

SSL EXPRES

13.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

   SSL Express 13-07-2026 Přístav Rostock: Překládka dřeva tlumí pokles objemů hnojiv

Nákladní a rybářský přístav Rostocku mírně zvýšil přepravu v první polovině roku 2026. Celkem bylo na západním břehu Warnow zpracováno 495 000 tun. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku to odpovídá nárůstu o 1,4 procenta. Klíčovým motorem tohoto růstu byl prodej dřeva. Zde přístav zaznamenal výrazný nárůst o 19 procent na 288 000 tun. Podle tiskové zprávy je již léta silná poptávka po kulatém dřevě a dřevěných štěpkách. Žádné další důvody zvýšení nebyly uvedeny. Silná poptávka po dřevěných produktech, zejména ze stavebnictví a energetického průmyslu, proto činí pro přístav stabilní pilíř v nejistých časech. Na rozdíl od obecného trendu se vyvinula propustnost hnojiv. Zde musel přístav přijmout pokles o 15,2 procenta na 162 000 tun. Hlavním důvodem bylo pokračující narušení dodavatelských řetězců kvůli íránské válce. Geopolitické napětí zatěžuje globální zásoby hnojiv už měsíce, což je nyní patrné i v Rostocku. Samotný Rostock má několik důležitých přístavních zařízení. Kromě nákladního a rybářského přístavu, který je nejvíce známý manipulací s sypkým zbožím, je zde zámořský přístav a chemický přístav.

   SSL Express 13-07-2026 Zadržení pod panamskou vlajkou staví čínské dopravce do hledáčku USA

Americký námořní regulátor obnovil varování ohledně zadržování lodí plujících panamskou vlajkou Čínou, což zvyšuje možnost opatření proti Čínou kontrolovaným kontejnerovým lodím v americkém obchodu. Laura DiBella, komisařka Federální námořní komise, uvedla, že inspekce přístavních orgánů proti lodím plujícím pod panamskou vlajkou pokračují "bez známek ústupku". Označila zadržení za odvetná a uvedla, že se zdá, že mají za cíl potrestat Panamu za rozhodnutí Nejvyššího soudu zneplatnit koncesi, kterou dříve držel hongkongský CK Hutchison pro terminály Balboa a Cristóbal na obou stranách Panamského průplavu. DiBella uvedl, že loď plující pod panamskou vlajkou nesou významný podíl amerického obchodu a že neodůvodněné zadržení by mohlo mít obchodní i strategické důsledky pro americkou námořní dopravu. Dodala, že svět nemůže tuto praxi normalizovat a varovala, že by to vytvořilo škodlivý precedens pro globální dodavatelské řetězce. FMC má pravomoc vyšetřovat, zda pravidla nebo praktiky zahraničních vlád vytvářejí nepříznivé podmínky pro zahraniční obchod USA. DiBella uvedla, že vyšetřování chování v čínských přístavech by mohlo vést k nápravným opatřením, včetně opatření ovlivňujících čínsky kontrolované dopravce působící v americkém obchodu. Toto varování navazuje na dřívější prohlášení FMC z března, kdy DiBella uvedla, že agentura pečlivě sleduje čínské kroky proti plavidlům plujícím pod panamskou vlajkou po prudkém

