

SSL EXPRES

20.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



  **!?** SSL Express 20-03-2026 Krize v Perském zálivu: Rýsují se vážná rizika dodavatelského řetězce

Analýza zveřejněná 12. března poskytovatelem softwaru SCRM Prewave dochází k závěru, že současná krize v Perském zálivu by mohla mít mnohem větší ekonomické důsledky, než se dříve předpokládalo v veřejné debatě. Po útocích USA a Izraele na iránské cíle 28. února a následné iránské reakci byly dvě nejdůležitější námořní úzká místa na Blízkém východě poprvé v moderní historii blokována současně: Hormuzský průliv a Bab al-Mandabský průliv. Nejdůležitější výsledky aktuální zprávy o situaci před vlnou:

1. Délka krize

Analýza vidí nejpravděpodobnější vývoj v narušení přepravy na čtyři až osm týdnů. Rychlý průlom během prvních čtyř týdnů je proto považován za možný, ale méně pravděpodobný. Podle Prewave je doba trvání rozhodující pro ekonomické důsledky – prodloužení nad tři měsíce by způsobilo vážné ekonomické škody po celém světě.

2. Ceny energií zůstávají vysoké

Cena ropy už od začátku krize vzrostla přibližně o 20 procent. Podle analýzy není v základním scénáři pravděpodobný extrémní cenový skok, ale v přibližně deseti procentech scénářů cena ropy Brent překročí 100 dolarů za barel – což představuje riziko recese, zejména pro ekonomiky závislé na energii v Asii. *mezitím už překročila*

3. Dodávky plynu v Evropě pod tlakem

Cena evropského plynu (TTF) se od začátku krize téměř zdvojnásobila. S přibližně 20 procenty světového obchodu s LNG procházejícím Hormuzským průlivem a produkcí LNG v Kataru momentálně pozastavenou, podle zprávy Prewave Situation Report by Evropa mohla mít potíže s dostatečným naplněním svých plyn skladovacích zařízení na zimu.

4. Pojišťovny blokují přepravu

Podle analýzy je Hormuzský průliv v současnosti uzavřen nikoli především vojenskými akcemi, ale zrušením válečného rizikového pojištění obchodních lodí. Bez těchto pojištění prakticky žádná nákladní loď nepropluje tímto regionem. Obnovení pojištění by tedy bylo ústředním signálem pro uvolnění.

5. Petrochemikálie jako podceňované riziko

Zpráva je zvláště kritická k dodávkám nafty, důležité suroviny pro chemický průmysl. Cena už vzrostla přibližně o 58 procent. Překročení určitých cenových hranic by mohlo vést k ukončení

výroby petrochemických závodů v Asii – což by mělo důsledky pro elektroniku, automobilový průmysl a farmaceutický průmysl.

6. Ohrožení výroby polovodičů

Katar dodává asi 30 procent světového helia, které je nezbytné pro výrobu moderních čipů. Jelikož se helium vyrábí jako vedlejší produkt zpracování plynu, výpadek výroby by mohl trvat čtyři až pět měsíců – což podle Prewave představuje potenciální úzké hrdlo pro globální polovodičový průmysl.

7. Ceny hnojiv už nyní prudce rostou

Hormuzský průliv je také centrálním koridorem pro globální obchod s hnojivy. Cena močoviny už vzrostla přibližně o 35 procent. Podle autorů studie by to mohlo ve střednědobém horizontu vést k vyšším cenám potravin po celém světě.

8. Riziko řetězové reakce v dodavatelských řetězcích

Analýza ukazuje 51procentní pravděpodobnost, že během šesti týdnů selže několik kritických dodavatelských řetězců současně – například energetika, chemikálie, polovodičové materiály a hnojiva.

P.S. A co na to říká Mr. President?

✈️ 🔄 📄 SSL Express 20-03-2026 Unifuel míří na plně syntetické SAF

Jak letecké společnosti pracují na snižování emisí při zachování provozní efektivity stávajících letadel a infrastruktury, byla překonána zásadní překážka pro přijetí 100% udržitelného leteckého paliva (SAF). Nezávislé testování na Washington State University potvrdilo, že technologie flexiforming od Universal Fuel Technologies (Unifuel) úspěšně přeměňuje naftu odvozenou HEFA na syntetický aromatický petrolej, který po smíchání s parafínovým SAF vytváří plně syntetické letecké palivo splňující všechny nezbytné výkonnostní normy. HEFA (hydrozpracované estery a mastné kyseliny) je dnes nejrozšířenějším výrobním procesem SAF, ale vyrábí pouze parafínové palivové složky. Testování hodnotilo směs 16 % aromatického SAF produkovaného Flexiformingem a 84 % parafínového SAF odvozeného HEFA, což ukázalo, že kombinované palivo funguje srovnatelně s konvenčním leteckým palivem v kritických parametrech. Jedná se o první důkaz, že HEFA nafta, tradičně nízkohodnotný vedlejší produkt představující až 20 % produkce HEFA, může být upgradována na aromatické složky nezbytné pro výkon leteckého paliva.

