

SSL EXPRES

11.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

✈️ 📅 🇮🇹 SSL Express 11-08-2026 Týden #30 - Ceny se stabilizují s ústupem objemů a kapacit

Tonáže leteckého nákladu klesly celkově o 3 % oproti předchozímu týdnu v důsledku kombinace různých faktorů, zatímco kapacita klesla o omezenější 1 %. Přesto se ceny stabilizovaly, částečně způsobené rostoucími cenami leteckých paliv. Nejnovější týdenní údaje WorldACD Market Data ukazují pokles nákladu na celém světě ve 30. týdnu (20. až 26. července), vedený týdenním poklesem (WoW) o 7 % z Afriky a objemem objemu z oblasti Asie a Pacifiku, který klesl o 5 %. Evropa a region Blízkého východu a Jižní Asie (MESA) vykazují pokles o 2 %, zatímco Severní Amerika a Střední a Jižní Amerika (CSA) zaznamenaly pokles o 1 %. Porovnání posledních dvou týdnů s předchozími dvěma týdny (2Wo2W) ukazuje podobný obraz, přičemž celková zúčtovatelná hmotnost klesla o 2 %, což je způsobeno poklesy všude kromě Severní Ameriky (+2 %), vedené poklesy z Afriky (-6 %) a Asie a Pacifiku (-3 %). Ačkoliv může být tento celkový pokles do určité míry sezónním zpomalením podobným dočasnému poklesu objemů pozorovaným ve stejném období posledních dvou let, regionální dynamika ovlivňovala vývoj dopravy. Pokračující boje v Perském zálivu si vybraly daň na objemech z MESA, které klesly -2 % WoW do Evropy a -1 % do USA. Zatímco nákladní hmotnost z Jižní Asie do USA skutečně vzrostla a objemy do Evropy klesly v jednociferných procentech WoW, hmotnost z Dubaje do USA a Evropy klesla o 14 %.

Pokles objemu z Afriky (-7 %, WoW) se projevil po celém kontinentu, přičemž pokles tonáže do Evropy tvořil asi 50 % poklesu, převážně ze severní a východní Afriky, což bylo také ovlivněno narušením lodní dopravy v Rudém moři a nedávnými výpadky letů blízkovýchodních dopravců. Objemy z Asie a Pacifiku klesly o 2 % Wo2W v regionu i ve všech ostatních regionech kromě Severní Ameriky (0 %). Objem klesl v rámci Asie a Pacifiku o 7 %, což představuje téměř 60 % poklesu tonáže WoW z regionu, zatímco pokles o 4 % do Evropy a 6 % do MESA tvořily pokles WoW o 19 % a 14 %. Nákladní hmotnost z Asie a Pacifiku do Evropy a USA klesla o 4 % a 1 % WoW. Do Evropy objemy klesly ze všech trhů kromě Jižní Koreje (+3 %) a Vietnamu (0 %). Objemy japonského exportu vykazují největší pokles (-17 %).

Hmotnost z Hongkongu do Evropy klesla o další 1 %, což je pokles o 23 % meziročně (YoY). To pravděpodobně bylo důsledkem dopadu tajfunu Noul, který způsobil zrušení asi 350 letů na mezinárodním letišti v Hongkongu dne 26. července. Navíc objemy z pevninské Číny klesly o 5 % ve srovnání s obecnou hodnotou, čímž se meziroční rozdíl rozšířil z 8 % v 29. týdnu na -10 % ve 30. týdnu, částečně způsobeným koncem výjimky 'de minimis' pro zásilky balíků do Evropské unie. Podpoření provozem souvisejícím s AI zaznamenaly Singapur, Jižní Korea, Tchaj-wan a Vietnam růst objemů WoW do USA, zatímco ostatní regiony v oblasti Asie a Pacifiku zaznamenaly pokles mezi 2 % (Hongkong) a 26 % (Indonésie). Meziroční objemy rostly v Jižní Koreji, na Tchaj-wanu, v Číně a Vietnamu o dvouciferné hodnoty, ale v Indonésii, Thajsku, Japonsku a Hongkongu klesly (v jednociferných číslech).

