

SSL EXPRES

10.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

   SSL Express 10-07-2026 Německá vláda plánuje drastické škrtky ve finančních programech pro silnice, železnice a vodní cesty

Spolková vláda chce v příštím roce investovat více peněz do nové výstavby a rozšíření železniční sítě. Investice z oddílu 12 Ministerstva dopravy mají vzrůst z přibližně 1,8 miliardy na 2,2 miliardy eur. To odpovídá kabinetnímu návrhu Ministerstva financí pro federální rozpočet na rok 2027, který je DVZ k dispozici. Celkově se prostředky v rozpočtu na dopravu sníží z 27,9 miliardy na 26,4 miliardy eur. Příjmy se odhadují na 14,4 miliardy eur, což je minus přibližně 246 milionů eur. Federální kabinet plánoval návrh přijmout v pondělí 6.7. Podle Pro-Rail Alliance mají prostředky na novou výstavbu a rozšíření vzrůst z plánu Ministerstva obrany z přibližně 0,55 miliardy eur na přibližně 0,68 miliardy eur. Některé železnice jsou klasifikovány jako vojensky nezbytné.

Na druhou stranu některé levné tituly budou vynechány. Na podporu kombinované dopravy bude v příštím roce k dispozici pouze 73,5 milionu eur místo 90,3 milionu. Dotace na odstavné koleje klesne o třetinu z 30 na 20 milionů eur. Příspěvek na cenu přístupu po trati klesne z 345 na 274 milionů eur, dotace na přepravu jednotlivých vozů z 300 na 274 milionů eur. Ve speciálním fondu "Infrastruktura a klimatická neutralita" (SVIK) je k dispozici pouze 11,5 miliardy eur na celkovou renovaci místo 16,3 miliardy eur a 22,2 miliardy eur místo 24,5 miliardy eur na digitalizaci.

Na federální vodní cestu je naopak více prostředků ze SVIK určeno na rekonstrukci. Za tímto účelem obdrží během čtyř let 1,2 miliardy eur. Jinde však budou v jádrovém rozpočtu škrtky, například u údržby řek a kanálů ze 100 milionů na 97 milionů eur a v nové výstavbě a rozšiřování. Místo 863 je nyní k dispozici pouze 263 milionů eur za tento titul. Federální vláda chce podporovat vzdělávání a školení v oblasti vnitrozemské plavby pouze s částkou 4,4 milionu místo 6,8 milionu eur. Program modernizace motorů se zmenší na polovinu na 17,5 milionu eur.

Autobahn GmbH obdrží v příštím roce dalších 100 milionů eur na investice do silnic, čímž se jeho hodnota zvýší na téměř 4,4 miliardy eur. Program mostů ve SVIK bude v rozpočtu na dopravu omezen. Místo 3,25 jako letos má být v roce 2027 pouze 2,8 miliardy eur. Na tento účel je v obranném rozpočtu k dispozici 520 milionů eur na údržbu mostů a tunelů. K roku 2026 obdrží Autobahn GmbH přibližně 1 miliardu eur z obranných fondů. Byly sníženy dotace a podpora obchodu. Například program bezpečnosti a životního prostředí v silniční nákladní dopravě má činit pouze 106 milionů eur. Na rok 2026 je stále plánováno 261 milionů eur. Prostředky na vzdělávání a školení budou sníženy ze 125 na 109 milionů eur.

Při rozpočtových jednáních Spolkové ministerstvo dopravy trvalo na vyšších finančních prostředcích na nové stavební a rozšiřovací projekty železnice. V nadcházejících letech bude do železnic proudit mnoho miliard z dluhem financovaného speciálního fondu na infrastrukturu. Nicméně pozornost je kladena na renovaci stávajících železničních tratí. Mluvčí ministra Schniedera uvedl, že ministerstvo má velký zájem zajistit, aby kromě naléhavé renovace a modernizace stávající sítě také rozšíření a nová výstavba železniční infrastruktury v

Německu přinesly významný pokrok ke zlepšení spolehlivosti sítě. Na železnici je mnoho vlaků nepřesných.

