

SSL EXPRES

18.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



   **SSL express 18-03-2026 Bulk Cargo investuje 16 milionů eur do infrastruktury přístavu ve Štětíně**

Jako většinový akcionář společnosti Bulk Cargo – Port Szczecin reaguje skupina Rhenus na rostoucí požadavky trhu a specifické výzvy v odvětví.

"Program modernizace zajistí, že naše dostavba bude splňovat současné i budoucí požadavky trhu a posílí připravenost terminálu na další růst," uvedl Adam Czarnul, generální ředitel Bulk Cargo – Port Szczecin. "Díky těmto investicím zvýšíme provozní efektivitu, zvýšíme manipulaci, zajistíme kontinuitu procesů a zvýšíme bezpečnost a ergonomii práce."

Jádrem projektu jsou dva nové sklady s 11 400 metry čtverečními plochy, což zvýší kapacitu o 27 procent. Kromě toho nahradí dva zastaralé stroje vysoce výkonný jeřáb od výrobce Ardelt (nosnost: 65 tun) – což je klíčový krok při manipulaci s většími loděmi. Sortiment doplňují moderní manipulace, včetně těžkého vysokozdvížného vozíku, mobilního jeřábu a tří traktorů. Investice jsou v souladu s rozvojovými plány přístavu Štětína, který nedávno prohloubil svou plavební dráhu na 12,5 metru. To umožní manipulaci s loděmi s ponorem až jedenáct metrů *(a to se vyplatí, 11 metrů je bulk carrier jak p..se)*

    **SSL Express 18-03-2026 DPD France integruje skříně na vyzvednutí do své sítě pro doručování mimo domov**

Využívajíc synergie umožněné ve skupině La Poste, DPD France (dceřiná společnost Geopost) rozšiřuje svou nabídku doručování mimo domov integrací přibližně 6 000 automatických skříněk Pickup ve Francii. Jsou navíc k téměř 10 000 maloobchodním provozovnám, které jsou již přidruženy k síti specialistů na doručování balíků pro profesionály, například těch instalovaných v kioskech MédiaKiosk (JCDecaux).

"S doručením do skříněk Pickup posilujeme naši nabídku mimo domov, abychom e-shopperům nabídli ještě větší flexibilitu, jednoduchost a autonomii. Toto řešení ilustruje naši

snahu udržitelně podporovat růst našich zákazníků e-obchodníků ve Francii i mezinárodně," říká Samuel Gangnant, generální ředitel DPD France.

Z celé flotily francouzských skříněk Pickupu je nyní asi třetina napájena fotovoltaičkou solární energií. Je také třeba poznamenat, že odesílatelé, kteří chtějí rozvíjet své podnikání v zahraničí, si mohou zvolit dodávky v 22 evropských destinacích, přičemž zákaznická zkušenost je přizpůsobena (postupy vyzvednutí, oznámení, doby zpracování atd.) místním potřebám.



SSL Express 18-03-2026 Selektivní tranzity v Perském zálivu vznikají pod íránským dohledem

Obchodní lodní doprava zůstává hluboce narušená i 18. den války mezi Íránem a koalicí USA/Izrael, i když zásoby tankerů rostou, alternativní náklady se rozšiřují a omezený, selektivní tok plavidel prochází neobvyklým koridorem Larak-Qeshm – vzorec, který podle analytiků námořního rizika vypadá jako de facto ověřovací režim. S výjimkou místně obchodujících lodí Clarksons Research uvádí přibližně 1 100 lodí představujících hodnotu 37 milionů grt a 30 miliard dolarů, které se v současnosti nacházejí uvnitř zálivu. Probíhá však přesměrování a Clarksons uvádí, že počet VLCC směřujících do Yanbu na pobřeží Saúdské Rudé arábie se zvýšil šestinásobně.

