

# SSL EXPRES

14.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



## SSL Express 14-05-2026 Írán utahuje sevření Hormuzu

Írán rozšířil námořní zónu kolem Hormuzského průlivu, kterou považuje za operačně kontrolovanou. Podle mediálního pokrytí napojeného na Írán, které citují analytici, nyní námořnictvo Islámských revolučních gard popisuje Hormuzský průliv jako "rozsáhlou operační oblast" táhnoucí se od Jasku na východě Íránu až po ostrov Siri na západě. Zprávy z Farsu a Tasnim naznačují, že deklarovaný operační rozsah se dramaticky rozšířil z přibližně 20 až 30 mil dříve na až 200 až 300 mil přes přístupy k Hormuzu. Tento krok následuje po zveřejnění mapy IRGC začátkem tohoto měsíce, která ukazuje novou kontrolní zónu pokrývající velkou část pobřeží Ománského zálivu orientovaného v SAE, což zvyšuje nejistotu pro plavidla proplouvající do a z Arabského zálivu. Zhoršující se provozní obraz byl včera posílen námořní analytickou platformou Windward, která hlásila roj více než 200 malých plavidel uvnitř severního koridoru Hormuz. Plavidla byla soustředěna u jihovýchodního pobřeží ostrova Qeshm a v celém středu koridoru, což se shodovalo s tím, co Windward popsal jako úplné zastavení obchodního pohybu, přičemž všechny velké obchodní lodě v oblasti byly pozorovány jako nehybné.

Narůstající narušení se projevuje v globálních ekonomických ukazatelích. Index globálního tlaku v dodavatelských řetězcích Federální rezervní banky v New Yorku roste už tři měsíce po sobě poté, co byl poslední tři roky utlumený. Duben zaznamenal nejprudší nárůst, který posunul index na nejvyšší úroveň za téměř čtyři roky. Mezitím se globální index stresu dodavatelského řetězce Světové banky, který sleduje kontejnerovou přepravu a plynulost přístavů, nyní blíží úrovním naposledy zachyceným během krize v době pandemie.

Geopolitické důsledky se také rozšiřují i mimo samotnou lodní dopravu. Podle agentury Reuters dosáhly jak Irák, tak Pákistán dohody s Íránem o přepravě ropy a zkapalněného zemního plynu z Perského zálivu, což podtrhuje rostoucí vliv Teheránu na regionální energetické toky přes Hormuz. U přepravy suchého sypkého zboží jsou následky stále závažnější. Makléřská společnost Ursa Shipbrokers uvedla, že suché sypké náklady naložené západně od Hormuzského průlivu a směřující za záliv "téměř zastavily" do 18. týdne roku 2026.

Na základě dat o sledování plavidel Ursa odhadla celkové objemy vývozu na pouhých 47 000 tun za týden od 27. dubna do 3. května, ve srovnání s průměrem 2,2 milionu tun za stejné období mezi lety 2016 a 2025. Od vypuknutí íránského konfliktu 28. února činí kumulativní

suché sypké náklady naložené v Perském zálivu pro destinace východně od Hormuzu pouze přibližně 2,6 milionu tun napříč všemi komoditami a velikostmi plavidel, podle zprostředkovatele. Urša varovala, že rušení GPS, narušení AIS a občasné výpadky signálu mohou zakrývat části obchodního obrazu, ale celkový trend ukazuje na mimořádný kolaps regionálního hromadného exportu. Perský záliv je významným exportním uzlem pro komodity včetně vápence, kameniva, síry a močoviny. Urša odhaduje, že kumulativní objemy suchého sypkého zboží za týdny 9 až 18 jsou meziročně nižší o 88 % jak meziročně, tak oproti historickým průměrům, což znamená ztrátu přibližně 19 milionů tun nákladu. Nejnovější vývoj pravděpodobně zesílí obavy na lodních trzích, že krize v Hormuzu se z regionálního bezpečnostního problému vyvinula v dlouhodobé strukturální narušení globálního námořního obchodu.

