

SSL EXPRES

21.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 21-07-2026 Týden 28 - Objemy přepravy z Číny do Evropy i spotové sazby prudce klesají

Podle nejnovějších týdenních údajů společnosti WorldACD Market Data došlo ve druhém červencovém týdnu k mírnému poklesu objemu a sazeb letecké nákladní přepravy po celém světě, jelikož se zúčastněné strany přizpůsobovaly obnovenému vyhocení konfliktu mezi USA a Íránem a změnám v dovozu do EU, zatímco východní Asii zasáhl tajfun. Celosvětové přepravní objemy poklesly v 28. týdnu (6. až 12. července) mezitýdenně o 4 %, a to především v důsledku mezitýdenního poklesu objemů z oblasti Asie a Tichomoří o 7 %, který byl částečně způsoben dopady tajfunu Bavi. Ten měl výrazný vliv zejména na přepravní kapacitu a zúčtovatelnou hmotnost z Tchaj-wanu a v menší míře také na objemy a přepravní kapacitu z Číny a dalších částí východní Asie.

Objem přepravy z Tchaj-wanu do USA v 28. týdnu poklesl o 11 % ve srovnání s předchozím týdnem, ačkoli došlo také k poklesu o 17 % z Vietnamu do USA a k mezitýdenním poklesům z dalších významných zemí v asijsko-pacifickém regionu, včetně Malajsie (-7 %), Indonésie (-7 %) a Číny (-5 %), což vedlo k celkovému poklesu objemu přepravy z asijsko-pacifického regionu do USA o 5 %. Přesto zůstávají o 11 % vyšší než ve stejném období loňského roku, přičemž ve srovnání se stejným obdobím loňského roku (YoY) došlo k výraznému nárůstu z většiny zemí asijsko-pacifického regionu do USA, s výjimkou Tchaj-wanu (-15 %) a Hongkongu (-3 %).

Objemy přepravy z asijsko-pacifického regionu do Evropy mezitím poklesly – v 28. týdnu o 10 % oproti předchozímu týdnu a oproti stejnému období loňského roku o 15 %. Ačkoli objem přepravy z Tchaj-wanu do Evropy zaznamenal procentuálně největší pokles, a to o 24 % oproti předchozímu týdnu, z hlediska přepraveného objemu došlo k mnohem výraznějšímu poklesu v případě Číny, kde objemy klesly o 13 % oproti předchozímu týdnu a o 15 % meziročně.

Objemy z Hongkongu rovněž poklesly meziročně o 23 % po čtyřech po sobě jdoucích týdenních poklesech, což odráží dopad zrušení výjimek z dovozních cel „de minimis“ ze strany EU od 1. července.

Fakturovaná hmotnost z oblastí Blízkého východu a jižní Asie (MESA) poklesla mezitýdenně o 4 %, přičemž přepravní kapacita z této oblasti klesla mezitýdenně o 3 % a z zemí Perského zálivu o 4 %, což souvisí s eskalujícím konfliktem mezi Íránem a USA. Obzvláště postiženy byly objemy přepravy z regionu MESA do USA, které ve 28. týdnu poklesly mezitýdenně přibližně o 14 % – poklesy byly zaznamenány relativně rovnoměrně v celé této oblasti. Zúčtovatelná hmotnost z regionu MESA do Evropy však mezitýdenně ve skutečnosti vzrostla o 4 % a byla srovnatelná s úrovněmi ve stejném týdnu loňského roku.

Pokud jde o ceny, průměrné celosvětové sazby, vycházející z kombinace smluvních a spotových sazeb, v 28. týdnu pokračovaly v poklesu – šlo o třetí pokles v řadě ve srovnání s předchozím týdnem – a klesly o -3 % na 3,03 USD za kilo, i když tato hodnota zůstává o +24 % vyšší než ve stejném období loňského roku. Globální průměrné spotové sazby rovněž poklesly o -3 % ve srovnání s předchozím týdnem na 3,47 USD za kilo, což představuje meziroční nárůst

o +32 %. Největší procentuální poklesy spotových sazeb ve srovnání s předchozím týdnem zaznamenaly Afrika (-8 %), region MESA (-4 %), Evropa (-4 %) a Asie a Tichomoří (-2 %), zatímco v Severní Americe v 28. týdnu, tedy v týdnu následujícím po Dni nezávislosti v USA, došlo k nárůstu o 3 %.

