


SSL EXPRES

16.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL EXpress 15-04-2026 Společnosti DHL a IAG Cargo prohlubují spolupráci prostřednictvím významných víceletých smluv o SAF

Skupina DHL oznámila významné rozšíření své spolupráce v oblasti udržitelných leteckých paliv (SAF)* se společností IAG Cargo, divizí pro nákladní přepravu skupiny International Airlines Group (IAG). Nová pětiletá smlouva spolu s předchozím prodloužením do roku 2025 umožní nakládku přibližně 240 milionů litrů SAF na letišti London Heathrow a sníží emise skleníkových plynů v průběhu celého životního cyklu nákladu společnosti DHL Express přepravovaného lety British Airways.

DHL Express dosáhne snížení emisí Scope 3 díky přibližně 40 milionům litrů čistého SAF ročně, což spolu s prodloužením smlouvy do roku 2025 představuje snížení emisí skleníkových plynů v průběhu životního cyklu o 640 000 tun CO₂e. Pokrývá to téměř veškeré palivo, které se v současné době spotřebovává při přepravě nákladu DHL Express v rámci sítě IAG Cargo. SAF používané v rámci této spolupráce je certifikováno organizací International Sustainability & Carbon Certification (ISCC), pochází ze zdrojů, jako je použitý kuchařský olej, a dosahuje přibližně 90% snížení emisí skleníkových plynů v průběhu životního cyklu ve srovnání s fosilním leteckým palivem, které nahrazuje.

Tuto spolupráci podpoří další rámcová dohoda mezi společnostmi DHL Global Forwarding (DGF) a IAG Cargo, která posílí mezidivizní strategii skupiny zaměřenou na zajištění spolehlivého a diverzifikovaného přístupu k udržitelným palivům. Tento rozšířený rámec DGF by mohl zvýšit celkový objem v rámci skupiny DHL na více než 1 milion tun snížení emisí skleníkových plynů na základě životního cyklu, což dále posílí schopnost skupiny uspokojit rostoucí poptávku po službách v oblasti snižování emisí. Tento mezidivizní přístup pomáhá podpořit rostoucí trh s logistickými řešeními využívajícími udržitelná paliva a upevňuje dlouhodobý závazek společnosti DHL nabízet zákazníkům robustní a do budoucna odolné možnosti udržitelnosti. Toto posílené partnerství se společností IAG Cargo odráží společný závazek pokračovat ve snižování emisí skleníkových plynů v leteckém odvětví po celou dobu životního cyklu. Zajištění stabilního a předvídatelného přístupu k SAF je stále důležitější, protože zákazníci hledají důvěryhodná, dlouhodobá řešení ke snížení svých emisí souvisejících s dopravou. Tvoří to klíčový stavební kámen pro schopnost společnosti DHL poskytovat konzistentní, vysoce kvalitní logistické služby v rámci DHL Express a DGF.

P.S. Pálením syntetického paliva (na bázi uhlíku) totiž emise prakticky nevznikají, a ta bílá čára, co uvidíte za letadly BA, je pouze ten oblbovací prášek. Tak hlavně aby v mezičase bylo alespoň nějaké palivo

SSL Express 16-04-2026 Letiště v EU varují před možným nedostatkem pohonných hmot v květnu

Letecké společnosti působící v Evropě jsou závislé na tom, zda lodě rychle obnoví dodávky ropy a petroleje přes Hormuzský průliv. Toto je vzkaz evropské asociace letišť ACI Europe v dopise adresovaném komisařům EU pro dopravu a energetiku Apostolosu Tzitzikostasovi a Danu Jørgensenovi. „Pokud se provoz přes Hormuzský průliv v příštích třech týdnech významně a stabilně neobnoví, stane se v EU realitou systémový nedostatek petroleje,“ uvádí se v dopise. „Systémové“ znamená, že po uplynutí tří týdnů by mohl nastat nedostatek paliva na různých letištích v různých členských státech, uvedla ACI v odpovědi (na dotaz DVZ). Vzhledem k ekonomickému významu letecké dopravy a nadcházející vrcholné letní cestovní sezóně by petrolejová krize měla vážný dopad na hospodářský rozvoj Evropy. Pokud jde o odhady, které předpovídají potenciální nedostatek paliva pouze za několik měsíců, ACI uvádí, že situace je nejasná a že letiště postrádají přehled o celém dodavatelském řetězci, protože si sama neřídí dodávky paliva. Odhady byly založeny na analýze renomované energetické poradenské společnosti.

