

# SSL EXPRES

## 25.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



SSL Express 25-08-2026 Týden 33 - Pokles dopravního provozu pokračuje, zatímco se blíží typické letní zklidnění

Celosvětový objem přepravy se již druhý týden v řadě snížil, přičemž fakturovaná hmotnost ve srovnání s předchozím týdnem (WoW) poklesla ve většině regionů původu, což vedlo k tomu, že celkové ceny zůstaly na stejné úrovni jako v předchozím týdnu, jelikož se kapacita opět snížila a ceny paliva vzrostly. Podle nejnovějších údajů společnosti WorldACD poklesla v 33. týdnu (10. až 16. srpna) celosvětová přepravní tonáž o 5 % ve srovnání s předchozím týdnem, a to v důsledku poklesu ve všech regionech původu s výjimkou Střední a Jižní Ameriky (CSA), kde došlo k nárůstu zdanitelné hmotnosti o 2 % díky rostoucímu vývozu květin. Pokles vedly Evropa a Asie a Tichomoří s poklesem přepravovaného objemu o 6 %, následované Afrikou (-5 %), zatímco Blízký východ a jižní Asie (MESA) a Severní Amerika zaznamenaly pokles o 4 %. Tím se prodloužil pokles zaznamenaný ve všech regionech původu v předchozím týdnu, který vedl k celkovému mezi týdennímu poklesu o -2 %. Při srovnání za poslední dva týdny (2Wo2W) celková zúčtovatelná hmotnost klesla o -4 % a pokles zaznamenaly téměř všechny hlavní obchodní trasy, nejvýrazněji v asijsko-pacifickém regionu, kde objem přepravy v rámci regionu klesl o -10 %, přičemž trasy do Evropy, Severní Ameriky a regionu MESA zaznamenaly pokles v rozmezí -5 % až -3 %. Objemy z Evropy a Severní Ameriky vykazují ve srovnání za dva týdny pokles na hlavních trasách s výjimkou tras do CSA, zatímco toky z regionu MESA klesly o -10 % do Evropy a o -8 % do asijsko-pacifického regionu. Ve srovnání se stejným týdnem roku 2025 vzrostla zdanitelná hmotnost celkově o +3 %, přičemž nárůst se pohyboval od +1 % v Africe a v asijsko-pacifickém regionu až po +5 % (kromě Evropy) a +6 % (kromě regionu MESA).

Po poklesu o -3 % ve srovnání s předchozím týdnem klesla přepravovaná hmotnost z oblasti Asie a Tichomoří do USA o dalších -4 %. K tomuto poklesu přispěl zejména propad o -33 % z Japonska – důsledek svátku Obon (13. až 16. srpna) a tropické bouře Chan-Hom, která způsobila desítky zrušených letů z tokijských letišť Haneda a Narita. Jižní Korea byla jedinou zemí v asijsko-pacifickém regionu, která zaznamenala nárůst (+12 %) objemu zásilek směřujících do USA, zatímco objem zásilek z Vietnamu zůstal beze změny. Ostatní země zaznamenaly poklesy v rozmezí od -1 % do -6 %, s výjimkou Indonésie (-14 %).

V případě přepravy do Evropy klesla fakturovaná hmotnost z asijsko-pacifického regionu mezitýdenně o 5 %, k čemuž přispěl zejména propad o 53 % z Japonska. S výjimkou Malajsie, Tchaj-wanu a Indonésie se objem přepravy z ostatních zdrojových zemí snížil, a to v rozmezí od 1 % (Hongkong) do 10 % (Singapur). Pokles zdanitelné hmotnosti při přepravě do Evropy představuje sérii týdenních poklesů od 25. týdne (22. až 28. června), s výjimkou stagnace v 29. týdnu. To je v ostrém kontrastu s vývojem přepravy do USA, který byl proměnlivější. Tento rozdíl je ještě výraznější při meziročním srovnání, které ukazuje pokles o 14 % do Evropy v tomto týdnu a poklesy v rozmezí od 9 % do 13 % od 28. týdne. Zúčtovatelná hmotnost do USA vzrostla v 33. týdnu meziročně o 14 % a od 26. týdne se pohybuje v rozmezí od 10 % do 15 %. Hlavním faktorem tohoto rozdílu byl propad toků v rámci elektronického obchodu z