Spotové sazby z oblasti Asie a Tichomoří do USA byly ve 28. týdnu relativně stabilní a mezi týdny poklesly pouze o 2 % na 6,68 USD za kilo, což je o +37 % více než ve stejném týdnu loňského roku. Na trase z asijsko-pacifického regionu do Evropy se však oslabení poptávky v posledních několika týdnech projevilo třetím poklesem v řadě v 28. týdnu (-5 % ve srovnání s předchozím týdnem) průměrných spotových sazeb na 4,82 USD za kilo, k čemuž přispěl zejména pokles o 9 % ve srovnání s předchozím týdnem u zásilek z Číny na 4,45 USD za kilo. Ačkoli průměrné spotové sazby z asijsko-pacifického regionu do Evropy zůstávají meziročně o 25 % vyšší, spotové sazby z Číny do Evropy byly ve 28. týdnu meziročně vyšší pouze o 15 % – což představuje nejmenší meziroční procentní nárůst od konce března. Spotové sazby z Číny do Evropy i průměrné spotové sazby z asijsko-pacifického regionu do Evropy se tak skutečně vrátily na úroveň, která byla naposledy zaznamenána koncem března.



SSL Express 21-07-2026 Nízké hladiny vody na Dunaji a Rýnu

Pokračující sucho a postupující úbytek ledovců stále více mění hladiny vody v Dunaji a Rýnu. Na měřicí stanici Pfelling na Dunaji byla 15. července zaznamenána nová rekordní hloubka 222 centimetrů, čímž byl překonán předchozí rekord z roku 2018. Pro řadu vnitrozemských plavidel již zbývající hloubka plavební dráhy není dostatečná k provozu s plným nákladem, nebo dokonce vůbec k provozu.

Podle lodních společností MSG a Bavaria se již nejedná o výjimečný meteorologický jev, ale o dlouhodobý důsledek klimatických změn. Obzvláště postiženy jsou volně tekoucí úseky Dunaje a Rýna, zatímco vodní cesty regulované plavebními komorami, jako je Mohan, jsou v současnosti díky provozu plavebních komor méně omezené. Navzdory obtížným podmínkám obě společnosti udržují svou přepravní činnost. Používají plavidla, která jsou schopna operovat i v mělčích kanálech. Rejdařské společnosti navíc neustále přizpůsobují náklad, trasy a harmonogramy aktuální situaci. „Nakládku, trasy a jízdní řády neustále přizpůsobujeme omezené splavnosti a co nejlépe zajišťujeme přepravu zemědělských produktů, stavebních materiálů, oceli a dalšího zboží,“ vysvětluje Martin Staats, generální ředitel společnosti MSG eG. Andreas Dicke, generální ředitel společnosti Bavaria Schiffahrts- und Speditionen-AG, rovněž poukazuje na úzkou spolupráci v rámci dodavatelských řetězců: „Nízké hladiny vody této intenzity představují obrovskou výzvu pro všechny. Úzce spolupracujeme s našimi partnery na stabilizaci dodavatelských řetězců.“

Nízká hladina vody ovlivňuje mimo jiné zemědělství, ocelářský a stavební průmysl, přístavy a další uživatele vodních cest.

Vzhledem k rostoucí frekvenci extrémních povětrnostních jevů se MSG a Bavorsko obracejí na tvůrce politik a provozovatele infrastruktury, aby zvýšili odolnost vodních cest vůči dopadům změny klimatu. Mezi jejich požadavky patří rozšíření kritických říčních úseků, spolehlivé údaje o hladině vody a předpovědi, modernizace flotily a koordinovaná strategie mezi federální vládou, zeměmi a provozovateli infrastruktury.

„Vodní cesta zůstane klimaticky šetrným a efektivním způsobem dopravy, pokud ji společně přizpůsobíme nové realitě,“ zdůrazňuje Staats.

Společnosti MSG eG se sídlem ve Würzburgu a Bavaria Schiffahrts- und Speditionen-AG ze Stockstadtu patří mezi největší vnitrozemské přepravní společnosti v jižním Německu. Společně vlastní přibližně 85 plavidel a specializují se na přepravu na trase Rýn-Mohan-Dunaj.

🚢👉👉 SSL express 21-07-2026 Vnitrozemská vodní cesta jako strategická záchranná tepna (čtení do pranice)

Následující zpráva shrnuje panelovou diskusi „Vnitrozemské vodní cesty jako strategický nástroj v multimodální dopravě“, kterou uspořádala organizace PRO Danube AUSTRIA ve VNL Future Lab v Linci. Zaměřila se na odvětví náročná na zdroje s vysokým objemem přepravy, pro která jsou vnitrozemské vodní cesty klíčové z hlediska umístění. Témata sahala od „volně loženého nákladu v kontejnerech“ až po environmentální opatření, která kombinují ekonomickou efektivitu s ekologickou odpovědností.

