

SSL EXPRES

18.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

    SSL Express 18-08-2026 Logistické společnosti na Blízkém východě pocítují dopady hormuzské krize

Probíhající uzavírání Hormuzského průlivu je téměř všudypřítomné v pololetních finančních výkazech společností AD Ports a DP World, obě se sídlím ve Spojených arabských emirátech. Titulek AD Ports již hovoří o „nestálém tržním prostředí“ a není třeba mnoho fantazie, abychom uhodli, co „nestálost“ znamená. Skupina přístavů a logistiky se sídlem v Abú Zabí se pak hned v prvním odstavci vyjadřuje blíže. Tržní prostředí, jak uvádí, je charakterizováno konfliktem na vodní cestě a v jejím okolí. Překvapivé je, že pololetní čísla AD Ports ukazují, že podnikání skupiny vůbec neutrpělo. Konkrétně společnost AD Ports vykázala v příslušném druhém čtvrtletí (od začátku března do konce června) 47% nárůst tržeb na 7,1 miliardy dirhamů. To odpovídá přibližně 1,9 miliardě amerických dolarů. Za první polovinu roku dosáhla společnost AD Ports nárůstu tržeb o 36 procent a dosáhla 3,5 miliardy dolarů. Provozní zisk EBITDA ve druhém čtvrtletí vzrostl o působivých 49 procent, zatímco čistý zisk prudce vzrostl o 88 procent.

Druhé čtvrtletí bylo tak nejsilnější v historii společnosti a společnost AD Ports těžila z masivního přesměrování dopravních toků. Prostřednictvím přístavů Fudžajra a Chór Fakkán, které se nacházejí mimo Hormuzský průliv, bylo odbaveno výrazně více zboží. Dále se rozšířila skladovací činnost. Bylo také navázáno kamionové spojení mezi těmito dvěma přístavy a přístavy Chalífa, Džebel Ali a Šardžá, které se nacházejí v Perském zálivu. Pro tento účel bylo nasazeno dalších 400 kamionů. Kromě toho bylo pronajato šest nákladních letadel k vytvoření leteckého mostu.

Šestiměsíční výsledky společnosti DP World nejsou tak pozitivní. Zatímco mnohem větší ze dvou emirátských logistických společností také zaznamenala růst, její hlavní přístav Jebel Ali výrazně utrpěl uzavřením Hormuzského průlivu. Rozsah poklesu v jejím domovském přístavu je patrný z údajů o propustnosti nákladu. Pololetní zpráva společnosti DP World ukazuje celkový pokles o 5,7 procenta na 42,8 milionu TEU. Bez započítání Jebel Ali by objem vzrostl o 5,4 procenta, uvádí zpráva. V tomto kontextu se společnost DP World nedávno rozhodla postavit do dvou let ve Fudžajře nový terminál s kapacitou 2,5 milionu TEU. Navzdory tomu se společnost DP World podařilo v první polovině roku zvýšit tržby o 13,1 procenta na 12,7 miliardy dolarů. Provozní zisk EBITDA však klesl o 5,6 procenta a čistý zisk dokonce o 39,1 procenta. Společnost DP World nicméně uvedla, že její integrovaný obchodní model se osvědčil. To je obzvláště patrné v logistické divizi DP World, která zaznamenala dvouciferný růst tržeb skupiny. Tržby z divize, která je nyní největší ve skupině, vzrostly téměř o čtvrtinu na 5,9 miliardy dolarů. Pro srovnání, terminálová divize vzrostla pouze o 4 procenta na 4,5 miliardy dolarů.

Logistika v AD Ports také nabývá na významu. Tato divize, kterou od loňského roku vede bývalý generální ředitel společnosti Schenker Jochen Thewes a která zpočátku vyžadovala rozsáhlou restrukturalizaci, nyní představuje pětinu celkových tržeb. Ve druhém čtvrtletí

zaznamenala společnost AD Ports v tomto obchodním segmentu výrazný nárůst tržeb o 30 procent a dosáhla ekvivalentu více než 400 milionů dolarů. Zisk z EBITDA se více než zdvojnásobil na více než 25 milionů dolarů, což je z velké části způsobeno četnými opatřeními přijatými k udržení narušených dodavatelských řetězců na Blízkém východě.
P.S. Takže vlastně "čím hůř, tím (pro logistiku) líp"