Hongkongu a Číny do Evropy od ukončení výjimky „de minimis“ pro Evropskou unii, zatímco přetrvávající silná poptávka související s umělou inteligencí zvyšuje objemy přepravy mezi Asií a USA a prohlubuje rozdíl mezi těmito dvěma trasami. Zpoplatněná hmotnost z regionu MESA do Evropy poklesla mezitýdenně o -3 %. Nárůst o +12 % z Dubaje byl vykompenzován poklesy o -13 % z Bangladéše, -5 % ze Srí Lanky a -3 % z Indie. Celkový objem z tohoto regionu do USA poklesl mezitýdenně o -13 %, k čemuž přispěly dvouciferné propady z Bangladéše (-29 %) a Indie (-13 %). Meziročně však přepravní hmotnost z regionu MESA do Evropy ve 33. týdnu poklesla o 5 %, přičemž dvouciferné poklesy zaznamenaly všechny země původu s výjimkou Indie (nárůst o 12 %). Objem přepravy do USA meziročně vzrostl o 16 %, a to díky nárůstu o 29 % z Indie, který kompenzoval poklesy v ostatních oblastech.

Navzdory klesajícím objemům ve většině obchodních koridorů se ceny udržely na stabilní úrovni a mírně vzrostly z průměrné hodnoty 2,96 USD v předchozím týdnu na 2,97 USD. V podstatě se jednalo o stagnaci jak ve srovnání s předchozím týdnem (WoW), tak ve srovnání se stejným obdobím před dvěma týdny (2Wo2W), což odráželo především zpevnění cen leteckého paliva, které vykompenzovalo pokles přepravy. Jedním z faktorů, které k tomu přispěly, bylo snižování kapacity, která mezi týdny poklesla o 1 %. Jednalo se o druhý týden v řadě a třetí z posledních čtyř týdnů, kdy došlo k mezi týdennímu poklesu o 1 %. Kapacita klesla mezi týdny o 2 % z oblasti Asie a Tichomoří a o 1 % z Evropy, Severní Ameriky a CSA, zatímco v regionech MESA a Afrika došlo k nárůstu o 2 %, respektive 1 %. Ceny klesly o -2 % ve srovnání s předchozím týdnem ze Severní Ameriky a regionu MESA. Z regionu CSA zůstaly beze změny, zatímco z Evropy vzrostly o +1 % a z Afriky a asijsko-pacifického regionu o +2 %. Meziročně vzrostly o +18 % až +23 % ze všech hlavních regionů původu s výjimkou regionu MESA (+47 %) a regionu CSA (+8 %).

Spotové sazby z Asie a Tichomoří do USA se oproti minulému týdnu mírně zvýšily o 1 %, přičemž u většiny zdrojových regionů došlo k nepatrným změnám (0 % až +2 %), s výjimkou Indonésie (+12 %) a poklesů z Thajska, Vietnamu a Jižní Koreje. Do Evropy zůstaly ceny oproti minulému týdnu beze změny a pohybovaly se v rozmezí od -4 % do +2 %, s výjimkou Japonska, které zaznamenalo pokles o 16 %. Na týdenní bázi (WoW) spotové sazby klesly z regionu MESA do USA (-1 %) a do Evropy (-2 %). Sazby do USA vzrostly o +5 % ze Srí Lanky, ale poklesly z Indie (-1 %) a Dubaje (-2 %), zatímco z Bangladéše zůstaly beze změny. Do Evropy se ceny z Indie nezměnily, ale jinde poklesly o -1 % až -5 %. Meziročně ceny vzrostly o +54 % do Evropy a o +56 % do USA.

Celkově se poslední dva týdny velmi podobají vývoji zaznamenanému před rokem – objem přepravy klesá v řádu středních jednociferných čísel, kapacita se téměř nezměnila a ceny mírně vzrostly. Pokud by se tato paralela potvrdila, ve 34. týdnu by došlo k mírnému nárůstu, ale situace je nestabilní.



