

SSL EXPRES

21.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 21-01-2026 Výhled kontejnerové dopravy se zhoršuje

Nebyl to dobrý týden pro trh s námořní přepravou. Nejprve zpráva, že Maersk přesouvá svou první velkou linku mezi Asií a východním pobřežím USA zpět na trasu přes Rudé moře a Suezský průplav a snižuje tam provozovanou flotilu ze 14 na dvanáct lodí do konce března. Vyhlídka na další přesuny a odpovídající snížení kapacitních problémů okamžitě zkazila chuť investorů v lodním průmyslu. Jak uvádí lodní makléř Clarksons, ceny akcií kontejnerových a automobilových dopravců klesly v den oznámení Maersku přibližně o 6 procent.

Poté eskaloval konflikt o suverenitu Grónska s oznámením trestných cel ve výši 10 procent proti osmi evropským státům. Ještě krátce předtím americký prezident pohrozil trestnými cely ve výši 25 procent "za obchod s Íránem". Po delším období klidu hrozí obchodní válka opět eskalací. Nová nejistota, kterou to vytváří, je "špatná pro investiční rozhodnutí, špatná pro podnikání, špatná pro spotřebu," řekl Pierre-Olivier Gourinchas, ředitel výzkumného oddělení Mezinárodního měnového fondu (MMF), při prezentaci nového Světového ekonomického výhledu. Prognóza růstu globální ekonomiky MMF z plus 3,1 na plus 3,3 procenta letos už působí zastarale, i když byla zveřejněna den předem, 18. ledna, kvůli riziku nového cla ze strany Trumpa. Gourinchas zdůraznil, že prognóza fondu je založena na nezměněné průměrné úrovni amerických cel ve výši 18 procent.

I bez dalších překážek způsobených zvýšením tarifů očekává logistická společnost DHL Global Forwarding zpomalení růstu kontejnerové dopravy na přibližně 3 procenta letos, oproti odhadovaným 4 procentům v loňském roce. To je to, co obsahoval nedávno zveřejněný Ocean Freight Market Outlook 2026, uvádí skupina. Naopak očekávání kapacity námořní dopravy jsou od rozhodnutí Maersk ještě zřetelněji explozivnější než dříve. Dánové jsou prvním světovým dopravcem, který pravidelně povede loď v obou směrech přes Suezský průplav. Od konce měsíce bude Ocean Alliance zpočátku řídit pouze službu Evropa–Dálný východ směrem na východ přes rizikovou oblast. Podle poradenské firmy Drewry také MSC uskutečnila izolované plavby přes Rudé moře. Rejdaři v Premier Alliance zatím nadále obeplouvají Rudé moře bez omezení, stejně jako koaliční partner Maersku Hapag-Lloyd. Účastníci trhu nyní netrpělivě čekají, kdo další podnikne krok směrem k návratu na Suezskou trasu.

Drewry očekává, že proces bude probíhat opatrně, krok za krokem, protože rejdaři nechtějí zahrnout přístavy koncentrovaným příjezdem lodí. Jádrem věci: Zvýšený počet lodí potřebných k dodržování týdenních odjezdů navzdory objížděním kolem jižního cípu Afriky musí být nejprve vyloženy, než budou vyřazeny. Bohužel jde o několik stovek lodí. Různé analýzy předpokládají, že by mohlo být uvolněno 6 až těsně pod 11 procent světové kapacity kontejnerových lodí. V sektoru přepravy vozidel odhaduje Clarksons podíl na flotile vázaný objížděním na 6,8 procenta. V současnosti tratě stále využívají vysokou kapacitu a pevné ceny přepravy, protože exportní zásilky z Dálného východu jsou v plném proudu před čínským Novým rokem. Podle Xenety zůstala průměrná sazba obchodu mezi Dálným východem a Evropou minulý týden přibližně nezměněna na více než 2 800 amerických dolarů/FEU. Z trhu v Šanghaji však přicházely protichůdné signály. SCFI, který je založen na odhadech cen, klesl o dobré 4

procenta, zatímco SCFIS, založený na psaných sazbách, zůstal stabilní na přibližně 1 954 bodech.

