

SSL EXPRES

17.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

 !!SSL EXpress 17-08-2026 Varování před možným podvodným dopravcem

Právě jsme obdrželi upozornění od našeho pojistného brokera, že se vyskytl další pravděpodobně fantomový dopravce, který se vydával za skutečného německého dopravce WEIDLER Speditions GmbH.

Skutečný dopravce uvádí jako svou e-mailovou adresu samir.khafaja@weidler-gruppe.de, zatímco pravděpodobný fantomový dopravce komunikoval z e-mailové adresy samir.khafaja@weidler-grupp.de, která se od adresy skutečného dopravce liší pouze chybějícím písmenem „e“ ve slově gruppe, a je tedy lehce zaměnitelná s e-mailovou adresou skutečného dopravce.

Jak vidno, obezřetnost je stále na místě...

 SSL Express 17-08-2026 Týden 32 - Celosvětová přepravní kapacita i ceny nadále klesají

Celosvětový objem letecké nákladní přepravy v prvním celém srpnovém týdnu poklesl po mírném oživení v předchozím týdnu, přičemž fakturovaná hmotnost klesala ze všech míst odeslání, zatímco ceny a kapacity se mírně snížily a oproti předchozímu týdnu se téměř nezměnily. Nejnovější údaje společnosti WorldACD ukazují, že v 32. týdnu (3. až 9. srpna) došlo ve srovnání s předchozím týdnem k poklesu celosvětové přepravní kapacity o 4 %, přičemž ve všech regionech byl zaznamenán jednociferný procentní pokles. Objem přepravy z Blízkého východu a jižní Asie (MESA) klesl o 6 %, následován poklesem o 4 % z Evropy a Severní Ameriky. Objem přepravy z asijsko-pacifického regionu meziročně poklesl o 3 %, zatímco Afrika a Střední a Jižní Amerika (CSA) zaznamenaly pokles o 2 %. Statistiky WorldACD ukazují, že objem přepravy v posledních čtyřech týdnech v mezitýdenním srovnání (WoW) kolísal v úzkém rozmezí a střídal poklesy s nárůsty. V meziročním srovnání (YoY) se celosvětový objem přepravy ve 32. týdnu zvýšil o +1 %, přičemž ve všech regionech kromě Evropy, kde došlo k poklesu o -1 %, byl zaznamenán nárůst o +1 % nebo +2 %.

Při srovnání posledních dvou týdnů s předchozím dvoutýdenním obdobím (2Wo2W) celková zúčtovatelná hmotnost poklesla o -1 %, k čemuž přispěl pokles o -2 % z oblasti Asie a Tichomoří a o -3 % ze Severní Ameriky, zatímco regiony MESA a Evropa vykázaly růst o +1 % a přeprava z regionů CSA a Afriky zůstala beze změny. Objem přepravy z asijsko-pacifického regionu poklesl na trasách do Evropy a Severní Ameriky i v rámci samotného regionu a vzrostl pouze o 1 % do regionu MESA. Severní Amerika zaznamenala pokles o 6 % do asijsko-pacifického regionu a o 5 % do Evropy, avšak nárůst o 2 % do regionu CSA. Evropský vývoz vzrostl o 3 % do Severní Ameriky a regionu MESA, avšak poklesl o 1 % do asijsko-pacifického regionu a Afriky a do regionu CSA zůstal beze změny.

Objemy z asijsko-pacifického regionu poklesly mezitýdenně o 4 % jak do Evropy, tak do USA, přičemž poklesy byly zaznamenány u většiny zemí původu s výjimkou Japonska, kde

