




SSL EXPRES

18.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



   **SSL Express 18-05-2026 Index Geotab pro městskou logistiku - Berlín poráží Londýn a Madrid**

Berlín není zrovna známý svými prázdnými ulicemi. Přesto se německá metropole umístila na prvním místě v novém evropském srovnání efektivity městské nákladní dopravy. Index Geotab „Náklady na prostoje“ hodnotí, jak efektivně fungují užitková vozidla v sedmi evropských hlavních městech. Výsledek: Berlín dosáhl 61 bodů ze 100, což ho řadí před Amsterdam, Dublin, Řím, Paříž, Londýn a Madrid.

Data jsou založena na zapojených vozidlech za celý rok 2025. Rozdíl je značný. Podle společnosti Geotab je mezi Berlínem a Madridem, který je poslední, 144% rozdíl v účinnosti. Londýn je také s 29 body daleko za nimi, zatímco Madrid dosahuje pouze 25. Pro vozové parky to znamená nejen větší dopravní zácpy, ale především vyšší náklady, více prostojů, méně předvídatelné trasy a dodatečné emise. Podle studie není rozhodujícím faktorem jen to, jak je město přeplněné. Důležitější je, zda je doprava předvídatelná. Právě v tom Berlín vyniká. Jeho polycentrická struktura rozděluje dopravu na více os, místo aby ji soustředila na několik úzkých míst. S 82 body za variabilitu doby jízdy dosahuje Berlín jedno z nejlepších skóre ve srovnání. Pro správce vozových parků to znamená: dodací lhůty lze vypočítat přesněji, trasy plánovat spolehlivěji a časy vyrovnávací paměti využívat efektivněji. Amsterdam těsně následuje s 59 body. Tam kompaktní struktury a optimalizované systémy semaforů pomáhají udržovat dopravu v chodu i přes nízké rychlosti. Dublin a Řím se nacházejí uprostřed. Řím je obzvláště zajímavý: ačkoli je město silně přetížené, doprava je často pomalá, ale stabilní. To je pro vozové parky efektivnější než neustálé brzdění a zrychlování. V Londýně a Madridu je situace podstatně horší. Geotab zde zaznamenává nejen vysoký objem dopravy, ale především nepředvídatelné dopravní vzorce. Stejná trasa může jeden den fungovat perfektně a druhý den způsobit obrovská zpoždění. Tato nejistota obzvláště tvrdě postihuje vozové parky, protože narušuje dodací lhůty, nasazení řidičů, závazky vůči zákazníkům a plánování nákladů.

Studie také ukazuje, jak drahý může být provoz na volnoběh. Zkoumaná připojená vozidla spotřebovala v roce 2025 při volnoběhu přibližně 1,58 milionu litrů paliva. Při průměrných cenách v té době to odpovídalo přibližně 2,6 milionu eur. Jen u užitkových vozidel z toho připadalo na provoz na volnoběh nafty přibližně 600 000 eur.

Manažer Geotabu Edward Kulperger vidí v městské nákladní dopravě hlubší problém než jen klasické dopravní zácpy. Klíčovým faktorem je podle něj chování dopravy. Pro vozové parky je nepředvídatelnost jednou z největších výzev, protože ovlivňuje celý provoz. Propojená data o vozidlech by mohla pomoci tyto vzorce zviditelnit a vyhnout se rozhodování založenému pouze na předpokladech. Toto je pro logistické společnosti klíčový bod. Městská logistika se stává složitější, dodací lhůty se prodlužují, ekologické zóny se rozšiřují a náklady na palivo, personál a vozidla zůstávají vysoké. Ti, kteří plánují své trasy na základě reálných dat, mohou lépe využívat vozidla, zkrátit prostoje a poskytnout zákazníkům spolehlivější časové úseky doručení.

Index Geotab hodnotí města na stupnici od 0 do 100. Hodnocení zahrnuje tok dopravy a provozní náklady na dopravní zácpy. Tok dopravy tvoří 75 procent celkového skóre a zohledňuje intenzitu dopravní zácpy, období s nízkým tokem dopravy a variabilitu doby cestování. Náklady na prostoje přispívají 25 procenty a měří dobu prostoje během cestování jako ukazatel neefektivního toku dopravy. Geotab upozorňuje, že se jedná o normalizované srovnávací hodnoty založené na vzorku zapojených vozidel, nikoli na kompletním dopravním průzkumu. Index nicméně poskytuje jasnou indikaci toho, jak významné se staly rozdíly v nákladní dopravě mezi evropskými metropolitními oblastmi. Pro vozové parky působící ve více městech už sotva postačuje jeden jednotný plánovací přístup.

