

SSL EXPRES

31.08. - 01.09.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

✈️ 📅 🇨🇳 🇪🇺 SSL express 31-08-2026 Týden #34 Čínsko-evropský provoz se stabilizuje po týdnech poklesu

Letecké objemy nákladu z Číny a Hongkongu do Evropy se zdají být stabilizovány po týdnech prudkého poklesu od zavedení nových pravidel pro dovozní cla Evropské unie (EU) od 1. července, která přidala náklady a složitosti, jež zvláště ovlivnily nízkohodnotné e-commerce zásilky. Podle nejnovějších týdenních údajů WorldACD Market Data se počitatelná váha z pevninské Číny a Hongkongu do Evropy v 34. týdnu (17. až 23. srpna) týden od týdne (WoW) mírně zvýšila o +1 %, což je první WoW nárůst od začátku června. Přesto objemy zůstávají výrazně pod úrovní stejného období před rokem, kdy tonáže pevninské Číny do Evropy klesly o -8 %, meziročně (meziročně) a objemy z Hongkongu do Evropy – které byly v posledních letech silně závislé na e-commerce – klesly o obrovských -33 % meziročně. U přepravy Hongkong do Evropy se meziroční rozdíl – vyplývající z konce výjimek EU "de minimis" u dovozu nízkohodnotných zboží – mírně zmenšil oproti deficitu -35 % zaznamenanému ve 33. týdnu, zatímco u objemů pevninské Číny do Evropy se meziroční deficit zvýšil z -5 % na -8 %. Ačkoliv je od ukončení výjimek EU "de minimis" u nízkohodnotných dovozů 1. července relativně brzy, nárůst tonáží z Číny a Hongkongu (CN/HK) do Evropy by mohl signalizovat dno tohoto klesajícího trendu a potenciální stabilizaci objemů na nové nižší úrovni, podpořenou oživením poptávky po létě. Objemy z Asie a Pacifiku do Evropy jako celek vzrostly o +3 %, WoW v 34. týdnu, hlavně díky oživení dopravy mimo Japonsko (+88 %, WoW) po národním svátku Obon (13. až 16. srpna) a vlivům tropické bouře Chan-Hom, která způsobila desítky zrušení letů z tokijských letišť Haneda a Narita.

Pro srovnání, objemy z Asie a Pacifiku do USA byly ve 34. týdnu stabilní, přičemž oživení tonáží z Japonska (+33 %, WoW) kompenzovalo poklesy z některých jiných původních trhů – například ex-China (-3 %, WoW) a Hongkong (-2 %, WoW). Přesto objemy CN/HK do USA zůstávají meziročně výrazně vyšší, i když meziroční nárůst tonáží z pevninské CN do USA se zúžil z +14 % v 33. týdnu na +11 % ve 34. týdnu, zatímco z Hongkongu do USA se meziroční přebytek rozšířil z +6 % v 33. týdnu na +9 % ve 34. týdnu. Tato srovnání s loňským rokem však komplikují četné změny amerických dovozních cel z loňského roku a zrušení vlastních "de minimis" výjimek USA – od loňského května pro CN/HK a od loňského srpna pro všechny trhy. Celkové objemy původu v Asijsko-pacifickém týdnu ve 34. týdnu vzrostly, WoW, o +7 %, poté co předchozí týden klesly přibližně o -5 %, což je mírně vrátilo nad úroveň z 33. týdne a o +4 % více než ekvivalentní týden minulého roku. Více než polovina tohoto +7% nárůstu WoW je vysvětlena zotavením mimo Japonsko.

Objemy z oblastí Blízkého východu a Jižní Asie (MESA) se v 34. týdnu opět zvýšily o +4 %, což je meziročně posunulo o +7 % výše, navzdory pokračujícím narušením kapacity a dopravy v některých částech regionu kvůli konfrontaci mezi USA a Íránem. Tonáže MESA do Evropy vzrostly o +3 %, což je hlavně způsobeno růsty z Indie (+5 %), ale také z Dubaje a Bangladéše (+6 %). Tonáže MESA do USA naopak klesly o -1 % ve srovnání s WoW, hlavně kvůli poklesu objemů z Dubaje (-15 %). Tyto nárůsty z MESA a Asie a Pacifiku však byly vyváženy poklesem

tonáží WoW z Evropy (-4 %) a Severní Ameriky (-2 %), což omezilo globální růst WoW na +2 % v 34. týdnu a meziroční celosvětový nárůst na +5 %.

