

SSL EXPRES

28.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL express 28-08-2026 Očekává se, že do konce roku se kontejnerová přeprava přes Rudé moře vrátí k normálu

Více než 1 000 dní poté, co zadržení lodi Galaxy Leader odstartovalo krizi v námořní dopravě v oblasti Rudého moře, by se kontejnerový sektor mohl ještě před koncem roku přiblížit k něčemu, co připomíná normální provoz na suezské trase. Lars Jensen, jeden z nejvýznamnějších analytiků v oblasti kontejnerové námořní dopravy, včera uvedl, že tempo, jakým dopravci obnovují služby, činí normalizaci do konce roku 2026 stále pravděpodobnější.

„Při tomto tempu by bylo rozumné počítat s normalizací do konce roku 2026,“ napsal Jensen včera na LinkedIn, přičemž však upozornil, že některé linky by mohly i nadále obcházet Afriku, protože přepravci se snaží absorbovat přebytečnou kapacitu uvolněnou díky kratším plavbám.

Jeho komentáře navazují na rozhodnutí společnosti Mediterranean Shipping Co (MSC) z tohoto týdne oficiálně obnovit trasy přes Suezský průplav u čtyř hlavních linek ve směru východ–západ: Jade a Tiger mezi Asií a Středomořím, Albatros mezi Asií a severní Evropou a Himalaya spojující Indii se Středomořím. Společnost Alphaliner uvedla, že MSC již tuto trasu otestovala s loděmi typu megamax, včetně lodí MSC Oliver (20 300 TEU) a MSC Amelia (23 782 TEU), které obě absolvovaly plavbu přes Rudé moře s vypnutým systémem AIS. Změna trasy čtyř linek zpět přes Suezský průplav umožňuje společnosti MSC provozovat každou rotaci s o dvě lodě méně, čímž se potenciálně uvolní osm plavidel zpět na trh, kde je dostupná přepravní kapacita stále extrémně omezená.

Společnost Linerlytica uvádí, že i společnost Maersk urychlila svůj návrat a minulý týden absolvovala 11 plaveb přes úžinu Bab el-Mandeb v obou směrech, což je současně o 4 méně než 15 plaveb společnosti CMA CGM. Maersk uvádí, že více než 30 % objemu nákladu, který dříve směřoval přes mys Dobré naděje, se již vrátilo do Suezského průplavu. Správa Suezského průplavu již zaznamenává dopad této změny a hlásí „značný nárůst“ průjezdů kontejnerových lodí společnosti Maersk. Celkový provoz v průplavu nedávno dosáhl nejvyšší úrovně od ledna 2024, i když objemy zůstávají o 41 % nižší než před krizí. Jensen uvádí, že společnosti MSC, Maersk a část aliance Ocean Alliance jsou nyní zpět na této trase, zatímco náklad aliance Premier Alliance se rovněž efektivně vrací prostřednictvím slotů na lince Tiger společnosti MSC.

Mimořádné na tom je, že samotná bezpečnostní krize zdaleka není vyřešena. Útoky Hútiů na lodní dopravu spojenou se Saúdskou Arábií pokračují – tento týden byl u pobřeží Yanbu napaden saúdský tanker VLCC Amzan – a náklady na pojištění válečných rizik pro plavby po Rudém moři opět prudce vzrostly.

 SSL Express 28-08-2026 Šok z Hormuzu vyřadil Jebel Ali z první třicítky světového žebříčku