Asociace soukromých nákladních železnic přivítala plánované navýšení finančních prostředků na výstavbu a rozšíření železniční sítě. "Železnice nezůstanou konkurenceschopné jen díky rekonstrukcím – musí také růst," řekla generální ředitelka Neele Wesseln. Nicméně kritizovala plánované malé snížení cen za přístup po trati v železniční nákladní dopravě. To vysílá špatný signál, řekl Wesseln. "Pokud budou dotace nyní sníženy, federální vláda zdraží železniční nákladní dopravu – a zajistí další návrat od nákladních vlaků k nákladním autům."

✈️ 📦 📉 SSL Express 10-07-2026 EU poplatek za balíky odpovídá již tak se zmenšujícímu trhu

Paušální poplatek 3 eura na malé e-commerce zásilky, zavedený Evropskou unií 1. července, jak se zdá se, výrazně tlačí na objem letecké přepravy mezi Čínou a Evropou. Podle analytické firmy Rotate byly objemy zásilek mezi odletovými regiony Čína/Hongkong a Evropou o 19 procent nižší než v předchozím týdnu během prvních 48 hodin po vstupu zákona v platnost. Poklesy byly obzvláště výrazné v evropských e-commerce centrech Budapešti (minus 45 procent) a Lutychu (minus 27 procent). Mezi místy původu zaznamenal Hongkong nejprudší pokles s minus 47 procenty.

Otázka, zda míra poklesu je skutečně způsobena novým poplatkem, však zůstává otevřená, protože čínský export e-commerce už měsíce prudce klesá. Hodnocení konzultační firmy Trade and Transport Group, která se specializuje na leteckou přepravu, ukazuje, že zboží klasifikované jako zásilky s nízkou hodnotou zboží kleslo globálně o 10,9 procenta na 9,8 miliardy amerických dolarů v dubnu – což je pátý pokles v řadě. V prvních čtyřech měsících roku 2026 vývoz klesl o 7,6 procenta, po růstu 22 procent v roce 2025 jako celku a 38,3 procenta v roce 2024.

Očekávaný efekt "pull-forward" před vstupem EU v platnost se také neuskutečnil. Frederic Horst, generální ředitel skupiny Trade and Transport, upozorňuje, že čínský export v segmentu nízkohodnotových produktů v květnu klesl o dalších 7 procent, čímž pokračuje trend, který trvá již dobrých šest měsíců. Hodnota zásilek do EU klesla v dubnu o 32 procent a kumulativně o 20,4 procenta od ledna do května.

V Evropě byl dubnový pokles ještě ostřejší než celosvětový průměr, který činil 17 procent – několik týdnů předtím, než vstoupila v platnost nová paušální sazba EU ve výši 3 eura za typ zboží na malé zásilky pod 150 eur. Poplatek je zaměřen na platformy jako Temu a Shein, které po skončení limitu de minimis výjimek v USA v srpnu 2025 stále více přesměřovaly své balíkové toky do EU. Na státní úrovni je situace smíšená. Francie zaznamenala v dubnu pokles o 60 procent, Německo o 34 procent, Španělsko a Polsko o 23 procent každý, Belgie o 12 procent. Pouze Maďarsko vzrostlo o 5 procent. Maďarsko a Belgie jsou považovány za centrální vstupní uzly pro přeshraniční e-commerce zásilky do EU.

🚢 💰 📉 SSL Express 10-07-2026 Ceny kontejnerových spotů dosáhly čtyřletých maxim

Ceny kontejnerové spotové přepravy minulý týden opět vyskočily, čímž posunuly globální benchmarky na nejvyšší úroveň od pandemie v roce 2022, když se "pull-forwardL" (předzásobení) nákladu způsobené tarify spojilo s přetrvávajícími narušeními kolem Hormuzského průlivu.