nárůstu zadržení. Dřívější čísla z odvětvových zdrojů ukazovala, že počet zadržení pod panamskou vlajkou v čínských přístavech vzrostl v dubnu na 136 lodí, po prudkém březnovém nárůstu, kdy lodě pod panamskou vlajkou tvořily asi tři čtvrtiny všech zadržení v čínských přístavech. Čísla znamenala prudký nárůst oproti lednu a únoru a naznačovala, že tlak na tonáž plující pod panamskou vlajkou se rozšířil i za hranice izolovaných případů přístavních státních kontrol. Čína popřela, že by cílila na lodě plující panamskou vlajkou, a odmítá americká obvinění s tím, že Washington využívá spor o průplav k posílení tlaku na Peking. Spor vychází z rozhodnutí Panamy převzít kontrolu nad koncesemi terminálů Balboa a Cristóbal poté, co její Nejvyšší soud označil koncesi napojenou na CK Hutchisona za protiústavní. Panama později jmenovala APM Terminals a MSC Terminal Investment Limited jako dočasné provozovatele, zatímco se bude realizovat nový proces. Splash minulý měsíc informoval, že Panamský lodní registr se ocitl uprostřed sporu mezi USA a Čínou, přičemž vlastníci přehodnocují výběr vlajky, protože čínská kontrola nad tonáží plující panamskou vlajkou se zvýšila. K žádnému hromadnému převlajkování z Panamy však zatím nedošlo. Nicméně čínské leasingové společnosti nyní požadují, aby majitelé lodí přešli mimo Panamu jako podmínku financování novostaveb, což má dlouhodobé důsledky pro registr. Největšími příjemci jsou nyní Libérie a Marshallovy ostrovy, které přilákaly plavidla snažící se vyhnout zapletení do sporu mezi dvěma největšími ekonomikami světa. Nejnovější prohlášení FMC nadále tlačí na Peking a zvyšuje riziko, že spor o kontrolu přístavního státu by mohl zasáhnout do regulace linkových lodí a přístupu dopravců na americkém trhu.

   SSL Express 13-07-2026 Poskytovatelé služeb VW jsou ohroženi insolvencí

Když se minulý čtvrtek ve Wolfsburgu sešla dozorčí rada VW, očekávalo se, že představenstvo kolem generálního ředitele Olivera Bluma předloží hlasování o svých spořicích plánech. Dříve uniklo, že se zřejmě jedná o uzavření závodů v Hannoveru, Emdenu, Zwickau a Neckarsulmu. Poskytovatelé dopravních a logistických služeb, kteří dodávají automobilovým závodům, jsou do výroby hluboce zapojeni. Řídí toky materiálu na místech, řadí komponenty na montážní lince, přebírají předmontáž a provozují přepravu zařízení. Just-in-time i just-in-sequence jsou jak jádrem podnikání, tak rizikem. Protože v případě uzavření závodu by byly všechny přidané služby zrušeny bez jejich náhrady.

Zda k tomu dojde, je otevřená otázka. Odpor je obrovský. Spolková země Dolní Sasko, která vlastní 20 procent volebních práv, přísně odmítá uzavírání a jistota zaměstnání dohodnutá s IG Metall vylučuje povinné propouštění až do roku 2030. Každopádně by uzavírání závodů pravděpodobně trvalo roky. Ale zatímco se ve Wolfsburgu řeší velké linky, obavy poskytovatelů logistických služeb, kteří pro VW pracují v oblasti výroby, jsou stále větší. Příchozí transportní toky do závodů – tedy plné obaly dovnitř, prázdné – jsou obrovské. Na každý vyrobený osobní vůz připadá přibližně 1,5 až 2 nákladní vozy do výrobního závodu. Podle VW sjelo z výrobní linky v závodech elektrických vozů v Emdenu a Zwickau loni přibližně 147 000 až 212 000 vozidel a v Hannoveru 110 000. V závodě Audi v Neckarsulmu bylo číslo 181 000, ale kapacita je tam výrazně vyšší. Celkem VW vyrobil přibližně 650 000 vozidel ve čtyřech závodech.

Existují poskytovatelé služeb, kteří pracují jen pro jednu pobočku; ti jsou obzvláště ohroženi. "Mezi dodavateli, kteří poskytují přidané hodnotné služby, dojde k insolvenci," řekl DVZ jeden z oborových insiderů. "Ztracené množství nelze kompenzovat." Druhý tržní expert a logistický

pracovník pro automobilový průmysl je ještě explicitnější: "Uzavření závodu v Emdenu by bylo naprostou katastrofou. Všem poskytovatelům služeb působícím zde by okamžitě hrozila insolvence," řekl DVZ. Dále lze pozorovat, že insolvence se v automobilovém sektoru obecně opakovaně vyskytují již delší dobu. Jeho největší obavou tedy je, že by mohla vzniknout "akcelerační pohyb" a že sestupná spirála už nebude možné zabránit, jakmile první místo spadne.