### **!?!? SSL Express 14-05-2026 Železniční síť InfraGo byla vylepšena jen částečně**

Železniční síť v Německu se loni nezlepšila ani přes staveniště a dokončenou renovaci koridoru Riedbahn. Stejně jako v roce 2024 zůstává stav skóre 3,0. Toto je výsledek zprávy DB InfraGo o stavu sítě za rok 2025. Mezitím pohled na různé obory ukazuje smíšený obraz. Průměrný stav mostů a propustků se mírně zlepšil na 2,59. Nagl také zaznamenal pozitivní vývoj na stanicích. Stav opotřebenosti kolejí naopak klesl na 3,00 (2024: 2,91) a pro výhybky na 3,06 (2024: 3,05). Železniční přejezdy se také mírně zhoršily na průměr 3,65.

"Čísla mluví sama za sebe," řekla železniční šéfka Evelyn Palla při prezentaci zprávy. "Dno je dosaženo." Nepovažuje diskuse o tom, zda by mělo být méně stavebních prací nebo méně dopravy pro uvolnění sítě, za výhodné. "Řízení a stavba jsou na denním pořádku," řekl člen představenstva Deutsche Bahn. Je vděčná, že vláda železnici podporuje a poskytuje financování. Podle Nagla loni Deutsche Bahn investovala do sítě 19,9 miliardy eur. Odhadl zpoždění na renovaci na 130 miliard eur. Takzvaná náhradní hodnota činí 665,5 miliardy eur. To by byla částka potřebná k úplné obnově infrastruktury. V roce 2026 bude k dispozici 23 miliard eur. Pro Pallu je to krok směrem k síti, která je "moderní, silná a odolná". Ale stále je před námi dlouhá cesta. "Proces dohnání je obtížný," řekl Nagl, mimo jiné, protože v Německu jde o smíšený systém, kde musí místní, dálková a nákladní doprava sdílet železniční trasy. Od roku 2028 však železnice v podstatě cílí na osm let svobody od výstavby. Nagl očekává lepší známky pro další stav zprávy. Nemohl však přesně určit číslo. Podle Gerda Bolteho, vedoucího plánování infrastruktury a projektů, jsou propojení nejen relevantní pro řízení, ale představují "nejdůležitější část digitalizace. Tady je potřeba udělat nejvíc. Loni Deutsche Bahn postavila 65 nových a v roce 2027 jich bude 200. Podle Bolteho jsou výpravní budky základem rychlé dopravy s evropským systémem řízení vlaků ETCS.

Mezitím jsou hlavním problémem inspektoři, aby mohli nakonec uvést řídicí a bezpečnostní technologie do provozu. Výcvik trvá roky. DB však podle Bolteho poskytuje péči o mladé lidi.

Co se týče renovace koridoru, správce řekl, že by měly pokračovat podle plánu – tedy čtyři ročně. Vypočetl, že zakazy užití budou pak výrazně sníženy. V mnoha případech se bere v úvahu i nákladní doprava. A pokud není možné úplné uzavření, zůstane trať k renovaci otevřená na jedné koleji. Podle Bolteho se to týká spojení mezi Brémami a Bremerhavenem.

"Vytváříme kapacitu pro nákladní dopravu přesunem místní dopravy na autobusy," vysvětlil člen představenstva InfraGO Nagl.

### **!?!? SSL Express 14-05-2026 Krize likvidity se blíží k vrcholu**

Nikdy předtím tolik faktorů neovlivňovalo likviditu menších hráčů v rychlém sledu: nárůst cen v prosinci 2023, který řada klientů postižených krizí nechtěla podporovat, silné zvýšení mezd jako kompenzace inflace, což vedlo k rostoucím nákladům na vozidla a dílny, a nyní druhá krize cen energií během čtyř let. Zdá se, že životaschopnost malých dopravních společností, které tvoří více než tři čtvrtiny německé silniční nákladní dopravy, byla zřejmě vyčerpána. Pro mnohé nejsou rezervy ani dostatečné na předfinancování prudkého růstu cen nafty, dokud nezačnou platit tzv. "floaters" na naftu. Fakt, že zejména silní klienti zneužívali své poskytovatele služeb s příliš dlouhými splátkami jako bezplatní věřitelé, si vybírá svou daň. Ti, kteří již nemohou získat půjčku na doplnění paliva, dokud nebudou jejich vlastní nesplacené pohledávky vyřešeny, nemají jinou možnost než vozidla vyřadit z provozu a snížit kapacitu. Skutečnost, že to ještě více zúžilo nákladní prostor než už tak nízká poptávka po dopravě, podtrhuje, jak moc byl tento vývoj dotažen do extrému.