"Toto ověření od Washington State University potvrzuje to, na čem jsme pracovali: praktické řešení, které umožní výrobcům HEFA maximalizovat výnosy produktů a zároveň vytvořit plně syntetické letecké palivo, které funguje jako palivová letadla, která již dnes používají," řekl Alexej Belťukov, generální ředitel Universal Fuel Technologies. Vylepšením vedlejších produktů nafty, které výrobci SAF již produkují a často mají problém zpeněžit, nejen zlepšujeme ekonomiku výroby SAF, ale také vytváříme cestu k plně syntetickému leteckému palivu, které nebude vyžadovat další míchání s fosilními tryskami."

Laboratoř Bioproduktů, věd a inženýrství Washingtonské státní univerzity hodnotila palivo podle referenčních bodů konvenčního leteckého paliva v rámci testů schválených ASTM pro kandidátní paliva SAF. Směs splňovala všechny kritické vlastnosti leteckého paliva, včetně hustoty, viskozity, bodu mrazu a bodu vzplanutí. Teplotní hodnota paliva naznačuje energetickou účinnost srovnatelnou nebo vyšší než u konvenčního leteckého paliva, přičemž si zachovává molekulární profil a destilační vlastnosti nezbytné pro moderní proudové motory a letadla. "Naše testy ukazují, že aromatické složky produkované Flexiformingem, když jsou

smíchány s HEFA parafínovou složkou, splňují výkonnostní parametry stanovené pro letecké palivo, které testujeme při screeningu," řekl Dr. Joshua Heyne, ředitel laboratoře Bioproduktů, věd a inženýrství na Washington State University. "Flexiforming řeší klíčové omezení dnešní výroby SAF: výrobu plně syntetického leteckého paliva s parafínovou i aromatickou složkou potřebnou pro ekvivalent s konvenčním petrolejem. Směs prokázala vynikající výkon ve všech testovacích parametrech, bod mrazu -43,5 °C, viskozita při nízkých teplotách a zahřívací hodnota naznačují, že toto palivo by spolehlivě fungovalo za náročných podmínek komerčního letectví."

Procesy HEFA, Ethanol-to-Jet (ETJ) a Fischer-Tropsch (FT), které tvoří většinu dnešní produkce SAF, obvykle vyrábějí pouze parafínové palivové komponenty. Konvenční letecké palivo obsahuje 8–25 % aromatických molekul, které jsou nezbytné pro letecké motory a komponenty palivového systému. Přístup flexiformingu k modernizaci vedlejších produktů nafty na aromatické složky platí jak pro HEFA, tak FT provoz, stejně jako pro další úrovně produkující naftu. Současné normy ASTM vyžadují, aby SAF byla smíchána s fosilním leteckým palivem pro zajištění požadovaných aromatických látek, ale průmysl směřuje k 100% syntetickým palivům typu drop-in, která eliminují závislost na fosilních palivech. Flexiforming poskytuje producentům HEFA, FT a ETJ doplňkové řešení, které funguje v rámci stávající infrastruktury s minimálními dodatečnými kapitálovými investicemi. Místo budování zcela nových zařízení nebo zavádění složité logistiky míchání s externími aromatickými zdroji mohou výrobci integrovat flexiforming jako doplňkový procesní krok. To vylepšuje jejich produkty nafty na aromatické složky míchání SAK, což jim umožňuje pokročit směrem k výrobě plně syntetického paliva.