zúčtovatelná hmotnost do USA vzrostla o 12 % a do Evropy o 3 %. S výjimkou Malajsie (+4 %) objem přepravy z ostatních asijských zemí do USA poklesl, přičemž nejvýraznější poklesy zaznamenaly Tchaj-wan (-11 %) a Indonésie (-10 %). Právě Indonésie také vedla k mezi týdennímu poklesu objemu přepravy do Evropy (-18 %), následována Tchaj-wanem (-14 %) a Malajsií (-12 %). Přeprava z asijsko-pacifického regionu, zejména z Číny, byla ovlivněna tajfunem Dolphin, který způsobil evakuace v Šanghaji i v Pekingu a jen v Šanghaji vedl k zrušení více než 1 000 letů. Způsobil také zpoždění v šanghajském přístavu a dalších čínských námořních uzlech, což může vyvolat přesun části exportu z námořní na leteckou přepravu. Pod vlivem tajfunu klesla celková fakturovaná hmotnost ze Šanghaje mezitýdenně o -8 %, přičemž pokles činil -4 % do Severní Ameriky, -7 % do Evropy a -12 % v rámci asijsko-pacifického regionu. Zásilková hmotnost z Číny poklesla o 5 % pod vlivem tajfunu i přetrvávajících dopadů ukončení výjimky „de minimis“ pro e-commerce směřující do Evropské unie, což se projevilo meziročním poklesem zásilkové hmotnosti z pevninské Číny do Evropy o 8 % a dokonce o 29 % (!) z Hongkongu do Evropy.

Objem přepravy z regionu MESA do Evropy poklesl mezitýdenně o 11 %, přičemž fakturovaná hmotnost ze všech míst původu v tomto regionu klesla o střední až vysoké jednociferné procentní hodnoty, s výjimkou Srí Lanky, kde došlo k nárůstu o 15 %. V meziročním srovnání klesl objem přepravy na této trase o 13 % v důsledku poklesu o 62 % z Dubaje a o 4 % z Indie. Vývoz z regionu MESA do USA poklesl o 1 % v důsledku poklesu o 23 % z Kolomba a o 8 % z Indie, což vykompenzovalo nárůsty z Dubaje (+37 %) a Bangladéše (+15 %).

Celosvětová kapacita letecké nákladní dopravy poklesla mezitýdenně o 1 % v důsledku poklesu o 1 % v regionech Asie a Tichomoří, Středního východu a Afriky (MESA) a Severní Ameriky. Z Evropy a CSA zůstala kapacita beze změny a z Afriky se zvýšila o 1 %. Kapacita je relativně stabilní od 27. týdne (29. června až 5. července), kdy zůstala beze změny, načež v následujících týdnech docházelo k výkyvům o 1 % nahoru nebo dolů, přičemž v jednotlivých regionech se jednalo o nízké jednociferné změny.

Ceny se v posledních týdnech snížily, a to především díky nižším nákladům na palivo, a ustoupily od globální průměrné sazby 3,00 USD v 29. týdnu. Mezi týdny mírně poklesly z 2,96 USD v 31. týdnu na 2,95 USD. Sazby z Evropy se mezitýdenně mírně zvýšily o +1 %, zatímco z regionu Asie a Tichomoří, CSA a Severní Ameriky zůstaly beze změny; z regionu MESA klesly o -1 % a z Afriky o -5 %. Meziročně se ceny celkově zvýšily o +22 %, přičemž nárůsty se pohybovaly v rozmezí od +8 % (z CSA) do +48 % (MESA). Spotové sazby z asijsko-pacifického regionu do Evropy vzrostly mezitýdenně o 1 %, a to díky nárůstům o 6 % z Číny a o 3 % z Hongkongu, které kompenzovaly poklesy z ostatních částí regionu, v čele s Jižní Koreou (-6 %), Singapurem (-5 %), Tchaj-wanem (-4 %) a Japonskem (-4 %). Spotové sazby z asijsko-pacifického regionu do USA poklesly o -3 %, přičemž ve všech zemích původu došlo k jednocifernému procentnímu poklesu s výjimkou Hongkongu (+3 %), Thajska (+1 %) a Vietnamu (0 %).

Růst cen přepravy do Evropy z Hongkongu a Číny navzdory ukončení evropské výjimky „de minimis“ a pokles sazeb za transpacifickou přepravu z asijsko-pacifického regionu naznačují, že kapacita nákladních letadel, která byla dříve využívána pro přepravu zboží z e-shopů do Evropy, se přesunula jinam, přičemž zřejmým cílem je právě transpacifický sektor.

