

SSL EXPRES

07.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 07-07-2026 Poptávka po nákladní dopravě v Evropě nadále roste

Evropské silnice jsou rušnější než kdy dříve – alespoň na první pohled. Poptávka po nákladní dopravě dosáhla v květnu 2026 svého dosavadního nejvyššího úrovně v tomto roce a vzdálenosti ujeté kamiony jsou také na rekordních úrovních. Německo, největší evropská ekonomika a nejdůležitější logistický trh, však s tímto vývojem zatím nedokázalo držet krok. Ukazuje to nedávná analýza trhu od společnosti Transporeon. Zatímco přeshraniční doprava výrazně roste, poptávka po dopravě v rámci Německa zůstává pod úrovní hospodářského boomu z let 2021 a 2022. Index poptávky pro všechna odvětví, sestavený společností Transporeon, se v květnu vyšplhal na 111,4 bodu, což je jeho dosud nejvyšší hodnota v tomto roce. Obzvláště silný růst vykázal obalový průmysl (118,9 bodu) a sektor rychloobrátkového spotřebního zboží (FMCG, zboží denní spotřeby, 116,3 bodu). Dokonce i dlouhodobě upadající stavebnictví s více než 105 body překonalo svůj dlouhodobý průměr. Zároveň tzv. index ujeté vzdálenosti, který měří skutečně ujeté kilometry těžkými nákladními vozidly ve vztahu k dvanáctiměsíčnímu průměru, dosáhl své nejvyšší úrovně v tomto roce, a to přibližně 108 až 109 bodů. V celé Evropě tak nákladní vozidla najíždějí více kilometrů, než je průměr posledních let. To by za normálních okolností bylo jasným znamením ekonomického oživení. Pohled na Německo však odhaluje mnohem komplexnější obraz.

Německé údaje o mýtném však vypovídají jiný příběh. Zatímco počet zpoplatněných kilometrů se v květnu ve srovnání s předchozími lety (2023 až 2025) mírně zlepšil, německá vnitrostátní doprava zůstává výrazně pod úrovněmi z let hospodářského boomu 2021 a 2022. Podle společnosti Transporeon to naznačuje, že domácí průmysl nepřispívá k oživení evropské ekonomiky ve stejné míře jako ostatní ekonomiky. Tento rozdíl je ještě zřetelnější při pohledu na přeshraniční dopravu. Odpovídající index zpoplatněných kilometrů na hranicích Německa dosáhl v květnu dokonce hodnot nad průměrem za roky 2021 a 2022. Tranzitní, importní a exportní doprava se tak rozvíjí mnohem dynamičtěji než vnitrostátní nákladní doprava. Tento vývoj je obzvláště zajímavý pro logistické společnosti. Německo sice zůstává ústředním centrem evropského obchodu, ale rostoucí objemy přepravy jsou stále více poháněny mezinárodními toky zboží a méně dodatečnou domácí produkcí nebo poptávkou. Jinými slovy, Evropu najíždí více kamionů – ale ne kvůli oživujícímu se německému průmyslu. Podle společnosti Transporeon je tento trend v souladu i se současnými údaji o průmyslové produkci. Ostatní evropské ekonomiky v současné době táhnou růst, zatímco Německo zaostává.

Pokud bude tento trend pokračovat, analytici očekávají strukturální změny na evropském dopravním trhu. Data již naznačují posun v tvorbě průmyslové hodnoty v Evropě. Zároveň by postupná deindustrializace ve střední a západní Evropě mohla v dlouhodobém horizontu změnit poptávku po dopravě. To by mělo přímé důsledky pro Německo: Pokud by domácí produkce zboží trvale poklesla, snížily by se i objemy dopravy a poptávka po nákladní dopravě. To by mohlo vést k výraznější konsolidaci trhu, snížené kapacitě a větší volatilitě v silniční nákladní dopravě. Naopak, trvalé posilování německé průmyslové základny by mohlo tento

trend zvrátit. Paradoxně by zvýšený hospodářský růst a dodatečné objemy dopravy v konečném důsledku pomohly zmírnit rozsáhlé kapacitní úzká místa v silniční nákladní dopravě, na která se v současnosti upozorňuje.