Náklady na přepravu jednoho barelu ropy z perského zálivu do Asie se od začátku roku zdvojnásobily, z 5 na 10 dolarů za barel, podle Clarksons, zatímco v bunkrech činí VLSFO v Singapuru přibližně 1 100 dolarů za tunu, což je nárůst o 160 % od začátku roku 2026, a data Clarksons naznačují, že průměrné rychlosti kontejnerových a dry bulk lodí v březnu už klesly o 2 %, protože provozovatelé zpomalují provoz kvůli úsporě paliva. Broker BRS uvádí, že výpadky výroby ropy se rychle šíří, což je způsobeno absencí exportních tras a rostoucími omezeními skladování, a nyní se předpokládá, že přesahují 10 milionů barelů denně. Podle BRS se zdá, že na tankery uvězněné v Blízkovýchodním zálivu bez možnosti úniku je naloženo asi 60 milionů barelů ropy.

Saudi Aramco zvyšuje průtoky na svém východo-západním ropovodu o kapacitě 7 milionů barelů denně do Yanbu, ale BRS varuje, že exportní kapacita tam zůstává omezená, odhaduje rezervní kapacitu kolem 4,2 milionu barelů denně – což odpovídá přibližně dvěma VLCC nakládajícím se současně na maximum. AXSMarine data ukazují, že nejméně 25 VLCC v současnosti směřuje k Yanbu, přičemž počty nákladu naznačují až 65 VLCC lodí z přístavu v březnu, oproti přibližně 17 v běžném měsíci.

Strukturální důsledek pro trh VLCC je významný. Protože nakládky v Blízkém východě v Zálivu dříve tvořily 70 % globální aktivity VLCC, BRS varuje, že i při zohlednění zvýšených nákladů v Yanbu brzy bude příliš mnoho VLCC poptávajících příliš málo nákladů – protože ne-arabská tonáž je již tlačena směrem k atlantickým nakládkovým zónám, což tam vyvíjí tlak na snižování cen.

Kritický bunkrovací uzel SAE a vývozní terminál ropy ve Fudžajře čelily novému útoku, přičemž nakládka ropy byla pozastavena po úderech jak v noci, tak v pondělí ráno. LPG tanker Gas Al Ahmadiyah plující pod kuvajtskou vlajkou byl také zasažen neznámým projektilem, když včera v noci kotvil u Fudžajry, ale utrpěl jen drobné strukturální poškození bez hlášení zranění posádky ani ekologického dopadu. Nejvýznamnějším vývojem posledních 24 hodin může být to, co EOS Risk Group označila za začátek íránského ověřovacího systému, který určuje, které lodě mohou opustit Perský záliv. Martin Kelly, vedoucí poradenství v EOS Marine, potvrdil, že nejméně čtyři lodě v uplynulém dni propluly přes Hormuzský průliv po odklonu přes Larak-

Qeshm průliv – koridor mezi dvěma íránskými ostrovy, který leží daleko od standardního schématu oddělení dopravy. "Můžeme být svědky zahájení ověřovacího procesu ze strany Íránu, kdy musí být lodě schváleny k průjezdu Hormuzským průlivem na základě zastávek mezi Larakem a Qeshm," řekl Kelly.

Čtyři lodě – tři nákladní lodě – včetně dvou pod řeckou vlajkou a jednoho pod indickou vlajkou a jednoho tankeru velikosti aframax pod pákistánskou vlajkou – byly sledovány při stejném neobvyklém odklonu na sever směrem k íránským vodám, než se stočily na jih do Ománského zálivu. Pákistánská loď m/t Karachi, která přepravuje ropu Das z Abú Dhabí, vzbudila zvláštní pozornost jako první neíránský nákladní tanker, který dokončil přejezd s nepřetržitým vysíláním AIS od začátku krize. Nové hlášení MARAD varovalo, že íránské síly mohou během plavby kontaktovat plavidla prostřednictvím VHF rádia nebo e-mailu, aby jim nařídily změnit kurz nebo poskytnout informace o plavbě – komunikace, před kterou američtí úředníci varují, by mohly být použity k ověření identity plavidla nebo ke zlepšení přesnosti zaměřování.

SSL Express 18-03-2026 Nová pravidla EU o státních dotacích pro pozemní dopravu

Státy EU budou mít větší volnost při prosazování alternativ k silniční nákladní dopravě. To je zajištěno dvěma novými programy pomoci pro dopravu. Byly přijaty Evropskou komisí v pondělí a vstoupí v platnost 30. března. "Pravidla zjednodušují postupy a usnadňují veřejnou podporu udržitelným dopravním řešením," uvedla Teresa Ribera, místopředsedkyně komise odpovědná za politiku hospodářské soutěže.

