

# SSL EXPRES

## 12.06.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

### SSL Express 12-06-2026 Bonnský Severní most: Dopravní chaos s oznámením

Bylo předvídatelné úplné uzavření mostu přes Bonn Rhein na A565 ?. Teprve o několik týdnů dříve vypracovala porýnská pobočka Autobahn GmbH spolu s regionálním logistickým průmyslem a obchodními komorami strategické dokumenty, aby se zabránilo úplnému uzavření mostů s vysokým dopravním významem a síťovou relevancí. To zahrnovalo také východo-západní spojení přes Bonn. Iniciativa původně vybrala dvanáct staveb a vypracovala pro ně přibližně 1 200 opatření. Podle Fabiana Griewela, vedoucího týmu IHK pro dopravu v Dolnorýnské obchodní komoře, není cílem reagovat pod časovým tlakem v nouzové situaci. Místo toho by měly být již připraveny koordinované procesy, kontaktní osoby a možnosti opatření. Celkově má projekt preventivní charakter. Řízení dopravy s výhledem do budoucna je z ekonomického hlediska nesmírně důležité. Pro logistiku znamená snížení zatížení například na 7,5 tuny v podstatě úplné uzavření. To, co odborníci očekávali, se nyní naplnilo. Rušný dálniční most v Bonnu musel být minulou středu zcela uzavřen pro dopravu až do odvolání kvůli nově objeveným škodám. Mimo jiné byly nalezeny praskliny v betonu a korozní poškození oceli výztuže. Před uzavřením přejíždělo přes most denně asi 100 000 vozidel, což bylo výrazně více než přes most Rahmedetal na trati Sauerland A45, který byl dlouho uzavřen. Zlepšení dopravní situace je nyní "absolutní prioritou" pro spolkového ministra dopravy Patricka Schniedera, jak sám řekl. Důvodem jsou "dramatické důsledky," uvedl politik CDU při návštěvě místa minulý pátek. Význam mostu je pro Bonn a okolní region obrovský. "Uděláme vše, co je v našich silách, abychom problémy zde vyřešili co nejrychleji," ujistil šéf federální společnosti Autobahn GmbH, Michael Güntner. V tuto chvíli však není jasné, zda lze most znovu otevřít. Úplné uzavření mostu Bonn North má také zásadní dopad na nákladní dopravu. Z pohledu Federální asociace BWVL pro samoobsluhu a odesílatele je to mnohem víc než jen regionální dopravní problém. Incident ukazuje, jak zranitelnými se mezitím centrální dopravní osy staly. Rizika pro ekonomiku, bezpečnost dodávek a zaměstnanost jsou značná. "Rozměr takových selhání infrastruktury je stále podceňován," vysvětluje Jochen Quick, prezident BWVL. "Pro naše členské společnosti nejde jen o dopravní zácpy nebo delší dobu cestování. Jde o dodavatelské řetězce, dodávky výroby, logistiku obchodu, pracovní mobilitu a nakonec o konkurenceschopnost Německa jako podnikatelského místa." BWVL s obavami odkazuje na strategické dokumenty společnosti Autobahn GmbH pro dvanáct mostů v Porýní. "Pokud je třeba připravit nouzové plány pro celou řadu centrálních mostů, už nemluvíme o jednotlivých narušeních. Pak mluvíme o systémovém riziku pro ekonomiku a společnost s potenciálem kolapsu infrastruktury," kritizuje Quick. BWVL proto vyzývá k větší transparentnosti ohledně stavu zvláště kritických mostů a dopravních koridorů, spolehlivému přehledu o situaci ohledně možných rizik selhání a včasnému zapojení odvětví dopravy do konceptů nouzových situací a odklonů. Asociace také vyzývá k ekonomickému posouzení dopadů v případech blížících se uzavírek nebo omezení používání.