Co se týče cen, průměrné celosvětové ceny leteckého nákladu zůstaly stabilní na úrovni 2,98 USD za kilo – podobně jako za posledních 5 týdnů – na základě plnohodnotné směsi spotových a kontraktních sazeb a jsou +22 % vyšší než v tomto období loňského roku. Průměrné celosvětové spotové sazby ve 34. týdnu mírně vzrostly o +1 %, WoW, na 3,36 USD za kilo, což je meziročně o +28 % více, přičemž největší meziroční procentuální růsty přišly ze Severní Ameriky (+51 %). MESA (+42 %) a Evropy (+27 %), přičemž míra původu v Asii a Pacifiku vzrostla meziročně o +22 %. Spolu s poklesem tonáží z pevninské Číny do Evropy za poslední dva měsíce klesly spotové ceny na tomto trhu, WoW, po dobu šesti po sobě jdoucích týdnů od poloviny června do konce července, z letošního maxima 5,43 USD za kilo v 25. týdnu těsně před změnou v EU na 3,79 USD za kilo v 31. týdnu. pokles přibližně o -30 %. Od té doby se však poněkud zotavily a tři týdny po sobě vzrostly na 4,14 USD ve 34. týdnu, protože dopravci přizpůsobili kapacitu novým úrovním poptávky. To je asi o -24 % méně než vrchol v polovině června, ale je to o +13 % více než v předchozím týdnu loňského roku. Spotové sazby z Hongkongu do Evropy také v posledních dvou měsících výrazně klesly, z téměř 2026 maxima 5,80 USD za kilo ve 25. týdnu na 4,90 USD ve 31. týdnu, což je pokles o -16 %. Ačkoliv v týdnech 32 a 33 mírně vzrostly, v 34. týdnu klesly zpět na 4,91 USD – což je jen mírně (+5 %) nad jejich úrovní v ekvivalentním týdnu loňského roku.

Průměrné spotové sazby od Asie a Pacifiku po Evropu byly stabilní, WoW, v 34. týdnu na úrovni 4,42 USD za kilo, +15 % více meziročně. Mezi klíčovými trhy s původem byly spotové sazby z klíčových exportních center high-tech technologií, jako jsou Jižní Korea (+25 %, meziročně), Tchaj-wan (+25 %) a mnoho částí jihovýchodní Asie, výrazně nad regionálním průměrem, včetně Vietnamu (+22 %), Thajska (+32 %), Malajsie, (+42 %). Pro srovnání, spotové sazby z Asie a Pacifiku do USA byly v posledních týdnech, včetně 34. týdne, relativně stabilní, v průměru 6,36 USD za kilo, což je +32 % více než v tomto období loni. To zahrnuje spotové sazby CN/HK do USA, které byly za posledních 6 týdnů poměrně stabilní a v 34. týdnu byly 6,18 USD a 6,42 USD za kilo, přičemž u pevninské Číny je to přibližně o -16 % méně než jejich vrchol v roce 2026, kdy to bylo 7,43 USD ve 25. týdnu, a u Hongkongu o 16 % méně než jejich vrchol v roce 2026, kdy v týdnu 24 byl 7,43 USD.

