

SSL EXPRES

16.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

✈️ 👤 📺 📅 SSL express 16-07-2026 Žebříček leteckých speditérů: Kuehne + Nagel si udržuje přední místo

Kühne + Nagel (KN) byl v roce 2025 největším leteckým přepravcem na světě z hlediska tonáže. Toto je jeden z výsledků průzkumu trhu konzultační firmy Armstrong & Associates. KN loni přepravila přibližně 2,03 milionu tun leteckého nákladu, čímž zvýšila objem o 7 procent oproti předchozímu roku. DSV je na druhém místě s 2,01 milionu tun (nárůst o 44 procent). Silný růst oproti roku 2024 je způsoben akvizicí DB Schenker; její tonáž však nebyla plně zahrnuta do rozvahy DSV až do třetího čtvrtletí roku 2025, protože obchod byl dokončen až na konci dubna 2025. Německý spediční dopravce DHL Supply Chain & Global Forwarding (DHL) klesl na třetí místo s 1,77 milionu tun (minus 1 procento). Kuehne + Nagel je již popáté za sebou na vrcholu světového žebříčku podle přepraveného nákladu; v roce 2021 Švýcaři vytlačili DHL z první pozice. Skutečnost, že KN dokázala předběhnout svého dlouhodobého německého rivala, byla z velké části způsobena převzetím čínské letecké přepravní společnosti Apex Logistics, která byla dříve sedmým největším leteckým přepravcem na světě podle tonáže. V aktuálním roce je pravděpodobné, že DSV předstihne KN díky plnému uznání bývalé tonáže Schenker.

V aktuálním žebříčku vynikají tchajwanští nákladní přepravci Dimerco a Morrison s růstem 16,6 procenta a 14,9 procenta; obě společnosti pravděpodobně těžily ze silné poptávky po polovodičích a počítačových čipech. Mezi americkými hráči vzrostl Expeditors o 6 procent, Crane Worldwide Logistics o 1,7 procenta, zatímco objem letecké přepravy C.H. Robinsona klesl o 10,2 procenta.

Celkově se objem 25 největších leteckých přepravních společností zvýšil v roce 2025 pouze o 0,1 procenta na 16,57 milionu tun ve srovnání s předchozím rokem. Zdánlivě nízká míra růstu je však jen omezená, protože referenční období 2024 bylo velmi silným rokem pro top 25 s plusem 9,4 procenta.

Knapper Vorsprung auf DSV

Die größten Freight Forwarder 2025 nach Menge in metrischen Tonnen

Veränderung zum
Vorjahr in Prozent

1. Kühne + Nagel	2.030.280	+7,0
2. DSV	2.013.127	+44,0
3. DHL Supply Chain & Global Forwarding	1.767.000	-1,0
4. Nippon Express	933.201	+1,3
5. Expeditors	928.000	+6,0
6. Sinotrans	912.000	-11,3
7. KLN	840.508	+14,4
8. UPS Supply Chain Solutions	790.000	-4,8
9. AWOT Global Logistics Group	785.000	+0,6
10. Ceva Logistics	680.000	-9,3
11. Hellmann Worldwide Logistics	595.000	0,0
12. Kintetsu World Express	546.095	+6,6
13. Morrison Express	361.600	+14,9
14. Argents Express Group	360.000	---
15. Maersk Logistics	318.000	-2,8
16. Best Services International Freight	310.800	-3,1
17. CTS International Logistics	305.600	-7,9
18. Crane Worldwide Logistics	305.000	+1,7
19. Yusen Logistics	280.320	-9,3
20. C.H. Robinson	280.000	-10,2
21. Geodis	275.225	-6,4
22. Dimerco Express Group	271.513	+16,6
23. Dachser	238.613	-2,1
24. NNR Global Logistics	231.747	---
25. Scan Global Logistics	212.000	+6,0

Quelle: Armstrong & Associates / Grafik: DVZ



♂ SSL Express 16-07-2026 Žádné další požadavky pro řidiče dlouhých nákladních vozidel

