

SSL EXPRES

06.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 06-01-2026 Zpráva z (německého) trhu: Železniční nákladní doprava klesá

Federální síťová agentura dává železniční nákladní dopravě špatné hodnocení = trh se také loni vyvinul negativně. Úřad však ve své nejnovější tržní zprávě nezaznamenal žádný klesající trend všude.

Výkonnost železniční nákladní dopravy klesla loni na 134 miliard tunokilometrů, čímž pokračuje v negativním trendu, jak ukazuje nejnovější tržní studie železnic 2025 od Federální agentury pro síťové sítě (BNetzA). V roce 2023 činila produkce stále 137 miliard tunokilometrů. Úřad uvádí jako důvod ekonomické slabiny, problémy s infrastrukturou a konkurenční tlak. Objem dopravy také meziročně klesl. V roce 2024 činil objem přepraveného zboží 371 milionů tun. To odpovídá poklesu o 8 procent oproti roku 2023 (391 milionů tun). I zde sehrála rozhodující roli upadající ekonomika. Kromě toho bylo přepravováno hromadné zboží v menším železničním objemu, jako uhlí nebo ropné produkty. Pokles výkonu železniční nákladní dopravy se odráží také ve vztahu k silniční nákladní dopravě. Poslední jmenovaná měla loni podíl 70,7 procenta, železnice 20 procent a vodní cesty 6,5 procenta. Negativní trend je patrný také v provozní výkonnosti. S 213 miliony kilometrů vlakových tras v roce 2024 je to méně než v předchozím roce, kdy toto číslo činilo 251 milionů kilometrů vlakových tras. Podle průzkumu trhu byla průměrná vzdálenost přepravy 362 kilometrů, což představuje nárůst o 3 procenta oproti roku 2023. Průměrná nákladní kapacita na vlak se ustálila na 553 tunách.

Slabina DB Cargo byla patrná i v roce 2024. Opět ztratila podíl na trhu ve prospěch konkurence. Železniční společnosti, které nejsou ve vlastnictví federálních států, dosáhly loni podílu 60 procent (o 3 procentní body více než v roce 2023). Co se týče provozní výkonnosti, dosáhly 63 procent (také plus 3 procentní body). Pohled na dlouhodobý vývoj železniční nákladní dopravy však ukazuje jiný obraz. Mezi lety 2005 a 2024 železnice dokázala zvýšit svůj dopravní výkon o více než 40 procent, čímž zaznamenala největší růst ve srovnání druhů dopravy. Průzkum trhu je založen na průzkumu u 215 železničních podniků (RU). V roce 2024 bylo v komerční železniční nákladní dopravě aktivních celkem 257 RU. Podle studie BNetzA je trh mezinárodní. Zahraniční státní železnice drží 20 procent tržního podílu, zatímco národní a zahraniční soukromí vlastníci drží 29 procent.

Kombinovaná doprava tvoří 41 procent dopravního výkonu železniční nákladní dopravy jako celku. DB Cargo má podíl kolem 24 procent, a proto je pod svým celkovým tržním podílem (40 procent). Hlavními konkurenty CT jsou Boxxpress, Crossrail/BLS, Metrans, SBB Cargo International a TX Logistik.

Růst příjmů v železniční nákladní dopravě vykresluje jiný obraz než výkon dopravy a objem dopravy. Zde dosáhly energetické společnosti růstu o 2 procentní body na 7 miliard eur v roce 2024. K tomu přispěli zejména konkurenti DB Cargo. Podle BNetzA je však pozitivní vývoj především způsoben růstem cen.

Podle tržního pozorování klesla míra dochvilnosti loni na historické minimum 55 procent. Do výpočtu jsou zahrnuta všechna zpoždění přesahující 15 minut. V roce 2023 byla míra 62,5 procenta.

Poprvé se Federální agentura pro síť zabývala také celkovou rekonstrukcí Riedbahn, která byla zcela uzavřena od července do prosince 2024. Úřad uvádí, že "zpoždění kvůli poruchám výhybky a stavebním pracím se snížila jen mírně". I po dokončení rekonstrukce zůstaly řídicí a bezpečnostní systémy nejvýznamnějšími příčinami zpoždění souvisejícími s infrastrukturou.