Německo má technické schopnosti plánovat, schvalovat a stavět mosty rychleji. Jako vzor asociace uvádí most v Janově, který se zřítíl v srpnu 2018 a jehož nová stavba byla znovu

otevřena o dva roky později. "Jde o jasnou odpovědnost, souhrnnou odpovědnost, zrychlené postupy a politickou vůli rychle obnovit centrální životní vazby země," řekl Olligschläger. Ohledně budoucnosti mostu přes Bonn Rýn uvedl Dirk Brandenburger, technický ředitel společnosti Autobahn GmbH oznámil, že v současnosti probíhají technická šetření. "Je pak nutné provést nové statické výpočty, aby bylo možné dospět k inženýrsky spolehlivému závěru a rozhodnout: Lze konstrukci ještě nějak vylepšit s technickými možnostmi, nebo se dostaneme do situace, kdy musí zůstat trvale uzavřená? Dnes o tom nechci spekulovat." Regionální ekonomika vyzývá k urychlení. "Je zcela nepřijatelné, pokud je tak důležitá tepna obnovena až po 12 až 15 letech," varoval generální ředitel Bonn/Rhein-Sieg Chamber of Industry and Commerce, Hubertus Hille, v "Morgenecho" WDR 5. Taková období byla zatím pro stavbu nových mostů standardem. Federální ministerstvo dopravy a dálnice GmbH musí zajistit, aby nejdůležitější východo-západní spojení této oblasti bylo zcela funkční během čtyř až pěti let.

### **SSL Express 12-06-2026 MSC získává většinový podíl v ukrajinském kontejnerovém terminálu**

Rejdař Mediterranean Shipping Company (MSC) převzal 51 procent kontejnerového terminálu Transinvestservice (TIS) v Pivdennyi, podle informací od průmyslové služby Alphaliner. Přístav se nachází mezi oblastí Velké Oděsy a přístavem Mykolajiv. Kupní cena není známa. Říká se, že dohoda již byla uzavřena, oficiální potvrzení je v očekávání. Pro MSC je to druhý kontejnerový terminál na Ukrajině. První – Container Terminal Odessa (CTO) – je součástí portfolia prostřednictvím svého 49procentního podílu ve společnosti Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Předchozím majitelem byla společnost DP World. Provozovatel přístavu z Dubaje získal většinový podíl v TIS v roce 2020 a provozoval terminál jako DP World TIS Pivdennyi. Podle Alphaliner DP World na začátku roku odstoupil a prodal svůj podíl ve společnosti Transinvestservice. MSC získala podíl nikoli od DP World, ale od TIS. Od ruského útoku v roce 2022 se manipulace s kontejnery na terminálu téměř zastavila. Malé množství se stále nakládá a vykládá, ale mnoho lodí v regionu vypíná své AIS transpondéry kvůli vysokému riziku. Z 560 metrů dlouhého nábřeží je v současnosti v provozu pouze úsek dlouhý asi 250 metrů pro kontejnery. Projektovaná kapacita je 600 000 TEU ročně. Zbytek 52hektarové plochy je využíván pro hromadný náklad.

### **SSL Express 12-06-2026 MSC překonala rekord podílu na trhu liniových rejdařů**

Mediterranean Shipping Company (MSC) překonala historický rekord v tržním podílu drženým jednou kontejnerovou linkou, když v květnu dosáhla 21,5 % celkové globální kapacity kontejnerů – milník, kterému se žádný dopravce v historii odvětví nepřiblížil, podle údajů Alphaliner. Jediným předchozím benchmarkem, který stál za to porovnat, byl podíl Maersku 19,3 % v roce 2018, který sám o sobě byl výsledkem agresivní konsolidační kampaně dánského dopravce. MSC nyní tuto hodnotu překonala o více než dva procentní body a podle posledního žebříčku Alphaliner z 9. června rozšířila svůj lodní park na 7,329 milionu teu a 21,6 % globálního trhu. MSC od roku 2010 svůj podíl fakticky zdvojnásobil. Vzestup švýcarské společnosti ze silné, ale konvenční druhé pozice na strukturálně dominantní pozici na trhu byl postaven na strategii, kterou její konkurenti odmítli: proměnit