Jednání mezi Evropským parlamentem a zeměmi EU o nové směrnici o hmotnostech a hmotnostech v silniční dopravě stále probíhají, ale obě instituce se již shodují na některých jejích částech. Podle informací z DVZ to zahrnuje i členské státy, které přijímají dlouhé nákladní vozy, které si samy registrují, i když pocházejí z jiných zemí EU. Podle kompromisu je také povoleno ukládat určité technické požadavky na takové kombinace vozidel Evropského modulárního systému (EMS), například minimální požadavky na to, aby řídící síla nebo zařízení dokázala vidět osoby nebo objekty v "mrtvém úhlu". Nicméně národní požadavky na kvalifikaci řidičů nejsou povoleny.

Shoduje se také na tom, že délka naložených souprav může v budoucnu dosáhnout 20,75 metru, což uspokojuje dlouhodobou poptávku odvětví. Na druhou stranu stále existuje spor o zvýšení přípustné hrubé hmotnosti vozidla a zatížení náprav u bezemisních nákladních vozů. Otázka, zda bude pro nákladní vozy o hmotnosti 44 tun obecně povoleno překročit hranici, pokud jsou registrovány v zemi původu, zůstává stále otevřená.

✈️🌱📅 SSL Express 16-07-2026 Letecké společnosti se musí připravit na výrazně vyšší náklady v ochraně klimatu

Do příštího pátku má Komise EU stále čas rozhodnout, zda vstoupí do nového sporu s USA, Čínou a dalšími třetími zeměmi ohledně požadavků na ochranu klimatu pro letecké společnosti. Dne 17. července plánuje Komise předložit svůj návrh na přepracování směrnice o obchodování s emisemi, která rovněž reguluje obchodování s CO₂ v letecké a námořní dopravě. Současná verze zákona zavazuje Komisi navrhnout rozšíření obchodování s emisemi leteckých společností za určitých podmínek: Od ledna 2027 budou pokryta všechna letadla vzlétající z letišť v Evropském hospodářském prostoru (EHP) do třetích zemí. Podmínkou je, že Komise klasifikuje nástroj ICAO na ochranu klimatu Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) jako nedostatečně ambiciózní k dosažení klimatických cílů ICAO a OSN do roku 2050.

Když EU v roce 2012 zavedla systém obchodování s emisemi (ETS), vztahoval se nejen na lety v rámci Unie, ale také na všechny mezinárodní linky do a z letišť EU. Nicméně kvůli silnému odporu například ze strany USA, Číny, Ruska a Indie EU dočasně omezila svůj obchodní systém na EHP. To bylo odůvodněno nadějí, že se Corsie vyvine v efektivní globální nástroj na ochranu klimatu. Ve skutečnosti měla Komise své hodnocení Corsie předložit již 1. července 2026. Pro europoslance Michaela Blossa (Zelení) není pochyb o tom, že hodnocení musí být negativní. Dvě kritéria uvedená ve směrnici EU o obchodování s emisemi nejsou splněna. ICAO neposílila Corsii do konce roku 2025 v souladu se svým cílem splnit požadavky dohody OSN o ochraně klimatu, ani letecké společnosti zemí zapojených do Corsie nejsou odpovědné za alespoň 70 procent globálních emisí letectví. "Je to asi 66 procent," říká Bloss. V Evropském parlamentu napanuje mezi sociálními demokraty, liberály a zelenými zájem čekat na pokrok v otázce Corsie, protože pro reformu směrnice je pravděpodobně potřeba většina. Mnoho států EU však nechce vyvolat mezinárodní spor a na nedávném zasedání Rady ministrů dopravy EU varovalo Komisi, aby svými návrhy neohrozila rozvoj Corsie.

