

SSL EXPRES

13.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

SSL express 13-01-2026 Odchod USA z UNCTAD a jeho dopad na globální obchodní prostředí (The Shipping and Freight Resources)

Odstoupení Spojených států od Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD), oznámené 7. ledna 2026 jako součást širšího vystoupení z 66 mezinárodních organizací, znamená dramatickou změnu v architektuře globálního řízení obchodu. Toto rozhodnutí, které nabývá účinnosti okamžitě, pokud jde o účast a financování, odráží přehodnocení způsobu, jakým Spojené státy spolupracují s multilaterálními institucemi. Ačkoli praktické důsledky se projeví až v průběhu času, strukturální směr je již jasný. Nejedná se o událost, která by přes noc narušila dodavatelské řetězce. Je to však signál, který by obchodní odborníci, tvůrci politik a vedoucí představitelé podniků neměli přehlížet, zejména v prostředí, které je již formováno geopolitickou nejistotou, rozdíly v regulaci a měnícími se obchodními prioritami.

UNCTAD tradičně hraje stabilizační roli na pomezí obchodu, investic a rozvoje. Jeho vliv nespočívá v závazných pravidlech nebo donucovacích mechanismech, ale ve výzkumu, analytických rámcích, politických doporučeních a technické podpoře, které ovlivňují přístup vlád a institucí k rozhodnutím v oblasti obchodu a investic. Zejména pro rozvojové a rozvíjející se ekonomiky pomohla práce UNCTAD formovat exportní strategie, investiční rámce a iniciativy na budování kapacit, které podporují integraci do globálních hodnotových řetězců. Ačkoli podniky nemusí přímo spolupracovat s UNCTAD, mnoho z nich působí v politickém prostředí ovlivněném jejími analýzami a doporučeními. Spojené státy historicky aktivně přispívaly k tomuto ekosystému poskytováním finančních prostředků, odborných znalostí a strategických podnětů. Jejich odstoupení posiluje širší posun od konsensuální multilaterální koordinace k bilaterálnímu a selektivnímu zapojení, kde mají přednost národní politické nástroje a přímá partnerství před sdílenými rámci.

Důsledky: Za prvé, zvyšuje se pravděpodobnost roztříštěných politických signálů v jednotlivých regionech. Mnohostranné instituce pomáhají vytvářet společné analytické základny pro obchodní trendy, investiční toky a rozvojové priority. Když se účast hlavních ekonomik sníží, tyto společné referenční body oslabí a ustoupí rozdílným interpretacím obchodních priorit. Pro podniky působící na více trzích to znamená větší složitost dodržování předpisů, nejistotu plánování a vystavení nesouladu předpisů.

Zadruhé, snížená účast a financování mohou omezit schopnost UNCTAD poskytovat výzkum, poradenskou podporu a technickou pomoc, zejména v menších a rozvojových ekonomikách. V průběhu času to může omezit účinnost iniciativ na usnadnění obchodu a investičních reforem, což zvýší systémovou zranitelnost globálních hodnotových řetězců, které jsou závislé na rozvíjejících se trzích v oblasti zásobování, výroby a růstu.

Zatřetí, rovnováha vlivu v rámci globálních diskusí o obchodu a rozvoji se bude i nadále vyvíjet. Jakmile jeden z hlavních aktérů ustoupí, ostatní ekonomiky a regionální bloky budou hrát významnější roli při formování politických narativů a strategických priorit. Tato změna sama o sobě nezvýhodňuje ani neznevýhodňuje žádnou jednotlivou skupinu, ale posiluje potřebu, aby

podniky věnovaly pozornost tomu, kdo formuje obchodní rámce, a ne pouze tomu, kdo stanovuje formální pravidla.

Je důležité si uvědomit, že odstoupení USA od UNCTAD neznamena rozpad globálního obchodního systému ani okamžité zhroutení multilaterálního obchodu. Přispívá však k postupné decentralizaci řízení obchodu, kde nelze předpokládat sjednocení a odpovědnost za řízení obchodních rizik stále více přechází na jednotlivé vlády a firmy. Pro podniky jsou důsledky jasné. Obchodní riziko dnes daleko přesahuje rámec přepravních sazeb, přetížení přístavů nebo zpoždění při vyřizování dokumentace. Stále více se promítá do směřování politiky, institucionálního sladění a tempa, jakým se globální normy fragmentují nebo přeskupují. V globálním obchodě mají strukturální signály často větší význam než titulky v novinách. Odchod Spojených států z UNCTAD je jedním z takových signálů a jeho dopady se projeví nikoli během několika dnů nebo týdnů, ale v průběhu následujících let.

SSL Express 13-01-2026 Aktivita v oblasti fúzí a akvizic v dopravě a logistice mají v roce 2026 silný start

Pokud se dá soudit podle prvního lednového týdne, rok 2026 by mohl být pro fúze a akvizice v oblasti nákladní dopravy, logistiky a souvisejících odvětví velmi rušný. Ve Francii se dvě malé a střední přepravní společnosti, Ovrsea a Fatton Lyseo, z nichž jedna je „digitální“ a druhá „tradiční“, spojují své aktivity. Společný subjekt zaměstnává více než 1 000 lidí a generuje roční obrát ve výši přibližně 350 milionů eur (407,6 milionů dolarů). Po využití synergií mezi oběma společnostmi by se tento obrát mohl do tří let zvýšit na 500 milionů eur.

