

SSL EXPRES

31.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 31-07-2026 Útoky mezi USA a Íránem se obnovily

Írán a Spojené státy v úterý obnovily útoky, čímž ukončily období klidu a vnesly novou nejistotu do námořní dopravy v Hormuzském průlivu.

V důsledku eskalace napětí se majitelé lodí potýkají s militarizovanou úžinovou trasou a protichůdnými pokyny ze strany USA a Íránu. Washington 14. července obnovil blokádu lodní dopravy směřující do íránských přístavů a odklání či zadržuje plavidla, která nedodržují jeho pokyny, zatímco Írán trvá na tom, aby lodě využívaly trasu blíže k jeho pobřeží. Mezinárodně uznávané plavební trasy jsou kvůli riziku min prakticky nepoužitelné.

Omán se pokouší prolomit tuto patovou situaci návrhem na společnou regionální správu průlivu, což podporují i země Perského zálivu. Tento plán, částečně inspirovaný Malackým průlivem, by zavedl dobrovolné platby ze strany dopravních společností na podporu navigačních pomůcek, ochrany životního prostředí a pátracích a záchranných operací.

Teherán však odmítá jakýkoli systém, který by mu upíral účinný dohled. Náměstek ministra zahraničí Kazem Gharibabadi uvedl, že Omán navrhl rozdělení v poměru 50:50, přičemž příchozí a odchozí provoz by byl rozdělen mezi obě strany. Írán naopak požaduje, aby jedna plavební dráha ležela zcela v jeho teritoriálních vodách a část druhé dráhy rovněž spadala pod jeho jurisdikci, přičemž argumentuje, že je to nezbytné z důvodu národní bezpečnosti.



SSL Express 31-07-2026 Hútiové nadále vyvíjejí tlak na saúdskou námořní dopravu

V úterý zaútočili jemenští Hútiové na čtvrtý tanker spojený se Saúdskou Arábií od vyhlášení blokády přístavů tohoto království, čímž udržují tlak na ropnou trasu přes Rudé moře navzdory částečnému oživení provozu v úžině Bab el-Mandeb. Skupina uvedla, že vystřelila balistické rakety na tanker NCC Ghazal o nosnosti 49 990 dwt, přepravující chemikálie a ropné produkty, za to, že ignoroval varování a porušil její zákaz plavby. Mluvčí Hútiů Yahya Saree tvrdil, že loď byla donucena k ústupu.

Analytik námořní bezpečnosti Martin Kelly uvedl, že tanker NCC Ghazal byl zasažen protilodními raketami v jižní části Rudého moře a obrátil se zpět. V době psaní tohoto článku ani saúdské úřady, ani provozovatel Bahri poškození nepotvrdily. Tanker postavený v roce 2014 23. července vypnul svůj systém AIS a naposledy byl veřejně sledovatelný poblíž Yanbu. Organizace UKMTO samostatně oznámila, že kapitán neidentifikovaného tankeru zaslechl výbuch poblíž Jizánu. Plavidlo i posádka jsou v bezpečí a nebylo hlášeno žádné znečištění, avšak UKMTO tento incident nespojila s tankerem NCC Ghazal.

Tento nejnovější útok navazuje na útoky na tankery Encelia, Layla a NCC Masa. Saúdské úřady potvrdily, že tanker Encelia po zásahu začal hořet, zatímco tvrzení Húthiů ohledně tankeru

Layla nebylo nezávisle ověřeno. Tanker NCC Masa utrpěl pouze povrchové poškození a pokračoval v plavbě.

Tato kampaň vede spíše k nestabilnímu vývoji lodní dopravy než k úplnému uzavření průlivu. Údaje společnosti Kpler ukázaly, že v neděli proplulo průlivem Bab el-Mandeb pouhých 11 plavidel, což je nejnižší počet za poslední měsíce. Počet plaveb se v pondělí zvýšil na 28 a v úterý na 37, což je nejvyšší počet od 19. července. Úterní provoz zahrnoval 20 lodí vyplouvajících do Rudého moře a 17 lodí z něj vyplouvajících, avšak průlivem nepropluly žádné tankery typu VLCC ani tankery na přepravu zkapalněného zemního plynu (LNG). Společné námořní informační centrum zvýšilo úroveň ohrožení pro jižní část Rudého moře a úžinu Bab el-Mandeb na „značnou“ a další útoky považuje za velmi pravděpodobné. Diplomatičké úsilí se nyní rozšiřuje i mimo Hormuzský průliv. Deník „The National“ ve Spojených arabských emirátech informoval, že Spojené státy a Írán rozšířily své neoficiální kontakty tak, aby zahrnovaly i námořní bezpečnost v Rudém moři a úžině Bab el-Mandeb.