SSL Express 25-08-2026 Společnost Geodis vede exkluzivní jednání o akvizici části aktivit skupiny Deret

**Společnosti Deret SAS a Geodis zahájily exkluzivní jednání „s cílem získat část logistických a dopravních aktivit skupiny Deret, jakož i všechna související nemovitosti,“ uvedla druhá jmenovaná v tiskové zprávě. Dokončení takové transakce by společností Geodis umožnilo dále posílit její pozici ve Francii po akvizici společnosti Malherbe.**

Skupina Deret se skutečně připravuje na prodej významné části svých aktivit, což potvrzuje informace zveřejněné loni na jaře deníky *L'Informé* a *La République du Centre*. V tiskové

zprávě zveřejněné 31. července 2026 rodinná skupina (prostřednictvím své dceřiné společnosti Deret SAS) uvedla, že zahájila exkluzivní jednání o potenciální akvizici společností Deret Logistique a Deret Transporteur a jejich dceřiných společností (včetně společností Sogipac, Logtex a Deret Services Numériques) společností Geodis, jakož i všech souvisejících logistických nemovitostí.

S výhradou obvyklých odkladných podmínek (včetně informačních a konzultačních postupů a kontroly fúzí) by navrhovaná transakce, která je v současné době v pokročilé fázi jednání, umožnila společnosti Geodis dále posílit její pozici ve Francii. Francouzský gigant, přidružený ke skupině SNCF, nedávno posílil svou pozici na trhu přepravy menších než celokamionových zásilek (LTL) a celokamionových zásilek (FTL) akvizicí společnosti Malherbe, která byla dokončena v březnu loňského roku. Akvizicí společností Deret Logistique, Deret Transporteur a tří dceřiných společností by národní šampion (s předpokládanými tržbami 10,6 miliardy eur pro rok 2025), vedený Marií-Christine Lombard, měl převzít některé ze 7 000 zaměstnanců skupiny Deret, kterou označuje za šestou největší logistickou skupinu ve Francii s tržbami přesahujícími 500 milionů eur. Geodis by také získal řadu logistických lokalit patřících rodinné skupině založené v Orléans v roce 1947. Do roku 2025 vlastnila její značka Deret prostřednictvím subjektu Deret Immobilier přes 500 000 m<sup>2</sup> skladových prostor. Toto oznámení přichází v citlivé době, po obžalobě v červnu 2025 proti dlouholetému generálnímu řediteli společnosti Lucien Deret, jeho manželce Asmaa Deret a jejich dceři Lině Deret v rámci vyšetřování podezření ze zneužití majetku společnosti. Ve svém prohlášení skupina Deret uvedla, že zavedla prozatímní opatření, jako je „*zabránění jim ve výkonu jejich povinností ve skupině*“, v jejímž čele stojí Jean-Jacques Jambut. Konečně je třeba poznamenat, že společnost Log's, založená v roce 2002 Franckem Grimonprezem (který je stále jejím prezidentem) v severní Francii, není v tiskové zprávě oznamující jednání se společností Geodis zmíněna. V roce 2022 společnost specializující se na zakázkovou logistiku získala skupina Deret, ale prodávající prostřednictvím společnosti „Financière Logistique Grimonprez“ reinvestoval část výtěžku z prodeje a získal 40% kapitálu.

 SSL Express 25-08-2026 Panamský průplav opět snižuje počet denních tranzitů

Správa Panamského průplavu (ACP) omezí od září počet denních tranzitů lodí kanálem. Od 4. září bude k dispozici pouze 34 tranzitních slotů denně a od 15. září se kapacita dále sníží na 32. V poslední době kanálem proplouvá průměrně 35 lodí denně, přičemž maximální kapacita je kolem 40. Ještě v květnu úřad uvedl, že letos neplánuje žádná tranzitní omezení. Důvodem obratu je přetrvávající napjatá vodní situace v oblasti kolem kanálu. Přestože v Panamě začalo období dešťů, kumulativní srážky mezi květnem a srpnem byly o 34 procent nižší než historický průměr. Obrázek je ještě pozoruhodnější při pohledu na přítoky: ty byly ve stejném období o 44 procent nižší než dlouhodobý průměr. Srážky, které se vyskytly, sotva dosáhly jezera Gatun – do systému nádrží, které napájejí kanál, se dostalo výrazně méně vody, než se očekávalo.