Celková celosvětová kapacita letecké nákladní dopravy zůstala v 34. týdnu zhruba stabilní, když se po mírném ústupu (-1 %) v předchozích dvou týdnech opět zvýšila kolem +1 % WoW. Největší nárůst WoW byl na trzích Asie a Pacifiku, kde kapacita v 34. týdnu vzrostla o +3 % poté, co v předchozích dvou týdnech klesla o podobnou hodnotu. Kapacita z trhů MESA se v 34. týdnu opět zvýšila o +1 %, poté co předchozí týden vzrostla o +2 %. Ve srovnání s úrovní v 7. týdnu, před začátkem útoku USA a Izraele na Írán, byla celková celosvětová kapacita letecké nákladní dopravy ve 34. týdnu téměř o +3 % vyšší. To zahrnuje významné zvýšení kapacity z Evropy a Severní Ameriky, zatímco kapacita na trzích MESA byla ve 34. týdnu stále přibližně o -11 % pod předválečnou úrovní a v oblasti Perského zálivu je o -17 % pod úrovní ze 7. týdne.

   ♂ SSL Express 31-08-2026 Voltempo plánuje 15,6metrový nákladní vůz bez kabiny

Elektrický nákladní vůz bez kabiny, ale s větším prostorem pro náklad: Britská společnost Voltempo pracuje na neobvyklém konceptu autonomní silniční přepravy nákladu. Plánuje se 15,6 metru dlouhý, pětinápravový samostatný vůz s celkovou hmotností 42 tun. Protože vozidlo už řidiče nepotřebuje, klasická kabina má úplně zmizet. Tato myšlenka však není nová

– a pro použití v Německu by bylo nutné provést některé změny v současném zákoně o vozidlech.

Voltempo neustále uvažuje o nákladním autě z pohledu autonomního provozu. Na rozdíl od řešení, kde je konvenční sériově vyráběný nákladní vůz modernizován na autonomní vozidlo se senzory, kamerami a počítači, britský koncept již není určen k tomu, aby poskytoval prostor řidiči. Voltempo popisuje výsledek jako jakýsi "chytrý přívěs": Jednoduše řečeno, má být vytvořen samohybný, elektricky poháněný nosič nákladu, ve kterém je co největší část délky a hmotnosti skutečně dostupná pro náklad.

Za tímto přístupem stojí především ekonomické ohledy. U plně autonomního vozidla není potřeba sedadlo řidiče, volant, spací kabina ani jiné vybavení, které je potřeba pro řidiče.

Voltempo proto očekává značné výhody v hmotnosti. Konvenční elektrický návěs bude vážit prázdný asi 19 tun, zatímco plánované autonomní vozidlo bude vážit pouze deset až dvanáct tun. Současně se má zvýšit dopravní kapacita. Plánuje se pětinápravové jednovozidlové vozidlo o délce 15,6 metru a celkové hmotnosti 42 tun. Tím, že Voltempo nepoužívá kabinu, očekává přibližně o 15 procent více prostoru pro zavazadlový prostor a v závislosti na srovnávaném vozidle pět až sedm tun dodatečného nákladu. Pro provozovatele flotil by to byla zajímavá část rovnice: Pokud autonomní elektrický nákladní vůz dokáže přepravit více nákladu na jednu cestu, mohlo by být potřeba méně vozidel pro stejný objem přepravy.

Vynechání kabiny však není revoluční. Před asi deseti lety švédská společnost Einride zvolila velmi podobný přístup. Start-up, založený v roce 2016, představil T-Pod v roce 2017 – bateriově elektrický nákladní vůz vyvinutý pro autonomní řízení bez klasické řidičské kabiny. Vozidlo Einride v té době však bylo výrazně menší než nákladní vůz, který nyní plánuje Voltempo. T-Pod měřil přibližně sedm metrů, měl pojmout 15 standardních palet a vážit 20 tun při plném zatížení. Koncept nezůstal zcela jen na papíře. Einride později společně s DB Schenker v Jönköpingu ve Švédsku testoval autonomní vozidlo a získal povolení k jízdě na krátkém úseku veřejné komunikace. I tehdy byla argumentace podobná té od Voltempo: Pokud nikdo nemusí cestovat autonomním nákladním vozem, může se řidičova kabina zrušit a karoserie může být přizpůsobena skutečnému dopravnímu úkolu. Vývoj Einride však zejména ukazuje, že cesta od spektakulárního konceptu vozidla k rozsáhlému logistickému nasazení rozhodně není přímočará. Ačkoli společnost nadále vyvíjí technologie autonomních vozidel, její podnikání s elektrickými nákladními vozy nyní také silně spoléhá na vozidla zavedených výrobců. Einride například spolupracuje mimo jiné s DAF a nedávno oznámil, že na své platformě Saga AI použije 500 Tesla Semis v Severní Americe. Voltempo nepřetváří elektrický vůz bez kabiny znovu. Je spíše zajímavé, že Britové nyní chtějí princip přenést do rozměrů těžkého dálkového vozidla.