Pro přepravce, speditéry a poskytovatele logistických služeb tento vývoj zvyšuje především nejistotu. Strategická rozhodnutí týkající se vozového parku, personálu nebo dlouhodobých kapacit se stávají obtížnějšími, dokud není jasné, zda se Německo opět stane motorem růstu evropského průmyslu, nebo zda se rovnováha sil trvale přesune do jiných regionů Evropy. Nejnovější čísla společnosti Transporeon proto odhalují mnohem více než jen rostoucí objemy přepravy. Poskytují představu o tom, jak se v současné době reorganizuje evropská logistická krajina – a jakou roli by v ní Německo mohlo hrát v budoucnu.



SSL Express 07-07-2026 Spor o Hormuz se přesouvá od otázky přístupu k otázce kontroly

Nepřímá technická jednání mezi Washingtonem a Teheránem v Dauhá byla minulý týden uzavřena s úzkou dohodou o zachování klidu v Hormuzském průlivu po dobu sedmi dnů – čímž se získal čas pro jednání, která se po dvou týdnech z celkového 60denního období stále nacházejí v patové situaci ohledně podmínek memoranda o porozumění, které obě strany již podepsaly.

Hodnocení ze strany osob blízkých jednáním bylo pesimistické. V současné době se zdá pravděpodobnější, že původní memorandum o porozumění zkrachuje, než že by došlo k dohodě o konečné dohodě. Předseda íránského parlamentu a hlavní vyjednaváč Mohammad Baqer Qalibaf se k této záležitosti vyjádřil kategoricky a uvedl, že Írán „v současné době s USA vůbec nevyjednává“. Katarské ministerstvo zahraničí potvrdilo, že se nekonala žádná přímá setkání na vysoké úrovni mezi představiteli USA a Íránu, přičemž technické delegace se střídaly mezi Dauhá a dalšími místy, aby zachovaly komunikační mechanismus zavedený během jednání ve Švýcarsku.

Jádro sporu se nezměnilo. Írán trvá na společné suverenitě nad průlivem s Ománem, přičemž po uplynutí 60denní lhůty stanovené v memorandu o porozumění by obě země měly průliv spravovat a vybírat poplatky za průjezd. Washington zastává stanovisko, že jakákoli nová ujednání týkající se mezinárodní vodní cesty musí být schválena širším okruhem zemí Perského zálivu. Americký ministr zahraničí Marco Rubio již dříve uvedl, že íránský systém výběru mýtného by diplomatickou dohodu znemožnil. Omán samostatně předložil USA a jejich spojencům návrh, podle něhož by rejdaři platili poplatky za využívání této vodní cesty – tento vývoj znepokojil západní vlády a spojence z Perského zálivu, kteří se obávají, že by to mohlo položit základ pro společný íránsko-ománský systém poplatků na jednom z nejrušnějších energetických koridorů světa.

Do této již tak nestabilní situace zasáhla událost, která vypovídala o mnohem širším kontextu, než by tomu bylo u běžné jednotlivé námořní nehody. Íránská státní média v úterý informovala, že zahraniční kontejnerová loď najela na mělčinu poté, co nevyužila Teheránem schválenou trasu pro průjezd průlivem, a incident využila k tomu, aby požadovala, aby plavidla koordinovala průjezd tím, co nazývá svým autorizovaným koridorem jižně od ostrova Larak. Írán varoval, že volba jiných tras než jím určeného průjezdu „může vést k nevratným

incidentům“. Organizace zabývající se námořním zpravodajstvím TankerTrackers.com následně identifikovala plavidlo jako kontejnerovou loď Arista plující pod vlajkou Komor, plavidlo o nosnosti 20 643 dwt postavené v roce 2006, které bylo v červenci 2025 zařazeno na seznam sankcí amerického ministerstva financí (OFAC) souvisejících s Íránem pod názvem Gauja a spojované se společností Reel Shipping. Veřejná data z systému AIS ukazovala, že loď uvízla na mělčině na souřadnicích severně od ostrova Hormuz – a co je zásadní, ukazovala, že se v této poloze nachází již od poloviny března 2026. TankerTrackers.com rovněž poznamenal, že loď je součástí operace řízené Mohammadem Hosseinem Shamkhanim, synem zesnulého vysokého íránského bezpečnostního úředníka Aliho Shamkhaniho.