Dubajský přístav Jebel Ali zaznamenal jeden z nejdramatictějších propadů v historii globálního žebříčku kontejnerových přístavů, když se během půl roku propadl z 10. na 32. místo, jak válka s Íránem omezuje lodní dopravu přes Hormuzský průliv. Nová analýza společnosti Alphaliner ukazuje, že objem přepravy v tomto předním kontejnerovém uzlu na Blízkém východě se ve druhém čtvrtletí meziročně propadl o více než 90 % na pouhých 374 000 TEU. V kombinaci s 23% poklesem v prvním čtvrtletí odbavil přístav Jebel Ali během prvních šesti měsíců roku 2026 pouze 3,14 mil. TEU, což je méně než polovina z 7,77 mil. TEU zaznamenaných ve stejném období loňského roku. Tento mimořádný pokles odráží téměř úplné uzavření Hormuzského průlivu od března a jeho následné částečné a nestabilní znovuotevření v červnu. Podobně byl zasažen i přístav Khalifa v Abú Dhabí. Společnost Alphaliner odhaduje, že objemy tam klesly nejméně o 50 %, čímž se tento přístav propadl z loňského 32. místa mimo globální žebříček 50 nejvýznamnějších přístavů. Spojené arabské emiráty na tuto situaci reagovaly rychlou výstavbou logistických tras, jejichž cílem je snížit závislost na Hormuzském průlivu. Společnost DP World od března přepravila po silničních a železničních koridorech v zemích GCC 500 000 TEU, přičemž její síť nyní zvládá přibližně 3 000 jízd kamionů denně. Zřídila celní trasy spojující Fujairah a Khorfakkan v Ománském zálivu s Jebel Ali, rozšířila vozový park o 700 kamionů a zpřístupnila další vnitrozemskou kontejnerovou kapacitu. V červenci společnost DP World zašla ještě dál a podepsala 50letou smlouvu na výstavbu dvou terminálů na východním pobřeží Spojených arabských emirátů. Terminál Al Rugaylat ve Fudžajře bude nakonec nabízet roční kontejnerovou kapacitu 2,5 milionu TEU, čímž lodím umožní přímý přístup k bráně do Spojených arabských emirátů, aniž by musely vplouvat do Hormuzského průlivu. Splash rovněž informuje o tom, jak SAE budují druhý ropovod do Fudžajry, který by tam mohl zdvojnásobit kapacitu vývozu ropy na 3,6 milionu barelů denně, což je součástí širšího úsilí o pevné začlenění alternativ k průlivu do infrastruktury země. Mezi další významné změny v analýze kontejnerových přístavů za první pololetí od společnosti Alphaliner patří čínský přístav Ningbo-Zhoushan, celkově největší přístav na světě, který odbavil 22,9 milionu TEU, což představuje nárůst o 8,8 %, a poprvé za šestiměsíční období tak předstihl Singapur s 22,7 miliony TEU. Šanghaj si nadále pohodlně drží pozici pro zlatou medaili. Poprvé se však na stříbrné příčce umístilo Ningbo-Zhoushan, zatímco Singapur je nyní třetí.

 SSL Express 28-08-2026 Evropští přepravci volají po strategii EU pro případ nízkého stavu vody

Evropská rada přepralců (ESC) vyzývá k celoevropské strategii pro řešení budoucího nízkého stavu vody. Tato strategie se musí zaměřit na zachování nákladní dopravy jako celku, nikoli pouze na poskytování pomoci konkrétním druhům dopravy. ESC si představuje třídičnou strategii: podporu dopravních společností při přizpůsobování jejich vozových parků; investice do vodních cest, přístavů, terminálů, železničních spojení a multimodální infrastruktury odolné vůči klimatu; a poskytování cílené podpory přepralcům, kteří mohou prokázat dodatečné logistické náklady vynaložené během období nízkého stavu vody. Pokud jde o poslední bod, měla by Evropská komise vypracovat pokyny pro státní podporu. Podpora by neměla pokrývat „běžná“ ekonomická rizika nebo ztráty příjmů, ale spíše by měla

financovat dočasné přesuny na jiné druhy dopravy, skladování nebo investice do odolnějších výrobních zařízení. Evropské dodavatelské řetězce by byly odolnější vůči krizím souvisejícím s počasím, pokud by klíčová výrobní a distribuční centra byla propojena jak s železnicí, tak s vodními cestami, píše ESC.

