

SSL EXPRES

14.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 14-07-2026 Týden 27 - Sazby dále klesají, ale opět se objevuje hrozba nových výkyvů

Podle nejnovějších týdenních údajů společnosti WorldACD Market Data došlo na konci června a na začátku července k poklesu průměrných sazeb za leteckou nákladní dopravu, a to i v důsledku klesajících cen pohonných hmot. Současně došlo k poklesu celosvětového objemu přepravy, a to především kvůli svátku Dne nezávislosti v USA, který připadl na 4. července, a částečně také kvůli poklesu objemů přepravy z Hongkongu do Evropy v návaznosti na vstup v platnost nových dovozních pravidel EU „de minimis“ dne 1. července.

Ačkoli obnovené boje mezi USA a Íránem v tomto týdnu hrozí, že v nadcházejících dnech a týdnech dojde k dalšímu zhoršení situace v letecké nákladní dopravě a ke zvýšení cen, průměrné celosvětové sazby v 27. týdnu (29. června až 5. července) mezitýdenně (WoW) mírně poklesly o dalších 1 % na 3,13 USD za kilo, přičemž v předchozím týdnu již klesly o 2 %; tento údaj vychází z kombinace smluvních a spotových sazeb. Průměrné celosvětové spotové sazby klesly v 27. týdnu o 2 % na 3,62 USD za kilogram, přičemž pokles o 4 % byl zaznamenán z Evropy a Severní Ameriky a o 2 % z oblasti Asie a Tichomoří (na 5,03 USD za kilogram) a ze Střední a Jižní Ameriky (CSA). Přesto zůstávají průměrné celosvětové spotové sazby meziročně o 37 % vyšší, a to včetně nárůstu o 46 % u zásilek pocházejících ze Středního východu a jižní Asie (MESA) a ze Severní Ameriky, o 42 % z Afriky a o 37 % z asijsko-pacifického regionu. Celosvětové přepravní objemy ve 27. týdnu meziročně poklesly o 2 %, přičemž v předchozím týdnu zaznamenaly pokles o 1 %. Největší pokles zaznamenala Severní Amerika (-10 %) v důsledku státního svátku Dne nezávislosti v USA, následovaná poklesem o 7 % v regionu CSA, který souvisel rovněž s oslavami 4. července u jejího severního souseda. Letošní týdenní pokles celosvětových objemů o 2 % je srovnatelný s loňským týdenním poklesem o 3 % zaznamenaným ve stejném týdnu. Celosvětová zúčtovatelná hmotnost je však o 4 % vyšší než ve stejném období loňského roku, a to díky meziročnímu nárůstu o 8 % u zásilek pocházejících z asijsko-pacifického regionu, jak vyplývá z více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých v datech společnosti WorldACD.

Při podrobnějším pohledu na trendy v přepravě v asijsko-pacifickém regionu je patrný velmi výrazný mezi týdenní pokles objemu přepravy o 12 % na klíčové exportní trase elektronického obchodu z Hongkongu do Evropy v 27. týdnu, a to po poklesech o 7 % a 2 % v předchozích dvou týdnech – k čemuž přispělo ukončení platnosti výjimky EU z dovozního cla „de minimis“ pro zboží v hodnotě nižší než 150 EUR, k němuž došlo 1. července. Díky tomu se objem přepravy z Hongkongu do Evropy vrátil na úroveň z konce března. Objemy přepravy z Číny do Evropy byly ve 27. týdnu stabilní poté, co v předchozím týdnu zaznamenaly mezi týdenní pokles o 6 %. Objemy přepravy z asijsko-pacifického regionu do Evropy celkově poklesly ve 27. týdnu o 2 % a v předchozím týdnu o 4 %, zatímco spotové sazby klesly v těchto dvou týdnech o velmi podobné hodnoty na 5,09 USD za kilogram ve 27. týdnu.

Zároveň došlo v posledních třech týdnech k prudkému nárůstu objemu přepravy z Tchaj-wanu do Evropy, který v tomto období vzrostl přibližně o +20 %, což odráží přepravu počítačového

vybavení souvisejícího s umělou inteligencí. Naproti tomu objem přepravy z Tchaj-wanu do USA v tomto období poklesl přibližně o 5 % a objem přepravy z Hongkongu do USA klesl celkem o přibližně 7 %, což však zdaleka nedosahuje poklesu o zhruba 20 %, který ve stejném období zaznamenala přeprava z Hongkongu do Evropy.