V úterý zaútočili jemenští Hútiové na čtvrtý tanker spojený se Saúdskou Arábií od vyhlášení blokády přístavů tohoto království, čímž udržují tlak na ropnou trasu přes Rudé moře navzdory částečnému oživení provozu v úžině Bab el-Mandeb. Skupina uvedla, že vystřelila balistické rakety na tanker NCC Ghazal o nosnosti 49 990 dwt, přepravující chemikálie a ropné produkty, za to, že ignoroval varování a porušil její zákaz plavby. Mluvčí Hútiů Yahya Saree tvrdil, že loď byla donucena k ústupu.

Analytik námořní bezpečnosti Martin Kelly uvedl, že tanker NCC Ghazal byl zasažen protilodními raketami v jižní části Rudého moře a obrátil se zpět. V době psaní tohoto článku ani saúdské úřady, ani provozovatel Bahri poškození nepotvrdily. Tanker postavený v roce 2014 23. července vypnul svůj systém AIS a naposledy byl veřejně sledovatelný poblíž Yanbu. Organizace UKMTO samostatně oznámila, že kapitán neidentifikovaného tankeru zaslechl výbuch poblíž Jizánu. Plavidlo i posádka jsou v bezpečí a nebylo hlášeno žádné znečištění, avšak UKMTO tento incident nespojila s tankerem NCC Ghazal.

Tento nejnovější útok navazuje na útoky na tankery Encelia, Layla a NCC Masa. Saúdské úřady potvrdily, že tanker Encelia po zásahu začal hořet, zatímco tvrzení Húthiů ohledně tankeru Layla nebylo nezávisle ověřeno. Tanker NCC Masa utrpěl pouze povrchové poškození a pokračoval v plavbě.

Tato kampaň vede spíše k nestabilnímu vývoji lodní dopravy než k úplnému uzavření průlivu. Údaje společnosti Kpler ukázaly, že v neděli proplulo průlivem Bab el-Mandeb pouhých 11 plavidel, což je nejnižší počet za poslední měsíce. Počet plaveb se v pondělí zvýšil na 28 a v úterý na 37, což je nejvyšší počet od 19. července. Úterní provoz zahrnoval 20 lodí vyplouvajících do Rudého moře a 17 lodí z něj vyplouvajících, avšak průlivem nepropluly žádné tankery typu VLCC ani tankery na přepravu zkapalněného zemního plynu (LNG). Společné námořní informační centrum zvýšilo úroveň ohrožení pro jižní část Rudého moře a úžinu Bab el-Mandeb na „značnou“ a další útoky považuje za velmi pravděpodobné. Diplomatičké úsilí se nyní rozšiřuje i mimo Hormuzský průliv. Deník „The National“ ve Spojených arabských emirátech informoval, že Spojené státy a Írán rozšířily své neoficiální kontakty tak, aby zahrnovaly i námořní bezpečnost v Rudém moři a úžině Bab el-Mandeb.

Železniční nákladní doprava zažila lepší časy. V současné době objemy přepravy v Německu klesají a náklady rostou kvůli četným stavenišťům a s nimi spojeným rušením a zpožděním vlaků. Vzhledem k této krizi mohou být prognózy nové studie Olivera Wymana a Německého svazu železničního průmyslu (Die Bahnindustrie) překvapivé. Studie nastiňuje dva scénáře růstu do roku 2050: roční nárůst o 1,3 procenta, pokud se mimo jiné dosáhne významného zlepšení kvality služeb; a pouze o 0,5 procenta více, pokud se dochvilnost, spolehlivost a transparentnostlepší jen mírně. Dle toho se vyvíjí i rozdělení jednotlivých druhů dopravy. Celkové hodnocení autorů je však pozitivní: „Nejde o to, zda má železniční nákladní doprava budoucnost – ekonomika ji potřebuje,“ uvádí se v článku.