SSL Express 06-01-2026 EU zavede poplatek za zásilky z třetích zemí od července 2026

Od 1. července 2026 bude v EU uvalena paušální celní sazba 3 eura na zásilky z třetích zemí v hodnotě menší než 150 eur. O tom rozhodli ministři financí EU v polovině prosince. Zatím za takové zásilky není nutné platit žádné celní poplatky, pouze DPH. Přechnodné řešení zůstane v platnosti až do zrušení limitu hodnoty zboží ve výši 150 eur. To – jak rozhodli ministři financí v listopadu – proběhne hned poté, co bude zřizena plánovaná společná platforma EU pro celní data. Očekává se, že to bude v roce 2028. V tomto případě jsou na dovážené zboží platné celní poplatky EU platné pro příslušnou skupinu produktů. Většina balíků s nízkou hodnotou zboží je objednávána spotřebiteli v EU prostřednictvím internetu ve třetích zemích. V posledních letech se jejich počet výrazně zvýšil. Podle Evropské komise dorazilo v roce 2024 do Evropy přibližně 4,5 miliardy takových balíků, z toho 91 procent z Číny. Mnohé z nich se prodávají prostřednictvím hlavních e-commerce platform, jako jsou Temu, Shein nebo Ali Express. Podle Komise balení velmi často obsahují zboží, které nesplňuje normy EU pro výroby.

Jednotné clo ve výši 3 eura je zavedeno proto, že "takové balíčky v současnosti vstupují do EU bez cel, představují nekalou konkurenci pro obchodníky z EU a představují riziko pro zdraví a bezpečnost spotřebitelů," vysvětlila Rada ministrů. Navíc dochází k rozsáhlým podvodům při prodeji zásilek, které jsou škodlivé pro životní prostředí. "Chceme chránit naše trhy před přívalem nekvalitního zboží, které nesplňuje žádné kvalitativní standardy a škodí našemu maloobchodnímu obchodu," řekl spolkový ministr financí Lars Klingbeil (SPD).

Celní poplatek budou muset platit všichni obchodníci se sídlem mimo EU a registrovaní v systému EU IOSS (Import One-Stop-Shop), který se používá k výběru DPH. Podle Rady ministrů to platí pro 93 procent všech e-commerce zásilek vstupujících do EU. Komise má prozkoumat, zda by poplatek neměl být rozšířen i na balíky od obchodníků, kteří nejsou registrovaní v IOSS. IOSS umožňuje prodejčům z třetích zemí získat registraci k DPH v zemi EU a jednou měsíčně přiznat DPH vybranou od všech zákazníků v EU. Daňové úřady tohoto státu pak rozdělují daňové příjmy členskými státy, odkud zákazníci pocházejí.

Komise EU zdůrazňuje, že paušální celní daň se liší od 2 eur za manipulaci s e-commerce zásilkami, které navrhla. Zatímco celní poplatek má za cíl odstranit nespravedlivou konkurenční výhodu pro obchodníky z třetích zemí, poplatek za manipulaci s balíky má pokrýt část nákladů, které celní orgány EU vynaložily na odbavení a kontrolu obrovského objemu zásilek s nízkou hodnotou zboží. Evropský parlament a Rada ministrů EU v současnosti diskutují, zda by takový poplatek za manipulaci měl být zahrnut do jednání o reformě celního práva. Poslanec Evropského parlamentu Bernd Lange (SPD), předseda Výboru pro obchod EP, podporuje výzvu federálního ministra financí Klingbeila, aby se udělalo vše pro to, aby se

poplatek za zpracování stal skutečností před listopadem 2026. To by "posílilo celní orgány finančně i personálně," řekl Lange.

--

SSL express 06-01-2025 Zdá se, že odvětví chce své dočasné štěstí náležitě využít

Letecká nákladní doprava v roce 2025 na tom byla lépe, než se očekávalo, a i pro nadcházející rok to vypadá dobře. Ještě v červnu IATA očekávala pokles ročních příjmů přibližně o 5 procent navzdory rostoucím objemům; nyní se asociace opravuje: Odvětví vygeneruje v roce 2025 o 2,6 procenta více globálních prodejů než v předchozím roce. V roce 2024 tvořily polovinu tonáže přepravy na trasách mezi Čínou a USA e-commerce zásilky. Zrušení amerického limitu na bezcelní dávky způsobilo, že tento typ nákladu se snížil přibližně na polovinu. Ještě v létě nebylo předvídatelné, že by to mohlo být kompenzováno růstem e-commerce, zejména v dovozu EU z Číny.