Celosvětová kapacita klesla o 1 %, WoW, hlavně kvůli poklesům z Číny (-3 %) a severovýchodní Asie (-2 %), nejvýraznější ex-HKG (-6 %) spojených s tajfunem. Kapacita do a z oblasti Perského zálivu klesla o 7 % kvůli poslední eskalaci mezi USA a Íránem, což způsobilo, že deficit kapacity

oproti předválečné úrovni vzrostl z -21 % ve 29. týdnu na -27 % ve 30. týdnu. Po čtyřech po sobě jdoucích týdnech poklesu se ceny stabilizovaly, přičemž celosvětový průměr se zvýšil z 3,01 USD ve 29. týdnu na 3,02 USD ve 30. týdnu. Týdenní míry vzrostly o +5 % v Africe a +1 % v oblasti Asie a Pacifiku a Evropě, zatímco klesly o 4 % u CSA, 2 % v MESA a 1 % v Severní Americe. Stabilizaci globálního průměrného cenění lze do značné míry vysvětlit růstem cen leteckého paliva. Po poklesu o 20 % do června začaly ceny leteckého paliva znovu stoupat začátkem července, což bylo vyvoláno obnovenými nepokoji na Blízkém východě. Zvýšení během čtyř po sobě jdoucích týdnů zvýšilo průměrnou cenu leteckého paliva na 160,06 USD za barel k 24. červenci, podle Jet Fuel Price Monitor od IATA, který vychází z nejaktuálnějších cenových dat od Platts, což vedlo k vyšším příplatkům za palivo.

 SSL Express 11-08-2026 Arktická kontejnerová služba pro vyšší segment trhu

Po zkušební plavbě v loňském roce plánuje čínská lodní společnost Sea Legend zahájit ke konci příštího týdne sezónní arktickou linku mezi Čínou a severní Evropou. Jako expresní služba s poloviční délkou přepravy oproti běžným spojům na Dálném východě a Evropě – přibližně 20 dní místo 40 dní – se dopravce zaměřuje zejména na vysoce kvalitní, časově kritické zboží.

"Nové energetické produkty, bateriové kontejnery (ESS), vysoce kvalitní vybavení a přeshraniční e-commerce náklad" popisuje hamburskou skupinu Menzell Döhle, která byla pověřena agenturou pro Německo, Benelux a Polsko, a která popisuje nákladní spektrum pro čínsko-evropský Arctic Express (CAX).

Pro časovou výhodu však zákazníci budou muset počítat "s nákladnějšími sazbami" než u velkých linek, které se svými loděmi jezdí delší trasou kolem Mysu dobré naděje. Přepravní společnost ani agentura neposkytují žádné informace o tom, jak vysoký je příplatek. Oficiální čísla nebyla zveřejněna. U některých výrobků dává smysl dražší nabídka, protože kratší doba přepravy vytváří větší předvídatelnost v dodavatelském řetězci a pomáhá snížit kapitálové závazky. "Rozhodujícím faktorem není tolik čisté srovnání nákladní sazby, ale příslušné dopravní požadavky a hodnota zkrácené doby přepravy," informuje Menzell Döhle DVZ v reakci na dotaz. "Dubai Tower" bude první lodí, která vypluje z čínského přístavu Ningbo 15. srpna. S kapacitou 1 740 TEU nabízí kontejnerová loď méně než desetinu kapacity běžných lodí v obchodu mezi Dálným východem a Evropou. Ty jsou také pro polární trasu vyloučeny kvůli absenci ledové třídy. "Dubai Tower" ve Felixstowe má být vykládána již 5. září a 8. září má zakotvit u terminálu Eurogate v Hamburku.

Sea Legend oznámila celkem osm odjezdů do října, než polární vody u severního pobřeží Ruska opět zamrznou a stanou se pro kontejnerové lodě neprůjezdnými. Menzell Döhle také očekává naplutí příštích lodí ve Wilhelmshavenu. Přesná rotace přístavu však bude určena pouze na poslední chvíli v závislosti na poměru rezervací. Sea Legend – založená v roce 2023 se sídlem v Singapuru – debutuje v obchodu mezi Dálným východem a Evropou právě s touto službou. Dosud se dopravce zaměřoval především na provoz z Číny do Rudého moře – bez objížděk, ale přímo přes rizikový průliv Bab al-Mandab. Díky svému čínskému původu mohla lodní společnost fungovat bez rušení ze strany povstalců Hútí. Společnost uvádí velikost své vlastní flotily na 17 lodí s celkovou kapacitou 35 000 TEU. Společnost Alphaliner, která se zabývá průzkumem trhu, řadí Sea Legend na 51. místo mezi kontejnerovými linkami po celém světě.

