



# SSL EXPRES

21.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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



  **!!SSL Express 21-05-2026 Další odjezdy a rostoucí ceny s blížícím se začátkem hlavní sezóny**

Hlavní sezóna začíná dříve než obvykle a velcí rejdaři plánují nasazení dalších lodí, aby uspokojili zvýšenou poptávku od odesílatelů. V pátek index Shanghai Containerised Freight Index vykázal mezi týdenní nárůst sazeb na trase Šanghaj–Evropa o 19 % na 3 076 USD za 40stopý kontejner, zatímco sazby na trase Šanghaj–západní pobřeží USA vzrostly o 10 % na 3 118 USD za 40stopý kontejner. Sazba na trase Šanghaj–východní pobřeží USA vzrostla o 11 % na 4 224 USD za 40stopý kontejner. Sazba na trase Šanghaj–Středomoří vzrostla o 28 % na 3 145 USD za TEU.

Společnost Maersk od 8. června nasadí ad hoc transpacifickou plavební službu (TPX) spojující Cai Mep, Busan, Long Beach a Cai Mep, která bude trvat 49 dní a obsadí i pěti až sedmi loděmi o kapacitě 3 500 až 4 600 TEU, počínaje lodí Ren Jian 16 o kapacitě 4 395 TEU. TPX bude v provozu do září, v současné době je naplánováno 10 plaveb a další budou přidány v závislosti na poptávce na trhu.

Společnost Linerlytica uvedla: „Dynamika vývoje sazeb zůstává pozitivní, přičemž růst poptávky v přepočtu na TEU-míle předstihuje růst nabídky, což dopravcům umožňuje prosadit zvýšení sazeb plánované na polovinu května. Předčasný nápor v hlavní sezóně zvýšil využití kapacit a dopravci prosazují další kolo zvýšení sazeb a příplatků za hlavní sezónu, které by měly platit od 1. června. Poptávka po lodní přepravě zůstává velmi vysoká, přičemž v červnu mají být nasazeny další lodě pro hlavní sezónu, zejména na trasách přes Tichý oceán a na indický subkontinent.“

Sazby na trase Asie–Evropa prudce vzrostly, když 15. května vstoupily v platnost nové sazby FAK, přičemž sazby do Středomoří jsou znatelně vyšší kvůli velmi vysoké poptávce. Růst přepravních sazeb podporuje zhoršující se přetížení přístavů v severní Evropě, kde se kvůli stávkám stevedorů zvyšuje počet nevyřizovaných lodí v Hamburku, zatímco nízká hladina vody na Rýnu také přispívá k přetížení v Rotterdamu a Antverpách.

Tichomořské přepravní společnosti využívají prudkého nárůstu poptávky tím, že omezují kapacitu pro smluvní zákazníky (NAC), aby upřednostnily objem zásilek FAK s vyšší marží, a zároveň prosazují květnové zvýšení sazeb, aby se připravily na příplatky za špičkovou sezónu platné od 1. června. Linerlytica dodává: „Prostor na transpacifických trasách zůstává omezený v důsledku nárůstu nákladu z elektronického obchodu, částečně způsobeného rozhodnutím

společnosti Amazon přesunout svůj výprodej Prime Day z července na červen, což zkrátilo časové okno pro přeshraniční zásilky.“

## ✈️🚚☁️ SSL Express 21-05-2026 Letecká nákladní doprava v sevření mezi boomem umělé inteligence a krizí v dodávkách helia

Nejrychleji rostoucí odvětví letecké nákladní dopravy by mohlo čelit značným výzvám, pokud zůstane Hormuzský průliv uzavřený. Rychlý rozvoj infrastruktury umělé inteligence s sebou nese nové a dosud převážně přehlížené riziko pro globální dodavatelské řetězce: nedostatek helia. Vzhledem k tomu, že hyperscalers soupeří o výstavbu datových center a nasazení serverů pro umělou inteligenci, prudce roste poptávka nejen po grafických procesorech a polovodičovém vybavení, ale také po heliu – klíčovém průmyslovém plynu používaném při výrobě čipů a v pokročilé výpočetní infrastruktuře. Narušení dodávek na Blízkém východě však odstranilo z trhu významnou část globálních zásob helia, což vyvolalo obavy v celém polovodičovém odvětví a způsobilo nestabilitu v oblasti přepravy vysoce hodnotného leteckého nákladu.

