nakonec zajistí nižší dlouhodobé sazby. Jakmile budou nové dlouhodobé smlouvy finalizovány a vstoupí v platnost, objemy se vrátí k smluvním sazbám, což by mělo vést k uvolnění krátkodobého trhu. Půjde tedy spíše o postupné uvolnění než o dramatický propad na úroveň před konfliktem, zejména s ohledem na tradiční nárůst poptávky v hlavní sezóně později v létě.