Odvážnou tezi rozvinuli autoři pod vedením Jorise D'Incà, partnera ve společnosti Oliver Wyman. Pro své pozitivní hodnocení uvádějí také důvody. Mezi ně patří přesun průmyslových aktivit do východní a jižní Evropy. To prodlužuje dopravní trasy – příznivé podmínky pro železnici. Navíc stále více produktů přichází do Evropy přes námořní přístavy – kde železnice hraje klíčovou roli. Autoři jsou také přesvědčeni, že dekarbonizace dodavatelských řetězců bude stále důležitější. Železniční doprava má v tomto ohledu jasné výhody. „U tras delších než 800 kilometrů, které v současnosti představují 26 procent meziregionální dopravy, produkuje železnice nejméně o 84 kilogramů CO₂ na tunu nákladu méně než silniční doprava,“ uvádí studie. U vzdáleností do 500 kilometrů činí úspora 53 kilogramů.

Investice do infrastruktury, které v současnosti mají negativní dopad kvůli stavebním pracím, se nakonec stanou výhodou pro železniční dopravce. Budou rozšířeny a modernizovány důležité přeshraniční trasy, jako je rýnsko-alpský koridor a skandinávsko-středomořský koridor.

Autoři studie však neignorují současné problémy. Sektor sklídí ovoce pouze tehdy, pokud si udělá domácí úkol. A tento domácí úkol není malý. „Skrytým motorem budoucího růstu je transformace,“ je jednou z jeho ústředních tezí. Je zapotřebí větší spolehlivost, transparentnost a flexibilita. Růst nebude omezen poptávkou, ale schopností odvětví uspokojit logistické požadavky přepravců. Musí být usnadněn digitální přístup. Široké sítě pokrývající více koridorů prostřednictvím jediného partnera jsou vítané. Méně rozhraní, transparentní ceny a integrované služby první a poslední míle jsou nezbytné pro přilákání nových zákazníků a zvýšení poptávky.

A samozřejmě je nezbytná větší digitalizace. Standardizovaná zákaznická rozhraní a integrované systémy řízení dopravy (TMS) by měly umožnit bezproblémové rezervace, sledování zásilek v reálném čase a automatizovanou správu kapacity. „Jako pragmatický první krok by se železniční dopravci měli připojit k zavedeným digitálním platformám – včetně burz nákladní dopravy, elektronických zasílatelů a platforem pro výběrová řízení,“ uvádí studie.

--



SSL Express 31-07-2026 Hyperscalery přinášejí logistickým společnostem objem

Navzdory všem geopolitickým a ekonomickým výzvám se daří. Společnosti DSV a Kühne + Nagel minulý týden zvýšily své prognózy pro zbytek roku, když zveřejnily své šestiměsíční finanční výsledky. Za tento silný výkon vděčí z velké části hyperscalerům, zejména Amazonu, Metě, Microsoftu a Googlu. Prostřednictvím svých cloudových divizí investují tyto tři společnosti stovky miliard amerických dolarů do výstavby nových datových center. To je nezbytné, protože poskytovatelé umělé inteligence, jako jsou OpenAI, Anthropic a další, mají

obrovskou potřebu úložné a výpočetní kapacity pro další rozvoj svých modelů velkých jazyků (Language Models).

„Mluvíme o velkolepých investičních částkách. V mé kariéře jsem nikdy neviděl tak dynamický rozvoj v jednom zákaznickém sektoru,“ řekl ve středu generální ředitel DSV Jens Lund.

Generální ředitel společnosti Kühne + Nagel Stefan Paul byl ve čtvrtek podobně nadšený.

„Drtivá většina růstu objemu pochází z technologického sektoru,“ zdůraznil.

Společnosti těží z prudkého nárůstu poptávky vyvolaného umělou inteligencí několika způsoby. Serverové stojany jsou tak křehké a tak nálehavě potřebné, že se obvykle přepravují letecky. To znamená použití specializovaných nákladních letadel, často s lukrativními charterovými lety. Podle experta by se stojany obecně nevešly do belly nákladových prostor osobních letadel. Důvod: Prostor pod podlahou na dálkových letech umožňuje maximální výšku 1,60 metru a na krátkých a středně dlouhých letech ještě výrazně méně.

Dobrý byznys s hyperscalery je také v oblasti smluvní logistiky. Díly je třeba mít na skladě jak během výroby serverů, tak i během instalace serverových farem, vysvětluje Lund. A později v životním cyklu produktu se jedná o náhradní díly, které jsou skladovány a dodávány kamiony, říká Paul. To je výhodné i pro divize silniční dopravy. Další výzvou je rychlé tempo vývoje čipů. Obrovská centra umělé inteligence proto vyžadují neustálou modernizaci s novým vybavením. To zahrnuje nejen samotné čipy, ale také chladicí jednotky a nezbytnou energetickou infrastrukturu, protože tato zařízení mají obrovskou spotřebu elektřiny.