Poradenská společnost Aevean odhaduje, že komponenty pro datová centra v současné době představují přibližně 1,4 milionu tun ročního objemu letecké nákladní přepravy, což je zhruba 5 % celosvětového trhu, a to díky meziročnímu nárůstu o 39 % způsobenému rozšiřováním infrastruktury pro umělou inteligenci. Generální ředitel společnosti Cargolux Richard Forson varoval, že dopady konfliktu v Íránu by mohly sahat daleko za hranice ropy a leteckého paliva. „Helium se intenzivně používá k chlazení datových center,“ řekl pro The Loadstar. „Nedostatek leteckého paliva bude tou nejmenší z našich starostí.“

Tyto komentáře přicházejí v době, kdy nákladní letecké společnosti stále více vnímají zásilky související s umělou inteligencí jako hlavní zdroj poptávky po prémiové nákladní přepravě. Pan Forson k tomu uvedl, že jednou z nejrychleji rostoucích kategorií nákladu je nyní „přeprava serverových racků, přičemž datová centra se zřizují za účelem usnadnění vývoje umělé inteligence“.

Tento nárůst ještě umocňují samotní výrobci polovodičů. Jihokorejská společnost SK Hynix ve svých výsledcích za první čtvrtletí uvedla, že „poptávka po vysoce výkonných pamětech prudce roste, zatímco nabídka zůstává omezená“. Tchajwanský výrobce TSMC mezitím varoval, že poptávka po polovodičích souvisejících s umělou inteligencí zůstává „mimořádně silná“ a že se očekává, že omezení nabídky budou přetrvávat až do roku 2027. Boom v oblasti umělé inteligence však naráží na novou zranitelnost dodavatelského řetězce, která se soustřeďuje na Katar a Hormuzský průliv. Podle magazínu Forbes katarské průmyslové město Ras Laffan, které je největším světovým centrem výroby helia, obvykle pokrývá zhruba třetinu celosvětové nabídky helia, ale jeho činnost byla výrazně narušena konfliktem s Íránem. Podle tohoto článku vedlo toto narušení k tomu, že z trhu zmizelo odhadem 27 % až 30 % celosvětových zásob helia, přičemž spotové ceny během několika týdnů vzrostly o 40 % až 100 %. Tento nedostatek je obzvláště závažný, protože helium má jen málo průmyslových náhrad a je klíčové pro pokročilou výrobu polovodičů, balení grafických karet pro umělou inteligenci, litografii a vysokokapacitní úložné systémy. Společnost TSMC již přešla do režimu nouzového plánování. Společnost údajně uvedla, že nakupuje „speciální chemikálie a plyny, včetně helia a vodíku“ z různých regionů a buduje bezpečnostní zásoby, aby zmírnila rizika narušení dodávek.

Analytici stále častěji varují, že boom umělé inteligence naráží na fyzické překážky v oblasti balení, energetiky, průmyslových plynů a logistiky, což vytváří to, co jeden pozorovatel odvětví popsal jako „fyzický strop“ pro rozšiřování infrastruktury umělé inteligence.

Ve svých výsledcích za první čtvrtletí, které společnost TSMC zveřejnila minulý měsíc, se však uvádí, že v roce 2026 očekává 30% nárůst tržeb, což naznačuje, že by mohla problémy s dodávkami do značné míry překonat. Jižní Korea je však považována za obzvláště ohroženou, protože loni pocházelo téměř 65 % jejích dovozů helia z Kataru. Krize také odhaluje křehkost amerického trhu s héliem. Ačkoli USA zůstávají největším světovým producentem hélia, magazín Forbes poznamenal, že velká část strategických rezerv USA zmizela po privatizaci Federální rezervy hélia v roce 2024. Tom's Hardware informoval, že po eskalaci konfliktu uvízlo poblíž Hormuzského průlivu přibližně 200 specializovaných kontejnerů s héliem, zatímco někteří výrobci polovodičů mohou mít k dispozici zásoby pouze na několik týdnů, než se nedostatek stane kritickým.

Ironií pro leteckou nákladní dopravu je, že boom umělé inteligence vytváří obrovskou novou poptávku po přepravě, zatímco nedostatek hélia ohrožuje dodavatelské řetězce polovodičů, na nichž je založen.

P.S. A nestačilo by naplnit 3-4 zeppelinů héliem, ty by se přes zablokovaný Hormuz dostaly...

## **!?! SSL Express 21-05-2026 Závod o přetvoření obchodní mapy Blízkého východu nabírá na obrátkách**

Vzhledem k tomu, že konec krize v Hormuzském průlivu není v dohledu, vlády a podniky na Blízkém východě i jinde urychlují zásadní přeskupení globálních obchodních koridorů, přičemž Mezinárodní energetická agentura varuje, že rozsah těchto narušení již překonal ropné šoky ze 70. let. K nejnovějšímu kroku došlo v úterý, kdy skupina AD Ports Group a petrochemický gigant z Abú Dhabí, společnost Borouge, podepsaly dohodu o partnerství s cílem prozkoumat možnosti zřízení alternativního mezinárodního exportního uzlu na východním pobřeží Spojených arabských emirátů, přičemž jako základnu budou využívat terminály AD Ports ve Fujairah a východní přístavní zařízení. Borouge je největším vývozcem pro společnost AD Ports a obě společnosti spolupracují již od roku 2001. Nová dohoda jde ještě dále, přičemž se obě strany zavázaly posoudit specializovanou infrastrukturu pro polyolefiny na východním pobřeží a společně s přepravními společnostmi vyvinout nové trasy přes Fujairah, které sníží závislost na omezených námořních průplavech přes Hormuz.