   SSL Express 11-08-2026 Vysoce technologický inspekční bod pro nákladní vozy v provozu

Po roce výstavby nastal čas: V budoucnu bude digitální kontrolní stanoviště na dálnici A4 mezi CÁCHAMI a Kolínem s pilotním charakterem schopné zjistit, zda jsou nákladní vozy přetížené. Za tímto účelem byly na vozovce instalovány senzory, které umožňují provádět měření v pohybující se dopravě. Pokud se vozidlo jeví jako podezřele těžké, registrační značka se zobrazí na LED panelech a řidič je vyzván, aby vystoupil a zkontroloval. Personál na cestách, který by musel vozidlo doprovázet, už není potřeba. Takzvaná vážící vozovka je následována velmi přesným určením hmotnosti.

"Tento závod je prvním z celkem 16 závodů, které budou v příštích letech postaveny po celém Německu," vysvětlil Stefan Schnorr, státní tajemník Spolkového ministerstva dopravy, při příležitosti oficiálního otevření. Podle společnosti Autobahn GmbH byla pro plně automatickou kontrolní stanici vybrána poloha mezi CÁCHAMI a Kolínem, protože velké množství nákladní dopravy z přístavů Antverpy a Rotterdam je přepravováno po silnici A4. Spolu s Köln-Eifeltoem se v bezprostřední blízkosti nachází také největší kontejnerová nákladní stanice v Německu.

   SSL Express 11-08-2026 CMA CGM již neprojevuje zájem o účast v RLE

Francouzská lodní společnost CMA CGM se stáhá z výběrového řízení na nákladní železniční dceřinou společnost SNCF, Rail Logistics Europe (RLE). To potvrdila mluvčí CMA CGM na žádost DVZ. "CMA CGM se rozhodla nepokračovat v projektu RLE, protože není v souladu se současnými investičními prioritami skupiny," uvádí prohlášení. Mluvčí již žádá další prohlášení neučinila.

V březnu 2026 proběhly první jednání na nejvyšší úrovni mezi Jean Castex (SNCF) a Rodolphem Saadé (CMA CGM), jak dále uvádí *Rail Business*, sesterský magazín DVZ. Ještě před několika dny byla CMA CGM považována za nejpravděpodobnějšího kupce 49 procent dceřiné společnosti francouzských státních drah, která měla být prodána kvůli splnění požadavků EU. CMA CGM byla zvláště oblíbená v pařížských vládních kruzích, protože se očekávalo, že bude mít větší přístup k RLE u francouzského kupce než u tří dalších předpokládaných zainteresovaných stran: českého podnikatele Daniela Křetínského (jehož holdingovou společnost zahrnuje EP Cargo a železniční společnost Locon), německé skupiny Rhenus a investičního fondu (jméno neznámé).

Kromě toho RLE přebírá velkou část francouzských vojenských transportů. Proto byly úzké vazby na vládu mnohými považovány za nejdůležitější pro stát. Pozorovatelé trhu však podezřívají, že důvodem stažení CMA CGM nejsou ani tak možné výhrady k zásahům z Paříže, ale především neslučitelné tržní strategie. Například SNCF hledá partnera napříč všemi divizemi RLE, zatímco CMA CGM se údajně více zajímá o jednotlivé aktivity zapadající do námořního portfolia: intermodální (hlavně v divizi RLE Naviland Cargo) a přepravu vozidel.

   SSL Express 11-08-2026 DB Cargo: Cíl zatím nebyl dosažen

Na půlročním předělu jsme se nedozvěděli od šéfky Deutsche Bahn (DB), Evelyn Palla žádné nové informace. Tisková konference, která byla v posledních letech povinná, byla zrušena bez náhrady. Toto odmítnutí příliš nezapadá do předmluvy k pololetní zprávě za rok 2026. Palla

píše o důvěře, kterou chce znovu získat – "mezi cestujícími, politiky a majiteli i zaměstnanci". Kromě toho, že zákazníci nákladní dopravy (opět) nejsou v tomto seznamu zmíněni: Menší přehled o státní společnosti a tím i menší transparentnost rozhodně nepomáhá znovu získat důvěru.