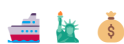
Tento vývoj začal v roce 2016, kdy ICAO rozhodla zavést Corsii. Po pilotní fázi od roku 2021 do 2023 probíhá první fáze od ledna 2024 s přibližně 130 dobrovolně zúčastněnými státy; od roku 2027 bude účast povinná. V podstatě Corsia vyžaduje, aby všechny zúčastněné letecké společnosti kompenzovaly emise CO₂, které přesahují 85 procent emisí skleníkových plynů, které v roce 2019 vypustily. Aby toho dosáhli, musí si zakoupit certifikáty, tzv. Eligible Emission

Units (EEU), a předložit je ICAO. Od roku 2027 se statika systému změní: s Čínou, Indií, Brazílií a Ruskem nevyhnutelně do hry vstoupí některé z nejrychleji rostoucích leteckých trhů na světě. Dosud musely EEU kupovat pouze letecké společnosti dobrovolnických států. Protože Indie a Čína se dosud nezúčastnily, jejich povinné členství pravděpodobně výrazně zvýší globální poptávku: na termín podání první fáze v lednu 2028 budou letecké společnosti potřebovat přibližně 163 milionů certifikátů (EEU), podle výpočtů analytické firmy Sylvera. Zatím je k dispozici 38 milionů – tedy 23 procent poptávky. A to je teprve začátek: podle MSCI Carbon Markets by celková poptávka mohla ve druhé fázi vzrůst na 502 až 1 299 milionů tun. Úzké hrdlo vyplývá z požadavků Pařížské klimatické dohody: Každý stát musí hlásit své emise a úspory OSN; pokud provozovatel projektu ochrany klimatu prodá letecké společnosti snížení emisí o více než 1 tunu CO₂ ve formě certifikátu, země původu projektu nesmí také zaznamenat stejné úspory ve své vlastní klimatické rozvaze (zákaz dvojího počítání). Corsie proto požaduje dvě věci: formální schválení od dané země, takzvaný zmocňovací dopis a takzvanou odpovídající úpravu, při níž země maže úspory ze své vlastní rozvahy. Mnoho zemí si to nemůže dovolit, protože by jinak minuly své vlastní cíle snižování. Z více než 75 zkoumaných zemí pouze 21 procent realisticky splňuje oba cíle, uvádí Sylvera. Dosud bylo schváleno 67 případů, ale pouze 5 odpovídajících úprav.

Pro současnou první fázi Sylvera počítá cenové rozpětí od 15 do 53 amerických dolarů za EEU. V současnosti je obchodovaná cena stále na dolním konci tohoto rozmezí, kolem 13 až 18 dolarů za tunu, ale objem obchodování zůstává nízký. Za celé období je výpočet vyšší: tržní výzkumník MSCI Carbon Markets předpovídá nárůst na necelých 100 dolarů za tunu do roku 2035, což je přibližně osmkrát více než dnes. Kumulativní náklady v odvětví by mohly mezi lety 2024 a 2035 dosáhnout 127 miliard dolarů; výbor pro ochranu životního prostředí ICAO CAEP očekával při zavedení 10 až 16 miliard dolarů. Nejvíce budou postiženy dálkové letecké společnosti s rozsáhlými mezinárodními sítěmi. Podle MSCI Emirates čelí nákladům až 8 miliard dolarů, Qatar Airways 6 miliardám a United Airlines 5 miliardám.

Ve druhé fázi, která začne v roce 2027, MSCI očekává roční náklady v odvětví až do výše 14 miliard dolarů. Letecké společnosti používající udržitelná letecká paliva mohou snížit své požadavky na certifikace – ale tento mechanismus je sotva účinný: celosvětová produkce SAF v roce 2026 bude činit 2,4 milionu tun, což představuje 0,8 procenta světové spotřeby petroleje, a podle Mezinárodní letecké organizace (IATA) je třetina oznámených projektů ohrožena neúspěchem. Generální ředitel IATA Willie Walsh označil rok 2026 za další zklamání pro produkci SAF – plná potřeba certifikátů tudíž stále přetrvává. Pokud Evropská komise označí Corsii za nedostatečnou a rozšíří ETS na mezinárodní lety, poptávka po Corsie podle Sylvery klesne až o 24 procent. To však neznamená, že bude levnější: certifikáty EU ETS v současnosti stojí kolem 80 eur za tunu, a proto jsou výrazně nad horní hranicí cenového rozpětí EEU. Pokud by EU místo toho prosazovala zpřísnění kvalitativních kritérií pro Corsii, nabídka by byla vystavena dalšímu tlaku.

