

SSL EXPRES

02.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 02-02-2026 Prodej nákladních aut v červeném, autobusy v plusu

Formulace zveřejnění údajů o registraci užitkových vozidel ACEA za rok 2025 mluví sama za sebe: mluví se o obtížném roce a napjatém ekonomickém prostředí. Prodeje výrazně poklesly na několika důležitých trzích v Evropě, i když výrobci v segmentu autobusů dokázali růst. Ani silný procentuální růst elektrických užitkových vozidel neuspokojuje Asociaci evropských výrobců automobilů. Rozvoj pokračuje příliš pomalu, protože přijetí na trhu je omezeno nedostatečnými rámcovými podmínkami – konkrétně: nedostatečnou infrastrukturou, vysokými náklady na energii, nepříznivými celkovými provozními náklady a nekonzistentními politickými podmínkami.

Při pohledu na údaje o nákladních vozech klesl počet registrací v EU o 6,2 procenta na 307 460 vozidel oproti předchozímu roku. V oblasti středně těžkých nákladních vozů je mínus obzvláště výrazný, a to 9,9 procenta. Na konci mezi hlavními trhy EU je Německo s minus 12,2 procenta, následované Francií s poklesem o 9 procent. Naopak elektrické nákladní vozy, které nyní tvoří 4,2 procenta trhu (2024: 2,3 procenta), v této zemi dosahují sportovního pokroku s nárůstem registrací o 39,6 procenta.

Elektrický pohon také zvýšil svůj podíl na trhu z 6,1 na 11,2 procenta mezi dodávkami, ale diesel zůstává dominantním vozem s podílem 80,7 procenta na trhu. Celkově však registrace dodávek výrazně klesá, přičemž trh v EU klesá o 8,8 procenta.

Jak to může fungovat, je vidět i v případě autobusů: zde počet registračních čísel vzrostl štědrým nárůstem o 7,5 procenta na 38 238 jednotek, což je poháněno významným 28procentním nárůstem v Německu, zrovna v Německu. Ještě působivější je podíl elektrických pohonů v autobusech, který se v této zemi více než zdvojnásobil o 106,4 procenta. To znamená, že e-busy tvoří 23,8 procenta trhu v EU, zatímco význam nafty (62,1 procenta v roce 2025, 63,2 procenta v roce 2024) nadále klesá.



SSL express 02-02-2026 Evergreen objednává 23 novostaveb v hodnotě až 1,5 miliardy dolarů

Tchajwanský rejdař Evergreen přidává novou tonáž objednávkami 23 nových kontejnerových lodí v hodnotě až 1,47 miliardy dolarů a pokračuje ve svém víceletém rozšiřování flotily. Nejnovější program obnovy zahrnuje kombinaci feederů a středně velkých plavidel a bude rozdělen mezi čínské loděnice CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding a Jiangsu New Yangzi Shipbuilding, součást skupiny Yangzijiang. Prostřednictvím své dceřiné společnosti Evergreen Marine Asia objednává dopravce 16 feederových lodí o kapacitě přibližně 3 100 teu v CSSC Huangpu Wenchong a sedm post-panamax plavidel o kapacitě 5 900 teu v loděnici Yangzijiang Shipbuilding.

Podle zveřejnění na burze jsou jednotky o kapacitě 5 900 TEU oceněny mezi 67 a 82 miliony dolarů na loď, což dává dohodu na 7 lodí hodnotu 469 až 574 milionů dolarů. Objednávka na 16 lodí pro feeding nese cenu od 46 milionů do 56 milionů dolarů za plavidlo, což představuje celkovou hodnotu mezi 736 a 896 miliony dolarů. Společně tyto dvě smlouvy zvyšují celkovou hodnotu programu až na 1,47 miliardy dolarů, ale termíny dodání nebyly zveřejněny.

Objednávka navazuje na rozhodnutí Evergreen z loňského října rozdělit další velké rozšíření flotily mezi Čínu a Jižní Koreu. V té době největší tchajwanský parník rezervoval 14 LNG dvoupalivových lodí o kapacitě 14 000 TEU, rovnoměrně rozdělených mezi Guangzhou Shipyard International a Samsung Heavy Industries, v transakci v hodnotě přibližně 2,8 miliardy dolarů. Tyto lodě mají být dodány mezi lety 2028 a 2030. Na začátku roku 2025 Evergreen také potvrdil objednávky na 11 ultravelkých kontejnerových lodí o kapacitě 24 000 TEU, přičemž uzavřel zakázky u Hanwha Ocean a CSSC Guangzhou Shipyard International. Tento program má hodnotu mezi 2,91 a 3,25 miliardy dolarů.

Evergreen je v současnosti sedmým největším kontejnerovým dopravcem na světě. Před poslední dohodou společnost provozovala flotilu přibližně 240 boxships, přičemž více než 50 novostaveb je již objednaných k dodání v následujících letech.



SSL express 02-02-2026 Infrastruktura: Švýcarská vláda připravuje nový balíček

Dne 28. ledna představil ministr dopravy Albert Rösti balíček opatření a projektů v oblastech železniční, silniční a aglomerační dopravy do roku 2045. Celkem má být do státních silnic investováno téměř 11 miliard švýcarských franků a 24 miliard do železnic. To má být financováno dočasným zvýšením DPH. Balíček bude nyní zaslán stranám a sdružením k připomínce. Každopádně lidé budou mít poslední slovo. Ve dvou ohledech se naléhavě potřebné zlepšení dopravní infrastruktury nedávno ocitlo na odstavě koleji. Na jedné straně švýcarský lid v roce 2024 odmítl balíček dálničních projektů. Na druhou stranu kantony předložily federální vládě na železniční straně tolik žádostí o rozšíření, že rezervované prostředky by byly zdaleka nedostatečné. Zpráva ETH Curych, kterou objednal ministr dopravy, pak představila jasnou prioritu a navrhla velké množství projektů k odložení, z nichž některé byly velmi dlouhodobé.