SSL Express 07-07-2026 KEB: Co nový poplatek za balíky znamená pro evropské dodavatelské řetězce

Od 1. července platí pro celní odbavení v celé EU nová nařízení: K tomuto datu byla zrušena dříve platná bezcelní sazba pro zásilky zboží v hodnotě do 150 EUR, naopak bude vybírána paušální celní sazba ve výši 3 EUR za každou kategorii zboží v zásilce. Pokud si tedy objedná více různých druhů produktů, bude účtovaný poplatek příslušně vynásoben. Plány, které se nyní realizují, vycházejí z akčního plánu pro elektronické obchodování z ledna 2025 a dohody, které v listopadu loňského roku dosáhli ministři financí EU. Evropská unie si klade za cíl řešit stávající narušení hospodářské soutěže na jednotném trhu a omezit příliv velkého množství levného zboží z Asie. Profesor Dr. Christoph Tripp, profesor distribuční a obchodní logistiky na Norimberském technologickém institutu, vnímá inovace jako důležitý signál pro obchod v Evropě:

„Clo slouží jak k pokrytí vysokých administrativních nákladů malých zásilek, tak k omezení rychle rostoucího objemu dovozu z Asie. V tomto ohledu tato opatření vysílají důležitý signál k internalizaci dříve externích nákladů a snižují stávající narušení hospodářské soutěže v přeshraničním elektronickém obchodování,“ vysvětlil vědec pro LOGISTIK HEUTE. Podle Trippa však řídicí efekt zůstává omezený, jelikož platformy již upravily své logistické a cenové modely. Rico Back, řídicí partner konzultační firmy SKR AG, to vidí podobně: „Reforma nesníží objem zásilek,“ vysvětluje Back. „Spíše posune struktury logistiky a zpracování – a pozvedne konkurenci na novou úroveň.“ Vzhledem k tomu, že dodatečná cla a poplatky nezměnily zásadní cenový rozdíl mezi přímým dovozem z Číny a evropským zbožím, ale snížily atraktivitu jednotlivých objednávek, Back říká, že se nyní pozornost soustředí na konsolidované obchodní toky. To by mohlo v budoucnu zvýhodnit obchodníky ze třetích zemí budování vlastních logistických struktur v Evropě. „Naděje na zpomalení konkurence z Dálného východu se nenaplní,“ říká Back. „Tok zboží nezmizí, jen se reorganizuje.“

Z pohledu Christopa Trippa tento vývoj již začal. „Platformy reagují na nově zavedené paušální clo již mnoho měsíců přechodem k evropským strukturám plnění objednávek a využíváním místních – částečně vlastních, částečně třetích stran – zásob a „chytrých“ velkoobchodních modelů.“ Podle výzkumníka se konsolidovaná dovozní a přepravní řešení stávají stále důležitějšími pro snížení celních nákladů na jednu zásilku. V důsledku toho platformy snižují dopad regulačních nákladů a také zkracují dodací lhůty. To má podle Trippa významný dopad na poskytovatele elektronického obchodování v Evropě. „Evropské logistické struktury asijských platforem výrazně zvyšují konkurenční tlak na cenu, dostupnost a rychlost dodání. Zároveň se konkurence přesouvá více směrem k efektivitě a škálovatelnosti

logistických sítí. Pro evropské maloobchodníky to znamená rostoucí nároky na profesionalitu, kvalitu dat a provozní excelenci v celém dodavatelském řetězci.“