Ať už Corsie zůstane, EU odejde, nebo se kritéria zpřísní: v každé variantě by náklady na provoz aerolinek vzrostly. Jediné, co zůstává otevřené, je, jak vysoká nakonec bude cena a jak se EU vypořádá s nejpravděpodobnější variantou: že Corsia a EU ETS pro letecké společnosti budou existovat paralelně ještě mnoho let. Pokud by k tomu došlo, musela by rozhodnout Evropská komise, jak by to mělo fungovat v praxi. Současná směrnice o obchodování s emisemi uvádí, že leteckým společnostem by měla být "v případě nutnosti" umožněna možnost odečíst náklady Corsia od nákladů ETS na trasách podléhajících ETS "aby se předešlo dvojímu zatížení".



SSL express 16-07-2026 Hormuzský průliv: Trump ustupuje od myšlenky mýtného

Jen den poté, co oznámil poplatek za bezpečný průjezd lodí Hormuzským průlivem, americký prezident Donald Trump ustupuje od svého nápadu. Místo toho má nyní na paměti obchodní a investiční dohody se státy Perského zálivu. Mezitím útoky americké armády na cíle v Íránu pokračovaly i v noci. Trump nedávno oznámil na své platformě Truth Social, že po "mimořádně produktivních jednáních" s nejmenovanými zástupci států Blízkého východu se rozhodl nahradit poplatek "obchodními a investičními dohodami, které jednotlivé státy Perského zálivu uzavřou se Spojenými státy." Prezident tvrdil, že nevyčíslené investice se stanou "masivními" a prospěšnými pro země Perského zálivu. Zpočátku však nebylo jasné, s kým Trump mluvil a zda státy Perského zálivu skutečně s takovými plány souhlasily. K náhlé změně názoru Trump na tiskové konferenci s iráckým premiérem Alim al-Saidím uvedl, že byl kontaktován lidmi z různých zemí. Navrhli jiné nápady a také přinesli miliardové investice v USA. Trump také zdůraznil, že si myslí, že je dobře, že "nikdo" by neměl účtovat poplatek za použití v kontextu Hormuzského průlivu. "Nelíbí se mi koncept poplatku," pokračoval. Skutečnost, že je projekt nyní zrušen asi 24 hodin po jeho posledním příspěvku na Truth Social, je vnímána jako krok zpět: Trump teprve v pondělí oznámil obnovení námořní blokády lodí směřujících do iránských přístavů nebo odplouvajících z nich. V tomto kontextu také uvedl, že od nynějška budou USA nárokovat příjmy ve výši 20 procent hodnoty nákladu za bezpečný průjezd průlivem, což je strategicky důležité pro globální obchod s ropou, a to z "důvodů spravedlnosti". To by mělo kompenzovat náklady vzniklé při zajištění průjezdu. Proces a realizace by měly začít okamžitě, napsal. Zpočátku nebyly žádné známky uvolnění na ropných trzích, naopak: Po nárůstu ceny na začátku týdne stál barel (159 litrů) Brentu ze Severního moře dodaného v září letošního roku 85,37 amerických dolarů, což je o 2,5 procenta dražší než v pondělí. Poprvé za asi měsíc cena dočasně překročila 87 dolarů. Na začátku července klesla na něco málo přes 70 dolarů.

Trumpova iniciativa už dříve byla kritizována. Mezinárodní námořní organizace (IMO) připomněla, že podle mezinárodního práva musí být průjezd bezcelní a bez poplatků. Němečtí rejdaři také kritizovali Trumpovo oznámení. "Žádný jednotlivý stát by neměl jednostranně podmiňovat volný přístup k mezinárodní vodní cestě poplatky," uvedl generální ředitel Sdružení německých lodníků (VDR) Martin Kröger, známý jako "Wirtschaftswoche", a dodal: "To by také nebylo právně přípustné."

