

SSL EXPRES

16.06.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 16-06-2026 Gemini se chystají získat podíl na trhu na trase Asie–Středomoří

Aiance Gemini se chystá k získání podílu na trhu v rámci obchodu mezi Asií a Středomořím. Podle nové analýzy společnosti Sea-Intelligence partneři Hapag-Lloyd a Maersk postupně stahují přepravní kapacitu z tras mezi Asií a západním pobřežím Severní Ameriky, mezi Asií a východním pobřežím Severní Ameriky a mezi Asií a severní Evropou a přesouvají ji na trasy mezi Asií a Středomořím.

„Zatímco údaje o podílu na trhu s kapacitami na obchodních trasách naznačují, že Gemini ztrácí pozice na hlavních trasách mezi východem a západem, analýza odchylek objemů odhaluje záměrné přerozdělení,“ píše analytik tento týden. Gemini aktivně obětuje podíl na trhu na transpacifických trasách a trasách mezi Asií a severní Evropou, aby financovala masivní, vysoce cílenou ofenzívu v oblasti kapacit, jejímž cílem je ovládnout trasu mezi Asií a Středomořím“.

Vycházela-li společnost Sea-Intelligence z června 2025 – kdy se předpokládalo dokončení stavby sítě Gemini – a použila-li pro odhad tržního podílu proforma plány aliance s přiřazenými plavidly k měření nabízené kapacity, zjistila, že její tržní podíl na transpacifické lince do západního pobřeží USA klesl z tehdejších 16 % na současných 12,7 %. Na trase Asie–východní pobřeží Severní Ameriky klesl její tržní podíl měřený kapacitou z 20,7 % před rokem na současných 17,9 %, zatímco na trase Asie–severní Evropa dosáhl její tržní podíl loni maxima 27,8 %, ale v současné době činí 22,5 %.

To je z velké části důsledkem programu kaskádového nasazení lodí, v jehož rámci se průměrná velikost lodí na lince AE3 mezi Asií a severní Evropou snížila z 18 900 TEU na 17 100 TEU na začátku tohoto roku a poté na konci května dále klesla na 13 200 TEU. Tato změna ve složení flotily snížila týdenní přepravní kapacitu společnosti Gemini přibližně o 5 500 TEU, a to právě v době, kdy se trh v širším měřítku rozšiřoval v souvislosti s letní špičkou, čímž se fakticky snížil její tržní podíl na přepravní kapacitě o 22,5 %.



SSL Express 16-06-2026 Týden 23 - Objemy a kapacita se zotavují po poklesu způsobeném svátky

Aktivita v oblasti letecké nákladní dopravy se zrychlila a letecké společnosti opět nasadily své kapacity poté, co v předchozím týdnu došlo ke zpomalení způsobenému souběhem státních svátků v Evropě (Letnice), USA (Memorial Day) a svátku Íd al-Adhá, což se výrazně dotklo regionů původu na Blízkém východě a v jižní Asii (MESA) a v Africe. Vzhledem k dalšímu poklesu cen ropy klesly ceny letecké přepravy celkově o 1 % v mezitýdenním srovnání (WoW), jak ukazují nejnovější údaje společnosti WorldACD Market Data. Celosvětová přepravní kapacita zaznamenala ve 23. týdnu (1. až 7. června) mezi týdenní nárůst o 3 % poté, co v předchozím týdnu došlo k poklesu fakturovatelné hmotnosti o 7 %. Růst byl poháněn

především dvouciferným nárůstem objemů ze Severní Ameriky (+16 %) a regionu MESA (+13 %), zatímco Evropa (+6 %) a Afrika (+3 %) zaznamenaly jednociferný růst. Objemy z Asie a Tichomoří a ze Střední a Jižní Ameriky (CSA) poklesly o 2 %.

Vliv čtyřdenního svátku Eid al-Adha je jasně patrný také při srovnání posledních dvou týdnů s předchozím dvoutýdenním obdobím (2Wo2W), kdy regiony MESA a Afrika vykázaly poklesy v hmotnosti přepravovaného nákladu o 13 %, respektive 12 %, zatímco ostatní regiony zaznamenaly jednociferné poklesy. Objemy z Evropy, Severní Ameriky a regionu MESA poklesly ve všech mezikontinentálních sektorech 2Wo2W, zatímco objem přepravy z Asie a Tichomoří do Severní Ameriky vzrostl o 3 %, ale v ostatních sektorech poklesl, což odráží pokračující silný rozvoj přepravy v oblasti elektronického obchodu a zařízení souvisejících s umělou inteligencí, zejména z jihovýchodní Asie.

