




SSL EXPRES

26.03.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



   **SSL Express 26-03-2026 Čínská automobilová ofenzíva tvrdě zasahuje evropské dodavatele**

Rovnováha sil na globálním trhu s automobily se naklání: poprvé v roce 2025 překonal čínský dovoz automobilů do EU evropský vývoz do Číny. Zatímco vývoz EU klesl o 34 procent na 16 miliard eur, dovoz z Číny vzrostl o osm procent na 22 miliard eur – dřívější miliardový nárůst se změnil v deficit.

Pro Německo, kdysi číslo jedna "automobilovou zemi", se situace stává nejistou. Čína v roce 2025 klesla na šesté místo mezi nejdůležitějšími exportními destinacemi. Vývoz od roku 2022 klesl o více než polovinu na 13,6 miliardy eur, zatímco dovoz motorových vozidel z Číny vzrostl o dvě třetiny na 7,4 miliardy eur. Čínské značky stále zápasí s těžkou konkurencí jako VW, Mercedes a BMW v Německu, ale slaví úspěchy i na jiných trzích EU.

Kromě toho čínští výrobci baterií a dílů dominují trhu, zatímco němečtí výrobci jako BMW nebo VW sami vyrábějí v Číně a odtud vyváží do Evropy. Důsledky jsou dramatické a dodavatelé trpí. Od roku 2019 zmizely v automobilovém průmyslu desetitisíce pracovních míst – strukturální změna, která je stále patrnější.

P.S. Čínský bourák dom každé rodiny!

   **SSL Express 26-03-2026 Hapag-Lloyd a Indie plánují užší námořní spolupráci**

Hapag-Lloyd a zástupci indické vlády podepsali Memorandum o porozumění o spolupráci v oblasti lodní dopravy a logistiky. Dokument umožňuje další jednání o několika projektech bez závazků. Jedním z bodů je přejmenování lodí. Hapag-Lloyd zvažuje umístění až čtyř jednotek pod indickou vlajkou. Harmonogram a typy lodí jsou otevřené. Tento krok je součástí širší strategie Nového Dillí, která chce čím dál více samostatně řešit námořní obchod.

Na začátku února podepsalo šest státních společností memorandum o porozumění k založení Bharat Container Line. Podle mediálních zpráv má lodní společnost nejprve objednat 15 lodí postavených v Indii, z toho 51 během pěti let, a zpočátku sloužit v Asii a Rudém moři. Na zřízení závodu na výrobu kontejnerů s roční kapacitou 1 milion TEU má být vyčleněna 1 miliarda amerických dolarů během pěti let; dalších 1,6 miliardy dolarů na rozšíření kapacit

přístavů. Indie má v současnosti pouze jednu kontejnerovou lodní společnost se čtyřmi loděmi, státní Shipping Corporation of India.

Další diskuse mezi Hapag-Lloyd a indickou vládou se týkají rozšíření kapacit pro recyklaci lodí. Indie se řídí nařízením EU o recyklaci lodí. Hapag-Lloyd chce, aby byly vyřazené lodě recyklovány v certifikovaných zařízeních. Cílené kapacity by mohly v dlouhodobém horizontu zahrnovat až 100 lodí. Kromě toho se budou konat jednání o hlubokomořském přístavu Vadhavan, projektu Jawaharlal Nehru Port Authority. Zařízení má za cíl vytvořit dodatečnou kapacitu pro manipulaci. Hapag-Lloyd chce přispět technickými a provozními zkušenostmi. Hapag-Lloyd je v Indii aktivní již mnoho let, provozuje vlastní linkové služby a podílí se na terminálech a vnitrozemské dopravě prostřednictvím J M Baxi Ports & Logistics. Společnost si klade za cíl zvýšit objemy zpracovávané v Indii na přibližně 3 miliony TEU do roku 2030. P.S. Hare Krishna Express ?

↪ SSL Express 26-03-2026 Ceny zpomalují prodej e-trucků

Podle studie mezinárodní poradenské firmy Environmental Resources Management (ERM), která se specializuje na udržitelnost, jsou elektrické nákladní vozy stále příliš drahé na to, aby se etablovaly v silniční nákladní dopravě. Zpráva viní ceny hlavních evropských výrobců nákladních vozů za to, že prodejní čísla zůstávají zatím tak nízká. Pouze prodejní ceny byly záměrně zkoumány; leasingové modely nebyly zohledněny. Toto hodnocení vychází z analýzy britského trhu s nákladními vozidly, který podle autorů může být díky své struktuře převeden i na vnitřní trh Evropské unie. Podle průzkumu 99 procent provozovatelů vozidel zatím není schopno ekonomicky využívat bateriově elektrická vozidla (BEV).

