

SSL EXPRES

17.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



   **SSL Express 17-03-2026 Selektivní povolování průjezdu Hormuzským průlivem ze strany Teheránu rozděluje námořní dopravu**

Obchodní lodní provoz Hormuzským průlivem je i nadále prakticky nulový, jelikož válka mezi koalicí USA a Izraele a Íránem vstupuje do třetího týdne. Stovky plavidel tak uvízly na místě a globální dodavatelské řetězce se ocitly v chaosu, přičemž majitelé lodí stále častěji mění trasy a plány doplňování paliva se dostávají do zmatku.

Veřejná výzva prezidenta Donalda Trumpa z víkendu, aby námořní koalice otevřela průliv a zajistila jeho bezpečnost, nepřinesla žádné okamžité výsledky. Trump vyzval země, aby „vyslaly lodě do této oblasti, aby Hormuzský průliv již nepředstavoval hrozbu“, ale vlády se chovají opatrně. Americký ministr energetiky Chris Wright uvedl, že vede dialog s některými ze zmíněných zemí a očekává, že Čína „bude konstruktivním partnerem“, dosud však nebyly oznámeny žádné konkrétní závazky. Francie a Německo vyjádřily výhrady; německý ministr zahraničí označil tento nápad za „skeptický“ a analytici se ptají, zda velmoci umístí válečné lodě přímo do horké konfliktní zóny.

Bezpečnostní situace se o víkendu dále zhoršila, když USA zaútočily na Khargské ostrovy, klíčové místo pro vývoz íránské ropy, zatímco ve Fudžajře – významném světovém centru pro tankování lodí – došlo k útoku dronem, který zapálil zařízení v průmyslové zóně Fujairah Petroleum Industries Zone. Úřady informovaly o pokračujících snahách o uhašení požárů a potvrdily jedno lehké zranění; podle zpráv byly operace nakládky ropy obnoveny, ale dosud se nevrátily do normálu. Loď plující pod indickou vlajkou opustila Fudžajru s nákladem ropy a mnoho bezpečnostních analytiků nyní naznačuje, že Teherán nechá lodě patřící spřáteleným zemím proplout kolem svých břehů bez úhony. *(Emirát Fudžarja jako jedný leží před Hormuzským průlivem)*

Vzhledem k tomu, že přístup k Hormuzskému průlivu se stává spíše geopolitickým nástrojem než pouhou námořní trasou, analytici upozorňují na novou realitu. „Přístup k průlivu může být stále častěji řízen prostřednictvím selektivního povolování namísto běžné obchodní svobody plavby, přičemž některým plavidlům bude průjezd povolen na základě operačních nebo diplomatických úvah,“ uvedla námořní analytická platforma Windward.

Analytici námořní dopravy v HSBC poukazují na rozsáhlé narušení kontejnerové přepravy: lodě se vyhýbají průlivu a vykládají v okrajových přístavech Perského zálivu, což zhoršuje regionální přetížení a nutí dopravce zvažovat vzdálené alternativy, jako je Colombo. Banka zdůrazňuje

rostoucí nerovnováhu v kontejnerech, protože prázdné kontejnery se jen těžko vrací do asijských center. V souvislosti s trhem s tankery dnes banka HSBC uvedla: „Tankery nyní soupeří o dostupné náklady a přesouvají se do alternativních nakládacích přístavů na Blízkém východě, v západní Africe a v oblasti Mexického zálivu, což ještě více zvyšuje tlak na straně nabídky.“ Banka zároveň varovala, že se prohlubuje rozpor mezi oficiálními sazbami na Blízkém východě a skutečnými výnosy flotily.



SSL Express 17-03-2026 Hupac zvyšuje objem dopravy navzdory problémům s infrastrukturou

Skupina Hupac v roce 2025 zvýšila objem své kombinované silniční a železniční dopravy – a to i přes přetrvávající problémy v evropské železniční síti. Společnost přepravila celkem 975 000 silničních zásilek, tj. 1,85 milionu TEU, což představuje nárůst o 4,3 procenta oproti předchozímu roku. Díky tomu se Hupac i nadále prosazuje jako jeden z předních poskytovatelů v evropské kombinované dopravě, zejména na důležitém koridoru TEN-T Rýn-Alpy.