   SSL Express 18-08-2026 BALM uvádí seznam spolkových zemí bez zákazu řízení v neděli

Federální úřad pro logistiku a mobilitu (BALM) zveřejnil na svých webových stránkách přehled německých spolkových zemí, které zrušily nedělní zákaz jízdy pro nákladní vozidla na svých silnicích během extrémně nízkého stavu vody. Úřad zde poskytuje ke stažení aktuálně platná výjimková nařízení. Dále výslovně upozorňuje, že řidiči nákladních vozidel musí být v případě dopravní zástavy schopni srozumitelně a věrohodně vysvětlit svou cestu během obvyklých hodin omezení a vysvětlit, jak to souvisí s důsledky nízkého stavu vody.

Vzhledem k současné situaci s nízkým stavem vody na německých vnitrozemských vodních cestách, zejména na Rýnu, ale také na Dunaji a Labi, a souvisejícím narušením vnitrozemské plavby a částečně nutnému přesunu dopravy na silniční dopravu vydalo několik spolkových zemí dočasné výjimky ze zákazu jízdy v neděli a o státních svátcích podle § 30 odst. 3 a 4 předpisu o silničním provozu (StVO) a ze zákazu jízdy v sobotu podle § 1 vyhlášky o cestování o svátcích (FerReiseV).

Následující spolkové země dosud vydaly odpovídající výjimky: Bádensko-Württembersko, Bavorsko, Berlín, Braniborsko, Hamburg, Hesensko, Meklenbursko-Přední Pomořansko, Dolní Sasko, Severní Porýní-Vestfálsko, Porýní-Falc, Sársko, Sasko a Šlesvicko-Holštýnsko.

Příslušné výjimky se vztahují v souladu s příslušnými státními předpisy na přepravní operace a prázdné jízdy, které přímo či nepřímo souvisejí se zvládnutím důsledků nízké hladiny vody. Nadměrná a těžká přeprava není zahrnuta. Předpokladem pro uplatnění příslušné výjimky je, aby konkrétní přeprava nebo prázdná jízda splňovala požadavky stanovené v příslušném státním zákoně. V případě zastavení provozu musí být jasně a věrohodně vysvětlena nezbytná souvislost se zvládnutím důsledků nízké hladiny vody. Ověření požadavků na výjimku během zastavení provozu může usnadnit ověření požadavků na výjimku. Pro uplatnění výjimky jsou vždy rozhodující platné státní zákony a jejich specifické požadavky.

   SSL Express 18-08-2026 Nízká hladina vody: VDV se vyjadřuje proti většímu počtu dlouhých kamionů

Vzhledem k nízké hladině vody vyzývá Svaz německých dopravních podniků (VDV) k posílení a odolnosti dopravních a zásobovacích tras. To vyžaduje především udržitelné a efektivní koncepty. „V nákladní dopravě, zejména na železnici, existuje značný potenciál pro růst, pokud by rámcové podmínky byly lepší,“ uvedl viceprezident VDV Joachim Berends. Jako jedno z možných opatření navrhl výrazně zlepšit financování terminálů kombinované dopravy (KD), aby se německá síť stala efektivnější a spolehlivější. Nyní je ten správný čas na nezbytná politická rozhodnutí k posílení infrastruktury KD a její lepší přípravě na extrémní povětrnostní jevy v nadcházejících letech.

Průmyslová asociace jasně odmítla současné výzvy k většímu využívání delších nákladních vozidel. „Vzhledem k objemu zboží, které je nutné přesunovat z vnitrozemských vodních cest během období nízkého stavu vody, taková opatření neřeší strukturální problémy v nákladní dopravě. Neposkytují udržitelné řešení rostoucích požadavků na dopravní systém odolný vůči krizím a šetrný ke klimatu,“ uvedl výkonný ředitel VDV Oliver Wolff. Dodal, že silnice jsou již přetížené a dosahují svých strukturálních limitů. „Více nákladních vozidel s těžšími náklady zhoršuje problém mostů a silnic, které již potřebují opravu,“ poukázal Wolff a zdůraznil další nevýhodu.