Lisa-Maria Putz-Egger, prezidentka PRO Danube AUSTRIA, zahájila akci jasným poselstvím: Vnitrozemská plavba není specializovaným tématem, ale spíše oblastí činnosti zahrnující průmysl, výzkum, přístavy a infrastrukturu. Hned na úvod položila publiku jednoduchou, ale působivou otázku: Který druh dopravy produkuje nejnižší emise CO₂ na přepravenou tunu? Odpověď je jasná – a přesto je ve veřejné diskusi často přehlížena. Martin Promberger, vedoucí divizního logistického řízení ve společnosti voestalpine Stahl, ukázal, jak důležitá je vodní cesta. V Linci se přepravují miliony tun surovin, vedlejších produktů a hotových výrobků. Logistiku zajišťuje železniční a vnitrozemská vodní doprava, ale železnice stále více naráží na své limity. Pro svitky a další těžké ocelové výrobky proto Dunaj není další možností.

Promberger to stručně vyjádřil: „Vnitrozemská vodní doprava je nezbytná pro naše přežití.“ Bez spolehlivé vodní cesty by byly okamžitě ohroženy zásobování, logistika závodů a prodej. Karl Schneeberger, vedoucí IT, ISM a inovací ve společnosti Industrie-Logistik-Linz GmbH (ILL), zdůraznil obrovský rozsah dané infrastruktury. ILL provozuje trimodální sklady v Linci a Giurgiu, které bezproblémově integrují lodní, železniční a skladovací logistiku. Citlivé ocelové výrobky tam lze nakládat bez ohledu na povětrnostní podmínky. Hladina vody však zůstává kritickým faktorem. „Nízká nebo vysoká hladina vody pro nás znamená problémy s dodávkami – je to obrovská výzva,“ řekl Schneeberger. Řešení spočívá v lepších datech, robustním plánování a konceptech překládky, které zmírňují narušení provozu.

Standardizace je také klíčovým faktorem. Zabezpečení řešení pro ocelové svitky, jako je projekt wellDun, který představili Promberger a Schneeberger, umožňuje rychlejší a beznástrojovou a bez složitých dřevěných konstrukcí přepravu těžkého zboží v kontejnerech. Vznikají tak segmentované dopravní trasy: po vnitrozemských vodních cestách k uzlu a poté dále po železnici nebo silnici. Tradiční logika hromadné dopravy se transformuje na flexibilnější multimodální systém. Herfried Leitner, generální ředitel společnosti TTS, tuto myšlenku rozvedl dále. Síla vnitrozemské vodní dopravy – efektivní přeprava velkého množství – se stává výzvou, když se dodavatelské řetězce fragmentují a zrychlují. „Věříme, že multimodální doprava vytvoří nové přepravce,“ řekl Leitner. Toto bylo otestováno v pilotním projektu v rámci iniciativy MultiRELOAD: Pšenice s vysokým obsahem bílkovin dorazila do vídeňského přístavu kamionem ve speciálních kontejnerech pro velkoobjemový náklad.

Kontejnery byly poté spolu s velkoobjemovým zbožím naloženy na loď a přepraveny přes Lom v Bulharsku do Sofie. Díky tomu je loď atraktivní i pro menší množství a více zákazníků.

Peter Rojko, vedoucí rozvoje obchodu a mezinárodních vztahů v přístavu Vídeň, popsal vnitrozemské přístavy jako centra transformace. „Jsme pákou pro dosažení cílů Evropské zelené dohody,“ řekl Rojko. Vídeňský přístav se vnímá nejen jako překladiště, ale také jako

testovací pole pro nové logistické modely, procesy digitálních bran, simulace terminálů a řešení pro pobřežní napájení. Zejména pobřežní napájení ukazuje, jak mohou ekologie a ekonomika jít ruku v ruce: lodě mohou vypínat své motory, čímž snižují hluk a emise. Werner Zumpf, vedoucí oddělení zemědělských produktů ve společnosti Raiffeisen Ware Austria, představil perspektivu obilovin, olejnin a bílkovinných krmiv. Rakousko vyváží vysoce kvalitní obiloviny, ale u jiných jakostí, zejména bílkovinných krmiv, se spoléhá na dovoz. Řeka Dunaj je klíčová pro zajištění dodávek sójové moučky. „Vnitrozemská lodní doprava je pro nás rozhodně konkurenceschopná. Nemůžeme si dovolit ji ignorovat,“ uvedl Zumpf. Zároveň poukázal na omezení: počasí, sklizeň, geopolitika a hladina vody neustále mění obchodní toky. Bettina Matznerová, vedoucí rozvoje dopravy ve společnosti viadonau, se vrátila k základu každé strategie: samotné vodní cestě. Tlačný konvoj se čtyřmi čluny dokáže přepravit 7 000 tun – což odpovídá několika plným vlakům nebo zhruba 280 nákladním vozům. „Dunaj pro nás není jen vodní cestou, ale záchranným lanem,“ řekla Matznerová. To vyžaduje proaktivní správu vodních cest, průběžné geodetické práce, bagrování, spolehlivé zdymadla, pobřežní elektrické napájení a digitální informační systémy. Flexibilní infrastruktura je klíčovým přístupem do budoucna: čluny naložené štěrkem se používají k dočasnému zúžení průřezu řeky, což umožňuje přirozené prohloubení plavebního kanálu v obdobích nízkého stavu vody. To ilustruje, co je důležité: větší spolehlivost bez zanedbávání ekologických požadavků. Poselství panelu bylo jasné: Vnitrozemská vodní doprava je strategickou pákou pro bezpečnost dodávek, klimatické cíle, průmysl a odolné dodavatelské řetězce. Aby byla tato páka účinná, jsou zapotřebí investice, inovace a odvaha otestovat multimodální dopravu v praxi.

