

SSL EXPRES

25.11.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

   **SSL Express 25-11-2025** Rejdaři zkusí zvýšit sazby na trasách mezi Asií a Evropou před čínským Novým rokem – ale vydrží nové GRI?

Námořní dopravci se snaží „nadále prosazovat zvýšení“ v obchodě mezi Asií a Evropou, a to ještě před případnou cenovou válkou. Jeden zdroj z oblasti přepravy sdělil The Loadstar, že společnost MSC oznámila pro příští měsíc obecné zvýšení sazeb (GRI) pro přepravu z Asie do Evropy o přibližně 3 000 USD za 40stopový kontejner HC. Zdroj dodal, že očekává totéž od ostatních dopravců, a následující den poznamenal, že společnosti Hapag-Lloyd a HMM následovaly tento příklad a oznámily zvýšení sazeb o 3 000 USD pro trasu z Asie do Evropy na prosinec. Podle tohoto zdroje jsou zvýšení sazeb pravděpodobně způsobena tím, že společnosti přepravují zboží před čínským Novým rokem, což vede k nárůstu poptávky. „Zaznamenali jsme nárůst rezervací na prosinec, takže se zdá, že poptávka je vyšší,“ uvedl a varoval, že dopravci poskytují „téměř pouze dvoutýdenní platnost“ spotových/FAK sazeb, aby mohli „pokračovat v prosazování zvyšování sazeb“. A je jasné proč. Nedávná analýza společnosti Sea-Intelligence ukázala, že když cyklické faktory „nabídky versus poptávky“ vedou k nadbytečné kapacitě, má to vždy stejný výsledek: válku přepravních sazeb. Sea-Intelligence uvedla: „Bylo to předvídatelné jako hodinky. Stejně tak bylo předvídatelné, že v období před nadbytečnou kapacitou budou dopravci mít řadu vysvětlení, proč se tentokrát vyhnou válce sazeb.“

Říjnová analýza zjistila, že inflačně očištěné sazby v obchodě mezi Asií a severní Evropou byly o 17 % nižší než průměrné úrovně v roce 2019. Analytik naznačil, že „finanční stabilita“ dopravců v roce 2026 by mohla znamenat, že nebudou tak kriticky závislí na cash flow, jako tomu bylo v podobných cyklech v minulých desetiletích. „To jim dává možnosti, jak zmírnit válku o přepravní sazby,“ uvádí se ve zprávě, která však zdůrazňuje, že v této pozici se nacházely i lodní společnosti v roce 2023, ale přesto došlo k „velmi rychlému poklesu“ sazeb.

Zdroje z oblasti námořní přepravy však nejsou přesvědčeny, že tyto GRI pro trasu Asie–Evropa budou stačit k dostatečnému podpoření sazeb, a předpověděly, že GRI pravděpodobně „trochu poklesnou“, a to buď před jejich zavedením v prosinci, nebo těsně po něm.

    **SSL Express 25-11-2025** Malé spediční společnosti jsou pod tlakem

Konsolidace v logistickém sektoru, zejména mezi středně velkými společnostmi, bude v příštích pěti letech pokračovat. Ralf Jahncke, generální ředitel společnosti Transcare, poradenské firmy specializující se na fúze a akvizice, je o tom přesvědčen. „Očekávám, že do roku 2030 polovina společností s ročním obratem nižším než 20 milionů eur zmizí z trhu,“ zdůraznil v rozhovoru (pro DVZ). To připisuje především přetrvávajícímu vysokému

ekonomickému tlaku v odvětví. Dále je přesvědčen, že ne každá společnost bude v rámci fúze a akvizice pohlcena jinou. Místo toho dojde také k insolvenčním a uzavírání podniků. Podle něj pokračuje trend, který v základních obrysech existuje od koronavirové pandemie. V letech 2021 a 2022 byly důvody, proč majitelé menších dopravních a logistických společností uvažovali o prodeji, nedostatečné plánování nástupnictví a také problémy, jako je syndrom vyhoření u majitelů menších dopravních a logistických společností. V následujících dvou letech se dalšími důvody k prodeji stala frustrace z nadměrné byrokracie a dodatečné náklady v důsledku zvýšených mýtných poplatků. „Prodávající jsou dnes stále aktivní. Kupující mezitím trochu zpomalili,“ říká. Ne každý podnik je stále prodejní, zdůrazňuje. Vždy je to obtížné, když má společnost širokou škálu spedičních a logistických aktivit. Pokud jde o tržby, minimální hranice je obvykle 20 milionů eur. Pokud se společnost sotva pohybuje na bodu ziskovosti, stává se to obtížným. Totéž platí, pokud kromě prodávajícího vlastníka neexistuje druhá úroveň managementu, na kterou se kupující může spolehnout, aby pokračoval v provozu. Když už mluvíme o pokračování: s výjimkou několika specializovaných kupujících by se většina vyhýbala společností, které jsou v platební neschopnosti. „Nikdo nechce kupovat případy s možností obrátu,“ zdůrazňuje. Podle tržního experta jsou prodejci dobře zakotveni v atraktivní mezeře. Poznamenal, že například v pozemní dopravě jsou obzvláště zajímavé služby dvoučlenné posádky nebo poskytovatelé nabízející vysokozdvizné vozíky namontované na nákladních vozech. Výhodou je také přítomnost specializovaných logistických zařízení. A vzhledem k stávajícímu a předvídatelnému zhoršujícímu se nedostatku řidičů a následně i kapacit existuje rostoucí trend směrem k cíleným nákupům vozových parků. „Společnosti s 10 až 30 vozidly se stávají atraktivnějšími,“ říká. To bude mít pravděpodobně negativní důsledky pro malé dopravní společnosti, protože, trend se stále více posouvá směrem k samostatnému vstupu na trh.