"Aromatické látky byly chybějícím dílkem plně syntetického paliva pro letecké turbíny," řekl Denis Pčelincev, spoluzakladatel Universal Fuel Technologies. "Tyto výsledky potvrzují, že můžeme spolehlivě vyrábět aromatické molekuly z vedlejších produktů, které již výrobci HEFA produkují, což zlepšuje jak technické, tak ekonomické výzvy výroby plně syntetického paliva pro letecké turbíny. Máme v úmyslu aplikovat podobný přístup i na jiné dráhy, které produkují naftu jako vedlejší produkt." Kromě cesty modernizace HEFA na naftu Unifuel také rozvíjí svou technologii převodu etanolu na tryskové proudy prostřednictvím kvalifikace ASTM. V srpnu loňského roku byl ETJ SAF od Unifuel, vyráběný pomocí technologie Flexiforming, přijat do Clearinghouse ASTM D4054, který podporuje technické hodnocení nových leteckých paliv. Tento milník řadí Unifuel mezi omezený počet společností, které postupují kvalifikačním procesem ASTM požadovaným pro to, aby se nová letecká paliva dostala do komerčního využití.



SSL express 20-03-2026 Takto se chce SBB Cargo dostat z minusů

Věci v nákladní dopravě nefungují hladce, jak ukazují čísla představená vrcholným vedením SBB na každoroční tiskové konferenci v Bernu minulý týden. SBB Cargo zůstává hluboko v mínusu. Ale SBB Cargo International také sklouzla do minusů. Ztráta SBB Cargo Švýcarsko v roce 2025 činí 122 milionů švýcarských franků (135 milionů eur při kurzu 1 frank = 1,11 eura). To znamená, že výsledek se zhoršil o 60,5 procenta. Vyšší ztráta je však způsobena především ponížením fixních aktiv. "Bez tohoto efektu by deficit byl na úrovni předchozího roku," říká generální ředitel SBB Vincent Ducrot. Vzhledem ke slabé ekonomice objem dopravy klesá již několik let. "V zahraničí situaci zhoršuje i to, že v některých případech máme špatnou

dostupnost infrastruktury, zejména na severu," říká finanční ředitel SBB Franz Steiger a odkazuje na četná staveniště v německé železniční síti.

Pouze v segmentu ERA zaznamenala SBB Cargo v roce 2025 ztrátu 86 milionů franků – o 5 milionů více než v roce 2024, uvedl mluvčí SBB na žádost. Tržby klesly z 273 milionů na 262 milionů švýcarských franků (minus 4,0 procenta). "Jsme uprostřed přípravy nového výrobního systému," vysvětluje generální ředitel Ducrot. Například byla uzavřena dohoda o výkonu s federální vládou, která poskytuje podporu na příštích osm let. Kromě toho byly uzavřeny nové smlouvy s důležitými zákazníky, v některých případech se zvýšenými poplatky. Patří sem Migros, zemědělské družstvo Fenaco, Stahl Gerlafingen a švýcarské solné závody. To znamená, že více než 95 procent všech zákazníků se dlouhodobě spoléhá na ERA, uvádí SBB Cargo. "Národní nákladní doprava SBB bude zásadně přeorganizována," říká mluvčí SBB (*pro DVZ*). Ve druhém čtvrtletí roku 2026 plánuje SBB oznámit podrobnosti o přesměrování.

V roce 2025, stejně jako v roce 2024, bude ve Švýcarsku v KD zaznamenána ztráta 12 milionů franků – ale s obratem pouze 15 milionů franků (2024: 18 milionů franků). Vzhledem k nízké marži příspěvků je rozumné předpokládat, že SBB Cargo by mohla národní KD ukončit. Mluvčí SBB to však popírá: "SBB věří v budoucnost jak v KD, tak v ERA, a proto je přesměrovává." Společnost v současnosti testuje denní spojení v KD na severojižní trase mezi Dietikonem (u Curychu) a Stabiem (blízko italské hranice). Z dlouhodobého hlediska je potřeba terminálová infrastruktura s dlouhými tratěmi a automatizovanými jeřáby, aby bylo možné ve velkém měřítku přesouvat jednotky z silnice na kolej. Předchozí manipulace byla příliš pomalá, což mimo jiné znamenalo nutnost složitých manévřů.

Další zátěž hrozí přísnějšími bezpečnostními podmínkami, které chce Federální úřad dopravy (FOT) pro Švýcarsko vymáhat. Mluvčí SBB zaujímá jasný postoj: "Železniční nákladní doprava musí být bezpečnější." Dále uvádí, že SBB považuje požadavky FOT za správné a implementuje je, protože tato opatření by výrazně snížila riziko nehody. SBB by proto podporovala, aby Agentura Evropské unie pro železnice (ERA) definovala opatření na evropské úrovni podobná těm, která má FOT. "Přísnější pravidla pro provoz, údržbu a údržbu nákladních vozů jsou potřeba po celé Evropě," uvedl mluvčí. Odhadl dodatečné náklady na bezpečnostní opatření na přibližně 1 milion franků ročně pro celou flotilu SBB Cargo Switzerland.