generování hotovosti z pandemie v pevná aktiva tempem a rozsahem, jaký kontejnerový sektor dosud nezažil. MSC zahájila nákupní horečení v srpnu 2020, když získala použité tonáže od neprovozních vlastníků, zatímco konkurenti debatovali o kapitálové disciplíně. Do listopadu 2025 Splash zaznamenal souhrnný počet použitých lodí na 461. Kromě toho program novostavby dodal v roce 2025 54 plavidel o celkové tonáži 695 185 TEU, čímž se celková kapacita v tom roce zvýšila na 831 400 TEU – růst flotily o 11,7 % za jediné dvanáctiměsíční období, oproti 7,3 % u 12 největších dopravců dohromady.

Akumulace flotily byla prostředkem, ne cílem. Když MSC a Maersk v lednu 2023 oznámily rozpad své aliance 2M, s datem ukončení stanoveným na únor 2025, MSC využila uplynulé dva roky k budování pro život bez krytí aliance. Její samostatná východo-západní síť, představená v září 2024 a spuštěná následující únor, nabízela 34 smyček v pěti obchodních trasách s trasami přes Suez i okolo Mysu dobré naděje. Dohoda o výměně slotů s Premier Alliance na obchodech mezi Asií a Evropou jí poskytla kooperativní dosah bez závislosti. Vlastní hodnocení MSC bylo jednoznačné: uvedla, že má "velikost a sílu flotily k provozu jako rejdař bez aliance."

Vertikální rozměr rozšíření MSC byl stejně záměrný. V roce 2019 zvýšila svůj podíl v terminálovém provozovateli, TiL zvýšila svůj podíl v terminálovém provozovateli TiL na 60 %, v roce 2021 získala brazilskou Log-In Logistica, v roce 2022 dokončila nákup Bolloré Africa Logistics za 5,7 miliardy eur – později přejmenované na AGL – a v roce 2024 získala menšinový podíl v hamburské HHLA. Kombinovaným efektem bylo rozšíření vlivu MSC přes nábřeží na vnitrozemské logistické sítě v Evropě, Latinské Americe a Africe, čímž se upevnila kontrola nad nákladními toky na obou koncích řetězce. Soupeři zvolili výrazně odlišné strategie. Maersk například prohloubil svůj integrační model a vytvořil spolupráci Gemini s Hapag-Lloyd, přičemž upřednostňoval spolehlivost před růstem surové kapacity.

Příběh o koncentraci přesahuje samotnou MSC. Deset největších kontejnerových dopravců drželo v lednu 2021 celkem 84,8 % globální kapacity, což je historické maximum, kterého bylo dosaženo, protože hlavní linky se ukázaly jako jedinečně schopné využít pandemické narušení. Téměř 500 000 TEU v novostavbách bylo dodáno těmto samým deseti dopravcům během pěti měsíců od prosince do dubna tohoto roku, čímž se jejich společný podíl posunul na 84,7 % celkového trhu ke konci května – jen o 0,1 procentního bodu méně než historický rekord, uvádí Alphaliner.

## SSL Express 12-06-2026 Politici zpomalili nárůst provozu elektrických kamionů

Německo, nálada IAA Media Summitu stručně: "Elektrifikace je připravena — svět ještě není." V mnoha ohledech věta zasahuje jádro toho, o čem se dva dny diskutovalo ve Frankfurtu. Asi tři měsíce před IAA TRANSPORTATION (15.–20. září, Hannover) pozvala VDA mezinárodní obchodní novináře na tradiční předpremiérovou akci. Sdělení z odvětví bylo jasné: transformace je technologicky proveditelná, produkty jsou k dispozici. Nedostatek infrastruktury, nedostatek politické odhodlanosti a nekoordinované regulační prostředí však zpomalují nárůst užitkových vozidel šetrných ke klimatu.