Podle vlastních prohlášení zahájila americká armáda v úterý další vlnu útoků na Írán a také obnovila námořní blokádu iránských přístavů a pobřežních oblastí. Podle USA měly nové útoky zabránit iránským útokům na obchodní lodě v Hormuzském průlivu. Po sedmi hodinách skončila vlna útoků ve středu ráno CEST, uvedlo americké regionální velení Centcom, které je za region odpovědné. Desítky vojenských cílů – včetně raketových základen a obranných systémů – byly zasaženy v blízkosti Hormuzského průlivu a v iránských pobřežních oblastech. Podobné útoky už byly v předchozích nocích. Americká armáda obviňuje Írán z útoku na sedm obchodních lodí v uplynulém týdnu. Podle zprávy bylo zabito, zraněno nebo nahlášeno pohřešování téměř tucet členů posádky.



SSL Express 16-07-2026 Generální ředitelka Daimler Truck říká, že existence tohoto odvětví v Evropě ohrožena

Pro vedoucí Daimler Truck, Karin Rådström, je existence odvětví výroby užitkových vozidel v Evropě ohrožena. "Pokud CO₂ regulace zůstane nezměněna, Evropa ohrožuje konkurenceschopnost svého průmyslu užitkových vozidel," řekla Rådström v rozhovoru pro německou tiskovou agenturu v Berlíně. Nevěří, že politici pochopili naléhavost. Rådström je také v současnosti předsedkyní Výboru pro užitková vozidla Asociace evropských výrobců automobilů (ACEA).

Podle Evropské komise jsou těžká vozidla zodpovědná za více než 25 procent emisí skleníkových plynů ze silniční dopravy v EU a představují více než 6 procent celkových emisí skleníkových plynů. Aby bylo možné dosáhnout klimatických cílů EU, jsou stanoveny cíle pro nová těžká užitková vozidla. Například jejich limit CO₂ emise do roku 2030 zpřísní o 43 procent ve srovnání s rokem 2019. Rådström však odhaduje, že k tomu by muselo být do roku 2030 asi 35 procent všech nově registrovaných nákladních vozidel v Evropě poháněno bateriemi nebo vodíkem. Zatím jsou však pouze 2 procenta všech těžkých nákladních vozů v Evropě elektrických. Dostat se z 2 procent v roce 2025 na 35 procent v roce 2030 je podle Rådströmové "opravdu velká výzva".

Za každý vynechaný procentní bod bude muset Daimler Truck zaplatit asi 120 milionů eur. "To by tedy mělo existenční důsledky pro evropský průmysl užitkových vozidel," řekla Rådström. "Pokud například mineme cíle o 10 procentních bodů, prakticky nebudeme mít na segmentu Mercedes-Benz Trucks žádné další peníze." V roce 2025 segment dosáhl provozního výsledku (EBIT) ve výši 698 milionů eur. "Největšími problémy zůstává infrastruktura a nabíjení," řekla Rådström. I ti, kteří chtějí přejít na e-mobilitu, si nejsou jisti, zda budou moci v budoucnu na této trase nabíjet svá vozidla, uvedl vedoucí skupiny Dax z Leinfelden-Echterdingen u Stuttgartu. Další výzvou je dosáhnout nákladové parity, aby byl elektrický nákladní vůz konkurenceschopný ve srovnání se spalovacím motorem. To závisí na cenách elektřiny a nafty. "Nafta není ve srovnání drahým zdrojem energie," řekla Rådström. Navíc dopravní společnosti dosahují nízkých ziskových marží a nemohou si dovolit drahé experimenty. "Vyzýváme k přezkoumání předpisů pro emise CO₂. To musí být pořádná realita," řekla Rådström. Regulace musí být mimo jiné propojena s rozjezdem infrastruktury. Kromě toho je třeba infrastrukturu rozšiřovat rychleji. "Je ještě příliš brzy říci, že musíme měnit cíle," řekla Rådström, ale vzhledem k poněkud postupné výstavbě infrastruktury a nedostatku vůle důležitých členských států EU implementovat limity CO₂ je zřejmé, že odvětví bude potřebovat více času k dosažení stanovených cílů pro rok 2030.