Ještě před krizí na Blízkém východě a růstem cen nafty se dopravní průmysl dostal na první místo v statistikách insolvence. Vysoké závazky mnoha společností ničí i naději na lukrativní prodej. Takže mnohým zbývá jen stanovit předěl co nejdříve, aby alespoň jejich osobní živobytí zůstalo v bezpečí. Pokud nyní pojišťovny snižují i své limity krytí a tím předávají značná rizika, která jsou jen slabě filtrována, není překvapením, jak rychle se tento vývoj zrychluje. Fakt, že i rozvážní a krizově zkušení zástupci odvětví nyní hlásí naprostou paniku a bezprecedentní strach o vlastní přežití, mluví za vše.

Výsledkem je, že ani spotové trhy nemohou nabídnout více nákladního prostoru za nečekaně vysoké ceny. Mezitím se i východoevropští dopravci odvrátili od krizí sužovaného Německa, jehož zásoba se dlouho zdála téměř nevyčerpateľná. Ekonomika v jejich domovských zemích roste rychleji, dopravní smlouvy jsou stále výnosnější a postupně vzniká více vysoce kvalifikovaných pracovních míst ve větším počtu. Pro stále více hráčů se zdá jasné, že ztracená dopravní kapacita se už nevrátí – jednak proto, že mnoho podnikatelů již není k dispozici jako provozovatelé flotil, tak také proto, že cizinci odešli a vybudovali pevné struktury na jiných trzích. I ti, kteří mají velkou flotilu vozidel, sotva mají šanci výrazně těžit z nedostatku prostoru pro náklad. Vlastní vozidla společnosti jsou dostatečná k plnění pevných objednávek. Ale už prostě neexistuje žádná další volná možnost, jak si bokem vydělat vysoké ceny.

Takže jedinou cestou pro přepravní společnosti je znovu provozovat více vlastních vozidel, aby získaly stabilitu. Tato strukturální změna však probíhá jen velmi pomalu a za vysoké náklady a vytváří se pevné struktury, ve kterých není prostor pro spontánní cesty.

### **SSL Express 14-05-2026 Hapag-Lloyd klesá hluboko do červených čísel (DVZ)**

Nižší přepravní sazby i provozní narušení způsobené extrémním počasím a konfliktem na Blízkém východě zvýšily tlak na hamburskou lodní společnost v prvním čtvrtletí roku 2026. Přesto se skupina drží své roční prognózy. Hapag-Lloyd zaznamenala výrazný pokles zisků v prvním čtvrtletí roku 2026. Nižší přepravní sazby a provozní narušení způsobené bouřemi a

blokádou Hormuzského průlivu měly znatelný dopad na zisky největší světové lodní lodní společnosti.

Skupinové tržby klesly o 7,5 procenta na 4,9 miliardy amerických dolarů ve srovnání se stejným čtvrtletím loňského roku. EBIT klesl z plus 487 milionů dolarů v předchozím roce na minus 157 milionů dolarů a čistý zisk byl také jasně v mínusu - 256 milionů dolarů.

V oblasti hlavní přepravní služby klesly tržby o 8,5 procenta na 4,8 miliardy amerických dolarů. Hlavním faktorem byl pokles průměrné přepravní sazby o 9,6 procenta na 1 330 dolarů za TEU. Objem přepravy zůstal téměř stabilní na 3,2 milionu TEU a byl jen mírně pod loňskou hodnotou 3,225 milionu TEU, ačkoli v Evropě a Severní Americe docházelo k pokračujícím omezením kvůli špatným povětrnostním podmínkám a také narušeným nákladním tokům v důsledku blokády Hormuzského průlivu. EBIT segmentu klesl z 472 milionů dolarů na minus 174 milionů dolarů.