Je to způsobeno zesilujícím se jevem El Niño. Tento klimatický jev, který zvyšuje povrchové teploty v Pacifiku a vede k suchu ve Střední Americe, se vyvíjí od června. Podle amerického Národního úřadu pro oceán a atmosféru (NOAA) by se mohl stát jedním z nejsilnějších zaznamenaných jevů El Niño; odborníci jej již označují jako „super El Niño“. ACP varuje, že tento jev by mohl dále snížit srážky během zbývajících období dešťů a ohrozit dostupnost vody během období sucha v roce 2027. Během posledního silného sucha v letech 2023/24

byla agentura nucena dočasně snížit počet denních kontrol na 24. Ještě před aktuálním oznámením ACP několikrát snížila povolené ponory u hlavních plavebních komor. Plánované další snížení na 14,63 metru a 14,48 metru bylo nyní odloženo na 2. září, respektive 1. října. Nižší limity ponorů nutí lodě přepravovat méně nákladu, aby mohly být umístěny výše ve vodě, což zvyšuje náklady na přepravu na jednotku. *To není úplně přesné. Menší ponor znamená méně vody odtékající kaskádou komor do oceánů. Kdyby již při stavbě byla zaručena dostatečná rekuperace vody v kaskádě, tak by si teď mohli pískat.*

Souběžně s fyzickými omezeními dosáhly náklady na tranzit kanálem rekordní úrovně. Denní aukce tranzitních slotů se v srpnu v průměru pohybovaly kolem 1,1 milionu USD; to je více než šestnáctinásobek průměrné ceny za stejné období loňského roku. V některých případech dosáhly nabídky u velkých plavebních komor 3,78 milionu USD a u menších až 2,63 milionu USD. Panamský průplav přiděluje své tranzitní sloty prostřednictvím víceúrovňového systému. Přepravní společnosti si mohou rezervovat plavby měsíce předem za fixní poplatky; jedná se o standardní postup pro velké zákazníky, jako jsou kontejnerové společnosti nebo přepravci zkapalněného zemního plynu, kteří průplav pravidelně využívají. Úřady navíc denně draží omezený počet slotů nejvyšší nabídce. Přibližně 30 procent veškeré dopravy v kanálech připadá na tyto aukce. Během období omezené kapacity aukční ceny prudce rostou, protože lodní společnosti jsou ochotny platit vysoké prémie, aby se vyhnuly čekacím dobám a zpožděním v dodavatelských řetězcích. Například na začátku srpna čekalo na plavbu 113 lodí, oproti 40 na začátku ledna.

Poplatky za průplavy se v současné době zvyšují ze dvou důvodů: za prvé kvůli očekávaným omezením kapacity v důsledku klesající hladiny vody a za druhé kvůli zvýšené poptávce po uzavření Hormuzského průlivu, což přimělo asijské kupce k tomu, aby odebírali více ropy a ropných produktů z amerického pobřeží Mexického zálivu.



SSL Express 25-08-2026 Nákladní železniční doprava v EU: Rozsah narušení je již neúnosný

Železniční nákladní doprava v Evropě je nyní podle průmyslové asociace ERFA tak silně ovlivněna stavebními pracemi, narušeními a odklony v mnoha zemích, že mnoho železničních společností bojuje o přežití. Situace se musí rychle zlepšit, například výrazně lepší přeshraniční koordinací oprav a uzavírek tratí, požaduje ve svém prohlášení Evropská asociace železniční nákladní dopravy. „Existuje limit, kolik narušení a ekonomických ztrát může toto odvětví absorbovat. Této hranice bylo dosaženo,“ uvádí se v prohlášení.