V meziročním srovnání byla celková přepravovaná hmotnost minulý týden o 6 % vyšší než ve stejném období loňského roku, je však třeba poznamenat, že v roce 2025 připadaly svátky Letnice a Eid al-Adha o dva týdny později než letos, což zkresluje přímé meziroční srovnání. V loňském roce zaznamenal týden následující po těchto svátcích mezi týdenním srovnáním nárůst přepravované hmotnosti o 2 %, což je srovnatelné s letošním oživením v mezi týdenním srovnání. Vzhledem k odlišnému datu svátku Eid al-Adha byly letos objemy přepravy v 23. týdnu z Afriky a regionu MESA meziročně nižší o 5 %, resp. 2 %, zatímco ostatní regiony vykázaly nárůst v rozmezí od 3 % (Evropa) do 9 % (Asie a Tichomoří). Zpoplatněná hmotnost z regionu MESA do Evropy se zotavila o +13 % ve srovnání s předchozím týdnem, a to díky nárůstům z Dubaje (+19 %) a Indie (+9 %), zatímco vývoz do USA naopak celkově poklesl o -4 % v důsledku poklesů z Bangladéše (-42 %) a Indie (-2 %).

Objem přepravy z asijsko-pacifického regionu do Evropy se mezi týdny snížil o 6 %, přičemž fakturovaná hmotnost klesla napříč všemi trhy, a to zejména díky dvouciferným poklesům z Malajsie (-24 %), Vietnamu (-16 %), Tchaj-wanu (-11 %) a Singapuru (-10 %), zatímco vývoz do USA zůstal v mezitýdenním srovnání celkově beze změny, jelikož vyšší objemy především z Thajska, Vietnamu a Jižní Koreje byly vykompenzovány poklesem objemů z Malajsie, Indonésie, Hongkongu a Japonska.

Poté, co v 22. týdnu došlo k mezi týdennímu poklesu o 1 %, se celosvětová kapacita minulý týden zotavila a zaznamenala mezi týdenní nárůst o 1 %, k čemuž přispěl nárůst o 8 % z MESA a o 2 % z Afriky. S výjimkou Severní Ameriky (-2 %) zůstala kapacita z ostatních oblastí beze změny. Počet letů do a z MESA vzrostl o 11 % ve srovnání s předchozím týdnem, čímž se zotavil z poklesu o 5 % v předchozím týdnu, protože Dauhá dosáhla nejvyšší kapacity za posledních pět týdnů. Ve srovnání s obdobím před válkou v Íránu je však kapacita z MESA stále o 28 % nižší, přičemž v oblasti Perského zálivu je to o 43 % a v jižní Asii o 11 %.

Vzhledem k tomu, že ceny leteckého paliva pokračují v nedávném poklesu, ceny globální letecké nákladní přepravy klesly mezitýdenně o 1 % na celosvětový průměr 3,24 USD za kilogram, přičemž sazby z Afriky a regionu MESA poklesly o 10 %, respektive o 4 %, zatímco ceny z Evropy a regionu CSA klesly o 1 %. Průměrné sazby z Asie a Tichomoří a Severní Ameriky vzrostly o 1 %. Meziroční ceny jsou stále o 33 % vyšší, přičemž CSA (+9 %) je jediným regionem, který nezaznamenal dvouciferný nárůst, který se jinde pohybuje od +26 % (Severní Amerika) do +47 % (MESA). Spotové sazby z Asie a Tichomoří vzrostly o 1 % oproti minulému týdnu, přičemž došlo k nárůstu o 3 % do USA a o 1 % do Evropy. Nárůst do USA vedlo Japonsko (+13 %) a Indonésie (+8 %), zatímco ceny z Číny a Vietnamu vzrostly o 3 % a sazby z Jižní Koreje klesly o 11 %. Spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy byly v porovnání s předchozím týdnem u hlavních zemí původu celkově poměrně stabilní, s výjimkou Číny (+5 %) a Thajska (-6 %).

Minulý týden došlo na Blízkém východě k novému vypuknutí nepřátelských akcí, což zastavilo nedávný pokles cen ropy, což naznačuje, že se pravděpodobně vytvořil tlak na růst cen, který bude přetrvávat, pokud nedorazí k brzkému ukončení konfliktu.