VDV (Svaz německých dopravních podniků) vidí značnou potřebu opatření, zejména v oblasti kombinované dopravy (KD). Vysoká finanční potřeba přesahující 600 milionů eur, která vyplývá z žádostí o federální financování KD v roce 2025, je pokryta současnou alokací federálního rozpočtu na rok 2026 ve výši pouhých 90 milionů eur. Pro rok 2027 je toto číslo ještě nižší, pouhých 73 milionů eur. Svaz trvá na tom, že protiopatření musí být přijata co nejrychleji.



SSL EXpress 18-08-2026 Čtvrtletní přehled: Námořní a letecká přeprava zůstává na vysoké úrovni

Zámořské módy dopravy i ve druhém čtvrtletí letošního roku nadále těžily ze silné poptávky a vysokých sazeb: Objemy námořní přepravy zůstaly těsně pod historickým maximem a letecká přeprava dokonce zaznamenala téměř dvojciferný růst, a to díky obrovské poptávce v Severní Americe.

Objemy:

Námořní přeprava: Průměrná celosvětová přeprava kontejnerů ve druhém čtvrtletí letošního roku dosáhla 142,2 bodu, což je jen mírně méně než rekordních 143,1 bodu z předchozího čtvrtletí, a zůstává tak na velmi vysoké úrovni. Také přeprava kontejnerů v evropských přístavech Severního pohoří zůstává poměrně vysoká a v prvních třech měsících dosáhla průměru 120,7 bodu.

Letecká nákladní doprava: Objem mezinárodní dopravy se v červnu zvýšil o 9,6 procenta ve srovnání se stejným měsícem loňského roku. Největší podíl na tomto růstu, a to o 17,1 procenta, měly letecké společnosti ze severoamerického trhu. Silný růst zaznamenali také dopravci z Asie a Pacifiku (nárůst o 9,6 procenta), Evropy (nárůst o 7,2 procenta) a Středního východu (nárůst o 5,6 procenta). Letecké společnosti z Latinské Ameriky si vedly výrazně podprůměrně (nárůst o 2,6 procenta).

Ceny:

Námořní přeprava: Spotové sazby mezi Čínou a severní Evropou zůstávají na vysoké úrovni, v současnosti na úrovni 4 653 USD/FEU.

Průměrná spotová sazba za leteckou přepravu za kilogram v červenci činila 3,93 USD, což je přibližně o 26,4 procenta více než 3,11 USD zaznamenaných ve stejném měsíci předchozího roku.

Výhled na III.Q

Námořní přeprava: Globální index nákupních manažerů pro sektor námořní přepravy „Nové exportní objednávky“ dosáhl v červnu hodnoty 48,5 bodu, což je pod hranicí 50 bodů, která signalizuje pokles.

Letecká nákladní doprava: IATA očekává, že dopravci do konce letošního roku vygenerují tržby ve výši 158 miliard dolarů; pro rok 2025 se toto číslo odhaduje na 155 miliard dolarů. Tato prognóza představuje nárůst o 56,4 procenta oproti roku 2019.



SSL Express 18-08-2026 Díky tajným přepravám proudí ropa Hormuzským průlivem i nadále

Společnost ADNOC z Abú Dhabí utrpěla další útok na loď v Hormuzském průlivu, a to i přesto, že díky stále sofistikovanějším kyvadlovým operacím může vývoz ropy z Perského zálivu i nadále probíhat přes jednu z nejnebezpečnějších vodních cest na světě. Poslední incident se týkal nákladní lodi Al Watan postavené v roce 2012 a plující pod liberijskou vlajkou, která byla 14. srpna při plavbě ománským koridorem zasažena neznámým projektilem. Organizace UKMTO uvedla, že trup lodi byl zasažen, posádka však zůstala v bezpečí. Loď identifikovala společnost zabývající se námořní bezpečností Vanguard Tech, zatímco data společnosti Pole Star Global ji spojují se společností ADNOC Logistics & Services.

K útoku došlo den poté, co byly lodě Navig8 Messi a aframax Tarif, přidružené ke společnosti ADNOC, zasaženy bezpilotními letouny (UAV) při plavbě ven z oblasti. Obě utrpěly menší škody a pokračovaly v plavbě vlastním pohonem. Společnost ADNOC nyní uvádí, že během konfliktu bylo napadeno 19 jejích plavidel. Útoky však nezastavují dodávky ropy.