SSL Express 16-07-2026 Sdružení přepravců upozorňují na nový systém zpoplatnění přístupu k trati

Odvětví už nechce nečinně přihlížet, jak ceny přístupu na tratě trvale rostou a náklady na železniční přepravy tudíž také prudce rostou. Z tohoto důvodu některé asociace vyzývají politiky, aby poskytli krátkodobou pomoc a zvážili nový systém poplatků za přístup k trati, mimo jiné. Podpora železniční nákladní dopravy ze strany tohoto odvětví byla dlouhodobě žádaná okruhem železničních zainteresovaných stran. Nyní je dostupná ve formě společného odvolání velkých sdružení. Pod heslem "Sledujte ceny, Jednejte nyní" žádají o krátkodobou úlevu a o nastavení pobídek pro větší spolehlivost. Koneckonců, odvětví také stále více pocituje dopady rostoucích a nepředvídatelných cen přístupu k tratě v Německu. Tento nárůst klade železniční nákladní dopravu "pod obrovský tlak a oslabuje konkurenceschopnost odvětví v Německu," uvádí společné prohlášení. Výzvu podepsaly Německé chemické průmyslové

sdružení (VCI), Německé palivové a energetické sdružení (en2x), sdružení "Die Papierindustrie", Německé ocelářské sdružení (WV Stahl) a Německé sdružení majitelů nákladních vozů (VPI). Výzva je primárně adresována politikům. Asociace je vyzývájí, aby rychle zahájili reformu železničních poplatků. S předložením vládního návrhu federálního rozpočtu na rok 2027 tlak na akci dále vzrostl. Snížení cenových dotací na přístup po trati o 65 milionů eur, které je v něm zahrnuto, by dále zhoršilo ekonomickou zátěž železniční nákladní dopravy.

Podle zprávy postihují rostoucí náklady železniční společnosti i průmysl stejně. Ale to není vše: Zároveň nedostatky kvality, zpoždění a nespolehlivost sítě ještě více zatěžují dopravní systém. Jasně sdělení asociace politikům, ale také DB InfraGo, zní: "Další zvyšování cen tratí již není za současných podmínek udržitelné." Kromě výšky poplatků zejména nedostatek jejich předvídatelnosti ztěžuje investice a dlouhodobá logistická rozhodnutí. Pět asociací proto žádá o zásadní přehodnocení systému cen přístupu k tratě. Zaměřit se musí na dlouhodobý předvídatelný a spolehlivý rozvoj poplatků za přístup po trati a spravedlivé rozdělení nákladů mezi osobní a nákladní dopravu po železnici. To zahrnuje také právní zajištění předvídatelného růstu cen u všech těchto typů dopravy. Z pohledu sdružení jsou vyšší ceny možné pouze tehdy, pokud je zároveň prokazatelně zlepšena kvalita a výkon sítě.

Do změny jízdního řádu v prosinci 2026 proto musí existovat nákladově efektivní dotace ceny za přístup po trati alespoň na předchozí úrovni. Asociace odmítají další zátěže – prostřednictvím vyšších poplatků za těžké vlaky nebo přepravu nebezpečného zboží. Kromě toho by měla existovat silnější motivace ke zlepšení kvality a spolehlivosti železniční nákladní dopravy, což se odráží v systému cen přístupu na tratě a podmínkách využití infrastruktury. Jako příklady asociace uvádějí systém bonus-malus pro dochvilnost nebo nákladově neutrální objížděkové trasy (žádné příplatky za obchvaty). Konkrétně pak jmenují čtyři body, které by podle jejich názoru měly být prvky zásadní reformy cen přístupu:

- Dlouhodobý předvídatelný a spolehlivý vývoj poplatků za přístup k trati
- Spravedlivé rozdělení nákladů mezi způsoby dopravy – osobní místní, dálkovou a nákladní dopravu
- Úleva od nákladů pro uživatele
- Zlepšení kvality jako předpoklad pro budoucí zvýšení poplatků za přístup na tratě.

"Firmy potřebují plánování a bezpečnost. Spolehlivé a dostupné poplatky za přístup po trati jsou klíčovým předpokladem investic a konkurenceschopné železniční nákladní dopravy," shrnuje pět asociací cíl svého apelu.