

# SSL EXPRES

17.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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



## SSL Express 17-10-2025 Dopravní trh Evropy ve 3. čtvrtletí 2025: Západní Evropa pohání poptávku

Oživení západní Evropy zvyšuje poptávku po dopravě, zatímco přepravní kapacita se přesouvá do tří východoevropských uzlů. Evropská silniční nákladní doprava zaznamenaná ve třetím čtvrtletí roku 2025 významný posun: Poptávka po přepravě se sice zvýší o 25 %, ale dostupný nákladový prostor bude stagnovat. Důsledek: mírný vývoj cen i přes vysoké využití kapacity. Podle údajů společnosti TIMOCOM je nárůst poptávky způsoben především ekonomickým oživením v západní Evropě, zejména ve Francii, Španělsku a Itálii. „Ekonomické oživení začalo na hlavních trzích jihozápadní Evropy, včetně Francie, Španělska a Itálie. Ve třetím čtvrtletí roku 2025 nabídly na spotovém trhu výrazně více přepravy než před rokem,“ vysvětluje Gunnar Gburek, vedoucí obchodních záležitostí společnosti TIMOCOM.

Zatímco západní Evropa pohání poptávku, objem nákladních vozidel se stále více přesouvá do východní Evropy. Gburek zdůrazňuje: „Číslo -3 % nic neříká o dramatickém vývoji, který za tím stojí. Vidíme jasný posun směrem k jednotlivým kapacitním centrům.“ Na trhu v současnosti dominují tři země:

- Litva vede žebříček největších poskytovatelů nákladového prostoru s růstem o 35 %.
- Rumunsko silně roste s +27 %.
- Polsko se umístilo na druhém místě i přes klesající čísla.

Trend ukazuje, že spediční společnosti stále častěji nasazují svá nákladní vozidla ve svých vlastních oblastech, protože národní trhy se stávají atraktivnějšími. „Pro spediční společnosti to znamená, že mohou stejně dobře nasadit svá nákladní vozidla a řidiče ve svém okolí a nemusí je posílat až do západní Evropy, aby si vydělaly peníze.“

Navzdory rostoucí poptávce zůstávají ceny dopravy stabilní. Na evropském spotovém trhu se týdenní kotované ceny pohybovaly mezi 1,43 a 1,68 eurem za kilometr – což jsou neobvykle malé rozdíly mezi klienty a dodavateli. Celkově je vývoj cen umírněnější, než naznačuje situace na trhu. Jedním z důvodů je silná role východoevropských dodavatelů, kteří zmírňují kapacitní úzká místa na Západě. Mnoho speditérů se strategicky přeorientovává – specializují se na Západ a zaměřují se na ekonomicky atraktivní trhy na Východě.

Německý trh zaznamenal silný nárůst nákladní dopravy o 31 %. Zároveň objem vnitrostátní přepravy klesl – poprvé pod hranici 50 %. Obzvláště dynamicky se dařilo trasám mezi Německem, Francií, Belgií a Nizozemskem, jakož i se Španělskem a Polskem. V Rakousku je situace jiná: Dostupný nákladový prostor se snížil o 19 %, zatímco dostupný náklad se zvýšil o 23 %. Pouze 12 % přeprav se uskutečnilo v rámci země. „Tento vzorec je typický pro rakouský trh, který funguje jako logistické centrum mezi Západem a Východem,“ říká Gburek.

Pozorovatelé trhu očekávají pokračující tlak na kapacitu i ve čtvrtém čtvrtletí roku 2025.

„Pokud poptávka výrazně neklesne ani v letních měsících, určitě se to nezmění ani na podzim a před Vánoci,“ předpovídá Gburek. Zatímco klienti musí očekávat vyšší ceny, ochota přepravních společností investovat zůstává nízká – nejistota ohledně stabilního růstu je příliš velká. Evropský dopravní trh je ve třetím čtvrtletí roku 2025 rozdělen: západní Evropa pohání

poptávku, zatímco východní Evropa udržuje trh stabilní. Posun v kapacitě naznačuje dlouhodobou strukturální změnu – s jasnými důsledky pro cenové strategie, plánování tras a distribuci trhu.