Americký ministr energetiky Chris Wright minulý týden odhadl objem přepravy ropy přes Hormuzský průliv na přibližně 9 milionů barelů denně, což je téměř polovina předválečné úrovně, zatímco agentura Bloomberg informovala o objemech výrazně převyšujících 4 miliony barelů denně, s nimiž trh obecně počítal.

Za touto odolností stojí vznikající dvoustupňový systém tankerové přepravy. Majitelé lodí, kteří jsou ochotni podstoupit riziko, proplouvají Hormuzským průlivem, často s vypnutým systémem AIS, a poté provádějí překládku z lodi na loď u pobřeží Ománu. Dálkovou přepravu pak přebírají tradiční provozovatelé tankerů. Údaje ze satelitu EU Sentinel-1 naznačují, že u pobřeží Ománu nyní čeká na překládku přibližně 150 lodí, zatímco v lednu jich tam bylo zhruba 40. Saúdská Arábie, jediný producent z Perského zálivu s významnou alternativní vývozní trasou, se stále více přiklání ke stejné struktuře, protože obnovená aktivita Hútiů činí variantu přes Rudé moře stále nejistější. Společnost Bahri má u pobřeží Ománu rozmístěno 16 tankerů typu VLCC a další tři se tam právě plaví, zatímco dvě plavidla byla minulý týden naložena v Ras Tanura.

Společné námořní informační centrum i nadále hodnotí úroveň ohrožení v Hormuzském průlivu jako závažnou.



SSL Express 18-08-2026 Ukrajina usiluje o příměří v námořní dopravě na Černém moři poté, co její drony zasáhly Ust-Lugu

Ukrajina usiluje o zastavení útoků na civilní lodní dopravu v Černém moři, a to i přesto, že její rozšiřující se námořní válka proti Rusku sahá více než 1 000 km na sever až k jednomu z nejdůležitějších ruských center pro vývoz energie v Baltském moři. Kyjev prostřednictvím třetí strany navrhl, aby Rusko a Ukrajina vzájemně pozastavily útoky na civilní cíle v Černém moři, informuje agentura Reuters po týdnech eskalujících útoků na obchodní lodě a přístavní infrastrukturu. Moskva zatím oficiálně nereagovala.

Tento návrh přichází v době, kdy námořní konflikt stále více ohrožuje obchod se zemědělskými produkty. Mnozí majitelé lodí přestali po ruských útocích vplouvat do přístavů v okolí Oděsy, zatímco ukrajinské údery tento týden donutily všechny tři obilní terminály v Novorossijsku dočasně pozastavit provoz. Ukrajinský vývoz obilí v tomto měsíci zatím meziročně klesl o 76 %. Turecko samostatně tlačí na obě strany, aby se dohodly na námořním moratoriu v Černém moři. Jakékoli příměří by však neznamenalo konec ukrajinské kampaně proti širší ruské námořní ekonomice.

V pátek ráno hasiči bojovali s požárem v Ust-Lugě u Finského zálivu po dalším rozsáhlém útoku ukrajinských dronů. Guvernér Leningradské oblasti Alexandr Drozdenko uvedl, že v celém regionu bylo sestřeleno více než 50 dronů, přičemž rozsah škod v přístavu se stále vyhodnocuje. Ust-Luga je jedním z největších ruských vývozních center ropy a v letošním roce se stala pravidelným terčem útoků, jelikož Kyjev se snaží omezit příjmy z energetiky, které financují válečné úsilí Moskvy.

Páteční útok se také neblaze přiblížil k území NATO. Lotyšské stíhačky sestřelily dron, který vletěl do vzdušného prostoru země, zatímco Finsko během útoku preventivně dočasně omezilo přístup do některých částí Baltského moře.