Pokud jde o ceny, průměrné spotové ceny na trase z Asie a Tichomoří do USA klesly již druhý týden v řadě, a to o -3 % na 6,83 USD za kilogram. Spotové ceny z Číny a Hongkongu do USA klesly za poslední dva týdny celkem o přibližně -12 %. Pokud jde o kapacitu, celková globální kapacita letecké nákladní dopravy ve 27. týdnu mírně poklesla o 1 % ve srovnání s předchozím týdnem, a to hlavně kvůli poklesu kapacity ze Severní Ameriky (-4 %) v důsledku Dne nezávislosti v USA. Tento pokles byl částečně kompenzován dalším mezitýdenním nárůstem z letišť MESA (+3 %). Celková celosvětová kapacita se nyní mírně zotavila (+2 %) a překročila úroveň z 7. týdne těsně před vypuknutím války USA a Izraele s Íránem, a to částečně díky dalšímu snížení deficitu kapacity do a z regionu MESA, který se ve 27. týdnu zúžil na -10 % ve srovnání s -14 % v předchozím týdnu a -30 % na začátku června. Toto oživení přepravní kapacity se však může v nadcházejících týdnech změnit, pokud bude eskalace konfliktu mezi USA a Íránem pokračovat.

 SSL Express 14-07-2026 cargo-partner a Nippon Express porostou společně

Integrace společnosti cargo-partner do skupiny Nippon Express (skupina NX) nabírá na obrátkách. Po počátečních fúzích v Maďarsku a Rumunsku byly nyní provedeny významné organizační kroky také v Rakousku, Polsku a na Slovensku. Cílem je spojit místní silné stránky s globálním dosahem skupiny NX a rozšířit společné portfolio služeb pro zákazníky ve střední a východní Evropě.

„Naše integrace do skupiny NX pokračuje s jasným cílem: Chceme vytvářet skutečnou přidanou hodnotu pro naše zákazníky, naše zaměstnance a naše partnery,“ říká Luca Ferrara, generální ředitel společnosti cargo-partner. Nedávné milníky ukazují, „jak praktickým a na zákazníka orientovaným způsobem kombinujeme místní odborné znalosti, silné týmy a širokou síť.“

Na Slovensku společnost působí pod názvem „NX Cargo-Partner Slovakia“ od 1. července 2026. Zároveň se do organizace cargo-partner integruje i místní pobočka Nippon Express. Společnost v zemi působí již více než tři desetiletí a provozuje mimo jiné iLogistické centrum v Dunajské Středě, které má přímé napojení na železniční terminál METRANS. Integrace v Polsku byla rovněž dokončena 1. července. Od srpna bude společnost fungovat pod názvem „NX Cargo-Partner Poland“. Stávající týmy budou společně těžit z konsolidované infrastruktury a rozšířené sítě. Cargo-Partner je jedním z předních poskytovatelů letecké nákladní dopravy v Polsku a provozuje zde devět poboček a tři iLogistics centra. Integrace dále pokročila i v Rakousku. Od 1. července vytvořily společnosti cargo-partner GmbH a rakouská pobočka Nippon Express jeden právní subjekt s názvem cargo-partner GmbH. Podle společnosti nedojde k žádným provozním změnám pro zákazníky ani zaměstnance. Rakouský tým Nippon Express se již do konce roku 2025 přestěhoval do sídla společnosti cargo-partner na letišti ve Vídni. S více než 500 zaměstnanci a přibližně 228 000 zásilkami odbavenými ročně je Rakousko jedním z nejdůležitějších trhů společnosti. Kromě silné pozice v letecké přepravě patří mezi klíčové lokality farmaceutické centrum splňující normy GDP a udržitelné centrum iLogistics se systémem AutoStore.

Společnosti cargo-partner a Nippon Express navazují na současná integrační kroky, který již byl dokončen v Maďarsku a Rumunsku. Cílem je zjednodušit regionální struktury a dále prohloubit spolupráci v rámci skupiny. Fúze vytváří výrazně větší mezinárodní síť: Společnosti cargo-partner a Nippon Express se společně umístily na pátém místě na světě v letecké přepravě a na šestém v námořní přepravě. To by mělo zákazníkům poskytnout přístup k rozšířené škále služeb a silnější mezinárodní přítomnost.

    SSL express 14-07-2026 Spojené státy mají FMC – Kdo chrání zájmy přepravců v jiných zemích?