SSL Express 18.5.2026 „Letecké palivo bude tou nejmenší z našich starostí“, říká generální ředitel Cargolux o krizi v Hormuzském průlivu

Generální ředitel společnosti Cargolux Richard Forson varoval, že dlouhodobé narušení provozu v Hormuzském průlivu by mohlo vyvolat nedostatek paliva, inflaci a širší globální hospodářský pokles, jelikož letecká nákladní společnost i nadále přesměrovává lety z velké části Blízkého východu. Pro magazín The Loadstar uvedl, že důsledky iránského konfliktu by se mohly rozšířit daleko za hranice letectví, a varoval, že nedostatek leteckého paliva by byl „naším nejmenším problémem“, pokud by krize trvala několik měsíců. „Vše závisí na tom, jak dlouho konflikt skutečně potrvá,“ vysvětlil. „Dokud bude panovat nejistota ohledně toho, kdy válka nebo patová situace skončí, ceny zůstanou vysoké.“

Jeho varování přichází uprostřed rostoucího znepokojení v leteckém a energetickém sektoru ohledně dopadu pokračujících narušení v okolí Hormuzského průlivu, kterým za normálních okolností prochází zhruba pětina globálních dodávek ropy. Pan Forson uvedl, že společnost Cargolux již ze své sítě vyřadila všechny zastávky na Blízkém východě s výjimkou Muscatu v Ománu a jinak „pokračujeme v provozování sítě, jakou jsme měli dříve“. Letecká společnost pozastavila lety do Ammánu, Rijádu, Dammamu, Bahrajnu a Spojených arabských emirátů a po eskalaci konfliktu „téměř ze dne na den“ změnila trasy letů. Společnost Cargolux také evakovala zaměstnance a piloty z Dubaje, protože se tam zhoršila bezpečnostní situace. Ačkoli letecká společnost zatím nezažila nedostatek paliva, pan Forson uvedl, že riziko by se výrazně zvýšilo, pokud by krize přetrvávala ve střednědobém horizontu. „Pokud bude situace na Blízkém východě pokračovat... myslím si, že v určitém okamžiku dojde k nedostatku,“ řekl. „Vlády po celém světě sice mají k dispozici nouzové zásoby, ale ty nejsou určeny k pokrytí měsíčního nedostatku po několik měsíců za sebou.“ Dodává však: „Nedostatek leteckého paliva bude tou nejmenší z našich starostí, protože světová ekonomika čeká mimořádně těžké období.“

Rostoucí náklady na energii se podle něj přímo promítnou do inflace prostřednictvím vyšších logistických nákladů a snížených spotřebitelských výdajů. „Jedna věc, která je součástí každého produktu, který spotřebováváme, je logistika,“ dodal. „Vzhledem k tomu, že cena energie potřebné pro logistiku výrazně stoupá, bude se to samozřejmě promítnout do cen pro spotřebitele.“ A varoval, že dopad se rozšíří daleko za hranice leteckého paliva a potenciálně ovlivní naftu, benzín, výrobu hnojiv a průmyslové plyny, jako je helium, které se používá k chlazení datových center – což je nyní významný segment letecké nákladní dopravy. Toto narušení již má dominový efekt na širší trhy letecké nákladní dopravy.

Na akci společnosti Coface v Austrálii uvedl Mark Coleman, ředitel společnosti ICAL International Customs and Logistics, že přepravní kapacity se výrazně snížily, protože cestující se vyhýbali tranzitním uzlům na Blízkém východě a letecké společnosti omezily počet letů kvůli nákladům na palivo. „Lidé, kteří by za normálních okolností cestovali přes Blízký východ, začali hledat lety přes USA a Asii,“ řekl. „Z pohledu nákladní přepravy to však způsobilo obrovská omezení. Zavazadla cestujících budou mít vždy přednost, a v důsledku toho se získání místa na těchto letech stalo poněkud problematickým; náklad musel zůstat na zemi,“ pokračoval a poznamenal, že 90 % australské letecké nákladní přepravy se přepravuje v belly prostorech.

Letecké společnosti také začínají přecházet do defenzivních finančních pozic. Například společnost Cebu Pacific pozastavila výplatu dividend a přešla do „režimu zachování hotovosti“ kvůli kolísání cen pohonných hmot souvisejícímu s konfliktem na Blízkém východě. Předseda představenstva Lance Gokongwei uvedl, že prioritou dopravce je nyní „udržet silnou a stabilní hotovostní pozici“. Air India údajně zvažuje propouštění zaměstnanců, snížení platů vedoucích pracovníků a omezení kapacity, protože delší trasy, náklady na palivo a slabší poptávka vyvíjejí tlak na ziskovost. Společnost Cargolux se v současné době spoléhá především na palivové příplatky spíše než na rozsáhlé zajištění, aby kompenzovala rostoucí náklady na palivo. „Zajišťujeme se... ale ne ve velkém objemu,“ vysvětlil pan Forson. „Naší první linií byl mechanismus palivových příplatků, následovaný zajištěním.“ Zveřejněné údaje o palivových příplatcích v Hongkongu ukazují, že společnost Cargolux od konce března účtuje příplatek za dálkové lety ve výši 1,10 USD/kg, ačkoli podrobné tabulky příplatků tohoto dopravce nejsou v současné době veřejně dostupné.