Společnost Fatton, jejíž počátky sahají až do roku 1909, se v roce 2024 spojila s lyonskou společností Lyseo. Fatton Lyseo a Ovrsea uvedly, že se zabývají „stejnou činností, ale s dvěma odlišnými přístupy“, a dodaly, že jejich cílem je „rozvoj prostřednictvím organického a externího růstu“. Společnost Ovrsea byla založena teprve v roce 2017 a její většinovým vlastníkem je Bolloré Group, jedna z mála společností, která nebyla součástí prodeje leteckých a námořních logistických aktiv konglomerátu společností CMA CGM a MSC. Poskytuje digitální nástroje, operační software a služby založené na umělé inteligenci přibližně 1 500 klientským společnostem. Fatton Lyseo má síť 55 kanceláří a silné zastoupení v Číně. S Ovrsea se počet kanceláří zvýší na více než 60 v 14 zemích.

Mezitím se v oblasti elektronického obchodování rýsuje potenciálně miliardová transakce. Největší evropská síť 24hodinových balíkových schránek InPost, která je kótována na amsterdamské burze, je údajně terčem nabídky na převzetí ze strany americké investiční společnosti Advent International. Polská společnost InPost tento týden oznámila, že obdržela „indikativní návrh týkající se potenciálního odkupu všech akcií společnosti“. InPost v posledních letech zaznamenává silný růst díky investicím do sítě schránek na balíky mimo domov a akvizici několika společností, mezi nimiž je britská společnost Yodel a španělský expresní operátor Sending.

V USA uzavřela 1. ledna společnost Stord se sídlem v Atlantě, rychle rostoucí cloudová platforma dodavatelského řetězce sloužící značkám elektronického obchodu, nákup společnosti Shipwire, dceřiné společnosti Ceva Logistics. Tato akvizice přidává do sítě společnosti Stord 12 distribučních center, čímž rozšiřuje její působnost v EU a Velké Británii a zachovává společnosti Shipwire přístup k globální infrastruktuře společnosti Ceva.

V Evropě oznámila společnost DX akvizici společnosti HBC Logistics, poskytovatele služeb doručení v tentýž den se sídlem ve Velké Británii. K akvizici došlo pouhých šest měsíců po jmenování Iana Truesdalea generálním ředitelem mateřskou společností DX, HIG Capital,

alternativní investiční společností spravující aktiva v hodnotě 70 miliard dolarů. Podle společnosti se jedná o první krok v další fázi růstu DX.

A minulý měsíc logistická skupina Geodis převzala společnost Malherbe, specializující se na silniční přepravu celovozových zásilek (FTL) s sítí 40 poboček, flotilou přibližně 1 500 nákladních vozidel a více než 3 300 zaměstnanci po celé zemi.

Na konci loňského roku zahájila další francouzská skupina zabývající se silniční přepravou a logistikou, Jacky Perrenot, exkluzivní jednání o akvizici společnosti Vos Logistics, nizozemského operátora s ročním obrátem přibližně 400 milionů eur, který zaměstnává 2 700 zaměstnanců a provozuje vozový park o síle 5 000 vozidel a skladové prostory o rozloze 300 000 m².



SSL express 13-01-2026 Tržby vzrostly v roce 2025 o 3 %, protože objem přepravy dosáhl nového rekordu

Celosvětové tržby z letecké nákladní dopravy (v USD) vzrostly v roce 2025 o +3 % na nejvyšší úroveň od výjimečných pandemických let 2021 a 2022, a to především díky dalšímu významnému meziročnímu nárůstu zpoplatněné hmotnosti na novou rekordní celoroční úroveň, jak vyplývá z nejnovějších údajů a analýz společnosti WorldACD Market Data. Prosinec uzavřel s meziročním nárůstem přepravované hmotnosti o 7 %, což vedlo k meziročnímu růstu ve čtvrtém čtvrtletí (Q4) o 6 % – mírně nad meziročním nárůstem přepravované hmotnosti ve třetím čtvrtletí (Q3) (+5 %) a nad výkonem v první polovině roku (+3 %). To znamenalo, že celková zpoplatnitelná hmotnost za celý rok 2025 byla o +4 % vyšší než rekordní úroveň tonáže v roce 2024, který také dosáhl rekordního růstu +11 %.

Na základě více než 2 milionů měsíčních transakcí zahrnutých v datech WorldACD klesly průměrné sazby za leteckou přepravu zboží (v USD) v roce 2025 mírně (-1 %) ze svých historicky relativně vysokých úrovní v roce 2024, což vedlo k celkovému nárůstu tržeb (nebo nárůstu nákladů, v závislosti na úhlu pohledu) o +3 % v roce 2025.