Pokyny pro pozemní a multimodální dopravu (LMTG) popisují podmínky, za kterých mohou být dotace schváleny komisí. Podle informací pokrývají všechny druhy dopravy v pozemní dopravě, které jsou udržitelnější než silniční doprava. Podle Komise mezi ně patří: železniční doprava, vnitrozemská vodní doprava a udržitelná multimodální doprava. V případě druhé musí být alespoň jeden z použitých způsobů dopravy železniční nebo vnitrozemské vodní cesty, nebo musí být pozemní doprava kombinována s krátkou námořní dopravou.

Mezinárodní unie pro kombinovanou dopravu (UIRR) je v první reakci překvapena "zvláštní" definicí něčeho, co bylo dosud v právu EU běžně označováno jako kombinovaná doprava. Komise mimo jiné popisuje v pokynech podmínky, za kterých bude v budoucnu možné dotovat i "veřejnou služební dopravu" prostřednictvím povinností veřejné služby (PSO) v železniční nákladní dopravě. Dosud byl tento přístup dostupný pouze pro osobní dopravu. Podle LMTG bude veřejný sektor moci v budoucnu například objednávat a dotovat přepravu jednotlivých vozů. To není všude v železničním odvětví vnímáno pozitivně. Někteří se obávají, že regulace by mohla vést k dotaci na ztrátovou dopravu ze strany železničních společností dominujících na trhu.

Podle Komise lze v zásadě povolit různé provozní a investiční pomoci, například pro výstavbu a rozšíření železničních služeb, jako jsou překladiště, a zařízení pro vnitrozemskou vodní dopravu. Nicméně je také zmíněno zřízení nových komerčních spojení v železniční a vnitrozemské vodní dopravě, stejně jako nákup železničních vozidel nebo vnitrozemských plavidel malými a středními podniky (MSP) a středními podniky (MSP) a středními společnostmi. Jeden z hráčů z oboru v rozhovoru (pro DVZ) upozornil, že takové dotace nejsou bez rizika a mohly by narušit konkurenci mezi novými a zavedenými poskytovateli v intermodální dopravě. Například bývalý program EU "Marco Polo" vedl k "kanibalizaci" stávajících dopravních služeb. Nicolette van der Jagt, generální ředitelka evropské asociace spedičních společností CLECAT, však vnímá nové směrnice pozitivně. Důležité jsou investice do

železniční nákladní dopravy, vnitrozemské vodní dopravy a efektivních intermodálních služeb. Mezery v infrastruktuře a provozní úzká místa v evropské nákladní dopravě stále brání využívání udržitelnějších dopravních služeb. Pro CLECAT je důležité, aby dotace nezkreslovaly "férovou soutěž", řekla van der Jagt DVZ.

Očekává, že nařízení o výjimce pro dopravní bloky (TBER) situaci usnadní. To popisuje podmínky, za kterých mohou členské státy poskytovat dopravní pomoc bez předchozího schválení Bruselu. TBER je omezen do 31. prosince 2034. "Pokud budou členské státy moci zavést určitou podporu bez předchozího oznámení EU, mělo by to urychlit investice a snížit administrativní překážky," uvedla van der Jagt. CLECAT bude nové směrnice měřit podle toho, "zda se promítnou do efektivnějších a konkurenceschopnějších multimodálních dopravních služeb pro evropské společnosti". Tato dvě pravidla nahrazují Pokyny z roku 2008 o státní pomoci železničním podnikům a Komise předložila návrh nových pravidel k veřejné konzultaci v létě 2024.

