

SSL EXPRES

15.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 15-01-2026 Rail Cargo Group rozšiřuje svou síť

V provozní síti skupiny ÖBB Rail Cargo Group (RCG) jsou nyní tři nové zpáteční spoje týdně mezi Duisburgem a Rotterdamem pro přepravu nákladních vozů a kontejnerů. Logistický uzel Rheinkamp u Duisburgu bude propojen s přístavem Rotterdam (terminály Waalhaven, Europoort, Botlek, Pernis a Maasvlakte). Z Duisburgu je možnost napojení dalších destinací do západní a severní Evropy, ale také do střední a jihovýchodní Evropy. Mezi Rakouskem a Německem je také nové přímé spojení: dva zpáteční spoje budou nabízeny týdně ze Salzburgu do Offenbachu.

Spojení v přestupní síti jsou vlaky, které přepravují zboží s pevně stanovenými jízdními řády a předem stanovenými zastávkami. Princip je podobný principu osobních vlaků. Zákazníci nákladní dopravy využívají tyto spoje buď s konvenčními nákladními vozy, nebo s intermodálními jednotkami, jako jsou kontejnery či výměnné nástavby. RCG v současnosti nabízí více než 60 takových spojení mezi ekonomickými centry v Evropě a kromě železniční přepravy Asia.In nákladu také svozy a rozvozy nákladními auty, stejně jako služby přepravy, jako je překládka, skladová logistika a profesionální celní odbavení.

RCG také přizpůsobuje svou nabídku v oblasti intermodální dopravy. Současný vlak mezi Genkem a Curtici bude v budoucnu odjíždět z Lutychu, s sedmi zpátečními spoji týdně. Z belgického uzlu vedou další spojení do severomořských přístavů Rotterdam, Antverpy a Zeebrugge.

Současně RCG zavádí nové spojení pro kontinentální toky zboží s Duisburg–Curtici – s třemi zpátečními jízdami týdně. To znamená, že doprava směrem na Curtici bude v budoucnu soustředěna jak přes Lutych, tak přes Duisburg.



SSL Express 15-01-2026 Střednědobá prognóza předpokládá růst kombinované dopravy (DVZ)

Nákladní doprava v Německu v roce 2025 nadále klesala v důsledku pokračující ekonomické slabosti. Jedná se o výsledek "Pohyblivé střednědobé prognózy léto 2025", kterou připravila mnichovská poradenská firma Intraplan Consult jménem Spolkového úřadu pro logistiku a mobilitu (BALM) a Spolkového ministerstva dopravy (BMV), kterou BALM nyní zveřejnil na svých webových stránkách. Analýza provedená v srpnu očekává pokles celkového objemu dopravy všech druhů dopravy o 1,3 procenta a výkon dopravy o 1,5 procenta do konce roku. Podle toho se mírný vzestupný trend objeví až v roce 2026, ale do konce předpovědního období v roce 2027 nedosáhne úrovně před krizí z roku 2019.

Pokračoval negativní trend **silniční nákladní dopravy**, který je úzce spojen s rozvojem stavebnictví, maloobchodu a průmyslové mezispotřeby. Intraplan očekává další pokles objemu dopravy o 1,2 procenta a výkonnost dopravy o 1,5 procenta v roce 2025. Teprve v

roce 2026 se očekává opětovný růst produkce, nejprve o 1,3 procenta, poté až o 1,6 procenta v roce 2027. Přesto na konci roku 2027 zůstává stále o 3,5 procenta pod úrovní z roku 2019. Ekonomická slabost byla patrná i na **železnicích**. Poklesy v energeticky náročných sektorech základních materiálů, jako jsou chemikálie a petrochemie, kovoprůmyslu, stavebních materiálů a cementu, stejně jako papír a buničina, stejně jako tlumený exportní průmysl, ponižují klíčová čísla: objemy dopravy letos klesnou o 1,5 procenta a výkon dopravy o 1,1 procenta. Očekává se pouze v letech 2026 a 2027 nárůst tržeb o 0,3 a 0,6 procenta a zvýšení produkce o 1,1 a 1,5 procenta. Kombinovaná doprava sama stabilizuje hodnotu železnic: Intraplan předpovídá nárůst objemu o 2,6 až 3,2 procenta a nárůst kapacity o 3,2 až 3,8 procenta v letech 2026 a 2027.