Právě tento rozměr však vede k zásadnímu problému. Koneckonců, nákladní vůz dlouhý 15,6 metru není nijak neobvyklý, protože jiná těžká užitková vozidla v Evropě jsou obecně kratší. V Německu například běžný návěs může být dlouhý až 16,50 metru. U některých nákladních vozů je povoleno i 18,75 metru. Rozhodující rozdíl je v tom, že se jedná o kombinace vozidel tažného vozidla a přívěsu nebo návěsu. Voltempo naopak chce pojmout 15,6 metru v jednom pevném vozidle. A německé předpisy o silničním provozu stanovují mnohem nižší limit. Podle § 32 nařízení o silničním užívaní mohou motorová vozidla být maximálně dvanáct metrů dlouhá, s určitými výjimkami. Voltempo nákladní vůz by tento limit překročil o 3,6 metru, tedy 30 procent, přičemž by měl plánovaných 15,6 metru. Podobná situace je u hmotnosti.

Plánovaných 42 tun na první pohled nezní neobvykle, koneckonců 40tunové nákladní vozy jsou součástí evropské silniční nákladní dopravy a vyšší hmotnosti jsou za určitých podmínek také povoleny. Ale opět záleží na tom, jak je tato hmotnost rozložena po vozidle. U

motorových vozidel se čtyřmi nápravami obvykle oddíl 34 předpisu o silničním provozu stanovuje maximální hmotnost 32 tun. Pro kombinace vozidel s více než čtyřmi nápravami je naopak možné vážit až 40 tun. Při intermodální dopravě mohou některé kloubové nákladní vozy s kontejnery nebo výměnnými tělesy vážit dokonce 42 nebo 44 tun, ovšem za předepsaných podmínek. Ani disky bez emisí nemění zásadní rozdíl. StVZO však umožňuje snížení hmotnosti za určitých podmínek, pokud je dodatečná hmotnost způsobena technologií bezemisního pohonu. Z tohoto výsledku však nelze získat obecné schválení pro 42tunový pětinápravový samostatný vůz. To by podle současných pravidel znamenalo, že Voltempo by bylo v Německu příliš dlouhé a příliš těžké.

Regulační výzva je tedy větší, než by naznačoval jediný pohled na britský trh. Pokud chce Voltempo dlouhodobě proměnit svůj koncept v mezinárodně prodejné dopravní vozidlo, musí se otázka rozměrů a hmotnosti objevit i na evropské pevnině. Zajímavé na něm je, že ani délka 15,6 metru, ani hrubá hmotnost 42 tun nejsou exotické v evropské nákladní dopravě samy o sobě. Problém spočívá v kombinaci těchto hodnot v jednom pevném motorovém vozidle.



SSL Express 31-08-2026 Flash z námořní přepravy: Cena za proplutí

Lodní doprava minulý týden utratila stále vyšší částky za něco, co se dříve považovalo za samozřejmost: průjezd. Válka, sucho, dopravní zácpy a regulace proměnily cestu z bodu A do bodu B ve stále složitější výpočet rizika, dostupnosti a ceny. Tento týden se ukázalo, jak drahé se stává udržování těchto tras v provozu.