Na straně poptávky mezitím mají strategičtí kupci i nadále zásadní zájem o (německé) malé a střední podniky. Opakují se poptávky z Francie a zemí Beneluxu, přičemž tito investoři se stále více zaměřují na východní Evropu jako na akviziční cíle. Pravidelně se na scéně objevují i američtí kupci a zájem je stále větší i z Asie. Nedávna akvizice japonskou společností Nippon Express to jen potvrzuje. Celkově Jahncke odhaduje podíl těchto externích kupců na německém trhu na 25 až 30 procent. Neidentifikoval však investory soukromého kapitálu jako významný faktor v německém sektoru malých a středních podniků (Mittelstand). Cílové společnosti často nedosahovaly očekávaných výnosů. Navíc často používané strategie „koupí a vybuduj“, které zahrnují akvizici několika doplňkových malých a středních podniků, se často ukázaly jako neúspěšné. Podle něj jsou „nejlepšími“ kupujícími společnosti z vyšší střední třídy, tedy ty s ročními tržbami 100 až 500 milionů eur. Na rozdíl od logistických společností mají tyto společnosti stále určitou afinitu ke středně velkým podnikům, které získávají. Jahncke říká, že těží ze skutečnosti, že kupní ceny v posledních dvou letech klesly. Předpokládá průměrný pokles o 30 procent, což znamená, že pro solidní středně velkou společnost je nyní realistická kupní cena výše trojnásobku až čtyřnásobku jejího provozního zisku EBITDA.

Jahncke, který je také odborníkem na sektor kombinované dopravy, se skepticky dívá na rostoucí zájem společností liniové dopravy o sektor logistiky ve vnitrozemí, který je primárně založený na železnici. V této oblasti je v poslední době obzvláště aktivní společnost MSC, například svými investicemi do společností HHLA a Metrans. V poslední době se však s tímto odvětvím začala zabývat i společnost CMA CGM. Jahncke si přesto klade otázku, zda jsou dopravci skutečně dobře informováni, když investují do citlivého byznysu ve vnitrozemí. Vertikální integraci provozovatelů přístavních terminálů nebo železnic považuje za mnohem

slibnější. A někteří poskytovatelé jako Hupac, Boxxpress a TX Logistik se touto cestou již vydali. Možná se v blízké budoucnosti dočkáme dalších obchodů s těmito jmény.

SSL Express 25-11-2025 Členské státy EU podporují vyšší hmotnostní limity pro elektrické nákladní vozy

Vozidla s nulovými emisemi (ZEV) budou v EU v budoucnu pravděpodobně smět vážit až 44 tun. To se stává jistým, protože po čtvrtetním schválení Evropským parlamentem hlasovali velvyslanci členských států EU na zasedání v Bruselu také pro odpovídající změnu směrnice o vahách a mírách v silniční dopravě. Podle této změny by bylo v závislosti na typu vozidla povoleno dodatečné zatížení 2 až 4 tuny, aby se kompenzovala těžší baterie. Vozidla ZEV s nulovými emisemi o hmotnosti 44 tun by také mohla být provozována přes vnitřní hranice EU. Nákladní automobily používané v intermodální dopravě by také mohly být těžší. Kompromisní text navržený dánským předsednictvím Rady EU byl přijat potřebnou většinou členských států. Pět velvyslanců hlasovalo proti němu, uvedly zdroje z Rady. Země, které zastupují, nebyly zveřejněny. Rada očekává, že ministři dopravy EU kompromis potvrdí na svém zasedání 4. prosince, což umožní zahájení jednání s Evropským parlamentem o konečném znění směrnice. Parlament přijal svůj postoj k návrhu reformy, který Evropská komise předložila v červenci 2023, v březnu 2024.