Zdá se však, že odvětví přehání štěstí: ačkoliv globální měsíční objem nedávno vzrostl o 5 procent, spotové sazby klesly o stejnou hodnotu. Analýzy naznačují, že nenastala přebytečná kapacita; dopravci pouze upravili svou nabídku vůči poptávce a zdrželi se vynucování vyšších sazeb. Udržování nízkých cen jako součást agresivní strategie tržního podílu je krátkozraké. Vyvíjet další tlak na už tak chronicky nízké marže bez nutnosti je nedbalost.

SSL Express 06-01-2025 Předzásobení z Číny před Novým rokem povede k "zásadnímu posunu" v box obchodech mimo Asii

Zásadní změna v rozmístění kapacity kontejnerové dopravy před čínským Novým rokem příští měsíc a výrazně vyšší objemy by podle analýzy Sea-Intelligence mohly vést k úzkým hrdlům. Na linkách z Asie do Severní Evropy dle analýzy dochází k nejvýraznějším změnám / nárůstu kapacity v absolutních číslech. V minulosti toto spojení vykazovalo mírné výkyvy v rozsahu max 10% (z 241.048 teu na vrcholných 265.147 teu). Oproti tomu pro rok 2026 je pozorován až čtyřnásobný nárůst. Objem na spojení má přesáhnout o 50% hraniční úroveň 283.000 teu na více než 421.000 teu v 6. týdnu. A i když pak bude bezprostředně mírný následovat pokles, stále ještě v posledním přednovoročním týdnu bude činit nabídka 342.894 teu. Sea-Intelligence tento výkyv přisuzuje efektu strategii předzásobení, která je zapříčiněna dlouhými transitsními časy z Asie a snahou vyvést co nejvíce zboží z Číny. Zaplněním těchto linek se odesílatelé snaží naplnit sklady v Evropě předtím, než se kapacita sníží na běžnou úroveň, čímž se jarní vrchol posunul na prosinec až únor. Speditéři v té souvislosti samozřejmě očekávají i vyšší cenu.

Ještě větší skok lze pozorovat i linek do Středomoří. Kapacita na tomto spojení vyskočí o 62% z obvyklých 171.600 teu na 278.100 teu v 7. týdnu a i v závěru uvedeného období bude o 31% vyšší než běžná úroveň.

SSL Express 06-01-2026 Ceny paletového dřeva se blíží historickému maximu

Cenový index masivního dřeva pro palety v prosinci opět mírně vzrostl oproti předchozímu měsíci. Od konce roku 2023 téměř každý měsíc roste a od dubna 2025 je nad nejvyšší hodnotou z období pandemie. Ve srovnání se stejným měsícem loňského roku se úroveň

zvýšila o 17 procent, přestože index byl v prosinci 2024 téměř o čtvrtinu nad hodnotou předchozího roku.

Index cen dřeva pro palety dosáhl v srpnu 2021 rekordního maxima kolem 413 bodů. Po ruské invazi na Ukrajinu 24. února 2022 však index opět prudce vzrostl, protože Bělorusko, Rusko a Ukrajina byly považovány za důležité dodavatele palet a řeziva. V květnu 2022 bylo dosaženo předchozího maxima 520 bodů. Současných 449,5 bodu je již srovnatelných s úrovní z března 2022. Trend ukazuje na pokračující nižší dostupnost některých druhů dřeva a snížený dovoz. Cenový index stanovuje Federální asociace pro dřevěné balení, palety a exportní obaly (HPE) ve spolupráci s Univerzitou v Bonnu. Odráží vývoj nákupních cen sortimentu řezaného dřeva používaného v průmyslu z Německa i ze zahraničí.

Obecně platí, že náklady na čisté dřevo tvoří asi 60 procent cen palet. Zbývajících 40 procent pochází z nákladů na energii a dopravu a nakonec ze zisku výrobce palet. Koneckonců, poptávka má svůj vliv. Například růst e-commerce nebo nahromadění zásob může zvýšit potřebu palet. Kromě toho cenu ovlivňují geopolitické nejistoty.

Platforma pro přepravu nákladu Pacurion nedávno oznámila pokračující napjatou situaci na trhu s použitými euro paletami, zejména v segmentu tříd Euro tříd B a zejména C.

"Nedostatek dostupnosti a výrazné cenové prémie nadále charakterizují tržní aktivitu a představují pro firmy náročné úkoly," uvedla. Nabídka zůstává na nízké úrovni, zatímco poptávka je stabilně vysoká. "Tato konstelace vede k znatelnému růstu cen a stále fragmentovanější situaci s nabídkami na mnoha místech," pokračovala zpráva o trhu.