Dopravní společnost převzala v přístavu Savannah importní kontejner na šasi. Když byl box připraven k vrácení, byl přístav na tři dny uzavřen. Rejdař přesto za tyto dny účtoval poplatek za prodlevu. Sporná částka činila 510 dolarů. Po šesti letech, dvou rozhodnutích Federální námořní komise (FMC) a dvou vystoupeních před Odvolacím soudem Spojených států nakonec dopravce spor vyhrál. Dne 28. dubna 2026 potvrdil Odvolací soud Spojených států pro okruh District of Columbia rozhodnutí FMC, že poplatky za prodlevu, které společnost Evergreen účtovala společnosti TCW, byly nepřiměřené. Soud souhlasil s tím, že společnosti TCW neměly být účtovány poplatky za tyto tři dny, protože nebylo možné zařízení vrátit, když byl přístav v Savannah uzavřen.

FMC používá pojem „plynulost přepravy“ k popisu efektivního pohybu nákladu a vybavení v rámci dodavatelského řetězce. Plynulost přepravy jednoduše znamená zajistit, aby se náklad a vybavení pohybovaly bez zbytečných zpoždění. Podle FMC mají poplatky za detention podpořit včasné vrácení kontejnerů, aby mohly být zkontrolovány, přemístěny a znovu použity. Účtování poplatku TCW za 3 dny, kdy byly brány přístavu uzavřeny, nemohlo urychlit vrácení kontejnerů. Poplatek tedy nijak nepřispěl ke zlepšení plynulosti přepravy, což byl jeden z hlavních důvodů, proč jej FMC shledala jako nepřiměřený.

Pro čtenáře mimo Spojené státy vyvolává tento případ dvě zajímavé otázky:

Proč vlastně trucker obdržel fakturu za zpoždění přímo od rejdaře, což je v mnoha zemích neobvyklé? A kdyby k podobnému sporu došlo ve vaší zemi, koho byste požádali o jeho posouzení?

Protože společnosti Evergreen, Yamaha a TCW byly smluvními stranami trojstranné smlouvy o pronájmu kontejneru, na základě této smlouvy převzala společnost TCW přepravu plného a vrácení prázdného kontejneru a podvozku společnosti Evergreen v rámci sjednané bezplatné lhůty. Společnost TCW měla k dispozici 21 dní bezplatné doby pro kontejner a 4 dny pro podvozek. Po uplynutí těchto lhůt se společnost TCW zavázala platit 150 USD za den za kontejner a 20 USD za den za podvozek. Společnost Evergreen proto vystavila společnosti TCW fakturu, protože dopravní společnost přijala přímou smluvní odpovědnost za vybavení. Uzavření závodu společnosti Yamaha v souvislosti s pandemií COVID-19 zpozdilo vykládku a uvolnění kontejneru a podvozku. Společnost TCW sice akceptovala zpoždění, které během tohoto období vzniklo, její námitka se však týkala pouze posledních 3 dnů, během nichž byl přístav uzavřen a vybavení nebylo možné vrátit. K 23. květnu 2020 byly kontejner a podvozek připraveny k vrácení. Přístav v Savannah byl uzavřen od 23. do 25. května a společnost TCW zařízení vrátila 26. května, ihned po znovuotevření přístavu.

Čtenáři v mnoha zemích se pravděpodobně nad jednou částí tohoto příběhu pozastaví....„Dopravní společnost obdržela fakturu za zpoždění přímo od námořní přepravní společnosti“...

Na základě výzkumu autora (Shipping and Freight Resources) v několika významných obchodních jurisdikcích se zdá, že přímá smluvní odpovědnost mezi námořní přepravní společností a dopravcem je mimo Spojené státy spíše výjimkou. Ačkoli výjimky jistě existují v závislosti na smlouvách mezi stranami, nezjistil, že by se jednalo o převládající obchodní model. V Jižní Africe se poplatky za zpoždění obvykle fakturují smluvnímu zákazníkovi dopravce, kterým může být dovozce, příjemce zásilky nebo jejich zástupce, například zasílatel. Dopravce obvykle zajišťuje vnitrozemskou přepravu na základě samostatné přepravní smlouvy uzavřené s majitelem nákladu nebo zasílatel. Pokud bylo zpoždění způsobeno řidičem kamionu, může dovozce nebo zasílatel požadovat úhradu poplatku za prodlevu na základě této smlouvy o vnitrozemské přepravě. Rejdař se i nadále obrací na svého smluvního zákazníka s žádostí o úhradu.