Společnost Hupac zaznamenala obzvláště silný růst v transalpské přepravě přes Švýcarsko. Objemy se zde zvýšily o 4,5 procenta, tj. přibližně o 24 100 zásilek. Část tohoto růstu však byla způsobena dodatečnými přepravami na trase Belgie-Itálie. Transalpská doprava přes Francii a Rakousko se také vyvíjela pozitivně, i když na nízké úrovni. Netransalpská doprava v kontinentálním a námořním sektoru vzrostla na téměř 390 000 zásilek. „Celkový vývoj objemů je potěšující, zejména s ohledem na velké výzvy, jako je úplné uzavření linky v údolí Rýna během rušného měsíce června,“ říká Hans-Jörg Bertschi, prezident představenstva skupiny Hupac.

Zároveň infrastruktura zůstává největším rizikem pro kombinovanou dopravu. Staveniště, objížďky a dočasné uzavírky tratí i nadále snižují spolehlivost systému. Další výpadky jsou plánovány na rok 2026: Rýnská údolní železnice v Německu bude na jaře dva týdny uzavřena. V Itálii je plánována pětítýdenní uzavírka mezi Iselle a Domodossolou. Kromě toho má být v druhé polovině roku zavedena dlouhodobější objízdná doprava na trati Troisdorf–Wiesbaden. Společnost Hupac uvádí, že spolupracuje s železničními partnery na robustnějších konceptech odklonů a vyzývá k lepší mezinárodní koordinaci stavenišť podél evropských koridorů TEN-T. Zároveň společnost investuje do nových spojení a vlastní infrastruktury. Od začátku roku Hupac provozuje častější spoje na hlavních trasách Kolín nad Rýnem sever–Busto Arsizio a Ludwigshafen–Busto Arsizio. „Spuštění vysokofrekvenčních spojů ukazuje, že negativní dopad zpoždění na zákazníky lze minimalizovat,“ vysvětluje Michail Stahlhut, generální ředitel skupiny Hupac. Cílem je v nadcházejících letech dále rozšiřovat služby, aby byla zajištěna spolehlivá doprava i přes náročné podmínky infrastruktury. Dalším krokem je rozšíření sítě v jižní Evropě. Díky terminálu Barcelona Combiconnect, který Hupac provozuje společně s operátorem TP Nova, bude rostoucí intermodální trh ve Španělsku úžeji propojen s evropskou železniční sítí.

Navzdory určitým růstovým impulsům zůstává rozvoj na důležité severojižní ose přes Švýcarsko problematický. Od roku 2021 tam objemy kombinované dopravy klesají. V roce 2024 bylo v transalpské dopravě zaznamenáno přibližně 960 000 jízd nákladních vozidel – což je výrazně více než politicky stanovený cíl 650 000 jízd ročně. Zvrat tohoto trendu se v současné době nepředpokládá. Společnost Hupac proto vyzývá k dlouhodobému zachování stávajících nástrojů financování kombinované dopravy. Společnost se zejména domnívá, že

provozní dotace pro transalpskou dopravu by měly pokračovat i po roce 2030, aby byla zaručena jistota plánování pro poskytovatele i zákazníky.



SSL Express 17-03-2026 Rada ministrů EU se zasazuje o myšlenku elektrických nákladních vozidel s prodlužovači dojezdu

Rada ministrů EU se domnívá, že lepší environmentální výkonnost elektrických nákladních vozidel s prodlužovači dojezdu ve srovnání s dieselovými nákladními vozidly by měla být odměněna slevou na mýtném. Podle informací DVZ existuje mezi členskými státy pro tento krok solidní kvalifikovaná většina. Během poslední diskuse mezi experty na pozemní dopravu v Radě se proti tomu žádný zástupce vlády nevyjádřil. Rada se však touto otázkou v aktuálně projednávané novele směrnice EU o zpoplatnění silnic (směrnice o euroviněť) nehodlá zabývat.