Podle prognózy **zůstala vnitrozemská vodní doprava** systémem sužovaným největšími ztrátami. Rozhodujícími faktory jsou klesající poptávka po uhlí v důsledku energetické transformace a slabý stavební průmysl. Podle zprávy se očekává pokles objemu a produkce dopravy o 1,5 procenta pro rok 2025, zatímco v letech 2026 a 2027 se objemy sníží o dalších 1,5 a 1,7 procenta a výroba o 0,8 až 0,7 procenta. To znamená, že na konci předpovědního období se objem dopravy sníží o 19 procent oproti roku 2019 a výkonnost dopravy o 17 procent.

Díky mezinárodním dodavatelským řetězcům a online obchodu zůstala úroveň **letecké přepravy** stabilní. Analýza již nyní očekává nárůst objemu a výkonu dopravy o 1 procento pro minulý rok a o 1,1 procenta v tomto roce. Nárůst objemu dopravy o 1,7 procenta a výkonnost dopravy o 1,8 procenta vedla ke zvýšení objemu o 3,8 procenta a výstupu o 1,4 procenta ve srovnání s předkrizovou úrovní roku 2019.

Podle Intraplanu se průchodnost **kontejnerové dopravy** v roce 2025 zvýšila o 3,7 procenta, což odpovídá nárůstu přibližně o 3 miliony tun; zpočátku stabilní růst však během roku zpomalil. Od roku 2026 analytici očekávají, že mezinárodní kontejnerová doprava bude dynamičtější, s růstem přibližně o 4 procenta, tedy 3 miliony tun ročně. Celková průchodnost **námořní dopravy** je charakterizována nárůstem množství zemního plynu a kontejnerů, zatímco přeprava sypkého zboží, jako je uhlí, nadále klesá. U všech typů zboží byl tedy růst kolem 1 procenta ročně.

Napříč **všemi druhy dopravy** zůstanou objemy německé dopravy do konce roku 2027 o 10,3 procenta nižší než předkrizová úroveň roku 2019, uvádí Intraplan, a celkový výkon dopravy bude poté o 5,9 procenta nižší. Podle analytiků zůstane kombinovaná doprava jedinou oblastí s dynamickým růstem v tomto období.

"Německá nákladní doprava je ve fázi strukturální slabosti, která přesahuje ekonomické výkyvy," říká Frank Huster, generální ředitel Spolkové asociace pro přepravu a logistiku DSLV, hodnotící výsledky prognózy. Logistika přímo pociťuje důsledky stagnující ekonomické produkce a pokračující slabé průmyslové aktivity.

Silniční nákladní doprava a vnitrozemská vodní doprava zůstávaly zvláště závislé na ekonomickém cyklu a ani mírné tempo růstu železniční, letecké a námořní dopravy již nestačilo k pokrytí strukturálních deficitů. "Pokud se úroveň před koronavirem v roce 2019 nevrátí ani v roce 2027, nemluvíme o dočasném poškození, ale o výrazné ztrátě výkonu Německa jako logistické lokality," shrnuje Huster.



SSL express 15-01-2026 Celní spor ohledně elektrických vozů: EU nabízí Číně cestu k řešení

Objevují se známky uvolnění obchodního konfliktu mezi EU a Čínou, přičemž Brusel otevírá možnost čínským výrobcům obejít dodatečná cla, která platí od roku 2024. Místo poplatků se firmy mohou zavázat k stanovování minimálních cen pro export do EU.

Podle nových směrnic Evropské komise mají být také pozitivně uznány investiční závazky v EU nebo omezení objemu exportu. Nabídky by byly posuzovány objektivně, za předpokladu, že opatření účinně kompenzují zkrácení konkurence prostřednictvím dotací.

Čínská obchodní komora v Bruselu hovoří o větší předvídatelnosti pro výrobce a dodavatelské řetězce, zatímco Ministerstvo obchodu v Pekingu je spokojeno.

EU zavedla dodatečná cla, aby ochránila svůj automobilový průmysl. Studie dospěla k závěru, že čínští výrobci mohou díky dotacím nabízet elektromobily přibližně o 20 procent levněji.



SSL express 15-01-2026 Státy EU se dohodly na obchodní dohodě s Mercosurem

Cesta k uzavření dohody o volném obchodu EU se čtyřmi jihoamerickými státy sdružení Mercosur: Brazílií, Argentinou, Uruguayí a Paraguayí je volná. Na setkání zástupců 27 států EU v pátek se dostatečný počet účastníků dohodl s plánovaným podpisem dohody. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyen plánuje tento týden podepsat dohodu v Paraguayi.

