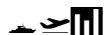


SSL EXPRES

21.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

 SSL EXpress 21-08-2026 Zpráva DIMERCO o vývoji námořní a letecké přepravy

Globální dodavatelský řetězec vysílá tento měsíc smíšené signály. Zatímco pozitivní hodnota globálního indexu PMI pro výrobní sektor ve výši 52,2 signalizuje již 11. měsíc růstu v řadě, realita na mikroúrovni ukazuje dva zcela odlišné trhy. Silná poptávka v oblasti high-tech a umělé inteligence udržuje leteckou přepravní kapacitu na Tchaj-wanu a v Koreji na úrovni odpovídající objemu nevyřízených objednávek, avšak vlna předčasného nakládání na námořních trasách, vyvolaná celními sazbami, již oficiálně dosáhla svého vrcholu. Spotové sazby z Asie klesají z červencových maxim, i když sezónní doplňování zásob v maloobchodě udržuje nedostatek přepravní kapacity v hlavních amerických přístavech. Levnější spotové sazby však nezaměňujte za nižší náklady na dodání. Geopolitické úzké hrdlo – včetně uzavřeného Hormuzského průlivu a nové blokády průlivu Bab el-Mandeb – nutí lodě k 12–15denním objížděkám kolem Mysu Dobré naděje. Mezi rostoucími palivovými příplatky, nízkou hladinou vody v Panamském průplavu a změnou celních sazeb EU z 1. července v rámci pravidla de minimis, která prakticky vymazala objemy přímé letecké pošty, udržují dopravci minimální náklady pevně na vysoké úrovni.

52,2 — Hodnota globálního indexu nákupních manažerů ve zpracovatelském průmyslu (PMI). Zatímco hodnota nad 50,0 signalizuje již 11. měsíc růstu v řadě, hodnota 52,2 naznačuje rozdělení trhu na dvě části. Růst produkce se oproti květnovému maximu (52,7) zpomaluje, avšak high-tech výroba na Tchaj-wanu (55,2) a v Koreji (52,1) prudce roste. Vývoz v oblasti umělé inteligence a polovodičů zajišťuje 90% vytíženost leteckých linek, zatímco přeprava běžného spotřebního zboží slábne. Pro vedoucí pracovníky v oblasti dodavatelských řetězců je hodnota 52,2 důkazem, že globální výroba je živá, ale kapacity jsou extrémně koncentrované.

👉 Jste připraveni vyhnout se zrušeným plavbám a náhlým nárůstům příplatků? Přečtěte si celý článek [August Dimerco Freight Report for complete lane-by-lane strategies.](#)

Situace v letecké nákladní dopravě se oficiálně rozdělila na dvě části. Technologicky vyspělé centrály, jako jsou Tchaj-wan a Jižní Korea, vykazují stav, kdy kapacita sotva stačí pokrýt objednávky, a to díky neustálému vývozu serverů pro umělou inteligenci a polovodičů do Severní Ameriky. Naopak evropské obchodní trasy se potýkají s následky poklesu. Od té doby, co EU 1. července zrušila výjimku „de minimis“ ve výši 150 EUR, klesl objem přeshraničního e-commerce zásilek odesílaných přímo z Hongkongu o 12 %, což přimělo dopravce stáhnout nákladní letadla z provozu a prudce srazilo spotové sazby na tradičních trasách v období mimo sezónu.

Pozemní operace čelí tlakům způsobeným kombinací klimatických podmínek a infrastrukturních omezení. V Evropě je transatlantická přepravní kapacita v hlavní sezóně zcela vyprodána, což ještě zhoršují zpoždění nákladních člunů v Rotterdamu trvající až 96 hodin a úzké hrdlo na hamburském mostě Köhlbrand, které zpomaluje obrat kontejnerů. V Asii zasahují monzunové srážky a tajfuny severní Čínu, Vietnam a Filipíny, což způsobuje zpoždění v přístavech a nedostatek terminálů pro přepravní jednotky (ULD). Zároveň omezení

v důsledku vlny veder v transpacifických uzlech snižují nosnost nákladového prostoru letadel pro přepravu těžkých palet.