Situace je podobná ve velké části Evropy. Strana, která uzavřela smlouvu s rejdařem na základě konosamentu nebo dohody o poskytování služeb, obvykle obdrží fakturu za prodlevu, zatímco silniční dopravce působí na základě samostatné smlouvy o vnitrozemské přepravě. Zdá se, že i v Austrálii, Singapuru, Indii, některých částech Blízkého východu a na několika latinskoamerických trzích převládají obchodní struktury, v nichž rejdař fakturuje přímo majiteli nákladu, zasílateli nebo jinému smluvnímu zákazníkovi, nikoli kamionérovi.

Nákladní dopravce se může stát přímo odpovědným, pokud podepíše smlouvu o výměně vybavení, trojstrannou smlouvu nebo jinou smlouvu, v níž přebírá odpovědnost za vybavení dopravce. Přesně to se stalo v případě TCW.

V Jižní Africe, Evropě, Austrálii, Singapuru a na mnoha dalších trzích se prázdné kontejnery obvykle vrací do soukromých dep, vnitrozemských kontejnerových zařízení nebo skladovacích areálů mimo přístav, které určí rejdař. Nevracejí se automaticky do námořního terminálu, kde byl plný kontejner převzat. Ve Spojených státech hrálo vrácení prázdných kontejnerů do námořních terminálů v minulosti významnější roli, ačkoli se využívají i depa mimo terminály. To vytváří užší vazbu mezi provozní dobou terminálu, dostupností termínů, pokyny pro vrácení prázdných kontejnerů a rizikem vzniku poplatků za prodlení. Tento rozdíl má význam v případě, jako je ten společnosti TCW. Jakmile je určené místo pro vrácení uzavřeno, může mít trucker připravené vybavení, k dispozici řidiče a zajištěnou přepravu, ale přesto nebude schopen vrácení dokončit.

Druhým rozdílem je ochrana, která je k dispozici straně, proti níž je vzneseno obvinění. Společnost TCW měla kam se obrátit a podat stížnost. Namísto toho, aby přijala fakturu nebo zahájila nákladné soudní řízení, obrátila se na Federální námořní komisi. Federální námořní komise je nezávislá federální agentura odpovědná za regulaci systému mezinárodní námořní přepravy v USA ve prospěch amerických vývozců, dovozců a spotřebitelů. Mezi její úkoly patří zajištění konkurenceschopného a spolehlivého systému mezinárodní námořní přepravy a ochrana veřejnosti před nekalými a klamavými praktikami. Mezi její funkce patří vyšetřování a rozhodování o stížnostech týkajících se sazeb, poplatků a praktik námořních dopravců, provozovatelů námořních terminálů a zprostředkovatelů námořní přepravy podle zákona o námořní přepravě (Shipping Act). Společnost TCW tak měla přístup k regulačnímu orgánu, který rozuměl zadržování kontejnerů, vrácení vybavení, uzavírání terminálů a obchodnímu účelu daného poplatku.

To je forma ochrany, kterou mnoho přepravců a dopravců jinde nemá.

Při přípravě tohoto článku patřilo mezi nejzřetelnější zjištění to, že neexistuje žádný jednotný mezinárodní model pro řešení sporů týkajících se zadržování kontejnerů. Obchodní praktiky, smluvní ujednání a regulační dohled se liší v jednotlivých jurisdikcích a v některých případech i mezi dopravci působícími v rámci téže země. Jihoafrická republika disponuje námořními úřady, přístavními regulačními orgány, orgány pro ochranu hospodářské soutěže a soudy. Žádný z nich však neplní stejnou specializovanou roli v oblasti obchodních sporů jako FMC v případě konkrétní faktury za zadržování kontejneru. Ve Spojeném království působí Agentura pro námořní dopravu a pobřežní stráž (Maritime and Coastguard Agency), jejíž působnost se zaměřuje především na námořní bezpečnost, normy pro lodě, prevenci znečištění, námořníky a reakci na mimořádné události. Obchodní spor ohledně faktury za zadržení kontejneru by obvykle zůstal smluvní záležitostí mezi stranami. V Austrálii působí Australská komise pro hospodářskou soutěž a ochranu spotřebitelů (ACCC), která může vyšetřovat záležitosti týkající se hospodářské soutěže a spravedlivého obchodování. Její role je širší než role FMC a neposkytuje stejné specializované fórum pro každý sporný poplatek za zadržení. Singapur má významný námořní a přístavní úřad. Indie, Blízký východ, Latinská Amerika a evropské země mají rovněž námořní správy, přístavní úřady, orgány pro regulaci hospodářské soutěže a obchodní soudy. Jejich pravomoci se však liší. Orgán odpovědný za provoz přístavů, bezpečnost plavidel, udělování licencí nebo právo hospodářské soutěže nemusí mít pravomoc rozhodovat o tom, zda byl konkrétní poplatek za zadržení lodi přiměřený. V praxi mnoho sporů začíná u rejdaře. Dovozce, příjemce, zasílatel nebo dopravce předloží podklady, vysvětlí, proč nebylo možné kontejner vrátit, a požádá o zrušení nebo snížení poplatku. Pokud rejdař odmítne, zbývajících možností může být rozhodčí řízení, soudní spor nebo mimosoudní dohoda. Vzhledem k částce v řádu několika set dolarů se právní cesta z finančního hlediska málokdy vyplatí. Představme si, že přepravní společnost, dovozce, vývozce nebo zasílatel ve (vaší zemi) obdrží fakturu za detention, kterou upřímně považuje za neopodstatněnou.