VW se k spekulacím před zasedání dozorčí rady nevyjádřil, ale říká: "Celý automobilový průmysl a skupina Volkswagen procházejí hlubokou proměnou. Správní rada skupiny opakovaně zdůrazňovala, že náš současný obchodní model již nefunguje pro všechny značky: vyvíjet auta v Německu, vyrábět je v Evropě a vyvážet do celého světa." Celá skupina musí výrazně zvýšit svou konkurenceschopnost. Poskytovatelé logistických služeb, kteří to pro DVZ komentovali, to vidí stejně. Kromě toho musí EU přijmout tvrdší opatření proti státům dotovaným dovozem automobilů z Číny, "například s ochrannými cely," požaduje poskytovatel služeb ze severního Německa. V zásadě "uzavření závodů představuje větší riziko pro středně velké firmy než pro korporace," řekl Ferdinand Dudenhöffer, ředitel CAR – Center Automotive Research, pro DVZ. Ale míra, do jaké i velcí poskytovatelé služeb jsou na VW závislí, ukazuje příklad Schnellecke Logistics. Podle zdrojů z oboru dosahuje společnost systémová logistika se sídlem ve Wolfsburgu 60 až 70 procent svého ročního obrátu přibližně 1,24 miliardy eur u VW.

Méně ovlivněné předpokládanými úspornými plány VW by byly firmy zabývající se logistikou hotových vozidel. "Mohou přepravovat více vozidel z Asie do Evropy," očekává zasvěcený z oboru, "budou mít menší výkyvy objemu." Naopak firmy zabývající se vstupní logistikou už nějakou dobu čelí obtížím při přechodu na e-mobilitu. Potřebný poměr dílů na vozidlo pro elektromobil je 1:7 ve srovnání se spalovacím motorem. Méně dílů znamená méně sekvenování, méně předmontáže a méně přepravy. Otázkou nyní je, jaké jsou možnosti pro podniky kromě uzavření. Automobilový expert Dudenhöffer se domnívá, že je představitelné, že by VW mohl vyrábět elektromobily vyvinuté v Číně v Emdenu a Zwickau – scénář, který do hry přidal i dolnosaský premiér Olaf Lies. "To by neznamenal velký propad, možná by to bylo dokonce lepší pro poskytovatele služeb," říká Dudenhöffer. Taková auta jsou konkurenceschopnější ve srovnání s čínskými modely, protože doba vývoje je kratší a náklady na vývoj nižší. Pro Hannover, kde se mimo jiné vyrábějí bateriové systémy a speciální systémové komponenty, považuje společný podnik za možné řešení, jak továrnu učinit ekonomickější. Neckarsulm má naopak "špatné karty" kvůli příliš vysokým kapacitám. Nejenže je VW pod ekonomickým tlakem, ale i další výrobci aut vytvářejí spořicí plány. "Není náhoda, že Mercedes nyní zavedl návrat k 40hodinovému týdnu." Stejně jako u předpokládaných plánů na VW je to pro IG Metal výzva. Ve střednědobém horizontu však zemětřesení může přinést příležitosti i v automobilovém průmyslu. Protože potřeba šetřit paliva outsourcingem. "Dosud bylo sekvenování nejvyšší disciplínou," říká poskytovatel služeb. "Nyní se stále více posouvá směrem k robotice a automatizaci, plánování procesů a částečné montáži." Poskytovatelé služeb, kteří již mají potřebné zkušenosti, budou mít výhodu.