👉 Chcete souhrn? [Explore the Full August Freight Digest](#)

Pod nohama se nám mění celní minová pole. Vzhledem k tomu, že dočasný 10% příplatek podle § 122 v USA vyprší, navrhuje Úřad obchodního zástupce USA (USTR) zavedení trvalých cel podle § 301 ve výši 10–12,5 % pro více než 60 obchodních partnerů, včetně Vietnamu, Thajska a Indie. Navíc navrhovaná americká legislativa, podporovaná oběma politickými stranami, hrozí 100% cly pro hlavní odběratele ruské ropy a plynu (zaměřená na Čínu a Indii), což nutí týmy zajišťující dodržování obchodních předpisů k okamžitému plánování alternativních strategií pro zásobování z Asie. V terénu ve Střední Asii nyní kazašská celní správa přísně vymáhá dovozní licence na fluoruhlovodíky pro přeshraniční železniční techniku.

   SSL Express 21-08-2026 Další povinnosti pro DB InfraGo

Federální ministerstvo dopravy hodlá uložit provozovatelům železniční infrastruktury, zejména společnosti DB InfraGo, větší odpovědnost za zmírnění důsledků provozních poruch s nadregionálními dopady. Pokud nebude možné využít registrované vlakové trasy, bude společnost povinna vypracovat krizové plány. To má zajistit základní úroveň služeb pro osobní a nákladní dopravu. Toto je uvedeno v návrhu zákona o 10. novele zákona o regulaci železniční dopravy, (který má DVZ k dispozici).

Plány pro případ nouze jsou již v příslušném ustanovení zakotveny jako povinné. Železniční provozovatel musí dále informovat své zákazníky o narušení provozu. Může také uzavřít trať bez předchozího upozornění, dokud nebude narušení vyřešeno. Má právo požadovat, aby železniční podniky v co největší míře přispěly k řešení narušení provozu. Veškeré náklady vynaložené na to jsou hrazeny ze zákona.

  ▶ SSL Express 21-08-2026 Přehled trhu kombinované dopravy DVZ

Kombinovaná doprava (KD) byla po mnoho let považována za hnací sílu růstu v nákladní dopravě s tempem růstu přesahujícím 5 procent ročně. V roce 2025 však přepravní výkon klesl o 1,5 procenta. Pokles se očekává i pro tento rok, i když ne tak prudký.

Pro firmy jsou to těžké časy. K tomu se přidává prudký nárůst nákladů: na četné objížďky, na více zaměstnanců a na více lokomotiv a vagónů k uražení stovek kilometrů navíc. Účastníci trhu proto musí velmi pečlivě kalkulovat. V důsledku toho některé společnosti omezily své služby. Mnohé se však zároveň ukazují být odolné.

Data shromážděná společností DVZ poskytují dobrý přehled o poskytovatelích na evropském trhu intermodální dopravy. Kontaktní informace a další podrobnosti o nabízených druzích dopravy a trasách naleznete v přehledu trhu intermodální dopravy, který je k dispozici ke stažení. Pokud zde již poskytovatele nenajdete, může to být proto, že tento poskytovatel již na trhu není aktivní.

Přehled najdete pod tímto odkazem

https://www.dvz.de/fileadmin/Marktcheck_2026_Anbieter_Intermodalmarkt.pdf

   SSL Express 21-08-2026 Hapag-Lloyd získává 25 procent APM Terminals Maasvlakte II

Hamburský rejdař Hapag-Lloyd podepsal dohodu o akvizici 25% podílu ve společnosti APM Terminals Maasvlakte II. Vedení Hapag-Lloydu oznámilo, že obě společnosti hodlají společně podpořit rozvoj, rozšiřování kapacity a provozní efektivitu terminálu. Společnost APM Terminals si ponechá provozní odpovědnost.

Akvizice posiluje pozici Hapag-Lloydu v Rotterdamu a rozšiřuje portfolio terminálů společnosti, které je konsolidováno pod značkou Hanseatic Global Terminals. Maasvlakte II je klíčovým evropským uzlem pro Gemini Cooperation, společnou síť společností Hapag-Lloyd a Maersk. Terminál je v provozu od roku 2015 a v současné době prochází zásadní expanzí. Rozšíření zahrnuje dalších 1 000 metrů hlubokomořské nábrežní zdi, čímž se zdvojnásobí jeho celková délka na 2 000 metrů, a také dodatečnou skladovací kapacitu, čtyři další železniční koleje a nasazení automatizovaných vozidel. Po dokončení se očekává, že roční odbavovací kapacita vzroste až na 5,4 milionu TEU.