Autoři rozdělují trh s novými vozidly do tří velkých skupin: průkopníky tvoří 1 procento provozovatelů vozidel, kteří kupují 24 procent nových nákladních vozů. 93 procent těch, kteří zůstali, koupí jen 50 procent nových vozidel, zatímco těch 6 procent těch, kteří zaostávají, koupí zbývajících 26 procent. Podle ERM jsou prodejní ceny výrobců zvláště zodpovědné za to, že e-trucky zatím nejsou ekonomicky dostupné pro velkou skupinu opožděných příchozích. Je to proto, že se jedná obvykle o středně velké logistické společnosti s omezeným přístupem ke kapitálu, které jsou často závislé na využívání veřejné nabíjecí infrastruktury. Levné depo, které účtují elektřinu, nemohou kompenzovat celkovou cenu v celkových nákladech.

Pro autory jsou náklady nesouvisející s komponentami, jako jsou režijní náklady a marže u elektrických nákladních vozidel, příliš vysoké; jejich podíl je 30 procent. V případě dieselových nákladních vozů také nedosáhne více než třetiny, i když jejich technologie je výrazně nákladově efektivnější. Například stojí v průměru něco málo pod 86 000 britských liber (100 000 eur) za elektrické návěsy a kolem 43 000 liber (50 000 eur) za dieselová vozidla. Též politika vysokých cen kolem 285 000 liber (330 000 eur) za vozidlo v současnosti omezuje prodej BEV pouze na skupinu průkopníků, varuje zpráva ERM. V důsledku toho by se do roku 2030 mohlo prodat mezi 54 000 a 68 000 elektrických nákladních vozů, což je příliš málo na to, aby byly splněny politické požadavky, a hrozí sankce za překročení limitů flotily. Současně ceny činily výrobce zranitelnými vůči vstupu čínských konkurentů na trh.

Výrobce nákladních vozů DAF přiznává (DVZ), že vyšší nákupní ceny elektrických vozidel mohou být překážkou, zejména pro malé dopravní společnosti. Dostupnost efektivních elektrických sítí a nezbytné nabíjecí infrastruktury je však klíčová pro ekonomické využití, zejména pro tyto menší společnosti; obě jsou primárně úkolem vlád. MAN se podílí na rozvoji veřejné nabíjecí infrastruktury jak ve spolupráci s dodavatelem energie Eon na jeho servisních

místech, tak ve společném podniku Milence, zdůrazňuje mluvčí společnosti. Odvětví je připraveno převzít svou odpovědnost. Pro firmy, které již mají nabíjecí zařízení v depu, mohou být elektrické nákladní vozy levnější než srovnatelné diesely. Mezi zákazníky elektrických nákladních vozů Daimler Truck již patří středně velké společnosti, zdůrazňuje mluvčí v reakci na dotaz DVZ. Pro všechny dopravní společnosti je rozhodující ziskovost těchto vozidel, což je z velké části dáno jejich vysokou energetickou účinností: E-Actros 600 spotřebuje méně než polovinu energie oproti srovnatelnému dieselovému nákladnímu vozu. S ohledem na regulační požadavky, jako jsou limity vozového parku, je naléhavě nutné, aby prodej elektrických nákladních vozů v Evropě vzrostl z 4 na 35 procent do roku 2030. Aby se to však mohlo stát, všechny státy by musely zavést mýtné na bázi CO₂.

Kvóty pro vozidla s nulovými emisemi ve skutečnosti nejvíc ohrožují marže výrobců nákladních vozů, varuje Egon Christ, generální ředitel Mosolf Erneuerbare Energien, dceřiné společnosti automobilové logistické společnosti. Jako rozhodující faktor pro nižší ceny v budoucnu uvádí další rozvoj bateriové technologie. Podle jeho názoru jsou čínští poskytovatelé v této oblasti v současné době lídry. V Evropě by však nejprve museli koupit trh.

P.S. Ten hnusný kapitalista nechce (pro)dávat e-auta zadarmo, fuj!



