

SSL EXPRES

09.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 **SSL Express 09-02-2026** Trh zůstává v období před lunárním Novým rokem stabilní

Celosvětová poptávka po letecké nákladní dopravě vzrostla v posledním lednovém týdnu o dalších 3 %, a to i přes další volatilní týden s narušením kapacity. Objemy byly posíleny zásilkami květin ze Střední a Jižní Ameriky (CSA) a východní Afriky před Valentýnem 14. února. Podle nejnovějších týdenních údajů a analýz od WorldACD Market Data zaznamenala globální zpoplatněná hmotnost v 5. týdnu (26. ledna až 1. února) čtvrtý týdenní nárůst v řadě po meziročním poklesu na konci roku, a to především díky 21% nárůstu hmotnosti z distribuce australských dodávek a 11% nárůstu hmotnosti z afrických zdrojů. Vzhledem k tomu, že lunární Nový rok (LNY) letos začíná o více než dva týdny později než v roce 2025, však neexistují žádné známky významného nárůstu.

Místo toho byla tonáž z asijsko-pacifických zemí jako celku v 5. týdnu letošního roku stabilní. Došlo k nárůstu přepravy z Vietnamu (+9 %) a Tchaj-wanu (+12 %) do USA a objemy z Číny do USA mírně vzrostly o 1 %, ale z většiny ostatních zemí asijsko-pacifického regionu přeprava do USA klesla, což vedlo k 1% poklesu přepravy do USA pro celý region. Objemy do a z USA mohly být do jisté míry ovlivněny dalším zrušením letů souvisejícím s počasím v důsledku zimní bouře, která pokračovala i v 5. týdnu. Mezitím se spotové sazby z asijsko-pacifických zemí do USA zvýšily o dalších 5 %, a to díky nárůstu z většiny hlavních trhů regionu.

Situace z asijsko-pacifických zemí do Evropy v 5. týdnu byla podobná, včetně 1% poklesu objednávek na celém trhu. Došlo k výraznému nárůstu zájmu z Tchaj-wanu (+12 %) a Jižní Koreje (+7 %), jelikož objemy se nadále zotavovaly z prudkých poklesů na konci roku, a k mírnému nárůstu z Malajsie (+5 %) a Thajska (+2 %); Čína a většina ostatních trhů původu však zaznamenaly v 5. týdnu malý až střední pokles objemu přepravy do Evropy. Spotové sazby z asijsko-pacifických zemí do Evropy se však i nadále zotavovaly, a to o další 3 %, včetně 6% nárůstu návštěvnosti z Číny a malého až středního nárůstu z většiny ostatních hlavních trhů původu v regionu. Obecněji řečeno, průměrné celosvětové tržní ceny v 5. týdnu ve výši 2,42 USD za kilogram byly přibližně o 1 % vyšší (WoW) a o 2 % nižší než v 5. týdnu loňského roku, a to na základě kombinace spotových a smluvních cen. Průměrné globální spotové ceny v 5. týdnu ve výši 2,68 USD za kilogram mezitím vzrostly o 2 % (WoW) a zůstaly zhruba stejné jako v 5. týdnu loňského roku.

Srovnání objemů s loňským rokem, zejména u zboží původem z asijsko-pacifického regionu, je silně zkresleno dřívějším načasováním LNY v roce 2025 – které připadlo na 29. ledna, a proto množství z zboží původem z asijsko-pacifického regionu již v 5. týdnu loňského roku výrazně klesalo. V důsledku toho se počitatelná hmotnost z zboží původem z asijsko-pacifického regionu v 5. týdnu letošního roku meziročně zvýšila o 50 %, přičemž globální množství meziročně vzrostla o 22 %, a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých do dat WorldACD. Toto zkreslené srovnání s údaji z ledna loňského roku v důsledku odlišného načasování LNY platí i pro srovnání tonáže za celý měsíc, i když v omezenější míře. Předběžné údaje o tonáži za celý měsíc za leden ukazují meziroční nárůst o 9 % ve srovnání s loňským rokem, přičemž objemy jsou o 6 % nižší než v prosinci. Průměrné celosvětové spotové ceny za celý měsíc v lednu 2026 ve výši 2,65 USD za kilogram byly o 8 % nižší ve srovnání s prosincem a meziročně klesly o 1 %.