Nic to neilustrovalo lépe než Panamský průplav. Jihokorejská společnost SK Gas zaplatila v aukci rekordních 5,3 milionu dolarů, aby si zajistila průjezd pro tanker s LPG na 1. září, čímž překonala rekord 4,6 milionu dolarů stanovený teprve na začátku tohoto měsíce. Zhoršující se sucho v Panamě nutí k dalším omezením od září a lodě, které se objeví bez rezervace, čelí čekacím dobám dosahujícím až 11 dnů. Dále na jihu se sucho projevuje i na Amazonce, kde kontejnerové společnosti zavádějí příplatky až ve výši 1 900 dolarů, aby udržely spojení s Manausem.

V Hormuzském průlivu je průjezd spojen s jinými riziky. Rozhodnutí Íránu zařadit desítky lodí na černou listinu způsobilo další problémy s dodržováním předpisů majitelům lodí, kteří již plují koridorem, kde národnost, vlastnictví, zájmy spojené s nákladem a předchozí obchodní historie mohou rozhodnout o tom, zda se loď stane terčem. Ještě důležitější je, že Teherán nyní ohrožuje systém kyvadlových tankerů, který se stal jedním z klíčových řešení této války. Saúdský tanker VLLC Amzan byl minulý týden napaden západně od Yanbu, když Húsiové rozšířili svou ofenzivu hluboko do severní části Rudého moře, čímž vyvinuli další tlak na další trasu, na kterou se Saúdská Arábie spoléhala, aby snížila svou závislost na Hormuzu.

Důsledky všech těchto narušení jsou nyní patrné v žebříčcích přístavů. Jebel Ali, významný kontejnerový uzel na Blízkém východě, se v globálním žebříčku propadl z 10. na 32. místo. Objem přepravy ve druhém čtvrtletí meziročně poklesl o více než 90 % v důsledku kolapsu dopravy v Hormuzském průlivu. Za první pololetí Dubaj odbavila méně než polovinu objemů zaznamenaných o rok dříve.

Objevily se však první náznaky návratu jedné staré trasy. Více než 1 000 dní po zadržení lodi Galaxy Leader naznačil analytik kontejnerové přepravy Lars Jensen, že kontejnerová přeprava by se do konce roku mohla přiblížit k normální úrovni provozu v Rudém moři a Suezském průplavu. Společnost MSC obnovila plavby přes Suezský průplav na čtyřech trasách ve směru východ–západ, zatímco společnosti Maersk a CMA CGM postupně zvyšují počet plaveb přes

úžinu Bab el-Mandeb. Neobvyklé na tom je, že základní bezpečnostní krize nezmizela. Přepravci jsou prostě stále ochotnější zohlednit toto riziko v cenách a řídit ho. A mají ještě další motivaci.

Globální přetížení kontejnerových přístavů dosáhlo tento týden absolutního rekordu, přičemž podle společnosti Linerlytica čeká na kotviště více než 4,3 milionu TEU kontejnerové kapacity. Společnost Drewry včera uvedla, že kontejnerový systém se po léta zaměřoval spíše na optimalizaci nákladů než na odolnost. Při 90% vytiženosti kotvišť může terminálu trvat zhruba týden, než se zotaví z jediného dne narušení provozu.

Novou měnou námořní dopravy se stále více stává volná kapacita. Tato myšlenka sahá daleko za hranice přístavů. Nejnovější námořní prognóza společnosti DNV do roku 2050 varovala majitele lodí, aby nesázeli své flotily na jediný možný vývoj v oblasti regulace nebo paliv. Klasifikační společnost doporučila vypracovat strategie, které obstojí v několika možných scénářích budoucnosti. Ve Washingtonu mezitím Mezinárodní agentura pro atomovou energii (IAEA) spustila iniciativu ATLAS, která sdružuje více než 50 zemí s cílem překonat obrovské regulační překážky spojené s komerční námořní dopravou s jaderným pohonem. Obě události vedou v podstatě ke stejnému strategickému doporučení: flexibilita má svou hodnotu.