Index World Container společnosti Drewry vzrostl W/W o 9 % na 4 530 USD za FEU, což bylo podpořeno růstem jak transpacifického, tak asijsko-evropského obchodu. Sazby ze Šanghaje do New Yorku vzrostly o 11 % na 7 902 dolarů za feu, zatímco mezi Šanghají a Los Angeles vzrostly o 10 % na 6 349 dolarů za FEU. Drewry zaznamenala osm prázdných plaveb plánovaných na transpacifické cestě na probíhající týden, což naznačuje omezenou kapacitu. Asie a Evropa vyprávěly jiný příběh: byla oznámena pouze jedna prázdná plavba na tomto obchodu, kde cena Šanghaje do Rotterdamu vzrostla o 7 % na 4 682 dolarů za FEU a Šanghaj do Janova o 10 % na 6 360 dolarů za FEU. Data Freightos ukazovala na totéž. Její indexy Asie a USA pro západní a východní pobřeží vzrostly minulý týden každý o 8 %, na přibližně 6 200 USD a 8 000 USD za feu, což je nárůst o 120 % a 85 % od poloviny května.

Sazby v Asii a Severní Evropě dosáhly 4 900 dolarů za FEU, což je nárůst o 70 % za stejné období, zatímco Asie a Středomoří dosáhly 6 500 dolarů za FEU, což je nárůst o 85 %. Freightos uvedl, že ceny na východním pobřeží a ve Středomoří již překonaly loňské sezónní maxima, přičemž ceny na západním pobřeží jsou těsně nad maximem roku 2025. Index Platts Container společnosti S&P Global potvrdil tento nárůst, když za 30 dní do 24. června vzrostl o 80 % na nejvyšší úroveň od dubna 2022.

Dopravci se rozhodli získat zisky do banky. HMM zavedla příplatek 3 000 dolarů za 40 stop v hlavní sezóně s účinností od 15. července. CMA CGM zvýšila od 1. července sazbu pro všechny druhy nákladu pro Asii-Severní Evropu na 6 300 dolarů za 40 stop, přičemž přidala příplatek 1 000 dolarů za TEU v hlavní sezóně, zatímco sazby FAK ve Středozezemním moru dosáhly až 10 200 dolarů za 40 stop pro náklad směřující do Alžírsku.

Hlavním motorem bylo předzásobení. Dovozy přesouvají náklad před hrozbou amerického cla ve výši 10–12,5 % na desítky zemí kvůli obavám z nucené práce a v době nejistoty. "Tyto prudké nárůsty se zdají být poháněny silnou poptávkou a plnými loděmi," komentoval Lars Jensen, nejznámější světový analytik kontejnerů, na LinkedIn. "Co pandemické narušení naučilo operátory, bylo, že ceny mohou následovat nabídku a poptávku a nemusí být vázány na náklady. To se neliší od mnoha jiných odvětví," dodal Jensen.

Linerlytica odhaduje, že globální poptávka po teumílových tratích v současnosti roste o 7,3 %, což pohodlně předstihuje růst nabídky flotily o 5,4 %, a to vytváří největší propast mezi poptávkou a nabídkou od konce roku 2024. Dopravní zácpy se také opět výrazně obnovily, přičemž téměř 11 % světové flotily kontejnerových lodí čeká mimo přístavy, což je nejvyšší úroveň od roku 2022.

Splash začátkem tohoto týdne informoval o tom, že Maersk zvýšil svou celoroční finanční prognózu. Ještě před několika měsíci varoval dánský lodní gigant investory, že letos může vykázat základní ztrátu EBIT až 1,5 miliardy dolarů. Nyní, po trvalém nárůstu přepravních sazeb a silnější než očekávané poptávce po nákladu, Maersk očekává dosažení základního provozního zisku mezi 2 a 4 miliardami dolarů. Základní výhled EBITDA byl zvýšen na 8 miliard–10 miliard USD z předchozího rozmezí 4,5–7 miliard USD, zatímco výhled společnosti na globální poptávku po kontejnerech byl letos zvýšen na přibližně 4 % z předchozího odhadu 2 % na 4 %.

 SSL Express 10-07-2026 Silniční doprava spotřebovává pětinu energie

Nová data Spolkového statistického úřadu (Destatis) za rok 2024 ukazují, že veškerá silniční doprava představuje přibližně 22,2 procenta spotřeby energie v Německu a je zodpovědná za 21,4 procenta, tedy celkem 155 milionů tun emisí CO₂. Navzdory trvale vysokým výkonům v

dopravě je celková spotřeba silničního provozu stále přibližně o 11 procent nižší než rekordní úroveň z předkoronárního roku 2019, kdy bylo 2 134 petajoulů. Překvapivě pohled na jednotlivé sektory ukazuje, že komerční doprava není hlavním spotřebitelem na silnicích. V roce 2024 představovala nákladní doprava 42 procent spotřeby energie v silniční dopravě (896 petajoules), zatímco soukromé domácnosti měly 58 procent.