Současná praxe zařazování elektrických nákladních vozidel dodatečně vybavených prodlužovači dojezdu do stejné kategorie mýtného CO₂ jako nákladních vozidel s naftovým motorem zůstane zatím nezměněna. Důvodem je zabránit zpoždění legislativního procesu pro úpravu směrnice. Rada však vyzývá Evropskou komisi, aby do dvou let prozkoumala, jak lze uhlíkovou stopu elektrického nákladního vozidla dodatečně vybaveného generátorem pro nabíjení baterií promítnout do jeho kategorie mýtného.

Ve svém postoji k pozměňovacímu návrhu Euroviněť členské státy zdůrazňují výhody takových hybridních vozidel pro ochranu klimatu. Generátor instalovaný místo bateriového bloku by mohl umožnit elektrickému nákladnímu vozidlu ujet delší vzdálenosti bez dobíjení. Omezený dojezd bateriově elektrických nákladních vozidel je považován za překážku jejich úspěchu na trhu. Vzhledem k nyní přijatému postoji má Rada v úmyslu zahájit jednání s Evropským parlamentem o konečném znění pozměněné směrnice. EP svůj postoj dosud nefinalizoval. Návrh hlavního zpravodaje EP, italského poslance Mattea Ricciho (sociální demokraté), se očekává do konce měsíce.

Skupina DHL také propaguje používání prodlužovačů dojezdu. Mitra Qurban, vedoucí bruselské kanceláře DHL, vítá uznání jejich dopadu na klima ze strany Rady, ale naléhavě žádá o rychlejší jednání. „Současná revize směrnice o euroviněť je skvělou příležitostí, kterou musíme využít: Proto nyní prosazujeme celoevropskou regulaci a odpovídající uznání prodlužovačů dojezdu,“ uvedla pro DVZ. Vzhledem ke svým klimatickým cílům do roku 2030 si EU nemůže dovolit čekat na další revizi, která by mohla trvat až čtyři roky. Podobný názor sdílí i poslanec Evropského parlamentu za CSU Markus Ferber. „Zásadně se domnívám, že bychom měli využívat všechny technologie, které mají potenciál snižovat emise v dopravním sektoru,“ řekl. To zahrnuje i prodlužovače dojezdu. „Myslím, že je špatné, aby uplynuly další roky, než se zohlední účinek prodlužovačů dojezdu na snižování emisí.“ Během projednávání v Evropském parlamentu hodlá předložit pozměňovací návrhy, aby zajistil, že parlament k této otázce zaujme ambicióznější postoj než Rada ministrů. Ferber je také nespokojen s tím, že Rada odmítla odměňovat přínosy energeticky úspornějších přívěsů a návěsů v oblasti ochrany klimatu prostřednictvím sníženého mýtného pro nákladní vozidla. Evropská komise navrhla novelu směrnice o zpoplatnění silnic především proto, aby to umožnila. Členské státy však považují plán za příliš složitý a nákladný jak pro provozovatele systémů mýtného pro nákladní vozidla, tak pro řidiče nákladních vozidel.

Během konzultací poslanci vyjádřili obavy, zda palubní jednotky dokáží správně vypočítat mýtné pro často se měnící kombinace tahače a přívěsu. Objevily se také obavy, že by bylo

obtížnější vymáhat předpisy a že by se mohl zvýšit počet odvolání proti výměrům mýtného. Bylo by nutné respektovat stávající ústupky s provozovateli mýtného. „Navrhované kategorie přívěsů by konečně mohly vést ke snížení mýtného, i kdyby byly přívěsy kombinovány s méně moderními tahači, které produkují více CO₂,“ vysvětlila rada. Ferber tohoto postoje lituje. „Zejména němečtí výrobci přívěsů se úspěšně vydali cestou vývoje inovativních řešení v této oblasti,“ řekl. „Například elektrické přívěsy jsou stále výrazně dražší na pořízení, což vede k neochotě je kupovat. Byl bych rád, kdyby členské státy přijaly návrh Komise a zavedly systém pozitivních pobídek pro přívěsy s nízkými emisemi CO₂.“

Rada ministrů má v úmyslu podpořit návrhy na úpravu různých předpisů pro klasifikaci vozidel a jejich podkategorií. Tyto úpravy jsou považovány za nezbytné, protože se změnilo několik předpisů EU o ochraně klimatu, například nařízení o limitech emisí CO₂ pro vozový park těžkých nákladních vozidel. V pozměněné směrnici o zpoplatnění silnic si Rada klade za cíl mimo jiné objasnit, že výpočty pro skupiny vozidel budou založeny na požadavku snížit emise CO₂ o 30 procent do roku 2030. V některých kategoriích bude jako základ použita úspora 43 procent. Kromě toho bude v některých případech poskytnuto více času vnitrostátním orgánům na provedení nových výpočtů.

