

SSL EXPRES

24.06.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 24-06-2026 Zkouška odolnosti kontejnerové přepravy přináší smíšené výsledky

Poutavý graf, který tento týden zveřejnila společnost Sea-Intelligence, sleduje rychlost zvládnutí všech významných narušení kontejnerové přepravy od roku 2012 – měří, jak dlouho trvalo, než se po každé události zpoždění vrátila na úroveň před danou krizí. Z grafu vyplývá trend zrychlujícího se zotavení: tři měsíce po pracovním sporu na západním pobřeží USA v roce 2014, jeden měsíc po krachu společnosti Hanjin v roce 2016, 15 až 26 měsíců v případě pandemie a dva měsíce v případě krize v Rudém moři. Krize v Hormuzském průlivu, která stále není vyřešena, zůstává otázkou. Zřejmým vysvětlením je, že se odvětví naučilo lépe zvládat nárazové situace. Skutečnost je však, jak odborníci sdělili serveru Splash, podstatně složitější. „Chaos nezmizel; přepravní síť ho jen lépe absorbuje,“ uvedl Imaad Asad, analytik v oblasti námořní přepravy ze společnosti Sea-Intelligence. „Námořní dopravci zásadně změnili svou provozní strategii a do svých jízdních řádů proaktivně začleňují časové rezervy. Během pandemie znamenal nedostatek těchto rezerv, že jakékoli narušení se rychle promítlo do selhání celého systému. Nyní, díky strukturálnímu prodloužení přepravních časů již v předstihu, námořní přepravci tlumí dopad těchto událostí dříve, než se stačí rozšířit.“ Jinými slovy, odvětví vyměnilo rychlost za stabilitu. Simon Heaney, analytik v oblasti kontejnerové přepravy ve společnosti Drewry, poukázal na spíše strukturální vysvětlení. „Jako obvykle jde o kombinaci několika faktorů. Krize mají velmi odlišný rozsah; pro kontejnerovou přepravu představuje průliv Hormuz z hlediska provozních dopadů výrazně menší problém než objížďky přes Rudé moře, které byly zase relativně nevýznamné ve srovnání s pandemií covidu.“ Dodal, že právě nadbytek lodí hraje klíčovou roli ve zvýšené odolnosti odvětví vůči otřesům. „Odvětví se naučilo přizpůsobovat se stavu trvalé krize, k čemuž přispívá i nadbytek lodí, s nimiž lze manévrovat jako s figurkami na šachovnici. Narušení provozu proto pro námořní dopravce přináší stále menší dopady. Ideální scénář pro ně nastává, když určitá událost způsobí současně prudký nárůst poptávky a nedostatek logistických kapacit. To se v případě Hormuzu stalo pouze v malém měřítku.“

Judah Levine, vedoucí výzkumu ve společnosti Freightos, souhlasil s tím, že měřítko je důležitější než cokoli jiného. Pandemie způsobila bezprecedentní přetížení hlavních přístavů po celém světě, což vysvětluje rekordně dlouhou dobu zotavení. Krize v Rudém moři měla přímý dopad pouze na menší podíl celkového objemu kontejnerů a existovala schůdná alternativa v podobě trasy kolem Mysu Dobré naděje, což umožnilo zotavení i přesto, že se lodě nadále odkláněly od původní trasy. Hormuz z provozního hlediska zasáhl pouze 2–3 % globálních objemů, které by obvykle propluly úžinou. „Úroveň zpoždění a doby zotavení jsou většinou úměrné míře narušení,“ uvedl Levine a zároveň poznamenal, že poučení z období pandemie – zejména to, že přepravci si ponechávají nadbytečnou kapacitu jako rezervu pro případ nouze – se nyní uplatňují při vzniku nových krizí.

Ne každý byl ochoten tento graf vykládat jako úspěch. Peter Tirschwell, zakladatel konference TPM, se proti tomu důrazně ohradil. „Nejdůležitější je, že se zpoždění s postupem času

zhoršují, a ne to, že by se zotavení po šocích mohlo odehrávat rychleji.“ Poukázal na nedávno zveřejněný index výkonnosti kontejnerových přístavů (Container Port Performance Index) Světové banky, který sleduje údaje o počtu manipulací za hodinu a který se od doby pandemie covidu nikdy nevrátil na původní úroveň. „Představitelé kontejnerových dopravců hovoří o dlouhodobém zhoršování zpoždění v přístavech jako o realitě, s níž se odvětví bude muset pravděpodobně potýkat ještě řadu let.“

Peter Sand, hlavní analytik společnosti Xeneta, tvrdí, že se změnila samotná frekvence a povaha narušení provozu. „Frekvence narušení je od začátku pandemie vyšší – a dopad je závažnější ve srovnání s obdobím před pandemií.“ Varuje před tím, aby se krize považovaly za zaměnitelné. „Krizy jsou vždy odlišné. Pokud nedokážete rozlišit rozdíly, a tím pádem ani jejich dopad, dostanete se do potíží.“ Jeho širší postřeh spočívá v tom, že volatilita v nákladní dopravě je nyní strukturální, již není pouze rizikem, které je třeba řídit, ale trvalým rysem provozního prostředí.