Pro samotné společnosti tvoří silniční doprava také jen relativně malou část jejich energetické stopy: pouze 14,7 procenta celkové spotřeby energie ekonomiky tvoří dopravní sektor; většina naopak přechází do výroby, strojů a stavebních technologií. Podle Destatis se flotily logistických společností a firem v roce 2024 nadále téměř výhradně spoléhaly na tradiční spalovací motory. Konvenční paliva tvořila v roce 2024 98 procent spotřeby energie v silniční dopravě ve všech sektorech. S 60,8 procenty neboli 1 297 petajouly představuje nafta zdaleka největší podíl celkové spotřeby ze soukromé i komerční dopravy.

Ačkoliv alternativní pohonné systémy získávají na svém podílu, stále jsou na nízké úrovni z hlediska celkového objemu: podíl elektřiny v roce 2024 byl pouze 1 procento (22 petajoulů), ačkoli spotřeba elektřiny v silniční dopravě se od roku 2021 téměř zčtyřnásobila (+278,1 procenta) díky rostoucí elektrifikaci flotil. Plynová paliva také tvořila podíl 1 procenta. Všechna biopaliva dohromady, tj. bionafta, bioetanol a bioplyn, by v roce 2024 pokryla 5,5 procenta spotřeby energie v silniční dopravě. Zatímco snižování emise CO₂ z silniční dopravy se od roku 2010 ukázalo jako velmi pomalé s poklesem pouze o 6 procent, sektor zaznamenal masivní snížení klasických znečišťujících látek v ovzduší, uvádí Destatis. V období od roku 2010 do roku 2024 klesly emise oxidu uhelnatého o 38,2 procenta, emise pevných částic (PM₁₀) o 34,8 procenta a oxidů dusíku (NO_x), které jsou zvláště relevantní pro logistický průmysl, až o 61,2 procenta.



!?! SSL Express 10-07-2026 Lodní společnosti spoléhají na fosilní paliva navzdory válce v Íránu

Energetická transformace je zřejmě stále častěji zpochybňována i v lodní dopravě. Toto je výsledek každoročního průzkumu Mezinárodní námořní komory (ICS) mezi jejími členy. Podle zprávy vzrostla důvěra v konvenční ropné palivo z 41 na 50 procent, bez ohledu na globální problémy způsobené íránskou válkou. Současně důvěra v alternativní formy pohonu dramaticky klesla: pouze dvanáct procent dotázaných manažerů vyjádřilo přesvědčení, že amoniak by mohl být komerčně využitelný v příštím desetiletí – loni to uvedlo 31 procent. U vodíku klesla důvěra z 18 na 10 procent. Financial Times (FT) o průzkumu informoval jako první.

Zpráva uvádí jako hlavní důvod změnu nálady mezi zákazníky. Stále méně z nich je ochotno přijmout příplatek za méně škodlivé formy dopravy. "Každý chce být šetrný k životnímu prostředí, ale nikdo za to nechce platit," cituje noviny Alexandra Saveryse, generálního ředitele CMB Tech, jedné z největších veřejně obchodovaných lodních společností.

Ačkoli se 176 členských zemí Mezinárodní námořní organizace (IMO) dohodlo na snížení emisí lodní dopravy na "čistou nulu" do roku 2050, návrh prakticky selhal, pokračuje zpráva dál. IMO je specializovaná agentura OSN. Původním cílem jednání bylo zavést globální stanovení cen emisí CO₂ v lodní dopravě – což mimo jiné selhalo kvůli bloádě ze strany USA. Podle FT globální emise CO₂ v námořní lodní dopravě od roku 2020 rok co rok rostou. Postupný přechod na méně klimaticky škodlivé formy pohonu a paliv je také důležitý proto, že nově postavené lodě se obvykle používají desítky let.