SSL Express 17-03-2026 Dramatický vývoj v alpské dopravě

Pro zúčastněné strany v železniční nákladní dopravě ve Švýcarsku jsou tato čísla znepokojivá: Objem přepravy zboží v alpské železniční dopravě klesl v roce 2025 na 23,7 milionu tun. To představuje pokles o 1,9 milionu tun, tj. o 7,5 procenta, ve srovnání s předchozím rokem. Tato čísla zveřejnil Švýcarský federální úřad pro dopravu (FOT) ve své zprávě za druhé pololetí roku 2025.

Podle zprávy si silniční nákladní doprava vedla výrazně lépe. Objem přepravy v roce 2025 dosáhl 10,9 milionu tun a zůstal tak nezměněn ve srovnání s předchozím rokem. Počet těžkých nákladních vozidel (nad 3,5 tuny) zůstal stejný jako v roce 2024, a to 960 000. Silniční nákladní dopravě se tak podařilo zlepšit svůj podíl na celkovém objemu přepravy z 29,7 procenta na 31,4 procenta. Železniční doprava naopak dosáhla pouze 68,6 procenta, což je pokles ze 70,3 procenta. Jedná se o nejslabší číslo od roku 2014, kdy bylo 68 procent veškerého zboží v alpské dopravě přepravováno po železnici. Švýcarský federální úřad pro dopravu (FOT) popisuje rozvoj transalpské nákladní dopravy z hlediska politiky přechodu na jiné druhy dopravy jako „dramatický“. Železniční nákladní doprava v alpském tranzitu „kvůli náročným podmínkám – zejména stavenišťům a nedostatku kvality a spolehlivosti – nadále ztrácí značnou konkurenceschopnost,“ uvádí se ve zprávě.

V roce 2024 zaznamenala nákladní železniční doprava také pokles objemu, který byl sice znatelný o 3,7 procenta, ale oproti roku 2025 jen o polovinu menší. Ztráta 5,9 procenta v roce 2023 musí být uvedena v perspektivě, jelikož jeden ze dvou tranzitních tunelů – Gotthardský břevní tunel – byl od 10. srpna téhož roku kvůli železniční nehodě zcela uzavřen. Švýcarský federální úřad pro dopravu (FOT) označil za hlavní důvod prudkého klesajícího trendu od roku 2023 nedostatek kvality a spolehlivosti dálkové železniční nákladní dopravy podél hlavních evropských severojižních koridorů. Tento problém přetrvává a v některých oblastech se dokonce zhoršuje. FOT jako další důvod uvádí také „pokračující náročné ekonomické prostředí pro mezinárodní nákladní dopravu“.

Nejsou to však jen staveniště mimo Švýcarsko, která brzdí železniční dopravu. Například rekonstrukční práce na Simplonském tunelu – druhé hlavní švýcarské tranzitní trase – budou