ERFA (Experience Exchange) uvádí „bez nároku na vyčerpávající seznam“ 37 aktuálních a oznámených uzavírek a přerušení provozu na důležitých evropských železničních tratích, včetně sedmi v Německu. Nabízené odklony jsou často nedostatečné nebo nepředstavují ekonomicky životaschopnou alternativu pro nákladní železniční dopravu. V některých případech jsou alternativní trasy již přetížené; někdy jsou příliš strmé nebo – například v některých částech Německa, Francie a Rumunska – nejsou elektrifikované, což nutí železniční společnosti organizovat dieselové lokomotivy v krátké době místo rezervovaných elektrických lokomotiv. Odklony jsou téměř vždy delší, což má za následek vyšší náklady v důsledku dodatečných poplatků za přístup k trati nebo potřeby dalších vlaků a strojvedoucích pro odbavení rezervovaných přeprav. „Pro železniční společnosti to už není jen provozní problém,“ píše ERFA. „Situace ohrožuje evropské dodavatelské řetězce, konkurenceschopnost průmyslu, fungování jednotného trhu EU a ambice Evropy přesunout více nákladní dopravy ze

silnic na železnici.“ Pokud zákazníci ztratí důvěru a vrátí se k používání nákladních vozidel k přepravě, bude v budoucnu obtížné je znovu získat jako uživatele železnice. Někdy však nelze nalézt žádnou alternativu k železniční nákladní dopravě, alespoň ne v krátkodobém horizontu nebo v požadovaném rozsahu. To má pak přímý dopad na výrobní sektor. Podle prohlášení je výroba v ocelářském, automobilovém a chemickém průmyslu již ovlivněna narušením železniční nákladní sítě. Problémy existují i s přepravou obilí a dalších zemědělských produktů, stejně jako ropy a dalších zdrojů energie.

Lepší přeshraniční koordinace v plánování výstavby a přidělování tras je klíčovým cílem nařízení EU o řízení železniční kapacity, které bylo přijato letos. Provozovatelé nákladní železniční dopravy a přepravci však nemohou čekat na jízdní řád z roku 2031, kdy se očekávají některá vylepšení vyplývající z nařízení, varuje ERFA (Experience Exchange). Nyní bojují o své přežití a o to, aby mohli nabízet konkurenceschopné nabídky. „Potřebujeme zlepšení hned,“ požaduje asociace.

Členské státy EU by měly kompenzovat dodatečné náklady, které společnosti vynakládají, prostřednictvím slev na poplatcích za přístup k tratím nebo kompenzací. Pokyny EU pro státní podporu pozemní a intermodální dopravy, platné od 30. března, k tomu poskytly potřebný prostor, stejně jako nové obecné nařízení o blokových výjimkách pro dopravu. „Provozovatelé železniční infrastruktury by měli urychleně zaujmout přístup zaměřený více na zákazníka,“ dále naléhá ERFA (Experience Exchange). Asociace se domnívá, že je nutné výrazně zintenzivnit komunikaci s železničními společnostmi. Správci infrastruktury se také musí mnohem efektivněji koordinovat se svými protějšky v ostatních členských státech, pokud jde o plánování stavebních prací a odklonů, a to ještě předtím, než bude plně implementováno nařízení EU o kapacitě. Aby byl zajištěn pokračující provoz důležitých evropských dopravních koridorů, ERFA doporučuje spíše fázované rekonstrukce než souběžné projekty a rozsáhlé stavební práce by měly být naplánovány na období s nižším objemem dopravy, jako je srpen. Jako příklad špatně koordinovaných projektů v Německu uvádí ERFA (Experience Exchange for Rail Transport) rozsáhlé stavební práce na trati Berlín-Frankfurt/Odra, které by měly trvat do prosince 2027. Tyto práce se překrývají s výstavbou trati Lehrte-Berlín a s dočasným snížením přepravní kapacity na trati Hannover-Magdeburg-Berlín, která je určena jako hlavní objízdňá trasa.

   † SSL Express 25-08-2026 Klaus-Michael Kühne (DVZ)

Klaus -Michael Kühne zemřel. Kromě jeho podnikatelských úspěchů byly průlomové i jeho názory na technologický pokrok, globalizaci, humanitární logistiku a vzdělávání.