Přesto se na pololetní čísla DB Cargo netrpělivě očekávala. Protože rok 2026 je rokem pravdy: Transformační plán dohodnutý s Evropskou komisí stanoví, že DB Cargo musí do konce tohoto roku opustit zónu ztrát, jinak hrozí riziko rozdělení. Předložená data ukazují, že proces restrukturalizace funguje. První polovina roku byla výrazně lepší, čistě z hlediska zisků. Je zaznamenáno pouze minus 1 milion eur. Lepší hodnota byla naposledy dosažena v první polovině roku 2014 s nárůstem o 9 milionů eur. V následujících dvanácti pololetích byla v konečné bilanci vždy ztráta, někdy až v vysokých trojciferných milionech. Ale oslabující ekonomika nenechala DB Cargo bez úhony. Ačkoliv se EBIT vyvíjí pozitivně, příjmy a výkon v dopravě stále klesají. Například v první polovině roku bylo hlášeno 28,8 miliardy tunokilometrů pro výkonnost dopravy: méně než kdy dříve za posledních deset let. Po léta počet zaměstnanců rostl navzdory klesajícímu objemu dopravy a tonáži. DB Cargo tento vývoj zastavila k roku 2024. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku počet zaměstnanců k 30. červnu 2026 dokonce klesl téměř o 3 000 pracovních míst. Připomínáme, že Bernhard Osburg se dohodl se zástupci zaměstnanců na zrušení 6 200 pracovních míst v Německu do roku 2030. Cestou tam se zdá, že DB Cargo už dosáhlo téměř poloviny cesty. Díky snížení počtu pracovních míst se zlepšila v DB Cargo produktivita. V první polovině roku 2026 bylo v průměru přepraveno 3 227,5 tun na zaměstnance. Ve stejném období, o rok dříve, to bylo pouze 3 052,8 tun.

Vývoj hrubých investic je v rozvaze také výrazný: v prvních šesti měsících roku 2026 bylo investováno pouze 98 milionů eur. Ve stejném období předchozího roku to bylo stále 151 milionů eur. To znamená, že poměr kapitálových výdajů (kapitálové výdaje k tržbám) byl pouze 3,95 procenta, ve srovnání s 5,97 procenta ve stejném období předchozího roku. Pro srovnání, toto číslo bylo výrazně vyšší u DB Regio s 6,23 procenta, nemluvě o dálkové osobní dopravě s 18,32 procenta. Sestupný trend je nápadný, což evokuje vzpomínky na železniční síť: desítky let se tam investovalo příliš málo a teď platíme účet. Když se DVZ zeptal na klesající náklady, mluvčí DB Cargo uvedl, že investice musí vykazovat "jasnou návratnost investic (ROI)". Ovšem to pouze pokud je to pozitivní a i v zvládnutelné době lze investovat. Výroční zpráva také ukazuje, že dochvilnost v nákladní dopravě se v první polovině roku 2026 opět zhoršila, z 67,8 procenta (první polovina roku 2025) na 64,5 procenta. Mluvčí DB Cargo poukázal na renovaci železniční sítě, která potrvá ještě déle a způsobí mnoho zpoždění. DB Cargo však chce zlepšit poskytování zdrojů a flexibilitu.

Přeprava jedním vozem je stále důležitým problémem, ale také velkým problémem. Zde restrukturalizační proces generálního ředitele DB Cargo Bernharda Osburga přináší řadu opatření ke zvýšení efektivity. Přesto DB považuje státní dotaci ve výši 270 milionů eur ročně za nezbytnou i pro ekonomický provoz v oblasti, přičemž DB upozorňuje, že rozdělování prostředků by mělo být založeno na skutečných poskytovaných službách v souladu s tržním podílem. Mluvčí DB však vysvětluje: V Německu je více než 220 železničních společností. "Ale žádný konkurent DB Cargo nenabízí celostátní přepravu jednotlivých vozů." A DB je zřejmě nervózní, aby tuto situaci udržela. Společnost však může tuto službu zaručit pouze tehdy, pokud existence DB Cargo nebude zpochybněna. Vzhledem ke zlepšenému EBIT by se mohlo zdát, že o tom není pochyb. Ale to může být část otevřenosti, s jakou chce Palla komunikovat: protože zpráva o příležitosti a riziku obsahuje překvapivá prohlášení o situaci DB Cargo. "V DB Cargo AG panuje v podstatě značná nejistota, která může vyvolat značné pochybnosti o