Spojením železničních a silničních projektů chce Rösti nyní tento gordický uzel přetnout. Postupné rozšiřování železničních spojení bude především přínosem pro osobní dopravu. Investice přibližně 3 miliardy CHF jsou plánovány do dalších služeb do roku 2035, realizace klíčových projektů do roku 2045 s výdaji minimálně 10 miliard CHF. Patří sem rozšíření v oblasti Basileje, která je důležitá pro nákladní dopravu, s příčnou městskou tratí mezi stanicí

SBB a Badischer Bahnhof. Tento projekt má být předložen parlamentu do roku 2031, ale prostředky mají být rezervovány již nyní.

Rösti označil projekty v národní silniční síti za centrální bod nákladní dopravy. Cílem je odstranit úzká místa, zkrátit počet dopravních zácp a zabránit vyhýbání se provozu; za tímto účelem mají být národní silnice rozvíjeny postupně. Priorita byla dána projektům s vysokými přínosy a rychlou realizací. Basilejská oblast je zde opět zvláště důležitá. Pro plynulejší provoz na německou hranici a z ní u Weil am Rhein byl již nějakou dobu plánován tzv. rýnský tunel. Cílem bylo přenést přetíženou městskou dálnici pod zemí. Projekt však byl jedním z těch, které byly v roce 2024 občany odmítnuty. Ministr doufá, že opuštění jiných kontroverzních projektů balíčku v té době a propojení s železniční dopravou nyní učiní švýcarské voliče shovívavějším. Celkem je do roku 2045 pro dálniční sektor vyčleněno přibližně 11 miliard CHF. Každopádně lidé budou mít poslední slovo. Financování má být zajištěno udržováním zvýšení DPH, které je ve skutečnosti omezeno do roku 2030. To vyžaduje ústavní změnu, která podléhá povinnému referendu. Navíc bezprostředně po Röstiho oznámení levicově zelené strany a sdružení prohlásily, že budou proti opětovnému předložení projektů, které byly v roce 2024 odmítnuty, a v případě potřeby vynutí konání referenda. Zákon proto pravděpodobně nebude mít v parlamentu snadnou cestu. Prozatím budou mít zainteresované strany a sdružení možnost se vyjádřit v tzv. konzultačním postupu od června. Po zhodnocení odpovědí připraví Ministerstvo dopravy návrh zákona pro parlament v roce 2027.



SSL Express 02-02-2026 Kritika plánování InfraGO

Podle Německého svazu nákladní železniční dopravy (Die Güterbahnen) je železniční nákladní doprava stále více zatěžována velkým počtem stavenišť. Ta jsou často špatně koordinovaná a již nyní vedou k přesunu dopravy zpět na silnice. Podle asociace klesl objem železniční nákladní dopravy ze 150 miliard tunokilometrů v roce 2022 na 134 miliard tunokilometrů v roce 2024. Současné trendy naznačují další pokles. Hlavním faktorem, který k tomu přispívá, jsou rostoucí dodatečné náklady a také ztráty tržeb a zákazníků v důsledku zvýšené stavební činnosti. Podle Federální agentury pro síť činil podíl nákladů vzniklých v souvislosti se stavebními projekty v roce 2024 přibližně čtyři procenta celkových příjmů železničních společností. Ve srovnání s rokem 2021 se toto číslo zdvojnásobilo a blíží se 300 milionům eur. Od 6. února 2026 začnou další modernizace koridorů, které zahrnují úplné uzavírky tratí na úsecích Hagen–Wuppertal–Kolín nad Rýnem a Norimberk–Řezno. Během letních měsíců budou následovat uzavírky na tratích včetně Hamburk–Hannover, Obertraubling–Pasov a Koblenz–Wiesbaden. Spolu se stávajícími uzavírkami, jako jsou Hamburk–Berlín a Lehrte–Berlín, bude v roce 2026 zcela vyřazeno z provozu celkem 1 144 kilometrů silně vytížených tratí. Podle asociace vedou plánované objížďky, zejména v Bavorsku, po silnicích, které jsou samy o sobě silně přetížené a vyžadují opravu. Jakékoli další narušení v této oblasti by mohlo mít dominový efekt, který by se rozšířil daleko za hranice regionu. Kromě hlavních koridorů bude dočasně uzavřena i řada dalších tras.

Kritika je mimo jiné namířena proti narychlo oznámeným stavenišťům, neúplně provedeným opatřením a promeškaným termínům výstavby. Sdružení uvádí jako příklad rekonstrukci koridoru Lehrte–Berlín, kde přípravné práce výrazně prodloužily původně plánovanou dobu uzavírky. Rekonstrukce železniční sítě je sice nezbytná, ale neměla by být na úkor železničních společností. Asociace požaduje, aby byly objíždné trasy technicky připraveny, prvky

infrastruktury zkontrolovány a aby byl vyčleněn dostatečný personál pro rychlé řešení problémů. Dále žádá o posouzení, zda jsou pro každý projekt proveditelné částečné uzavírky namísto úplných. Podle nákladních železnic by výsledné dodatečné náklady na personál, energii a vozidla neměly nést železniční společnosti, ale měla by je hradit federální vláda.