Klaus -Michael Kühne měl na sebe skromný pohled. Nejsem žádná legenda, řekl jednou v rozhovoru pro pořad „Červená pohovka“ televize DVZ. „Pokud to řeknete znovu, dostanete vážné napomenutí, ne-li červenou kartu,“ zažertoval investor HSV. Nepovažoval se za legendu a nikdy se jí stát nechtěl. Byl to normální člověk a „pragmatik“.

Tento praktik vždy vnímal technologické a globální změny s otevřenou myslí, aniž by jim slepě důvěřoval. Změnu a transformaci vnímal s klidem. Kühne chápal pokrok méně jako radikální zlom, ale spíše jako důsledné pokračování dlouhého technologického a ekonomického vývoje. To, co manažer řekl o digitalizaci v roce 2017, lze tedy aplikovat i na dnešní umělou inteligenci. Ovlivnila nás všechny a bude se dále šířit, ačkoli úroveň rozvoje se mezi společnostmi značně liší. Dnešní technologické možnosti vedou k „obrovským změnám v

procesech a celém pracovním postupu“. A to se neomezuje pouze na logistiku, ale ovlivňuje každodenní život každého člověka.

V této souvislosti je pozoruhodné, jak rychle proběhla digitální transformace v Kühneho osobní konzumaci médií. V říjnu 2017 se stále hlásil ke svým konzervativním čtenářským návykům: raději četl noviny v papírových podobách, listoval v nich a vybíral si, co ho zajímá, než aby klikal na online obsah. Jen o několik měsíců později, v únoru 2018, se popsal jako výrazně digitálnější: konzumace informací na mobilním telefonu se pro něj stala druhou přirozeností.

Pokud jde o hospodářskou politiku, Kühne byl zarytým internacionalistou. „Jsem velkým zastáncem globalizace,“ řekl. Svět se propojil natolik, že už nebylo možné kreslit ostré dělicí čáry. Kühne však nebyl žádný naivní optimista. Geopolitická eskalace posledních let se nevyhnula ani jeho společnosti. Byl přesto přesvědčen, že globální ekonomické vztahy se zefektivní. Zda to však zároveň zlepší svět, nechával otevřenou otázku. Právě jeho střízlivý pohled na události nakonec tvořil základ jeho obchodního úspěchu. Ve svém životě zažil mnoho vzestupů a pádů, neúspěchů a překvapivého vývoje. Věci se ale vždycky pohnuly dál a často nakonec nebyly tak špatné, jak se původně předpovídalo.

Kühne se nikdy nebál řešení krizí. To je patrné z jeho závazku k humanitární logistice. Jeho nadace podporuje humanitární organizace mimo jiné v Africe, na Blízkém východě a v jihovýchodní Asii. Radí nevládním organizacím, kterým často chybí logistické znalosti k rychlému doručování pomoci lidem v krizových situacích. Kühne si uvědomoval obrovskou potřebu v této oblasti. Důležitost fungující logistiky humanitární pomoci je obzvláště patrná v Africe. Skutečnost, že jeden z největších světových poskytovatelů logistických služeb sdílel své znalosti, výrazně posunula práci humanitárních organizací. Kühne proto apeloval na společnosti v tomto odvětví, aby se této problematice věnovaly silněji a s větším zaměřením. Jeho nadace také financuje profesury a podporuje univerzity. Kühne si uvědomoval potřebu kvalifikovanějších pracovníků na všech úrovních. S Kühneho logistickou univerzitou v hamburském HafenCity založil specializovanou univerzitu nabízející bakalářské a magisterské studijní programy a přitahující studenty z mnoha zemí.

Kühne a jeho celoživotní dílo vysílají logistickému průmyslu vzkaz. Zní takto: **Odvětví se musí transformovat a nesmí zapomínat na to, k čemu jsou jeho dovednosti potřeba – fungující ekonomika, kvalifikovaní lidé a ideálně i konkrétní pomoc ve světě v krizi.**