SSL Express 26-03-2026 SBB Cargo odrazuje zákazníky

SBB Cargo plánuje přesunout rizika odpovědnosti na své zákazníky v rámci železniční nákladní dopravy ve Švýcarsku. To uvádí Asociace firem v nakládce (VAP) ve Švýcarsku, která zahrnuje 300 firem z oblasti podnikání a logistiky ve Švýcarsku a sousedních zemích. Opatření SBB Cargo se primárně bude vztahovat na přepravu nákladních vozů jiných majitelů vozů. Toto ustanovení umožňuje přísnou odpovědnost odesílatelů, v kombinaci s komplexním odškodněním železničního podniku (RU) proti nárokům třetích stran. Odpovídající předpisy se již delší dobu nacházejí v obecných podmínkách SBB Cargo. RU je na začátku tohoto roku poslala zákazníkům k podpisu, což je v budoucnu učiní závaznějšími. VAP tento krok kritizuje také proto, že již na konci roku 2024 byl ve federálním parlamentu návrh na přesun odpovědnosti z RU na majitele vozů. To však tehdy selhalo. "Účtovat totéž přepravním nyní bez parlamentního rozhodnutí se zdá zvláštní," uvádí prohlášení asociace.

Toto opatření má zvláštní váhu pro národní železniční nákladní dopravu. Je to proto, že SBB Cargo má dominantní pozici na trhu, což je důvod, proč by jednostranné úpravy podmínek smlouvy měly dalekosáhlé důsledky. Zákazníci SBB Cargo by v krátkodobém horizontu téměř neměli žádné alternativní možnosti. Asociace se obává, že v střednědobém až dlouhodobém horizontu bude doprava dále přesunuta ze železnice na silnici. VAP také kritizuje toto opatření, protože rámcové podmínky pro železniční nákladní dopravu se v poslední době výrazně zhoršily. Například SBB Cargo zvýšila ceny přepravních služeb ještě před vstupem v platnost revidovaného zákona o nákladní dopravě (GüTG), v některých případech výrazně snížila počet obsluhovaných destinací a zpřísnila dodávky některých vozů vlastněných SBB. "Součet těchto událostí oslabuje konkurenceschopnost železnic natolik, že přepravní společnosti se stále více odklánějí od železnic," uvádí asociace v prohlášení.

Diskuse o převodu odpovědnosti ovlivňuje základní cíle švýcarské dopravní politiky. Druhá jmenovaná usiluje o konzistentní přesun nákladní dopravy z silniční na železniční dopravu, zejména v transalpské dopravě. Alternativní dopravní služby jsou někdy dostupné jen v omezené míře. Oslabení konkurenceschopnosti železnic ve srovnání s silnicemi by ohrozilo politické cíle přesunů. Opatření SBB Cargo je zvláště v rozporu s nedávno přijatými

podpůrnými opatřeními pro přepravu jednotlivých vozů (EWLV) v rámci GüTG. Koneckonců, parlament teprve nedávno rozhodl o rozsáhlých dotacích, aby stabilizoval EWLV a zajistil jeho střednědobou ziskovost.

SSL express 26-03-2026 Ministr dopravy Schnieder oznamuje zákon o vzdušném prostoru pro doručovací drony

Ministr dopravy Patrick Schnieder (CDU) chce zvýšit využívání komerčních dronů v Německu. Na veletrhu Xponential dronů v Düsseldorfu oznámil, že brzy předloží návrh zákona o tzv. U-prostorech. Na základě toho mají být definovány vzdušné prostory, ve kterých probíhá současně bezpilotní i pilotovaný letecký provoz – létají tam drony, letadla a vrtulníky. Takové U-Spaces – "u" znamená bezpilotní – by usnadnily použití komerčně používaných dronů, včetně nákladních dronů. "Pokud vše půjde podle našich plánů a představ, budeme letos prvním členským státem EU, který bude mít zákon o U-Space."

U-Spaces přináší důležité poznatky o tom, jak integrovat drony do vzdušného prostoru, řídit letecký provoz jako celek a jak může fungovat komunikace. To má pomoci na cestě k zavedení pokročilé letecké mobility napříč celým spektrem. Pokročilá letecká mobilita je dalším krokem po U-Spaces – drony jsou samozřejmě integrovány do této formy mobility.

Další zkušenosti budou brzy získány na několika testovacích tratích a v Berlíně budou drony brzy moci létat mezi zrušeným letištěm Tegel a letištěm Berlín-Braniborsko (BER) v hlavním městě. Kromě toho byl vyjádřen zájem o testovací dráhy v Lužici (Braniborsko), Ingolstadtu (Bavorsko), Hamburku a NRW, uvedl Schnieder. Křesťanský demokrat také ujišťuje zástupce průmyslu, že byrokratické překážky budou sníženy.