Průlom mezi členskými státy připravuje cestu k reformě směrnice, která zefektivní a zkvalitní silniční nákladní dopravu, uvedla Raluca Marian, vedoucí kanceláře Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) pro EU. „Navrhovaná maximální hmotnost 44 tun pro vozidla bez nutnosti převodovky dává společností v mnoha zemích jistotu, že budou tato vozidla používat ve velkém měřítku, aniž by došlo ke ztrátě přepravní kapacity nebo konkurenceschopnosti,“ uvedla. Kritika zemí, které hlasovaly proti kompromisu, se naopak mimo jiné zaměřuje na skutečnost, že ačkoliv se má zvýšit celková povolená hmotnost, maximální zatížení náprav má zůstat na 11,5 tuně. Jedním z argumentů proti je, že by to mohlo vést k problémům při vykládání zboží ze zadní části návěsu během zastávek. Mezi dalšími důvody, proč pět členských států hlasovalo proti kompromisu, byly údajně uvedeny obavy z poškození silniční infrastruktury těžšími nákladními vozidly a možné zpomalení požadovaného přesunu nákladní dopravy na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu.

Podle zdrojů v Radě kompromis nezahrnuje prodloužení maximální délky standardních kloubových nákladních vozidel ze současných 16,50 metru na 18 metrů. Evropský parlament však hlasoval pro to, aby se kloubové nákladní vozy s maximální délkou 18 metrů staly novým, povoleným typem vozidla v rámci Evropského modulárního systému (EMS), ale pouze pro intermodální dopravu. To by znamenalo, že prodloužený návěs (typ 1), v současné době dočasně schválený v Německu, by se stal standardním modelem použitelným ve všech členských státech EU pro intermodální dopravu.

IRU uvítala skutečnost, že se velvyslanci EU rovněž dohodli na „jasnějším a soudržnějším právním rámci pro evropský modulární systém“. Použití extra dlouhých jízdních souprav EMS umožňuje efektivnější dopravu a úspory energie „tam, kde to infrastruktura dovolí,“ uvedla IRU. Stejně jako Parlament i Rada podporuje zásadu, že členské státy, které na národní úrovni povolují mimořádně dlouhá vozidla rychlé zdravotní pomoci, musí přijímat i vozidla stejných rozměrů a hmotností, pokud pocházejí z jiných zemí EU. Dvoustranné dohody pro takovou přeshraniční dopravu by již neměly být nutné. Paní Marian zdůraznila důležitost rychlého

přijetí reformy směrnice, a to i pro dosažení pokroku v dekarbonizaci silniční nákladní dopravy. „Jsme potěšeni, že členské státy pochopily, že musí jednat rychle a hrát svou roli při vytváření správných podmínek,“ uvedla zástupkyně IRU.

SSL Express 25-11-2025 Další krok ke komerčnímu provozu DAK (DVZ)

Aby se digitální automatické spřáhlo (DAK) etablovalo na trhu, je předem nutné rozsáhlé testování. Základ pro to nyní položilo deset partnerů ze sedmi různých evropských zemí, včetně železničních společností jako CFL Cargo, DB Cargo a Rail Cargo Austria, majitelů vozů, dílen, průmyslových partnerů a přepravců. Patří mezi ně i VPI European Rail Service (VERS), dceřiná společnost VPI (Asociace majitelů nákladních vozů v Německu).

Účastníci projektu minulý týden v Kodani podepsali dohodu o založení vlakového projektu Pioneer DAC (PioDAC). Jeho cílem je otestovat technické a provozní schopnosti systému DAK (Dual Acceleration Capacities) v reálném provozu za různých provozních podmínek. Vlaky Pioneer DAC by měly být uvedeny do provozu v roce 2027. Budou jezdit přes hranice, obsluhovat seřaďovací nádraží, tratě v koridorech a vlečky pro zákazníky a budou vyhovovat široké škále typů vozidel, zboží a environmentálních podmínek. Shromážděná provozní data poskytnou informace o provozní způsobilosti, robustnosti a ekonomické životaschopnosti vlaků DAC. Projekt potrvá 36 měsíců a je spolufinancován z Nástroje pro propojení Evropy (CEF) Evropské unie.

V rámci projektu PioDAC bude společnost VERS dohlížet na práce spojené s instalací systému DAK (Dynamic Anti-Cooling System) v nákladních vozech a zajistí monitorování údržby. Cílem je zajistit hladký průběh těchto procesů a zároveň vytvořit předpoklady pro následnou údržbu během běžného provozu. Zjištění z projektu PioDAC budou rovněž začleněna do dalšího vývoje evropské příručky údržby VPI (VPI-EMG). Doplnky mají poskytnout dílnám jasný základ pro provádění jejich služeb v souladu s pokyny ECM (Evropský systém řízení údržby).