SSL express 16-06-2026 Balíky z Číny hledají nové trasy

Od 1. července 2026 se online obchod s malými zásilkami ze zemí mimo EU zkomplikuje. EU ruší stávající limit pro osvobození od cla ve výši 150 EUR. Místo toho se na zásilky elektronického obchodování s nízkou hodnotou bude vztahovat paušální poplatek ve výši 3 EUR za kategorii produktů nebo položku sazebníku. To bude vyvíjet zvláštní tlak na přímé dodávky z Číny. Je však nepravděpodobné, že by to znamenalo konec obchodního modelu pro platformy jako Temu, Shein nebo AliExpress. Řídící partner SKR Rico Back očekává posun v toku zboží. Balíky nezmizí; budou jednoduše organizovány jinak: méně jednotlivých zásilek přímo z Asie, více konsolidovaného dovozu do evropských skladů a následná distribuce v rámci EU.

Klíčové jsou detaily. Clo ve výši tři eur není jen paušální sazbou za balík, ale spíše za kategorii produktů. Pokud objednávka obsahuje několik druhů produktů, jako je pouzdro na telefon, nabíjecí kabel a sluchátka, může se uplatnit více cel. Na úrovni EU se navíc diskutuje o paušálním poplatku za zpracování ve výši přibližně dvou eur za dováženou zásilku. To změní výpočty v přeshraničním elektronickém obchodování. Velmi levné jednotlivé objednávky se stanou méně atraktivními, zejména s nízkými maržemi a mnoha různými položkami v jednom balíku. Zásadní cenová výhoda asijských platforem však pravděpodobně nezmizí.

Právě proto logistická poradenská společnost SKR neočekává menší počet zásilek, ale spíše nové logistické struktury. Maloobchodníci a platformy se budou stále více snažit dovážet zboží do EU ve větším množství, odbavovat ho celním úřadem, skladovat ho tam a poté distribuovat blíže k zákazníkovi. Tento přístup má několik výhod: Celní odbavení je centralizované, dodací lhůty se zkracují, vrácení zboží lze řídit efektivněji a náklady na položku lze spolehlivěji vypočítat. Velké platformy zde mají jasnou výhodu, protože disponují kapitálem, daty a logistickými sítěmi k rychlé implementaci takových změn. Pro menší dodavatele ze zemí mimo EU bude reforma obtížnější. Čelí stejným novým celním a zpracovatelským požadavkům jako velké platformy, ale často mají méně technických a provozních zdrojů. Manuální celní procesy, nejasné klasifikace produktů nebo nedostatek skladů v EU se mohou rychle stát konkurenční nevýhodou. Rico Back to shrnuje: Konkurence nebude určena regulací, ale schopností rychle a efektivně rekonfigurovat dodavatelské řetězce. Ti, kteří mají své struktury pod kontrolou, zůstanou konkurenceschopní i v novém rámci.

Pro společnosti zabývající se doručováním balíků a poskytovatele služeb v oblasti vyřizování zásilek by nová nařízení mohla vést k významným změnám. Vzhledem k tomu, že do Evropy přichází stále více zboží v konsolidovaných zásilkách a je odtud distribuováno, budou dovozní sklady, procesy celního odbavení, městská distribuce a logistika vrácení zásilek stále důležitější. Zároveň rostou nároky na kvalitu dat. Platformy musí integrovat celní a daňové informace do dodavatelského řetězce dříve, aby se zabránilo uvíznutí zásilek na hranicích, v uzlech nebo doručovacích centrech. Pro logistiku balíků to znamená, že konkurenčním faktorem se stane nejen „last mile“, ale i celní a datová logistika v předcházejících fázích.

Online maloobchod nadále zvyšuje objem zásilek. Doručování v ten samý den, rostoucí náklady a nové sítě však vystavují mnoho doručovacích společností obrovskému tlaku. Boom online maloobchodu i nadále pohání německý trh s balíkovými zásilkami. Za rostoucími objemy zásilek však roste tlak na doručovací sítě. Mnoho poskytovatelů stále častěji dosahuje svých ekonomických limitů, zejména na poslední míli. Podle švýcarské poradenské firmy SKR již budoucí konkurence nebude určena pouze rychlostí, ale především efektivitou, využitím kapacity a správnou síťovou infrastrukturou.