Prezidentka VDA Hildegard Müller to jasně uvedla: inovace "dusí záplava nadměrné regulace a nedostatečných rámcových podmínek." Současně chválila výkon odvětví: "Je působivé, jak naše odvětví v této napjaté fázi podává výsledky." Průmysl užitkových vozidel udržuje Německo a Evropu v chodu každý den a toto opět dokáže na IAA TRANSPORTATION pod heslem "Doručujeme". Müller-ová byla v otázce infrastruktury konkrétní: Malé a střední

logistické firmy čekají v průměru pět až šest let na připojení k síti, která umožní nabíjení nákladních vozidel v depu, a Německo je v lepší pozici než mnoho jiných evropských zemí. Její závěr: "Odpovědnost za dosažení cílů leží na politicích."

Karin Rådström, generální ředitelka Daimler Truck, přesně pojmenovala strukturální problém: regulace CO<sub>2</sub> je zcela oddělena od rámcových podmínek. Infrastruktura a celkové náklady na vlastnictví nejsou v souladu s právními požadavky. V roce 2025 bylo přijato více nových předpisů než za předchozích deset let dohromady. Rétorika jde správným směrem, ale činy nenásledují. Obzvláště znepokojující je to, že v současnosti představuje podíl nových elektrických a vodíkových nákladních vozů pouze dvě procenta nových registrací. Aby bylo dosaženo politicky předepsaného cíle do roku 2030, musel by podíl do té doby vzrůst na přibližně 35 procent, což by muselo překonat i tolik zmiňovanou čínskou rychlost. Alexander Vlaskamp, generální ředitel MAN Truck & Bus, k tomu dodal: "EU tlačí odvětví směrem k cíli do roku 2030, ale zároveň odkládá systém obchodování s emisemi ETS 2 podruhé, tentokrát do roku 2028. Nikdo neřídí velký orchestr." Jeho výzva: konečně pragmaticky realizovat Draghiho zprávu.

Löbbecke prosazoval jasnou objektivitu místo ideologie: elektrické nákladní vozy nejsou marketingovým opatřením, ale obchodními rozhodnutími. Přibližně 60 procent aplikací, jako jsou městské distribuční výjezdy, regionální flotily s nočním nabíjením nebo kyvadlové služby, lze již smysluplně elektrifikovat. Pro ostatní jsou potřeba pragmatická řešení, nikoli symbolická. Andreas Schmitz, generální ředitel Schmitz Cargobull, osvětlil proměnu z pohledu specialisty na přívěsy a systémy: Díky modulárním chladicím jednotkám, systému pro řízení elektrického výkonu a servisnímu nástroji "Doctor Cool" podporovanému umělou inteligencí, vícejazyčnému diagnostickému systému pro chladicí jednotky dostupnému nepřetržitě, společnost ukazuje, jak digitální inteligence vytváří přidanou hodnotu v celém chladicím řetězci. Nicméně nepřichází o potřebný vedlejší tlak evropské regulační kultury. Doctor Cool přistupuje k datům, jako jsou manuály a návody k opravám. Přístup k datům však také volá po ochraně dat. Proto je AI pomocník zatím vyhrazen pouze pro americký trh. Roger Busch, generální ředitel Mahle, poskytl pohled dodavatele: "Být dodavatelem automobilů v Evropě není teď žádná procházka růžovým sadem." Investice do nových technologií byly uskutečněny, ale trh je absorbuje pomaleji, než se očekávalo. Busch označil Indii za trh s potenciálem růstu, jehož trh s užitkovými vozidly byl nedávno jen o 20 procent nižší než americký trh. Další impulsy poskytli Erhan Eren (KIA Europe) a Dr. Andree Hohm (AUMOVIO SE), mimo jiné, s výhledem na nové koncepty vozidel a řešení mobility.

Každopádně je organizátor ohledně nadcházejícího IAA TRANSPORTATION sebevědomý: Téměř všechny haly jsou již plně obsazené, více než 70 procent vystavovatelů je zahraničních, 26 procent se účastní poprvé. Nabízené testovací jízdy budou zahrnovat více vozidel než kdy dříve. Odvětví je připraveno. Teď je míč opět na straně politiků – a to stále a znovu.