schopnosti DB Cargo AG pokračovat ve svých obchodních aktivitách," uvádí se na straně 61 zprávy. Stále existují "významná rizika ohrožující existenci DB Cargo" kvůli rámcovým podmínkám spojeným s restrukturalizační pomocí schválenou Evropskou komisí. Na dotaz ohledně tohoto hodnocení rizik mluvčí DB uvedl, že DB Cargo je na správné cestě s programem restrukturalizace. 285 jednotlivých měřítek je zásadním faktorem stability. Plán byl dokonce pozitivně překročen. Ale jmenoval také tři vnější faktory, na které DB Cargo nemá vliv a které by představovaly riziko: za prvé ekonomický rozvoj; za druhé, není zaručeno, že na železniční síti bude dosaženo stabilnější situace vzhledem k mnoha stavenišťům; a za třetí, příspěvek na jednotlivé vozy dosud nebyl v Bundestagu rozhodnut v dostatečné výši. V tomto kontextu vnímá mluvčí popis rizika především jako signál pro vlastníka, aby podpořil DB Cargo při restrukturalizaci. To zahrnuje především zajištění finančních prostředků na přepravu jednotlivých vozů. Pokud se neprojeví nebo budou nižší než nutné, riziko pro DB Cargo roste.



SSL Express 11-08-2026 Problém je jiný a větší, než jsme čekali

Evropská komise a různé vlády v posledních letech zatížily ekonomiku stále novými předpisy v zájmu ochrany klimatu – a dosáhly příliš málo, zvláště v globálním měřítku. Kdyby to samo o sobě nestačilo, selhaly také v ochraně ekonomiky a obyvatelstva před důsledky klimatických změn. Současné horké léto jasně ukazuje, že priority je třeba stanovit jinak. Ukazuje se, že důsledky změny klimatu, v současnosti především nízká hladina vody v řekách a lesní požáry na různých místech Evropy, představují pro ekonomiku několik výzev. Je to proto, že ekonomický systém je stejně složitý a propojený jako klimatický systém. Existují zde také různé závislosti a zlomové body. Jednou z konstant je, že doprava a logistika jsou téměř vždy ovlivněny.

Pokud dojde k požáru v blízkosti velkých aglomerací, jako jsou Bordeaux a Athény, je doprava na důležitých silničních a železničních spojení téměř automaticky omezena. A pokud je zároveň extrémně nízká hladina vody na důležitých řekách jako Dunaj nebo Rýn, trpí mnohem víc než jen "jen" vnitrozemská lodní doprava. Důležité průmyslové sektory již nejsou spolehlivě zásobovány. To se děje například s chemickým sektorem na Rýně. Výrobci automobilů v Maďarsku naopak již nemohou vyrábět bez omezení, protože jim chybí elektřina. Protože závisí na jaderné elektrárně Paks, která je velmi důležitá pro místní ekonomiku, ale musí mít dostatek chladicí vody z Dunaje. A řeky jsou také nezbytné pro zásobování palivem, jak je vidět na Rýně.

Pokud se řeky také nestanou klasickými vodními toky, vytváří to nežádoucí a alespoň dočasný posun způsobu dopravy. Metrans a RCG již nevypravují všechny vlaky v Maďarsku kvůli nedostatku elektřiny. A Contargo připravuje své zákazníky na "dočasné pozastavení našich pravidelných vnitrozemských vodních dopravních spojení do regionů Horního Rýna, Středního Rýna a Rýna-Mohanu". Podle specialisty na logistiku vnitrozemí by pak důsledkem bylo: "V tomto případě by kontejnery do těchto oblastí musely být přepravovány převážně vlakem nebo nákladními auty."

Všechny tyto souvislosti dosud získaly příliš málo pozornosti. Není bez jisté ironie, že Oliver Krischer, zrovna on, je nyní zeleným ministrem dopravy Severního Porýní-Vestfálska a vyzývá k vytvoření pracovní skupiny a krátkodobým opatřením ke zlepšení dopravní situace. Ale to samo o sobě nebude stačit. Je naléhavě potřeba zkoumat, do jaké míry jsou důležité dopravní osy ovlivněny klimatickými dopady. Pak je důležité je učinit odolnými vůči klimatickým podmínkám – bez ohledu na aktuální finanční situaci. Je to proto, že škody způsobené

extrémními povětrnostními podmínkami rychle dosahují miliard. Logistické společnosti naopak musí kontrolovat své provozní procesy, aby zjistily, zda jsou dostatečně flexibilní na to, aby reagovaly na měnící se podmínky. Mimochodem, toto platí i pro rozvahu: Podle evropských standardů pro hlášení udržitelnosti budou společnosti s 250 a více zaměstnanci povinny prokázat, do jaké míry klimatická rizika ovlivňují podnikání a hodnotu společnosti od roku 2027.