Aby bylo zajištěno efektivní využívání dotací, HSV navrhuje propojit platby podpory s hydrologickými prahovými hodnotami, které by byly individuálně definovány pro evropské vnitrozemské vodní cesty. Tyto prahové hodnoty by se diferencovaly podle rozsahu narušení dopravy, například prostřednictvím krizových úrovní, jako je „riziko nízkého stavu vody“, „vážený nízký stav vody“ a „výjimečný nebo extrémní nízký stav vody“.

   !! SSL Express 28-08-2026 Elvis radí dopravním společností, aby si zajistily kapacitu

Navzdory mírné poptávce fungují dopravní společnosti v současné době téměř na plný výkon. K tomuto závěru dospěla spediční skupina Elvis ve své tržní zprávě za druhé čtvrtletí.

Rozhodujícím faktorem tohoto trendu je rostoucí nedostatek řidičů, vysvětluje (v rozhovoru pro DVZ) člen představenstva Elvise Nikolja Grabowski. „Dochází k mírnému růstu, ale zatím se neprojevil v širší ekonomice,“ hodnotí nejnovější čísla. Dopravní společnosti by se proto měly na nadcházející podzimní sezónu připravit tím, že si od svých řidičů zajistí dlouhodobé závazky, a tím ochrání své stávající kapacity. Zejména během prázdnin je personální rezerva mnoha společností příliš malá. „Pokud jsou někteří z běžných řidičů na dovolené, je rychle obtížné dostat dostupná vozidla na silnici,“ poznamenal Grabowski.

Index přepravy menší než plný náklad (LTL), sestavovaný samotnou sítí, v červenci klesl o 6,9 procentního bodu ve srovnání s předchozím měsícem a o 1,6 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Tento ukazatel odráží nejen zásilky odbavené přes uzel Knüllwald, ale také všechny ostatní zásilky zaznamenané v IT systému sítě Elvis LTL; nezahrnuje však zásilky celokamionových zásilek (FTL) ani další obchodní aktivity partnerů Elvis. Na základě historických údajů organizace očekává v nadcházejícím čtvrtletí rostoucí trend, který se shoduje s koncem letního času.

Grabowski uvádí, že první známky silnějšího vzestupu po prázdninové sezóně jsou již viditelné. „Každý, kdo usiluje o silnější růst, by proto měl rozšiřovat kapacity, kdekoli je to možné,“ říká člen představenstva společnosti Elvis. Vzhledem k již tak vysoké míře využití očekává rostoucí ceny dopravy: „Spolehlivě dostupný přepravní prostor pak bude možné získat pouze prostřednictvím dlouhodobých smluv.“ Očekává výrazné cenové výkyvy na spotovém trhu v závislosti na konkrétních okolnostech. V odvětvích, jako je stavebnictví, které někdy vyžaduje specializované dopravní prostředky, je již patrný přístup založený na větší spolupráci mezi klienty a poskytovateli služeb. Grabowski zdůrazňuje, že v odvětví potravin a spotřebního zboží bude také klíčové efektivněji využívat stávající zdroje a kromě využití vozidel také zkracovat čekací doby na nakládacích rampách. „Delší nákladní vozy a vyšší nosnost jsou jistě také vhodným způsobem, jak zmírnit nedostatek řidičů,“ říká člen představenstva společnosti Elvis. Problém je však natolik závažný, že k dosažení znatelných výsledků je zapotřebí mnoho vzájemně propojených opatření.

„Pro speditéry není výzvou jen cenová hladina, ale především rychlost, s jakou se náklady mění,“ zdůrazňuje. Spolehlivé výpočty nákladů jsou stále obtížnější a volatilita má dopad i na ziskovost přepravních smluv zadávaných prostřednictvím spotového trhu. Například cena

nafty v červnu byla o 11,8 procenta nižší než v předchozím měsíci, přesto o 11,2 procenta překročila úroveň předchozího roku a v srpnu dosáhla nových rekordních maxim.