SSL express 20-03-2026 USA argumentují za účelem torpédování "chybného" rámce Net-Zero

18. října loňského roku členské státy Mezinárodní námořní organizace (IMO) hlasovaly o ročním odkladu rámce Net-Zero (NZF), a jeho hlavní protivník, administrativa prezidenta Trumpa, se nyní pokouší jej zcela zrušit. Tento rámec – schválený v zásadě na MEPC 83 v dubnu 2025 – stanovil globální standard pro palivo a mechanismus oceňování emisí, které by společně tvořily páteř cesty mezinárodní lodní dopravy k nulovým emisím do roku 2050. Příspěvky na příští klíčové zasedání Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC) IMO přicházejí z celého světa, přičemž dokument předložený ze Spojených států pravděpodobně získá největší pozornost médií.

Americký návrh – zaslaný tento měsíc – oficiálně vyzval k úplnému opuštění NZF. Washington vede snahu o zmaření současného návrhu s odkazem na "vážené ekonomické důsledky" pro lodní průmysl a globální spotřebitele. Americký návrh nešetří údery a označuje NZF za "chybný" přístup, který by z IMO udělal "globální klimatickou banku". Americká delegace tvrdí, že rámec spoléhá na drahá, neověřená paliva a zároveň nespravedlivě trestá stávající

technologie. Klíčové je, že USA požadují přístup "energeticky vše", který chrání používání LNG, jaderných a konvenčních paliv. Možná nejvíce rušivé je, že USA naznačují, že navrhovaný březnový vstup v platnost v roce 2027 je nyní právně nemožný a že přerušené mimořádné zasedání by nemělo být nikdy obnoveno.

Další hlavní námořní státy se do debaty zapojují již na začátku před 84. schůzí MEPC v polovině října. Zatímco USA se snaží dohodu zrušit, Japonsko, třetí největší lodní země na světě, se snaží působit jako stavitel mostů a navrhuje významné revize k nalezení "přistávací zóny" pro konsensus. S vědomím hlubokých "rozdílných názorů" ohledně globální uhlíkové daně navrhlo Tokio ve svém nedávném podání IMO zrušení povinných plateb NZF. Místo "daně" Japonsko navrhuje systém, kde lodě vyrovnávají své deficity v intenzitě emisí skleníkových plynů (GFI) především prostřednictvím přebytečných jednotek (SU) obchodovaných na trhu. Japonsko také volá po revizi cílů GFI, argumentujíc, že současné báze cíle nejsou realisticky dosažitelné a mohly by vést k předčasným a nákladným výměnám lodí. Jejich návrh zahrnuje stanovení stálých přímých cílů v oblasti dodržování předpisů od roku 2028 do roku 2035, aby se odvětví poskytly předvídatelné cesty k souladu. Čína, největší lodní země na světě, se mezitím zaměřuje na technické metodologie, které budou základem budoucích regulací paliv. Nejnovější podání Pekingu v MEPC silně odmítá to, co považuje za diskriminační výkaznictví e-paliv. Čína tvrdí, že pracovní skupina GESAMP-LCA překročila svůj mandát tím, že se pokusila zahrnout "embodied emissions" – uhlíkovou stopu výroby infrastruktury obnovitelné energie – výhradně pro e-paliva. Aby byla zajištěna rovná podmínka, Čína prosazuje zachycování a ukládání uhlíku na palubě (OCCS). Peking požaduje, aby OCCS nebyly vyloučeny z výchozích emisních hodnot, přičemž tvrdí, že omezené zkušenosti lodní dopravy se zachyceným CO₂ by neměly brzdit vývoj této technologie. Od říjnového hlasování loňského roku vede generální tajemník IMO Arsenio Dominguez citlivou kampaň za zmírnění a narovnání jazyka NZF a setkává se s členskými státy, aby našli způsob, jak legislativu v říjnu tohoto roku nějak prosadit. IMO se v roce 2026 zaměří na "doplnění věcí", uvedl Dominguez ve svém novoročním poselství. Dominguez slíbil, že rok 2026 bude "rokem realizace; přechod od plánů ke konkrétním činům a měřitelnému pokroku".