Kdo tuto stížnost posoudí?

Kdo rozumí rozdílu mezi smluvní odpovědností a provozní nemožností?

A pokud se jedná o částku pouhých několika set dolarů, existuje vůbec nějaká reálná možnost kromě obchodního odvolání u přepravní rejdaře?

Ve Spojených státech proto existuje Federální námořní komise.



SSL Express 14-07-2026 Po útoku na kontejnerovou loď se zhroutila bezpečnostní situace v Hormuzu

Bezpečnostní situace v Hormuzském průlivu se prudce zhoršila poté, co byla o víkendu napadena a vznítila se kontejnerová loď o kapacitě 7 000 TEU provozovaná společností Global Feeder Shipping, což vyvolalo novou vlnu útoků ze strany USA a Íránu v celém regionu. Posádka loď opustila a byla zachráněna, ačkoli podle různých zpráv z Ománu a Ústředního velitelství USA zůstává po incidentu jeden námořník nezvěstný. Jedná se zřejmě o kontejnerovou loď plující pod kyperskou vlajkou, která utrpěla značné poškození strojovny při plavbě v blízkosti ománského pobřeží. Tento útok představuje závažné vyhlášení kampaně proti obchodní lodní dopravě v nejdůležitějším úžinovém bodě světa. Írán uvedl, že plavidla ignorovala varování a nedodržela takzvanou schválenou trasu přes úžinu. USA oznámily, že

provedly další údery s cílem oslabit schopnost Íránu útočit na obchodní lodě volně proplouvající touto vodní cestou.

CENTCOM uvedl, že americké síly sestřelily íránskou řízenou střelu a jednorázový útočný dron a následně provedly další údery proti íránským vojenským cílům. Američtí představitelé uvedli, že mezi cíle patřily raketové a protivzdušné obranné systémy, odpalovací rampy pro drony, muniční sklady, komunikační zařízení a malé čluny Revoluční gardy v okolí průlivu. Írán reagoval raketovými a dronovými útoky v celém Perském zálivu, mimo jiné proti Bahrajnu, Kuvajtu, Kataru, Ománu a Jordánsku. Katar uvedl, že zachytil přilétající íránskou palbu, a také Kuvajt hlásil zachycení střel. Omán uvedl, že drony zasáhly cíle poblíž Hormuzského průlivu, a později si na protest předvolal íránského velvyslance, přičemž útoky označil za nezodpovědné. Írán prohlásil, že Hormuzský průliv je nyní uzavřen, dokud se situace neuklidní, zatímco představitelé USA trvají na tom, že vodní cesta zůstává otevřená pro plavbu. Lodní provoz přes Hormuzský průliv v neděli klesl na nejnižší úroveň za posledních pět týdnů a v pondělí ráno zůstal velmi omezený.

„Pokračující eskalace naznačuje opakování uzavření, které jsme zažili na počátku konfliktu,“ poznamenali dnes analytici v oblasti námořní dopravy ze skandinávské banky SEB. Počet přeprav ropy tankery se oproti nedávným úrovním zhruba snížil na polovinu. „Uzavření v krátkodobém horizontu podporuje sazby [tankerů], protože flotila se snaží přesunout na přepravu ropy na dlouhé vzdálenosti přes Atlantik, ale jedná se o dočasný výkyv, který časem odezní,“ uvedla banka SEB a dodala: „Rozhodujícím faktorem je skupina plavidel, která v současné době čeká před Hormuzským průlivem. Dokud budou čekat na znovuotevření, zůstanou mimo Atlantik, ale pokud uzavření potrvá a začnou hromadně plout na západ s balastem, zaplaví tato skrytá tonáž Atlantik a riziko se obrátí ve prospěch propadu cen.“