SSL Express 21-01-2026 Jeden z pěti nákladních vozů s technickou vadou

Při svých celostátních inspekcích během čtyř dnů v prosinci zkontroloval Federální úřad pro logistiku a mobilitu (BALM) 1 207 vozidel. Jako obvykle se pozornost kladla na dodržování předpisů o kabotáži, zákaz trávit pravidelný týdenní odpočinek ve vozidle a technické vady. Na 59 kontrolních stanovištích bylo nasazeno 266 kontrolních jednotek, které kontrolovaly 1 184 vozidel na dodržování porušení kabotážních předpisů. Ve 131 případech našli důvody ke stížnosti, což odpovídá míře 11 procent. Dva ze 109 kontrolovaných řidičů ignorovali zákaz trávit pravidelný týdenní odpočinek v autě. Z 69 technicky kontrolovaných vozidel mělo 14 neboli 20,3% vady. Celkově byly stížnosti nalezeny ve 147 případech čili u 12,2% kontrolovaných nákladních vozů ve všech zkoumaných oblastech práva. Během čtyř dnů inspekcí BALM v prosinci vybral téměř 58 000 eur na kauci. Matematicky to odpovídá přibližně 395 euro za vozidlo a 48 eur na všech kontrolách. Jako obvykle se BALM zaměřoval na trasy hojně využívané cizími kamiony, centrální dopravní uzly a lokality velkých průmyslových, logistických a zásilkových společností. Výsledky nejsou považovány za reprezentativní a podle úřadu neumožňují spolehlivé závěry o celkovém obrazu komerční silniční dopravy. V roce 2026 bude BALM pokračovat v měsíčních kontrolách zaměření.

SSL Express 21-01-2026 Rozšíření hlavní dopravní sítě EU do roku 2030 již není možné

Evropský účetní dvůr vzdává naději, že transevropská dopravní síť (TEN-T) bude dokončena včas. Podle nařízení TEN-T mělo být její nejdůležitější propojení (jádrová síť) do roku 2030 modernizována na předepsaný standard. V roce 2020 auditoři zkoumali pokrok u osmi největších a nejdražších infrastrukturních projektů a vzhledem k letům zpoždění dospěli k závěru, že termín 2030 "pravděpodobně nebude dodržen". Po nové zkoušce jsou nyní přesvědčeni, že "toho nelze dosáhnout." Od roku 2020 bylo přidáno další zpoždění v průměru čtyři roky a celkový nárůst nákladů odhadem 24 procent. Byly zkoumány Brennerský základní tunel, spojení Fehmarnského pásu, železniční spojení Lyon-Turín, "Rail Baltica" (přes Lotyšsko, Litvu a Estonsko), "E59" (od polského baltského pobřeží po slovenskou hranici) a "Baskický trojúhelník" (mezi Francií a Španělskem), stejně jako vnitrozemské vodní spojení mezi povodím Seiny a kanály v Belgii a Nizozemsku a dálnicí A1 v Rumunsku. "Tři desetiletí poté, co byla většina těchto infrastruktur navržena, jsme stále daleko od jejich spuštění a dosažení cílených zlepšení v osobní a nákladní dopravě po celé Evropě," uvedla Annemie Turtelboom, členka Nejvyššího kontrolního dvora EU odpovědná za zprávu. "EU si (však) nemůže dovolit další desetiletí zpoždění v zásadně důležitých dopravních projektech," varovala. Výsledkem by utrpěla mobilita lidí a ekonomika. Jde také o důvěryhodnost EU při dosahování jejích cílů. V současné obtížné geopolitické situaci je nesmírně důležité, aby EU posílila svůj "nejcennější majetek", jednotný trh, zdůraznil bývalý belgický ministr Turtelboom.

Auditoři zaznamenali největší explozi nákladů od své analýzy v roce 2020 na Rail Baltica (160 procent) a Lyon-Turín (23 procent). Odhady nákladů jsou nyní o 291 procent a 127 procent vyšší než původní předpoklady. Na začátku projektu plány pro Rail Baltica ještě nebyly dostatečně vyspělé, stěžuje si Nejvyšší kontrolní úřad. Mnohé změny způsobily velké problémy. V roce 2024 odhadli promotéři projektu celkové náklady na 23,8 miliardy eur (v roce 2020 byl odhad stále 5,8 miliardy eur); nicméně Nejvyšší kontrolní úřad očekává, že Rail Baltica bude ještě dražší. Mezitím má být do roku 2030 dokončena pouze jedna jednokolejná železniční trať za cenu 15,3 miliardy eur, a ještě neexistuje přesný časový harmonogram druhé fáze.

I u spojení Fehmarn Belt "může být všechno horší," řekl Turtelboom. Současná zpráva uvádí zvýšení nákladů na výstavbu o 52 procent oproti původním plánům. Toto je založeno na dokončení v roce 2029 – s jedenácti lety zpožděním. Turtelboom však upozornil na nedávné zprávy, že přechod nebude dokončen dříve než v roce 2031.