Z našich rozhovorů tohoto týdne vystihl náladu zakladatel společnosti Paratus Gus Majed. Riziko na Blízkém východě, tvrdil, bylo trvale přehodnoceno. „Válka uzavřela jednu tepnu a klima stlačuje další dvě,“ řekl předtím, než se ujal moderování panelové diskuze o tankerech na konferenci Splash Singapore, která se koná příští měsíc. Jan Hoffmann ze Světové banky v rozhovoru pro Splash Ports hovořil o tom, jak nejistota, přetížení a koncentrované sítě liniových přepravců mění podobu globálního obchodu.



SSL Express 01-09-2026 Dopravní zácpy zakrývají blížící se kapacitní šok v kontejnerové přepravě

Přetížení přístavů hraje kontejnerové přepravě do karet, neboť pohlcuje 2,3 milionu TEU lodní kapacity právě v okamžiku, kdy se odvětví připravuje na potenciálně drastický nárůst přepravní kapacity v důsledku uvedení nových lodí do provozu i obnovení plavby přes Suezský průplav. Nová data společnosti Sea-Intelligence ukazují, že zhoršující se zpoždění způsobila, že 6,6 % globální flotily kontejnerových lodí je fakticky nedostupné, což představuje prudký nárůst z přibližně 5 % v červnu a trojnásobek předpandemické úrovně 2,2 %. Těch 2,3 milionu TEU, které jsou v současné době pohlceny zpožděními, by se v případě, že by šlo o samostatného přepravce, řadilo na šesté místo mezi největšími přepravci na světě, jen nepatrně za společností Hapag-Lloyd.

Zhoršení situace bylo pozoruhodně rychlé. Globální spolehlivost plavebních řádů v červenci klesla o 6,1 procentního bodu na 56,4 %, což představuje nejprudší měsíční pokles od ledna 2021. Zpožděné lodě měly v průměru 6,06denní zpoždění, což je úroveň, která se mimo období pandemie a bezprostředně po krizi v Rudém moři prakticky nevyskytovala.

Asie je jádrem problému. Všech 14 nejrušnějších přístavů v regionu zaznamenalo v červenci zhoršení spolehlivosti, přičemž série tajfunů ještě více zatížila již tak přetížené sítě terminálů. Spolehlivost dodržování jízdních řádů v Šanghaji klesla na pouhých 21 %, v Ningbo dosáhla 34,6 %, zatímco v Singapuru činila 43,2 %. Tyto údaje korespondují s čím dál mimořádnějšími údaji o přetížení, které v posledních týdnech zveřejňovala společnost Splash. Společnost Linerlytica minulý týden vypočítala, že po celém světě čeká na kotviště více než 4,3 milionu

TEU kapacity kontejnerových lodí, což překonává dokonce i absolutní vrchol z období pandemie covidu. Společnost Drewry mezitím varovala, že globální čekací doby lodí se ve srovnání s rokem 2019 téměř zdvojnásobily, protože přístavy se potýkají se stále intenzivnějšími vlnami příjezdů lodí. Tento tlak na kapacitu by se však mohl rychle uvolnit. Společnost Sea-Intelligence odhaduje, že na základě předchozích cyklů přetížení by návrat k minimům zaznamenaným v červnu 2025 trval přibližně čtyři a půl až šest měsíců, zatímco návrat na úroveň z konce roku 2025 by trval jen dva až tři a půl měsíce. Zároveň se rýsuje další, mnohem větší uvolnění kapacity. Společnosti Mediterranean Shipping Co (MSC), Maersk, CMA CGM a další postupně obnovují plavby do Suezského průplavu, přičemž přibližně 19 % kapacity na trase Asie–Evropa se nyní přesouvá zpět z trasy kolem mysu Dobré naděje. Společnost Sea-Intelligence odhaduje, že úplná normalizace provozu v Suezském průplavu by v první polovině roku 2027 vedla k meziročnímu poklesu globální poptávky po přepravě v TEU-mílích o 8,7 %, a to i při předpokladu zdravého růstu základní poptávky po kontejnerech ve výši 6,6 %. I návrat do Suezského průplavu v rozsahu 50 % by posunul růst v TEU-mílích do záporných hodnot. To je důležité vzhledem k tomu, že objem objednávek kontejnerových lodí již činí přibližně 40 % stávající flotily.