Nicméně k konečnému přijetí dohody jsou stále potřeba další kroky. Evropský parlament chce o tom provést konečné hlasování za tři až čtyři měsíce, vysvětlil Bernd Lange (SPD), předseda obchodního výboru EP. Podle Evropské komise bude nová zóna volného obchodu s celkovým počtem přes 700 milionů obyvatel největší svého druhu na světě. Dohoda o kontroverzní smlouvě byla umožněna díky dalším ústupkům zemědělské lobby. Ti vnímají konkurenci ze strany států Mercosur jako existenční hrozbu pro evropské zemědělství. V Jižní Americe lze například zemědělské produkty, jako je hovězí, vyrábět levněji než v Evropě. Smlouva měla být ve skutečnosti podepsána v Brazílii krátce před Vánocemi. Nutná většina v Radě členských států EU však tehdy nenastala, protože Itálie podmínila své schválení další podporou závazků evropským zemědělcům. Italské ano bylo nutné, protože dva další velké státy EU, Francie a Polsko, dohodu v její současné podobě odmítají.

Nová zóna volného obchodu má také vyslat signál protekcionistické celní politice amerického prezidenta Donalda Trumpa. "V době nestability, kdy se zdá, že právo nejsilnějších má přednost před pravidly mezinárodního společenství, je dohoda se zeměmi Latinské Ameriky jasným znakem spravedlivého a pravidly podloženého partnerství," řekl Lange. Plánem je co nejvíce odstranit cla a obchodní bariéry mezi EU a státy Mercosur. Evropská komise odhaduje, že dohoda může zvýšit roční vývoz EU do Jižní Ameriky až o 39 procent (49 miliard eur) – což podpoří více než 440 000 pracovních míst po celé Evropě. Zvláště velké příležitosti se vidí v automobilovém průmyslu, strojírenství a farmaceutickém průmyslu. Dovoz automobilů do zemí Mercosur je například v současnosti podléhat celnímu sazbě 35 procent. Přístup ke klíčovým surovinám, jako je lithium a měď, například pro elektromobilitu a obnovitelné zdroje energie, je také obzvláště důležitý.

Asociace evropských lodních vlastníků (ECSA) též přivítala schválení dohody. "Námořní doprava je zásadní pro obchod, konektivitu a bezpečnost Evropy," řekl generální tajemník Sotiris Raptis. "Podporou volného obchodu v rámci dohod, jako je dohoda EU-Mercosur,

Evropa posiluje svou ekonomickou bezpečnost a odolnost a zároveň zajišťuje, že evropská námořní doprava může i nadále být k dispozici občanům, průmyslu a globálním partnerům." Jednání o dohodě s Mercosurem již začala v roce 1999. Komise EU jej pak v prosinci 2024 uzavřela navzdory pokračující kritice ze strany zemí jako Francie; nedávný celní spor mezi EU a USA přinesl do procesu nový impuls. Mnoho zemí nyní chce ukázat, že dny spravedlivého obchodu ještě neskončily – zejména Německo je jednou z nich. Kritici dohody se naopak obávají, že evropští farmáři by mohli být nuceni vést nemilosrdnou cenovou válku a že ničení deštného pralesa v Jižní Americe bude podpořeno. Dále tvrdí, že přísné standardy EU pro bezpečnost potravin a ochranu zvířat a rostlin by mohly být podkopány. Evropská komise to důrazně odmítá a zdůrazňuje, že do EU mohou být nadále dováženy pouze produkty, které splňují rozsáhlé evropské předpisy.

Aby Evropská komise odradila pokračující protesty farmářů proti plánované zóně volného obchodu, vypracovala nedávno další klauzule o ekonomické bezpečnosti. V případě škodlivého zvýšení dovozu ze států Mercosur nebo nadměrného poklesu cen pro výrobce z EU by to mělo umožnit rychlé přijetí protiopatření. To by vedlo k dočasnému pozastavení celních dávek. Zvláště intenzivní sledování se očekává u dovozu produktů jako hovězí, drůbež, rýže, med, vejce, česnek, ethanol, citrusové plody a cukr. Nejméně každých šest měsíců bude také zveřejněna zpráva o dopadu dovozu ze zemí Mercosur – Brazílie, Argentiny, Uruguaye a Paraguaye. Bolívie je nyní také součástí aliance Mercosur. Země však musí stále přizpůsobit pravidla, než bude moci z dohody o volném obchodu těžit.

Dohoda má být nyní podepsána v Paraguayi, která v současnosti zastává rotující předsednictví konfederace Mercosur. Z EU chtějí cestovat do této jihoamerické země předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyen a předseda Rady António Costa. Po dohodě z 9. ledna je stále potřeba písemné rozhodnutí členských států pro podpis a uzavření dohody, nicméně je to považováno za formalitu.