P.S. Trhy chladnou, Evropa se prohřívá

    SSL Express 17-08-2026 Dopravní společnosti ze západního Balkánu hrozí novými hraničními blokádami

Zástupci dopravního průmyslu v zemích západního Balkánu, Bosně a Hercegovině, Černé Hoře, Severní Makedonii a Srbsku, se na úterním setkání (11.8.) ve Skopje dohodli na společném postupu vůči Evropské komisi ve sporu o schengenský systém vstupu a výstupu (EES). Jak po regionální schůzce informovala makedonská tisková agentura MIA, hodlají podniknout protestní akce, jako jsou blokády hranic, pokud se na schůzce se zástupci Komise plánované na 1. září 2026 v Bruselu nepodaří najít vzájemně přijatelné řešení ohledně pravidla 90/180.

Pravidlo 90/180 umožňuje státním příslušníkům třetích zemí pobyt v schengenském prostoru maximálně 90 dní v rámci libovolného 180denního období. Zástupci regionálních dopravních sdružení, speditérů a přepravních společností shromáždění ve Skopje již nepožadují zrušení tohoto pravidla pro své profesionální řidiče, ale spíše přizpůsobení realitě jejich každodenní práce a výjimky, jako je možné prodloužení na 130 dní.

„Nejsme turisté cestující do schengenského prostoru, ale profesionálové, kteří pracují denně, v závislosti na délce naší cesty,“ řekl agentuře MIA Nejo Mandić, předseda Srbské asociace dopravních podnikatelů. On a jeho kolegové volají po tom, aby se pobyty profesionálních řidičů počítaly na hodinovém základě, nikoli na denním. Pokud například řidič kamionu vstoupí do schengenského prostoru se svým nákladem krátce před půlnocí a o několik hodin později znovu odjede, započítává se vstup a výstup jako dvoudenní pobyt. Pro dopravní společnosti, které několikrát měsíčně překračují vnější hranice schengenského prostoru, to může vést ke značným organizačním problémům a ekonomickým nevýhodám. Dopravní sdružení zemí západního Balkánu začátkem srpna představila příslušné pracovní skupině Evropské komise model pro výpočet délky pobytu na hodinovém základě. Podle Biljany Muratovské, generální tajemnice makedonského sdružení dopravců Makam-trans, by to mohlo nabídnout řešení pro zhruba čtyři pětiny řidičů kamionů.

Pravidlo 90/180 platí již nějakou dobu. Jeho dopad na spediční a dopravní společnosti ze západního Balkánu se však zesílil s přistoupením Chorvatska k schengenskému prostoru začátkem roku 2023, následovaným Bulharskem a Rumunskem začátkem loňského roku, jelikož se počet vnějších schengenských hranic na Balkánském poloostrově značně zvýšil. Vymáhání tohoto pravidla bylo navíc zpřísněno zavedením nových automatizovaných informačních systémů pro registraci a sledování osobních údajů na vnějších hranicích schengenského prostoru v říjnu 2025. Pohraniční orgány nyní mohou okamžitě odhalit jakékoli porušení povolené délky pobytu. Speditéři a dopravní společnosti nyní doufají v přátelské řešení problémů, které podle oborových sdružení postihují zhruba 100 000 profesionálních řidičů v zemích západního Balkánu. Pokud se to nepodaří, hodlají se znovu uchýlit k blokádám hranic – jak tomu bylo naposledy na konci ledna. Tehdy na pět dní zablokovaly hranice jihovýchodních evropských členů schengenského prostoru Chorvatska, Řecka, Bulharska a Rumunska. Své protesty ukončili poté, co jim Evropská komise 29. ledna představila svou migrační strategii a slíbila nová nařízení pro dlouhodobé krátkodobé pobyty řidičů kamionů. Ta však dosud nebyla zavedena. Účastníci demonstrace ve Skopje proto prohlásili: „Tentokrát budou naše protesty pokračovat, dokud nebudou naše požadavky splněny. Jsme trpěliví a snažíme se najít řešení pro pohyb řidičů. Teď je období svátků, ale to, co bude následovat v září, bude tragické, pokud nenajdeme řešení. Speditéři a dopravní společnosti nechtějí poškozovat Evropskou unii, své vlastní země ani dopravní společnosti.“

Pokud k tomu však budeme nuceni, budeme protestovat a znovu tak poukážeme na to, že stále existuje problém, který je třeba řešit.“