Strany se dohodly na zachování mlčenlivosti ohledně finančních detailů transakce. Dokončení podléhá schválení příslušnými orgány.

   SSL Express 21-08-2026 Plány růstu Německa jakožto uzlu letecké nákladní dopravy jsou nereálné (DVZ)

Německý sektor letecké nákladní dopravy má problém s růstem. Mezi lety 2015 a 2025 vykazoval průměrnou roční míru růstu (CAGR) necelých 1 procento; od roku 2019 klesla CAGR na přibližně 0,3 procenta.

Nákladní letiště ve Frankfurtu nad Mohanem je pro tuto situaci typickým příkladem a jeho rozvoj je také ukazatelem celkového stavu letecké nákladní dopravy v Německu: V roce 2025 toto centrum odbavilo přibližně o 2 procenta méně nákladu než v roce 2015. Navzdory tomuto trendu Německo masivně rozšiřuje svou odbavovací kapacitu.

Letiště ve Frankfurtu si klade za cíl zvýšit svou nákladní kapacitu do roku 2040 o 50 procent. Letiště v Mnichově mezitím plánuje do roku 2030 rozšířit svůj nákladový prostor o 72 000 metrů čtverečních. Je nepravděpodobné, že se tyto plány růstu uskuteční; na tom nemění ani „Prognóza dopravy 2040“ od Federálního ministerstva dopravy, která předpokládá 58% nárůst poptávky ve srovnání s rokem 2019.

V současné době je zřejmé, že objemy elektronického obchodování se v důsledku přísnějších předpisů EU výrazně zmenšují. A zatímco nový humbuk kolem datových center s umělou inteligencí může globální průmysl zaujmout, Německo tento trend geograficky přehlíží.

   SSL Express 21-08-2026 Celosvětový prodej elektrických nákladních vozidel a autobusů se v roce 2025 téměř zdvojnásobil

Celosvětový prodej elektrických nákladních vozidel a autobusů se v roce 2025 téměř zdvojnásobil. S přibližně půl milionem prodaných vozidel se prodej ve srovnání s předchozím rokem výrazně zvýšil, uvádí studie Mezinárodní rady pro čistou dopravu (ICCT), kterou měla předem k dispozici německá tisková agentura (dpa). Růst byl tažen především prodejem elektrických nákladních vozidel v Číně. Podle studie se Čína podílela na téměř 90 procentech

celosvětového prodeje. Prodej v segmentu středních a těžkých nákladních vozidel se během dvou let více než pětinasobně zvýšil. Téměř 30 procent těžkých nákladních vozidel prodaných v Číně v roce 2025 bylo plně elektrických. Klesající ceny baterií a vládní dotace tomuto vývoji usnadnily.

Poptávka se podle ICCT zvýšila i na dalších klíčových trzích. Evropská unie, Indie, Brazílie a Spojené království zaznamenaly dvouciferné tempo růstu, které bylo způsobeno především rozšiřováním vozových parků elektrických autobusů. Podle studie tvořily elektrické autobusy 17 procent veškerého prodeje autobusů po celém světě. Mimo Čínu a USA tvořily elektrické autobusy více než polovina veškerého prodeje středních a těžkých užitkových vozidel s nulovými emisemi. EU vedla s přibližně 9 800 prodanými vozidly, následovaná Indií s přibližně 5 000 prodanými vozidly.

Generální ředitelka divize Daimler Truck Karin Rådström se domnívá, že elektrická mobilita nákladních vozidel čelí i nadále výzvám. „Největším problémem zůstává infrastruktura a nabíjení,“ řekla Rådström německé tiskové agentuře. Dokonce i ti, kteří chtějí přejít na elektrickou mobilitu, si nejsou jisti, zda budou moci v budoucnu na svých trasách nabíjet svá vozidla, uvedla šéfka společnosti kótované na burze DAX se sídlem v Leinfelden-Echterdingen nedaleko Stuttgartu.

Další výzvou je dosažení parity nákladů, aby byly elektrické nákladní vozy konkurenceschopné s nákladními vozy se spalovacími motory. To závisí na cenách elektřiny a nafty. „Nafta není v porovnání s ostatními drahým zdrojem energie,“ vysvětlila Rådström. Jejich zákazníci provozovali své podniky s velmi nízkými ziskovými maržemi. „Nemohou si dovolit drahé experimenty,“ řekla manažerka švédského původu. Ve většině případů má tedy pro zákazníky stále smysl nafta.