„Budujeme flexibilnější a diverzifikovanější síť, která zvyšuje spolehlivost, zajišťuje kontinuitu dodávek a posiluje naši pozici jako důvěryhodného globálního dodavatele,“ uvedl generální ředitel společnosti Borouge Hazeem Sultan Al Suwaidi.

Fudžajra leží u ústí průlivu v Ománském zálivu, což z ní v současné situaci činí strategicky nejdůležitější přístav Spojených arabských emirátů. Ani tento přístav však nebyl ušetřen dopadů konfliktu – od začátku války koncem února narušují nakládku ropy útoky dronů. Spojené arabské emiráty přesto pokračují ve svých plánech. Korunní princ Abú Dhabí šejk Khaled bin Mohamed bin Zayed minulý týden oznámil urychlení nového projektu ropovodu Západ-Východ, který zdvojnásobí exportní kapacitu přes Fujairah. Dokončení ropovodu je plánováno na rok 2027. Společnost ADNOC již provozuje 360 km dlouhý ropovod Abu Dhabi Crude Oil Pipeline z Habshanu do Fujairah s kapacitou přibližně 1,5 až 1,8 milionu barelů denně.

Saúdskoarabský ropovod East-West, který vede 1 200 km z Abqaiqu do přístavu Yanbu u Rudého moře, nabízí odhadovanou efektivní exportní kapacitu 4,5 milionu barelů denně. Generální ředitel společnosti Aramco Amin Nasser jej označil za „zásadní záchrannou linku“. Společně tyto dva ropovody v Perském zálivu však zdaleka nedosahují přibližně 20 milionů barelů, které před válkou denně procházely Hormuzem. Irák se chystá znovu zprovoznit svůj dlouho nevyužívaný ropovod z Kirkúku do tureckého středomořského přístavu Ceyhan, a to zpočátku s kapacitou 170 000 barelů denně, přičemž se plánuje zvýšení na 250 000 barelů. Baghdád také znovu zvažuje odložené návrhy na ropovody do ománského přístavu Duqm, jordánského přístavu Akaba u Rudého moře a dále do Egypta – projekty, které byly dříve opuštěny kvůli nákladům, konfliktům a politické složitosti.

Íránský ropovod Goreh-Jask, který by teoreticky mohl Teheránu umožnit obejít úžinu, kterou blokuje, zůstává fakticky nefunkční. Z Jasku byla na konci roku 2024 vyvezena zkušební zásilka, ale žádné další dodávky již nenásledovaly a IEA v únoru uvedla, že tento terminál není považován za životaschopnou možnost pro vývoz ropy.

Objevují se také ambicióznější návrhy. Diskutuje se o kanálu přes pohoří Hajar do Fudžajry – ekvivalentu Suezského nebo Panamského průplavu v Perském zálivu –, ačkoli analytici popisují technické výzvy jako extrémní a náklady jako potenciálně dosahující stovek miliard dolarů. Překreslování obchodních koridorů se neomezuje pouze na Perský záliv. Čína, která byla z velké části závislá na Hormuzském průlivu pro dovoz energie, urychluje investice do Transkaspické mezinárodní dopravní trasy, známé také jako Střední koridor, která spojuje Čínu s Evropou přes Kazachstán a Kaspické moře. Silniční doprava nyní představuje více než 50 % čínského obchodu se Střední Asií, což je nárůst z méně než 20 % před několika lety. Bilaterální obchod mezi Čínou a Kazachstánem dosáhl v roce 2025 rekordní hodnoty 48,7 mld. USD, což představuje meziroční nárůst o 11 %. Železnice Baku-Tbilisi-Kars, klíčová tepna Středního koridoru, zaznamenala po modernizaci dokončené na počátku roku 2024 zvýšení roční kapacity z 1 milionu na 5 milionů tun, přičemž dlouhodobé cíle počítají s až 50 miliony tun do poloviny 30. let 21. století.

Analytici popisují současné dění jako strukturální posun v logistické architektuře Blízkého východu, odklon od závislosti na zavedené, ale zranitelné infrastruktuře Perského zálivu směrem k nové obchodní geografii s mnoha uzly spojujícími Indický oceán se Středozemním mořem.