P.S. Když to jde v zaostalém Esterajchu, tak proč ne u nás na západě?

   SSL Express 21-07-2026 Polsko staví druhou továrnu na elektrické nákladní vozy

Společnost MAN Truck & Bus urychluje transformaci své evropské výrobní sítě. Výrobce užitkových vozidel investuje do svého krakovského závodu přibližně 1,2 miliardy eur a rozšiřuje jej tak na druhý závod pro výrobu elektrických nákladních vozidel společnosti. V budoucnu se zde budou vyrábět nové řady elektrických modelů MAN eTGL a eTGM. MAN Truck & Bus tak pokračuje ve své transformaci. Krakovský závod se nejen výrazně rozroste, ale bude také hrát klíčovou roli v příští generaci vozidel a elektrifikaci portfolia MAN. Do roku 2030 se bude pozornost soustřeďovat na rozšiřování výrobní kapacity. Plány zahrnují nové oblasti pro výrobu karoserií, lakování a montáž kabin. To bude zahrnovat výstavbu dalších výrobních hal, čímž se výrobní plocha téměř zdvojnásobí z přibližně 130 000 na 270 000 metrů čtverečních. Zároveň společnost vytváří podmínky pro výrobu nákladních vozidel nové generace na základě modulárního systému Traton (TMS), který bude v budoucnu sloužit jako technická platforma pro celou skupinu. „S těmito investicemi v Polsku dále rozšiřujeme naši přítomnost v Evropě. Krakov hraje v naší výrobní síti již léta klíčovou roli. S rozšířením na plnohodnotný závod a zahájením sériové výroby naší řady elektrických lehkých nákladních vozidel jsme dobře připraveni na transformaci odvětví a připraveni na budoucnost,“ říká generální ředitel společnosti MAN Alexander Vlaskamp. Souběžně s rozšířením závodu zahajuje MAN výrobu dalších elektrických nákladních vozidel. Nový MAN eTGL sjede z montážní linky v Krakově v polovině července 2026. Výroba MAN eTGM bude následovat později v tomto roce. Krakov se tak stane druhým výrobním závodem MAN pro elektrifikované nákladní vozy, po hlavním závodě v Mnichově. Zatímco těžké

elektrické nákladní vozy MAN eTGX a MAN eTGS se budou vyrábět v Mnichově, Krakov se zaměří na lehké a středně těžké elektrické nákladní vozy. Podle společnosti tak MAN pokryje plně elektrické portfolio nákladních vozidel od 12 do 50 tun – od městské distribuce až po dálkovou dopravu. Investice v hodnotě několika miliard eur je součástí budoucího programu „MAN2030+“. Cílem je připravit závody v rámci evropské výrobní sítě na příští generaci vozidel a zajistit dlouhodobou konkurenceschopnost. Další investice do budoucích projektů vozidel již byly oznámeny.

Pro MAN transformace nekončí výrobou vozidel. Ředitel výroby Michael Kobriger zdůrazňuje, že MAN eTGL je součástí komplexní nabídky. „Uvedení modelu MAN eTGL na trh je dalším důležitým milníkem na cestě k bezemisní mobilitě. Nejde jen o nákladní vůz: jde o inovativní produkt a spolehlivou nabídku služeb, které optimálně podporují naše zákazníky v jejich transformaci.“ S rozšířením svého závodu v Krakově společnost MAN urychluje svou strategii elektrifikace. Pro logistické společnosti to v budoucnu bude znamenat plně elektrickou produktovou řadu, od lehkých distribučních vozidel až po těžké dálkové nákladní vozy. Zároveň výrobce investuje do dodatečné výrobní kapacity, aby uspokojil očekávanou poptávku po bateriově elektrických užitkových vozidlech.