probíhat každý rok po dobu šesti měsíců v letech 2025 až 2028. Gotthardská trasa se používá především jako objížďka. Simplonský tunel je proto již nyní vnímán jako méně atraktivní, a proto společnosti v současné době hledají a budou i nadále hledat spolehlivější alternativní trasy. Také provozovatel kombinované dopravy Hupac sleduje vývoj s velkými obavami. Švýcarská společnost je jedním z hlavních poskytovatelů na této trase – a naopak je tato trasa pro Hupac nejdůležitější v celé jeho síti. „Cíl 650 000 cest kamionů ročně, zakotvený ve švýcarské ústavě, je výrazně neplněn. Obrat není v dohledu, naopak,“ uvádí společnost. Hupac se proto zasazuje o pokračování osvědčených nástrojů na podporu kombinované dopravy. To zahrnuje i zajištění toho, aby „provozní dotace na transalpskou kombinovanou dopravu pokračovaly i po roce 2030“. To by alespoň částečně zbavilo poskytovatele dodatečných nákladů vyplývajících ze současné situace infrastruktury a neplnění produkčních cílů. Silná slova zazněla ze strany sdružení „Pro Alps“. Vzhledem k tomu, že zákonem stanovený cíl v oblasti přesunu na jiný druh dopravy opět zjevně nebyl splněn, generální ředitelka Katrin Dorfschmid prohlásila, že nouzová situace v oblasti přesunu na jiný druh dopravy se zhoršuje, a vyzvala švýcarský parlament, aby proti tomu čelil účinnými opatřeními. Jako nástroje uvedla pokračování dotací na nedoprovázenou kombinovanou dopravu a vyšší poplatek za těžká vozidla v závislosti na výkonu (LSVA), který by konečně kompenzoval strukturální nevýhody železniční dopravy ve srovnání se silniční dopravou. Švýcarský parlament má v pondělí projednávat zprávu o přechodu na jiný druh dopravy zveřejněnou v listopadu. V této souvislosti je na programu i pokračování provozních dotací pro nedoprovázenou transalpskou nákladní dopravu po roce 2030. „Vzhledem k současným číslům by postupné rušení této finanční podpory bylo z hlediska dopravní politiky nezodpovědné,“ uvedla organizace Pro Alps.



SSL Express 17-03-2026 Masivní narušení dopravy kvůli uzavírce tunelu ve Španělsku

Velký železniční tunel na předměstí Barcelony bude uzavřen na sedm týdnů. Španělská média uvádějí, že španělský správce infrastruktury ADIF informoval dotčené železniční společnosti o uzavření pouze několik dní předem. Po této trase jezdí mnoho nákladních vlaků, včetně těch do a z námořních přístavů Barcelona a Tarragona, a dále směrem k francouzským hranicím v Perpignanu. Trať má výhodu v tom, že je postavena na standardním rozchodu (1 435 milimetrů) namísto širokého rozchodu 1 668 milimetrů používaného ve Španělsku. To umožňuje nákladním vlakům překračovat hranice do Francie a z Francie, aniž by musely měnit rozchod nebo překládat náklad.

Podle společnosti ADIF, jak informují španělské ekonomické noviny „El Marcantil“, jsou v tunelu naléhavě nutné zpevňovací a stabilizační práce. Vzhledem k velmi krátkému oznámení o uzavírce budou vlaky, které již jedou do Barcelony, odkloněny do intermodálního terminálu La Llagosta Combiconnect. Toto zařízení se nachází těsně před tunelem a provozují ho společně společnosti Hupac a TP Nova. Terminál zahájil provoz až na začátku roku po zkušební fázi. Odtud by například byla možná kyvadlová doprava kamionů do barcelonského přístavu. Toto však zjevně není schůdné prozatímní řešení. Podle deníku „El Mercantil“ se ve čtvrtek konala schůzka mezi katalánskou vládou a různými zúčastněnými stranami, včetně několika společností z barcelonského přístavu, jednoho z překladišť nejvíce postižených uzavřením. „Někteří provozovatelé terminálů a přepravní společnosti navrhli možnost kyvadlové dopravy

kamiony. To ale není proveditelné,” uvedl Juan Diego Pedrero, prezident Asociace soukromých železničních společností (AEFP), který se schůzky zúčastnil.

Tunel je považován za starý a potřebuje rekonstrukci. K jeho zřícení došlo zřejmě již v lednu, což vedlo k jeho týdennímu uzavření. Nyní byly zřejmě objeveny další škody, které si vyžádaly delší uzavírku. Podle zpráv španělských médií oznámil ADIF (Generální německý dopravní úřad) objízdnou trasu, která nyní prodlouží dobu jízdy ze tří na sedm hodin, tedy 521 kilometrů místo obvyklých 192 kilometrů. Zprávy rovněž uvádějí, že v barcelonském přístavu je denně registrováno přibližně 35 vlakových spojů.