„Každý, kdo se pokusí provozovat celostátní balíkové sítě a doručování v ten samý den se stejnou síťovou infrastrukturou, ztratí efektivitu – a v konečném důsledku i peníze,“ varuje Rico Back, řídící partner společnosti SKR a bývalý generální ředitel společností GLS a Royal Mail. Backovo prohlášení se v tomto odvětví dotýká citlivého místa. Zatímco doručování v ten samý den a služby rychlého obchodování v mnoha městech rostou stále rychleji, tradiční společnosti zabývající se doručováním balíků se současně potýkají s rostoucími náklady, klesajícími maržemi a stále složitějšími doručovacími procesy.

Německý trh s doručováním balíků a expresních zásilek nadále roste, ale téměř výhradně díky elektronickému obchodování. Podle Německé asociace pro balíkovou a expresní logistiku (BPEX) se objem zásilek B2C v poslední době zvýšil o 5,5 procenta a nyní tvoří přibližně 60 procent veškerého objemu balíků. Tradiční obchod B2B naopak slábne. U balíkových služeb to zpočátku zní pozitivně. Vyšší objemy se však automaticky nepromítají do vyšších zisků. Zejména doručování na poslední míli se stále více stává nákladovým faktorem. Mnoho poskytovatelů v současné době silně investuje do městských mikrocentr, dalších možností doručení a sítí doručování v ten samý den. Zároveň rostou očekávání zákazníků ohledně rychlosti a flexibility.

Podle SKR je mnoho obchodních modelů stále více pod tlakem, protože jejich nákladová struktura a sliby v oblasti služeb se již neshodují. Zatímco tradiční balíkové sítě prosperují díky konsolidaci, standardizovaným procesům a vysokému využití kapacity, hyperlokální modely doručování fungují zcela odlišně. Poskytovatelé rychlého obchodování a služby doručování ve stejný den se spoléhají na mikrodepa a extrémně krátké dodací lhůty, často během několika hodin nebo dokonce minut. SKR se však domnívá, že takové modely jsou ekonomicky životaschopné pouze tam, kde se shoduje vysoká hustota doručení a velký objem objednávek. „Hyperlokální doručování prosperuje díky rychlosti a hustotě, zatímco tradiční balíkové sítě se spoléhají na konsolidaci a úspory z rozsahu,“ vysvětluje Rico Back. „Nejedná se o dvě rychlosti stejného podnikání, ale spíše o dva zcela odlišné ekonomické systémy.“ Hlavní balíkové sítě se proto stále více snaží efektivněji organizovat své zásilky. Patří sem balíkové schránky, alternativní doručovací místa, konsolidované trasy, plánování tras s podporou umělé inteligence, data v reálném čase a automatizovaná správa zásilek. Zejména na významu nabývají řešení pro doručování mimo domov. Snižují náklady na poslední míli a zároveň snižují počet neúspěšných pokusů o doručení. Kromě toho se na trhu s balíkovými zásilkami zostruje konkurence. Kromě zavedených kurýrních, expresních a balíkových služeb (CEP) na trh stále častěji vstupují poskytovatelé platforem, společnosti rychlého obchodování a maloobchodní skupiny s vlastní doručovací infrastrukturou.

Vývoj se stále více podobá konsolidačním trendům na evropském trhu s balíkovými službami. Rostoucí náklady na infrastrukturu, digitalizace, systémy umělé inteligence a rozvoj městských doručovacích sítí vyžadují obrovské investice. Mnoho poskytovatelů proto čelí otázkou, zda

mohou své sítě dlouhodobě provozovat ziskově. „Rozhodující konkurence není mezi modely, ale v rámci každého jednotlivého obchodního modelu,“ zdůrazňuje Back. „Ti, kteří nemohou kontrolovat náklady, využití kapacity a kvalitu služeb v rámci své síťové struktury, se ocitnou pod tlakem – bez ohledu na velikost nebo dosah společnosti.“ Podle SKR bude budoucí konkurence spíše záviset na technologiích a řízení sítě než na maximální rychlosti. Plánování tras podporované umělou inteligencí, automatizované procesy a řízení založené na datech proto pravděpodobně nabudou značného významu. Pro mnoho doručovacích služeb by se to mohlo stát otázkou přežití. Doby, kdy pouhé zvyšování objemu balíků mohlo pokrýt náklady, se zdají být definitivně pryč.