## SSL Express 17-10-2025 Co se stane, když světová rezervní měna začne oslabovat? (The Splash 247)

Úvaha od [Andrew Craig-Bennett](#)

Jak všichni víme, aby došlo k opravdu velkému propadu v námořní dopravě, musí nejprve dojít k bankovnímu krachu. Pokud mají banky potíže s běžnými bankovními operacemi, jako jsou obchodní úvěry, situace musí být opravdu špatná, ale když se tak stane, žádný akreditiv pro exportní náklad znamená žádný náklad pro majitele lodi a všichni do toho spadneme.

Viz například asijská finanční krize z roku 1997, hypoteční krize nebo krach Lehman Brothers v roce 2008, nebo dokonce krach Overend Gurney v roce 1866. Zatímco za deset let utrpení v letech 1976 až 1986 viníme nadměrnou výstavbu velkých tankerů, souviselo to také s finančním šokem v letech 1973–1975 způsobeným válkou ve Vietnamu, Nixonovým šokem a ropným šokem v roce 1973. Bankovní krach se rovná krachu lodní dopravy.

Jsem dost starý na to, abych si po 50 letech v tomto oboru pamatoval charterové smlouvy v jenech, wonech, hongkongských dolarech před zavedením měnové rady (Currency Board), německých markách a dokonce i v librách šterlinků, ale za posledních 40 let si nepamatuji žádné smlouvy v jiné měně než v amerických dolarech. Vázali jsme se na jedinou měnu, americký dolar, a to se nám velmi osvědčilo. Financujeme naše lodě, nakupujeme palivo, platíme posádky, kupujeme pojištění a pokud možno nakupujeme vše ostatní v amerických dolarech. To znamená, že všechny naše transakce procházejí New Yorkem, byť jen letmo, ale protože většina z nás, s výjimkou temné flotily, nedělá nic, co by mohlo znamenat porušení sankcí USA, nevadí nám to. Jsme pro planetu zářným příkladem výhod eliminace měnových výkyvů v obchodě. Je to další efektivita, na kterou můžeme být hrdí. Už jste asi pochopili, kam tím mířím. Americký dolar za poslední rok ztratil 10 % své hodnoty vůči koši jiných měn a prezident země, která tuto měnu tiskne, prohlásil, že nemá zájem udržovat vysokou hodnotu dolaru.

Pokud se ale podíváme blíže na naše vstupy, ve skutečnosti nežijeme v dolarovém světě.

Palivo a možná i maziva se možná opravdu platí v dolarech, protože USA skutečně vyvázejí ropu, ale naše ostatní vstupy tomu tak nejsou. Manželky, rodiče, děti a přítelkyně našich posádek nežijí v dolarovém světě. Žádné části našich lodí nejsou vyrobeny v USA. Naše zásoby a náhradní díly nepocházejí z USA. Naše lodě se neopravují v USA. (Dobře, jednou jsem to zkusil. V roce 1985. Slovo „jednou“ v této větě má stejný význam jako v zdvořilé špatné referenci lodního makléře – „jednou jsem s ním něco vyřídil“. Čtrnáct obchodů, abych opravil ohnutou vodící lištu. Ale mohl jsem cestovat letadlem PanAm 747. Nebylo to moc dobré.)

Ano, některé z našich nároků P&I – možná dokonce nepřiměřený počet z nich – jsou uplatňovány v USA a v dolarech, ale většina z nich není. Ve skutečnosti nežijeme v dolarovém světě a naše příjmy v loňském roce klesly o 10 %. Jen jsme si toho nevšimli, ale rodinní příslušníci našich posádek si toho začínají všimnout.

Na obzoru už není ani mráček. Ostatní centrální banky nejsou ochotné držet americké dolary. Pokud USA uvalí cla na dovoz, ostatní země budou méně ochotné obchodovat s USA a nebudou tolik potřebovat udržovat své měny v souladu s americkým dolarem. V žádném

případě nedostáváme varování před tropickou bouří, která by se blížila k naší plánované trase, ale možná by bylo dobré se rozhlédnout po palubě, uklidit a zkontrolovat úvazy.