Rozdíl mezi odolností a skutečným zdravím systému snad nejlépe ilustruje index Global Supply Chain Stress Index Světové banky, který sleduje objem TEU zasažených zpožděními. Tento index se v současné době nachází na nejvyšší úrovni od vrcholu pandemie – více než 2 miliony TEU ve stresu –, i když graf rychlosti zvládání situací společnosti Sea-Intelligence naznačuje, že šoky jsou absorbovány rychleji. Šanghajský index kontejnerové přepravy (Shanghai Containerized Freight Index) se mezitím opět vyšplhal nad 2 000 dolarů za TEU. Rychlejší zotavení z jednotlivých událostí tedy není totéž jako normální fungování dodavatelského řetězce.



SSL Express 24-06-2026 Mezi USA a Íránem byla zprovozněna horká linka pro Hormuzský průliv

Írán a Spojené státy zřídily přímý komunikační kanál, jehož cílem je zabránit incidentům a nedorozuměním v Hormuzském průlivu, oznámily v pondělí Katar a Pákistán po prvním kole jednání na vysoké úrovni v rámci 14bodového memoranda o porozumění, které se konalo na summitu u Lucernského jezera ve švýcarském Burgenstocku. Ve společném prohlášení se uvádí, že jednání proběhla v „pozitivní a konstruktivní atmosféře“ a přinesla „povzbudivý pokrok“, včetně plánu, jehož cílem je dosáhnout konečné dohody do 60 dnů. Tato komunikační linka souvisí s odstavcem 5 memoranda o porozumění, na jehož základě se Írán zavázal usnadnit bezpečný průjezd obchodních plavidel úžinou bez tranzitních poplatků po dobu 60denního vyjednávacího období. Memorandum uvádí, že „provoz obchodních plavidel bude zahájen neprodleně“, a ukládá Íránu povinnost zahájit odminovací operace do 30 dnů. S ohledem na období po skončení tohoto dočasného ujednání počítá memorandum o porozumění s tím, že Írán zahájí dialog s Ománem s cílem vymezit budoucí správu a námořní služby v průlivu v souladu s mezinárodním právem a suverénními právy pobřežních států. Situaci v Hormuzském průlivu včera zkomplikoval prohlášení hlavního íránského vyjednavče, který uvedl: „Každý by měl vědět, že správa průlivu se již nikdy nevrátí do stavu, jaký panoval před válkou.“

Po jednáních Íránu s Ománem však ománský ministr zahraničí uvedl: „Potvrdili jsme svůj závazek dodržovat mezinárodní právo a zajistit bezplatný průjezd.“

Tento diplomatický pokrok však k řešení operační situace na moři příliš nepřispěl. Íránská agentura Fars News Agency s odvoláním na vojenské zdroje informovala, že průliv zůstává uzavřen a že námořnictvo Íránských revolučních gard (IRGC) nevydává tranzitní povolení, přičemž tento krok popsala jako reakci na pokračující izraelské útoky v Libanonu a na to, že USA plně neplní dohodu o příměří. Banka HSBC tento týden varovala své klienty, že normalizace námořní dopravy bude zaostávat za vývojem událostí. „Očekáváme, že normalizace námořní dopravy bude zaostávat, dokud nedojde k trvalému urovnání, odminování a snížení nákladů na pojištění,“ uvedla banka. HSBC uvedla, že doplňování zásob by mělo poskytnout střednědobou podporu, a dodala, že jakékoli uvolnění sankcí vůči Íránu by zvýšilo poptávku po lodní kapacitě splňující příslušné požadavky, přičemž poukázala na podobnost s toky venezuelské ropy.