Podle zprávy nebude kanál Seina-Severní Evropa dokončen dříve než v roce 2032 s 22letým zpožděním a bude stát o 225 procent více, než bylo plánováno. U baskického železničního trojúhelníku je uvedeno 20 let zpoždění (do roku 2030) a o 47 procent vyšší náklady, u základního tunelu Brenner 16 let zpoždění (do roku 2032) a o 40 procent vyšší náklady, u Lyon-Turín 18 let zpoždění (do roku 2033) a o 127 procent vyšší náklady. Průměrně bude osm zkoumaných projektů dokončeno o 17 let později a podle auditorů to bude znamenat o 82 procent vyšší náklady, než se původně předpokládalo. Jde o skutečné zvýšení nákladů, které nezohledňuje inflaci.

Navzdory evropskému významu dopravních projektů jejich realizace stále velmi závisí na národních politikách členských států, uvedl Turtelboom. Jejich priority a plánovací postupy jsou stále velmi odlišné. Kvalita plánování není vždy dobrá. Dopravní předpovědi jsou často příliš optimistické a přeshraniční koordinace zanechává mnoho přání. Evropská komise se v tomto ohledu příliš nezměnila. Ani v jednom z osmi megaprojektů nevyužila příležitosti požádat o vysvětlení zpoždění na základě článku 56 nařízení TEN-T z roku 2013, aby poté zahájila proces k řešení problémů. V rámci přepracování nařízení TEN-T, přijatého v roce 2024, vidí Nejvyšší kontrolní dvůr více příležitostí pro Komisi a koordinátory EU pro koridory TEN-T k posunu práce. Nová pravidla však vstoupí v platnost pouze pro budoucí infrastrukturní projekty, uvádí zpráva.

P.S. Kupředu, zpátky ni krok, v čele s EK ke světlým zítřkům

SSL Express 22-01-2026 Takto by měla vypadat vnitrozemská plavba v roce 2040 (v Německu, u nás se "uvidí")

Prognóza vnitrozemské vodní dopravy předpovídá pokles nákladní dopravy v Německu přibližně o 16 procent do roku 2040. Zpráva, která byla připravena jménem Spolkového ministerstva digitálních záležitostí a dopravy, je k dispozici DVZ. Podle ní má být objem zboží přepravovaného po německých vodních cestách snížen o 33 milionů tun. Výchozím bodem jsou data z roku 2019. V té době činil objem přepravy přibližně 207 milionů tun. Podle prognózy se očekává, že v roce 2040 bude kolem 175 milionů tun. Podle prognózy klesne roční dopravní výkon, měřený v tunových kilometrech, z 51 miliard na 48 miliard, čili minus 6,3 procenta.

Čísla se však pravděpodobně tímto způsobem neprojeví. Množství zboží přepravovaného ročně vnitrozemskými vodními plavidly je již téměř na předpokládané úrovni. Například v roce

2023 to bylo 171,1 milionu tun a v roce 2024 173,8 milionu tun, jak uvádí hodnocení Spolkového sdružení německé vnitrozemské plavby. Absolutní hodnoty ministerské prognózy proto pravděpodobně nebudou příliš spolehlivé. Je možné, že klesající trend 0,8 procenta, jak je odhadován ve zprávě, bude pokračovat. Autoři studie však upozorňují, že úseky některých tras někdy vykazují extrémní rozdíly.

Pokud jde o komodity uhlí, ropa, hnojiva, konsolidace a stroje, ty podle prognózy v roce 2040 prakticky nebudou hrát žádnou roli. Místo toho budou důležité rudy, zemědělské půdy, chemické produkty a potraviny. Kolik z mínusu chemický průmysl skutečně dokáže absorbovat vzhledem ke své současné krizi, se teprve ukáže.

Kontejnerová logistika nabízí největší potenciál. Podle autorů se očekává, že přibližně čtvrtina nákladu bude v roce 2040 kontejnery. Odhad je 25,5 milionu tun do roku 2040. Pokles objemů oceli a uhlí to však sotva vykompenzuje. Navíc zpráva předpovídá podobný trend jako v námořní lodní dopravě: kapacita velikosti flotil roste. Podle toho dosahuje průměrné nosnosti 2 580 tun. Celkově se však očekává, že počet lodí klesne. Za růst je zodpovědný skok ve třídě vnitrozemských plavidel s nosností přes 2 000 tun. Jejich podíl se má zvýšit z 45 procent v roce 2019 na 58 procent v roce 2040. Tlačné čluny s výtlakem nad 2 000 tun ubudou.

Očekává se také zhoršení služeb. Na Rýně má počet spojení klesnout z 24 na 17 s více než 500 000 tunami. Nejdůležitější zůstává trasa z Duisburgu do Rotterdamu, a právě zde se očekává nárůst kontejnerové dopravy.

Aby se krizí postiženému odvětví ukázaly nové trhy, probíhá v současnosti na ministerstvu budoucí studie, kterou nařídila ještě minulá vláda. Vydání je plánováno na začátek roku 2026.