Nová analýza různých trhů v asijsko-pacifickém regionu do USA a Evropy, kterou tento týden provedla společnost WorldACD, zdůrazňuje některé zajímavé tržní trendy, ke kterým došlo v posledních 12 měsících. Například kombinovaná celoroční přeprava z pevninské Číny (CN) a Hongkongu (HK) do USA klesla v roce 2025 o 7 %, zatímco do Evropy meziročně vzrostla o 9 %. V rámci těchto čísel se objemy přepravy z Hongkongu do USA meziročně snížily o 13 %, zatímco objemy z pevninské Číny do USA klesly pouze o 4 %. Objemy přepravy z Hongkongu do Evropy meziročně vzrostly o 13 %, zatímco z pevninské Číny vzrostly o mírnější, ale stále silný růst o 7 %. Tyto trendy v podstatě pokračovaly i v lednu, kdy kombinované celoměsíční tonáže CN/HK do USA meziročně klesly o 10 %, zatímco do Evropy meziročně vzrostly o 18 % – díky meziročnímu nárůstu o 26 % z Hongkongu a nárůstu o 14 % z Číny, ačkoli tato čísla jsou poněkud zkreslena relativním načasováním LNY.

Některá čísla z jihovýchodní Asie do USA a Evropy jsou však ještě pozoruhodnější. Například celoroční objem přepravy zboží z jihovýchodní Asie do USA vzrostl v roce 2025 o 29 %, zatímco do Evropy klesl o 4 %.

? SSL Express 09-02-2026 AdBlue? Není to tak důležité.

V létě roku 2025 zveřejnila Agentura pro ochranu životního prostředí (EPA) nové pokyny pro deregulaci systémů AdBlue. Nyní americká environmentální agentura plánuje shromažďovat data ve velkém měřítku, aby mohla naplánovat svou budoucí strategii.

Lee Zeldin, který je od ledna 2025 v čele americké Agentury pro ochranu životního prostředí (EPA), rozhodně není žádným příznivcem přísných zákonů na ochranu klimatu. Trumpův důvěrník se zasazuje o deregulaci environmentální politiky a v souladu s tím stanovuje nové priority týkající se následné úpravy výfukových plynů. Zeldin se chce zaměřit na problémy, kterým čelí řidiči kamionů a zemědělci s nespolehlivými systémy následné úpravy výfukových plynů AdBlue.

„Během mých cest po všech 50 státech v mém prvním roce ve funkci šéfa EPA jsem slyšel od řidičů kamionů, farmářů a mnoha dalších, kteří si oprávněně stěžovali na AdBlue a naléhavě požadovali řešení,“ cituje Zeldina tisková zpráva ze dne 3. února. EPA chápe, že se jedná o obrovský problém, a proto již vydala pokyny pro aktualizaci systémů AdBlue. Zeldin odkazuje na pokyny EPA ze srpna 2025, které vyzývaly výrobce, aby zmírnili postupy nouzového vypnutí, ke kterým dochází při jízdě s prázdnou nádrží na AdBlue a nefunkčním systémem AdBlue. V minulosti software obvykle snižoval maximální rychlost relativně rychle na ekvivalent 8 km/h, když byla nádrž s AdBlue prázdná nebo došlo k systémovým chybám. Podle

EPA to vedlo k zbytečným nepříjemnostem, provozním zpožděním a značným finančním ztrátám pro provozovatele. Podle „Trump EPA“ směrnic, jak se jim říká, budou nákladní vozidla vydávat varování pouze přibližně 1 000 kilometrů nebo 10 hodin po zjištění problému s AdBlue.

Teprve poté bude výkon motoru „mírně“ snížen, což umožní nákladním vozidlům pokračovat v „normální“ jízdě po dobu dvou pracovních týdnů nebo přibližně 6 750 kilometrů. Teprve po zhruba čtyřech pracovních týdnech bude rychlost omezena na 40 km/h, dokud nebudou dokončeny opravy. Kromě toho musí být podle pokynů všechna dieselová nákladní vozidla od modelového roku 2027 konstruována tak, aby nedocházelo k náhlé a významné ztrátě výkonu, když je nádrž na AdBlue prázdná.

Kromě vydání pokynů nyní EPA požaduje od předních výrobců dieselových motorů podrobné informace týkající se systémů z let 2016, 2019 a 2023, aby mohla nezávisle posoudit poruchy a určit, zda jsou způsobeny konkrétními generacemi produktů. Společnost Zeldin má v úmyslu volat výrobce k odpovědnosti za poruchy systémů, uvedla. „EPA se pod Trumpovým vedením zavázala ukončit zbytečnou frustraci a ztrátu pracovních dnů na silnicích a polích pro americké farmáře a řidiče kamionů,“ uvedl správce EPA. Agentura nyní hodlá spolupracovat s výrobcí na vývoji dlouhodobých řešení, která zároveň zajistí snížení emisí a spolehlivý provoz. Podle vlastních prohlášení aktivně pracuje na návrhu na revizi nařízení o emisích NOx z roku 2022 pro těžká nákladní vozidla a motory.