Tento globální meziroční nárůst tonáže o 7 % v prosinci byl nejvyšším meziročním růstem za celý měsíc v roce 2025, což bylo vhodným vyvrcholením dalšího mimořádného a turbulentního roku. Stejně jako po většinu roku byl růst poháněn dalším silným nárůstem přepravy z Asie a Tichomoří: +11 % v prosinci a +8 % za celý rok. Vzhledem k mimořádné a rychle se měnící situaci v oblasti obchodu a celních sazeb, které v loňském roce čelili mezinárodní vývozci a jejich logističtí partneři, se jednalo o další pozoruhodný příklad agility a všestrannosti těchto společností a role, kterou letecká nákladní doprava hraje při podpoře obchodu v nestabilních podmínkách. Tyto údaje o růstu v oblasti Asie a Tichomoří zahrnují některé významné změny v obchodních tocích, zejména výrazný nárůst letecké nákladní dopravy z jihovýchodní Asie do USA, zatímco doprava z Číny do USA poklesla nebo stagnovala, spolu s výrazným nárůstem objemů z Číny do Evropy a několika dalších trhů. Pokud jde o ceny, průměrné celosvětové sazby na celém trhu (kombinace spotových a smluvních sazeb) v prosinci ve výši 2,65 USD za kilogram byly stejné jako v předchozím měsíci, ale byly o 2 % nižší než jejich relativně vysoká úroveň v posledním měsíci roku 2024, což znamená, že celkové tržby leteckého nákladního průmyslu v prosinci byly meziročně o 4 % vyšší.

Průměrné spotové sazby v prosinci ve výši 2,88 USD za kilogram byly relativně stabilní v meziměsíčním srovnání (MoM), poté co v listopadu vzrostly o 7 % MoM v důsledku sezónního předvánočního doplňování zásob spotřebního zboží a také rychle se kazících produktů ze Střední a Jižní Ameriky (CSA). Tyto průměrné spotové sazby však byly o 6 % nižší než jejich ekvivalentní úroveň v prosinci 2024, včetně významného meziročního poklesu z Blízkého

východu a jižní Asie (MESA, -20 %), Evropy (-10 %), Severní Ameriky (-9 %) a CSA (-9 %). Spotové sazby z Asie a Tichomoří se však ve srovnání s loňským rokem držely lépe (-4 % meziročně) díky pokračující silné poptávce a relativně omezené kapacitě.

Za dva týdny od 22. prosince 2025 do 4. ledna 2026 klesla kapacita o -9 % ve srovnání s předchozím dvoutýdenním obdobím (srovnání dvou týdnů s dvěma týdny, nebo 2Wo2W), zatímco zpoplatněná hmotnost klesla o -30 % a průměrné sazby poklesly o -5 %, 2Wo2W. Tyto trendy byly velmi podobné stejnému období před rokem, kdy dopravci snížili kapacitu v reakci na klesající poptávku na konci roku, s jediným významným rozdílem, že sazby ve stejném období loňského roku byly stabilnější (-1 %, 2Wo2W). To může odrážet řadu faktorů, včetně pokračující silné poptávky v oblasti elektronického obchodu z Číny před rokem, když se rok 2024 chýlil ke konci, ve srovnání se zjevným oslabením čínského trhu elektronického obchodu na konci roku 2025 a dřívějším lunárním Novým rokem na začátku roku 2025 – který připadl loni na 29. ledna, ve srovnání s 17. únorem v roce 2026.



SSL Express 13-01-2026 Evropská komise aktualizuje seznam "zastavovacích slov" ICS2

Evropská komise aktualizovala seznam „stop slov“. Tyto termíny jsou považovány za známku nedostatečné kvality údajů v souhrnných vstupních prohlášeních (ENS) a mohou vést k automatickému zamítnutí podání v rámci systému kontroly dovozu 2 (ICS2), což může mít důsledky pro spolehlivost dodavatelského řetězce a dodržování předpisů. Aktualizace je součástí probíhající implementace ICS2 a lze ji stáhnout z platformy CIRCABC. Tento vývoj dále podtrhuje význam poskytování vysoce kvalitních, přesných a popisných údajů o nákladu pro zajištění hladkého odbavení nákladu v rámci ICS2, jak je uvedeno ve společném pokynu vypracovaném FIATA a Global Shippers Forum (GSF) o zlepšení kvality údajů a výměny informací pro režim ICS2 EU.

Akční body:

- Zajištěte trvalé dodržování ICS2 pomocí aktualizovaného seznamu „stop slov“.
- Prostudujte si pokyny FIATA–GSF k zlepšení kvality dat a výměny informací pro režim ICS2 EU. Tento dokument popisuje praktická opatření ke zlepšení výměny informací mezi přepravci, speditéry a dalšími účastníky dodavatelského řetězce a k podpoře hladšího dodržování ICS2.
- Aktualizujte systémy a procesy tak, aby byly v souladu s aktuálními specifikacemi pro zasílání zpráv, a zabraňte tak narušení činností souvisejících s podáváním zpráv, protože předchozí verze zasílání zpráv ICS2 (v2) bude 3. února 2026 vyřazena z provozu.
- Jasně komunikujte požadavky na data s klienty, abyste zvýšili povědomí a zlepšili kvalitu zadávaných dat.