Podle Paula společnost Kühne + Nagel v uplynulém roce a půl rozšířila své skladovací prostory na 300 000 metrů čtverečních, a to především v USA. „A nebyl bych překvapen, kdyby se do konce roku tolik prostor znovu rozšířilo,“ uvedl generální ředitel společnosti KN.

V těchto nestabilních časech jsou hyperscalery kotvou stability, zejména pro leteckou nákladní dopravu. Toto odvětví jinak trpí, protože zrušení bezcelního přístupu pro malé zásilky elektronického obchodu z Asie do USA a Evropy (od 1. července) vedlo k významné ztrátě objemu. Zprávy uvádějí 20% pokles celkového objemu během několika dní. Naštěstí poptávka pouze ze segmentu cloud computingu vzrostla v loňském roce o 49 procent, tj. o 314 000 tun, uvádějí průzkumníci trhu ze společnosti Rotate. Růst technologického sektoru je tak ohromující, že se odráží i v globálních obchodních bilancích UNCTAD. Obchodní organizace OSN hlásí v prvním čtvrtletí 25% růst v oblasti polovodičů. A za poslední čtyři čtvrtletí vzrostl jejich obchod o dobrou pětinu. To také zvyšuje poptávku po logistice ze strany datových center. Britští tržní experti z Transport Intelligence očekávají v příštích pěti letech růst o 36,1 procenta. Konec boomu je tedy v nedohlednu. „Jsme teprve na začátku,“ poznamenává generální ředitel DSV Lund. To platí i pro vztah mezi poskytovateli logistických služeb a hyperscalery. Lund: „Jsme pro ně a rozvoj jejich podnikání naprosto klíčoví.“

 SSL Express 31-07-2026 CMA CGM opět roste

Ve druhém čtvrtletí roku 2026 zaznamenala francouzská přepravní a logistická skupina CMA CGM ve srovnání se stejným obdobím loňského roku významný růst. Navzdory náročné geopolitické situaci na Blízkém východě a narušení, které způsobila v námořním průmyslu, společnost zvýšila objem přepravy o 6 procent na 6,33 milionu TEU, čímž v první polovině roku předběhla MSC jako nejrychleji rostoucí dopravce mezi hlavními přepravními společnostmi. Díky pokračující stabilitě přepravních sazeb se podařilo kompenzovat dodatečné náklady vzniklé v důsledku konfliktu na Blízkém východě.

V porovnání s nárůstem objemu vzrostly tržby kontejnerové divize neúměrně. S tržbami téměř 10 miliard USD společnost vygenerovala přibližně o 22 procent více než ve stejném čtvrtletí předchozího roku. EBITDA dosáhla 2,2 miliardy USD, což představuje nárůst o 42,4 procenta. Logistická divize společnosti CMA CGM také zaznamenala nárůst tržeb. Tržby ve druhém čtvrtletí roku 2026 dosáhly něco málo přes 5 miliard dolarů, což bylo o 8,5 procenta více než ve stejném období předchozího roku. EBITDA však poklesla z přibližně 460 milionů dolarů (2. čtvrtletí 2025) na 388 milionů dolarů.

Ve druhém čtvrtletí společnost CMA CGM dále posílila svou globální síť. Skupina rozšířila nabídku služeb spuštěním několika nových linek. Patří mezi ně Ocean Rise Express, spojující Japonsko, jižní Čínu a severní Evropu, Mekong Transpacific Express, spojující Vietnam se západním pobřežím USA, a další rozvoj transatlantické služby PAD, která nyní zastavuje také v přístavu Cork v Irsku.

Logistická dceřiná společnost Ceva uzavřela partnerství s dalšími výrobci v odvětví automobilové logistiky. Společnost podepsala předběžné dohody se společnostmi BYD a Chery Auto o vývoji komplexních globálních logistických řešení a podpoře jejich mezinárodní expanze. V oblasti letecké nákladní dopravy rozšířila Ceva své kapacity mezi asijsko-pacifickým regionem a Spojenými státy prostřednictvím nových charterových služeb spojujících Vietnam a Čínu s americkým trhem.

P.S. Ted' nevím, je to opravdu "navzdory" a nebo "díky" náročné geopolitické situaci?