P.S. Takže nám DB Cargo zase nezkrachuje. Prodotuje se do zářné budoucnosti, kdy na světě bude jen železnice



SSL Express 18-03-2026 Úleva pro nákladní železnice díky novému systému zpoplatnění přístupu po trati

Poplatky za přístup k trati jsou trvalou překážkou pro nákladní železnice. Ačkoliv by se v plánu pro rok 2026 mohlo minimálně předejít zvýšení o třetinu, hrozí další nárůst nákladů v roce 2027. Aby dosáhla cílových příjmů, DB InfraGo usiluje o ceny za přístup k trati pro rok 2027, které by mohly zvýšit využití kolejí pro nákladní železnice o 12 procent nebo dokonce o 37 procent. To by bylo možné, pokud by brzda cen tratí pro místní osobní osobní dopravu nadále platila. Sdružení "Die Güterbahnen" proto naléhavě volá po reformě systému poplatků za přístup po trati. Podporuje systém, který bude v budoucnu založen na mezních nákladech, nikoli na plných nákladech. "Sledování cen přístupu na mezní nákladové bázi zajišťuje větší návštěvnost a tím i vyšší příjmy," říká Peter Westenberger, generální ředitel asociace. Současný systém s plnými náklady naopak dusí provoz a zpomaluje provozovatele sítě. "Čísla ukazují: Údajná finanční mezera je politickým strašákem – nic víc," řekl generální ředitel. Asociace si pro tento účel objednala studii od Infrac. Studie nese název "Systém oceňování přístupu ke stopě na základě marginálních nákladů". Oliver Smock, konzultant pro železniční politiku v asociaci, předložil uvedené údaje DVZ. Podle toho je v současnosti z cen tratí vybráno asi 7 miliard eur. Z toho 1,2 miliardy eur zahrnuje pokrytí mezních nákladů a 5,8 miliardy eur plné náklady. Poslední částka by tedy byla zrušena, pokud by se systém změnil. Nicméně přibližně 4 miliardy eur z této částky již federální vláda poskytuje prostřednictvím dotací na přístup k trati (0,5 miliardy eur) a regionálních fondů pro jednotlivé státy (3,5 miliardy eur).

Tak zůstávají 2 miliardy eur plus další miliarda, kterou DB InfraGo potřebuje na renovaci a údržbu. Tyto 3 miliardy eur již byly vyplaceny společnosti DB InfraGo pro rok 2025/2026. "To jsou příspěvky na údržbu. Tato částka by musela být trvalá," řekl Smock. Takže jde o peníze, které federální vláda už jednou poskytla, a nyní je bude muset znovu utratit v následujících letech. Současně Smock upozorňuje, že s nižšími mezními náklady ceny přístupu na tratě na železnice výrazně klesají. Podle studie by ceny přístupu k trati byly o 54 procent nižší než hodnota roku 2026, pokud by byl zaveden systém mezních nákladů. V závislosti na provozu představují ceny přístupu na trať přibližně 20 až 25 procent celkových nákladů na železniční

nákladní dopravu. Pokud tedy tyto náklady klesnou, železnice se stane atraktivnější. To znamená více dopravy na železnicích a tím i více příjmů státu z cen tratí.

Smock označil částku kolem 2,00 eur za "žádoucí" cenu tratě. "To činí naše firmy konkurenceschopnými ve srovnání s nákladními auty," řekl mluvčí "Die Güterbahnen" s odkazem na průzkum svého sdružení mezi členskými společnostmi. V současnosti bude cena trati činit přibližně 2,90 eura. "Nový systém cen přístupu k tratě neselže kvůli penězům a reforma nepředstavuje nevyčíslitelné riziko pro federální rozpočet," shrnuje Westenberger výsledky studie. Pokud však chce spolkový ministr dopravy zajistit bezpečnost pro všechny zúčastněné strany do poloviny prosince, jak slíbil, musí nyní velmi rychle zahájit projednání zákona o zpoplatnění přístupu k trati, požadoval generální ředitel asociace. Kromě toho měly být poplatky za přístup na trať na pět let (prosinec 2026 až prosinec 2031) stanoveny zákonem přijatým Bundestagem a Bundesratem. "Die Güterbahnen" očekává, že to zajistí větší bezpečnost plánování, podobně jako mýtné za nákladní auta. Mýtné za nákladní vozidla je však také vybíráno podle principu plných nákladů, i když ne na celé silniční síti jako u kolejí. Očekává se však, že asociace silniční nákladní dopravy budou usilovat o to, aby mýtné za kamiony bylo vybíráno podle principu mezních nákladů – což by opět znamenalo nevýhodu pro železnici v konkurenci se silnicí.

P.S. Nárůst železniční nákladní dopravy má ještě jeden zásadní problém - kapacita tratí jako takové. Není tedy cena přístupu poněkud marginální?