Společnost BRS ve svém týdenním zpravodaji o tankerech popsala situaci jako „falešný start“. Makléřská společnost poznamenala, že jakmile byl minulý týden průliv prohlášen za otevřený, provoz postupně stoupal na nejvyšší úroveň od uzavření na konci února, přičemž počet tankerů opouštějících oblast převyšoval počet tankerů do ní vplouvajících, protože plavidla uvízla v Perském zálivu ve spěchu opouštěla oblast. O víkendu opustilo průliv devatenáct tankerů s nosností nad 34 000 dwt, zatímco pět do něj vplulo, než oznámení Teheránu o uzavření průlivu zpomalilo provoz na minimum. Společnost BRS uvedla, že události z víkendu byly vnímány jako dočasný výkyv vzhledem k zjevnému úspěchu pondělních jednání a ostrému pokárání Izraele ze strany Washingtonu, a předpokládala, že jakmile se vyjasní situace v Hormuzském průlivu, provoz se rychle vrátí na úroveň z konce minulého týdne. Pokud jde o balastní lodě, společnost BRS uvedla, že události minulého týdne podnítily výrazný přesun tonáže do této oblasti. Mnoho tankerů typu VLCC plujících v jižní části Indického oceánu náhle změnilo kurz na sever a údaje ze sledování lodí naznačovaly, že se tato plavidla nyní shromažďují u ománského pobřeží a čekají na povolení k vplutí. Vyšší podíl tankerů typu VLCC opouštějících Malacký průliv po vyložení nákladu v Asii také směřoval na Blízký východ namísto do Atlantiku. Západní majitelé však, s výraznou výjimkou řeckých provozovatelů, stále převážně směřovali lodě do zón s vyšší poptávkou mimo tento region.

   !? SSL Express 24-06-2026 Dopravní pojištění během krize

Blokády, odklony a nouzové přístavy mohou změnit pojištění v přepravě nákladu. DSLV varuje přepravní společnosti: Pokud oznámíte změnu příliš pozdě, riskujete ochranu v případě pojistné události.

Globální krize narušují nejen dodavatelské řetězce. Mohou také ohrozit pojištění při přepravě nákladu. Federální asociace přepravy a logistiky DSLV proto varuje před hlášením změn v procesu přepravy pojišťovně, makléřům nebo pojistníkům příliš pozdě nebo vůbec ne. Spouštěčem je napjatá situace na důležitých námořních trasách, jako je Hormuzský průliv. Pokud jsou lodě zablokovány, majitelé lodí změni trasu nebo je přeprava předčasně zrušena, může to mít důsledky pro pojištění zboží.

Pro dopravní společnosti je to obzvláště kritické, když přeprava probíhá jinak, než bylo původně plánováno. Může jít o delší plavbu na moři, odklon jinou trasou, nový cílový přístav nebo dočasné skladování v nouzovém přístavu. Takové změny lze považovat za zvýšení rizika. Pokud pojišťovna není okamžitě informována, může to být v případě pojistné události nákladné. V nejhorším případě pojišťovna odmítne zaplatit. Další problém: Politická rizika, jako jsou válka,

občanská válka, terorismus nebo politické násilné činy, jsou zpočátku v mnoha pojistkách na zboží vyloučena. Krytí těchto rizik mohou být zvlášť uzavřena prostřednictvím samostatné válečné klauzule. Zásílatelé by však měli zkontrolovat, zda byla tato klauzule skutečně dohodnuta a zda stále platí. Podle DSLV jednotliví poskytovatelé rizik zvažují ukončení pojištění pro válečné události v Rudém moři nebo tak již učinili. Je také důležité rozlišovat mezi škodami na majetku a finančními ztrátami. Pojištění zboží obvykle kompenzuje ztrátu nebo poškození zboží. Obvykle však nechrání před náklady na následné kontroly způsobené zpožděním. Mohou zahrnovat smluvní sankce, nároky na náhradu škody nebo ekonomické nevýhody pro zákazníka. Právě zde mohou v době krize rychle vznikat nedorozumění. Role zasílatele v pojistném vztahu je rozhodující. Pokud zasílatel zajistil pojištění pro svého zákazníka na své jméno, často je pojistníkem sám. Poté musí také splnit příslušné povinnosti. Pokud je však zákazník sám pojistníkem, hlavní povinnosti obvykle leží na něm. Nicméně zasílatel může stále hrát důležitou roli, protože obvykle rozpozná změny v přepravním procesu dříve než zákazník.

DSLVL uvádí několik případů, kdy musí být zasílatelé obzvlášť ostražití. Pokud zboží zůstane na palubě déle, než bylo plánováno kvůli námořní bloádě, pojistné krytí často pokračuje. Nicméně může existovat povinnost o tom informovat, pokud je přeprava výrazně zpožděna. Pokud se loď odchyluje od dohodnuté nebo obvyklé trasy, musí být tato změna také nahlášena. To platí také v případě, že lodní společnost vyhlásí předčasný konec plavby a zboží je vyloženo v jiném přístavu. Je to ještě složitější s dočasným úložištěm. Pokud je zboží vykládáno v nouzovém přístavu a později přepravováno dále, může být přerušeno pojištění ztráty nebo poškození zboží během skladování. Náklady na překládku nebo skladování však mohou být pokryty podle smlouvy.