Segment terminálů a infrastruktury naopak vzrostl pozitivně: příjmy vzrostly o 54,1 procenta na 168 milionů dolarů. Růst byl poháněn první kompletní konsolidací kontejnerového podnikání J M Baxi a silným růstem objemu v Latinské Americe a Indii. EBIT segmentu se zlepšil o 20,0 procenta na 18 milionů dolarů.

Hapag-Lloyd se drží své předchozí celoroční prognózy. Výkonná rada očekává, že EBIT za celý rok 2026 bude v rozmezí minus 1,5 miliardy dolarů až po plus 0,5 miliardy dolarů. Avšak vzhledem k velmi nestabilnímu vývoji přepravních sazeb a probíhajícímu konfliktu na Blízkém východě zůstává prognóza značně nejistá. Generální ředitel Rolf Habben Jansen znovu potvrdil zaměření na Strategii 2030 a přísné řízení nákladů. Kromě toho má být plánované sloučení se Zimem posunuto.

## SSL Express 14-05-2026 IAG Cargo má slabý začátek roku

Divize nákladní dopravy skupiny International Airlines Group (IAG) ztratila v prvním čtvrtletí významné tržby a objem. Obrat čtyř leteckých přepravních společností British Airways, Iberia, Aer Lingus a Level klesl celkem o 13,5 procenta na 275 milionů eur. Pátý dopravce IAG, Vueling, je aktivní pouze v osobním segmentu. Kombinovaný provoz dopravců také klesl o 7,7 procenta na 1,2 miliardy tun-kilometrů, zatímco průměrné tržby na tunokilometr (tzv. výnosy) klesly o 6,3 procenta na přibližně 22,8 eurocentů. Srovnání s předchozím čtvrtletím je také slabé. Ve srovnání se čtvrtým čtvrtletím roku 2025 byly prodeje o 15,6 procenta nižší (326 milionů eur); Dopravní výkonnost klesla o 13,7 procenta.

Podle společnosti je pozadím negativního rozvoje podnikání především klesající úroveň přepravních sazeb; tento trend byl neobvykle zvýšen v první polovině roku 2025 kvůli narušením dodavatelských řetězců a krizí u Rudého moře, takže je nyní pravděpodobnější, že se normalizace objeví. Od třetího čtvrtletí se sazby stabilizovaly a nyní jsou pod loňským číslem.

Navíc provozní omezení v důsledku války na Blízkém východě zatěžovala nově podnikání. V březnu muselo být asi 3 procenta kapacity odstraněno z letového řádu nebo přesunuto na jiné trasy. Ovlivněny byly spoje do Abú Dhabí, Dubaje, Dauhá a Tel Avivu, mimo jiné. Dopady směnného kurzu měly také tlumivý efekt, protože slabší americký dolar snížil příjmy vykazované v eurech.

Uvnitř skupiny byl vývoj nerovnoměrný. British Airways zaznamenaly pokles objemu o 9,8 procenta na 850 milionů GBP, Aer Lingus o 10,5 procenta. Iberia zůstala relativně stabilní s poklesem o 1,6 procenta na 311 milionů tunokilometrů. Strategicky se IAG nadále zaměřuje

na náklad s vyšší marží ve své nákladní divizi a přesouvá kapacity na trhy s vyšším růstem, zejména v oblasti Asie a Pacifiku a Indii.

Na úrovni celé skupiny dosáhla IAG velmi silného provozního výsledku 351 milionů eur v prvním čtvrtletí s tržbami 7,2 miliardy eur; To je nárůst o více než 77 procent oproti stejnému čtvrtletí loňského roku. V důsledku konfliktu na Blízkém východě společnost očekává, že bude muset v tomto roce utratit za petrolej 9 miliard eur místo 7 miliard eur loni.