SSL Express 18-08-2026 Nízká hladina vody: DB Cargo nabízí podporu se 400 nákladními vagon

Vzhledem k nízkým hladinám vody na několika řekách nabízí Deutsche Bahn podporu tím, že zajistí dodatečnou nákladní dopravu po železnici. Její dceřiná společnost DB Cargo by mohla okamžitě zmobilizovat přibližně 400 dalších nákladních vagonů, uvedl generální ředitel Bernhard Osburg na setkání ve spolkovém ministerstvu dopravy, jak informovala Německá tisková agentura. Ministr Steffen Bilger (CDU) konzultoval aktuální situaci se svými zemskými protějšky. Zasadil se také o další rozšíření vodních cest jakožto nejekologičtějšího způsobu dopravy. Podle Osburga by další kroky mohly zahrnovat zpřístupnění až 500 dalších nákladních vagonů v nadcházejících měsících v rámci dlouhodobého rezervního konceptu pro boj s nízkou hladinou vody. Financování tohoto projektu by bylo nutné vyjasnit. Podle zpráv Osburg uvedl, že DB Cargo by mohla v krátkodobém horizontu nahradit až 100 vnitrozemských plavidel a v dlouhodobém horizontu přibližně 200 plavidel s využitím konceptu rezervní kapacity. Po německé železniční síti provozované společností DB InfraGO jezdí denně přibližně 4 500 nákladních vlaků, které využívá více než 220 železničních společností. DB InfraGO má speciálního koordinátora pro případy nízkého vodního stavu, který se zaměřuje na severojižní dopravu podél řek Rýn a Labe a řídí ji. Nákladní doprava je v současné době usnadňována objíždkami.

P.S. Opravdu nezištná nabídka. DBC klesají objemy, takže si ráda vypomůže zbožím z vody. Jen by mne zajímalo, kam ty vlaky postaví, když dnes InfraGo nemá kapacitu ani pro stávající objemy...



SSL EXpress 18-08-2026 „Levnější kapacita ≠ levnější přeprava,“ uvádí srpnová zpráva společnosti Dimerco o nákladní dopravě v regionu APAC

Přepravní sazby klesají... Přeprava by tedy měla být levnější... Že ano?

V uplynulých měsících jsme byli svědky růstu přepravních sazeb v důsledku nejistoty ohledně celních sazeb, předčasného nakládání, omezené kapacity a geopolitických narušení. Nyní, když vlna předčasného nakládání již z velké části pominula, sazby na několika trasách, zejména na transpacifické lince, začínají klesat. Na první pohled to zní jako dobrá zpráva pro odesílatele, znamená však nižší přepravní sazba automaticky i nižší náklady na přepravu? Ne tak docela, jak vyplývá z nejnovější zprávy společnosti Dimerco o přepravě v asijsko-pacifickém regionu, která je přinejmenším velmi zajímavá. Jak uvádí zpráva:

„Vlna předběžného nakládání již překonala svůj vrchol. sazby za přepravu přes Tichý oceán klesají ze svých maxim a zdá se, že Evropa bude následovat. Minimální náklady se však nemění: palivové příplatky a příplatky za průplav neklesnou spolu s poptávkou, takže lze očekávat levnější přepravní slot, nikoli levnější přepravu.“

Sazba za přepravu je pouze jednou ze složek celkových nákladů, které nakonec zaplatíte za přepravu nákladu. Příplatky za palivo, příplatky za špičkovou sezónu, náklady spojené s průplavem, pojistné za válečná rizika, pojištění a různé poplatky dopravců se nemusí nutně snížit jen proto, že se snížila základní sazba za námořní přepravu. I když tedy můžete vyjednat nižší sazbu za přepravu, vaše celkové náklady na přepravu se nemusí snížit ve stejné míře. Rozhodnutí o výběru dodavatele nebo sestavování rozpočtu by proto neměla být založena výhradně na sazbách za přepravu.

To je jen jedna z mnoha praktických poznatků obsažených v zprávě za tento měsíc. Zpráva se dále zabývá tím, proč je trh letecké nákladní přepravy stále více poháněn poptávkou po umělé inteligenci a polovodičích než tradičním elektronickým obchodem, co by nejnovější geopolitický vývoj mohl znamenat pro dodavatelské řetězce, jak mohou měnící se celní politiky ovlivnit rozhodnutí o výběru dodavatelů, a poskytuje informace o trhu v Asii, Evropě, Severní Americe a Mexiku.

Pokud vaše firma dováží z Asie, vyváží do Asie nebo tam zajišťuje dodávky, najdete v této zprávě mnoho informací, které jdou nad rámec přepravních sazeb a poskytují užitečný kontext pro nadcházející měsíce. https://info.pesti.io/hubfs/Asia-Pac_Monthly_Freight_Report_August.pdf?utm_campaign=31806343-Dimerco%20Freight%20Report&utm_source=Others