Nejdůležitější rada je: Nereagujte pouze tehdy, když je zboží poškozené nebo chybí. Speditoři by měli včas informovat zákazníky, pojišťovny, makléře nebo underwritery v případě neočekávaných změn délky, trasy nebo cíle přepravy. Kromě toho by měli dokumentovat, kdy se o změně dozvěděli a které orgány je informovaly. V době, kdy geopolitické krize stále více mění dopravní trasy, se pojištění stává aktivním tématem řízení rizik.

 SSL Express 24-06-2026 Proč by e-flotily mohly být dražší

EU chce posílit svůj průmysl a produkovat více čistých technologií v Evropě. Silniční dopravní asociace IRU však varuje: Plánovaný zákon o průmyslovém urychlovači by mohl přinést nové náklady, více byrokracie a další investiční rizika pro autobusové a dopravní společnosti. V jádru jde o takzvané specifikace "Made in Europe". V budoucnu by veřejné zakázky a dotační programy mohly být silněji spojeny se skutečností, že elektrická vozidla splňují určitá kritéria původu EU. To, co může znít rozumně z hlediska průmyslové politiky, se může stát problémem pro provozovatele flotil elektrických nákladních vozů.

IRU zásadně podporuje cíl zvýšit konkurenceschopnost evropského průmyslu a podpořit dekarbonizaci. Asociace však varuje, aby se neztratilo ze zřetele tržní podmínky pro dopravní společnosti. Přísné požadavky na původ by mohly snížit konkurenci, omezit výběr vozidel a zvýšit náklady na pořízení. Zvláště malí a střední provozovatelé by mohli být pod tlakem. Zvláště u elektrických užitkových vozidel jsou dodací lhůty, ceny a dostupnost již klíčovými faktory. IRU je obzvlášť kritická k možné nejistotě u vozidel, která budou legálně pořízena a registrována před vstupem nových pravidel v platnost. Asociace požaduje, aby taková elektrická vozidla mohla být nadále používána ve smlouvách o veřejné dopravě po celou dobu

jejich provozní doby – i po roce 2035. Podle IRU by to nebylo jen nákladné, ale také by to odporovalo principům cirkulární ekonomiky.

Návrh zákona však poskytuje výjimky. Z pohledu IRU jsou však tyto oblasti příliš úzké a spojené s příliš vysokým důkazním břemenem. Asociace volá po jasnějších pravidlech, jednotných kritériích pro veřejné zakázky a financování programů a nižších nákladových hranicích. Místo 25 nebo 30procentního rozdílu by mělo stačit 10 procent k tomu, aby bylo možné odchýlit se od původních specifikací. Další bod se týká doby po registraci. IRU vyžaduje, aby požadavky "Vyrobeno v Evropě" platily pouze pro nákup nebo propagaci vozidla. Náhradní díly, údržba a poprodejní služby musí zůstat neomezené. Jinak by provozní náklady mohly vzrůst, vozidla by mohla být déle mimo provoz a hodnota použitých vozidel by mohla klesnout. IRU také poukazuje na praktický problém: Když výrobci dodají elektromobily se zpožděním, často čelí provozovatelé sankcím z veřejných dopravních smluv. Tyto termíny často neovlivňují výrobní ani dodací lhůty. IRU proto vyzývá k zavedení smluvních záruk, aby rizika v dodavatelském řetězci byla spravedlivěji rozložena. Asociace také kritizuje skutečnost, že průmyslové akcelerační zóny fungují pouze tehdy, pokud je zohledněna i dopravní a logistická infrastruktura. Patří sem silniční spojení, logistická centra, parkovací místa pro nákladní vozy a infrastruktura pro nabíjení a doplňování paliva pro komerční flotily. Bez těchto propojení by nové průmyslové klastry nemusely mít žádný dopad.

Zákon o průmyslových urychlovačích má za cíl posílit průmyslovou základnu Evropy. Pro IRU je však zásadní, aby to nemělo brzdný efekt na elektrifikaci silniční dopravy. Poselství asociace je jasné: Evropa potřebuje silné výrobce. Ale provozovatelé potřebují cenově dostupná vozidla, spolehlivé dodavatelské řetězce a plánování bezpečnosti.