Asociace vyzývá Evropskou komisi, aby neprodleně sestavila přehled o situaci v dodávkách. Zatím neexistuje přehled o situaci ve všech členských státech. Tento přehled musí zahrnovat aktuální a očekávané dostupné množství leteckého paliva – jak toho vyrobeného nebo rafinovaného v Evropě, tak i toho dováženého. Musí být rovněž posouzena poptávka ve všech zemích. Mluvčí Evropské komise potvrdila, že dopis byl doručen a že na něj bude brzy odpovězeno. Poukázala na to, že ani členské státy, ani zástupci leteckého průmyslu na zasedání Koordinační skupiny EU pro ropu 8. dubna nevarovali před bezprostředním ohrožením dodávek petroleje. Koordinační skupina pro ropu se bude v budoucnu scházet týdně. Na zasedání pracovní skupiny pro energetickou unii 10. dubna bylo konstatováno, že dodávky ropy do rafinérií EU jsou stabilní a že není nutné uvolňovat další zásoby ropy. Rizika by však mohla nastat, pokud by byla tankerová doprava z Blízkého východu narušena na delší dobu. Dodávky petroleje zůstávají podle závěrů pracovní skupiny „hlavním problémem“. Rafinerie EU uspokojují přibližně 70 procent evropské poptávky, zbytek se dováží.

Výzkumná firma Argus Media vypočetala, kdy by se zásoby rafinovaných ropných produktů v evropských zemích mohly stát vzácnými, pokud by se zastavil dovoz z oblasti Perského zálivu a spotřeba by se nesnížila: podle jejich zjištění by to ve Spojeném království trvalo tři měsíce a v Portugalsku čtyři měsíce; za sedm měsíců by se zásoby petroleje mohly vyčerpat i v Německu a Itálii. Argus Media uvádí, že všechny země mají rezervu v délce několika týdnů, a to i v případě, že by se zastavil jak dovoz, tak domácí produkce. „Nepříjemně nízké“ úrovně národních rezerv by však mohly vést k místnímu nedostatku a prudkým cenovým výkyvům.

Wall Street Journal informoval, že několik italských letišť již čelí nedostatku petroleje. ACI se domnívá, že pro doplnění rezerv je nutné prozkoumat alternativní možnosti dovozu nebo výroby. Komise je vyzývána, aby zvážila společné zadávání veřejných zakázek na petrolej pro všechny členské státy EU a také aby rafinerie musely uložit požadavky na udržení produkce petroleje. Pro usnadnění dovozu asociace navrhuje dočasné pozastavení některých

požadavků nového nařízení EU o metanu. Tato nařízení mají vstoupit v platnost v lednu 2027, ale mohla by mít dopad na smlouvy o dodávkách uzavřené letos v létě. Současná krize jasně ukazuje, že se EU stala závislou na dovozu kvůli snížené kapacitě rafinérií pro letecké palivo. Aby si EU udržela strategickou nezávislost, musí podle dopisu ACI vypracovat plán na obnovu a rozšíření rafinérské kapacity. To musí být provedeno souběžně s posílením výroby udržitelného leteckého paliva (SAF) a stát se součástí strategie EU pro letectví, která se v současné době vyvíjí v Bruselu.

SSL Express 16-04-2026 Švýcarská opatření ke zvýšení bezpečnosti v železniční nákladní dopravě

Švýcaři v současné době drží horký brambor, pokud jde o evropskou železniční nákladní dopravu. Federální úřad pro dopravu (FOT) chce prosadit bezpečnostní opatření, která nejsou u majitelů vagónů v EU vůbec populární a skepticky je vnímají i mnohé železniční podniky. Pro železniční nákladní dopravu jsou jednotná pravidla v celé Evropě nezbytná pro udržení konkurenceschopnosti s kamiony. Různé energetické systémy a komunikační protokoly, specifické požadavky pro strojvedoucí v jednotlivých zemích: to jsou jen některé z překážek v přeshraniční železniční dopravě. Nyní, s novými bezpečnostními předpisy ve Švýcarsku, se přidávají ještě další – alespoň tak to vidí mnoho kritiků. Ale i ve Švýcarsku se ozývají hlasy, které jsou nespokojeny s iniciativou švýcarského federálního úřadu na zpřísnění bezpečnostních opatření pro nákladní vozy. Asociace přepravců (VAP) se sídlem v Uitikonu nedaleko Curychu označuje opatření za „drastická“ a „špatně podložená“. Marcus Griesser naopak plán BAV plně podporuje. Je zodpovědný za bezpečnost v rámci celé společnosti Švýcarské federální dráhy (SBB). „Plně podporujeme opatření přijatá regulačním orgánem BAV,“ říká Griesser a jasně říká: „Pro SBB je bezpečnost v železniční nákladní dopravě prvořadá – proto důsledně podporujeme všechna opatření, která tento cíl posilují.“ Pro SBB jsou důležité tři otázky. „Musíme zlepšit bezpečnost v železniční nákladní dopravě,“ je problém číslo jedna. Vidí zde nedostatky – a to nejen kvůli nehodě v Gotthardském patním tunelu. 10. srpna 2023 vykolejil nákladní vlak kvůli prasklému disku kola. To způsobilo škodu ve výši 150 milionů eur. „Nehoda nás utvrdila v tom, že v otázce bezpečnosti nemůžeme polevit,“ říká Griesser. V posledních letech došlo k nárůstu nehod způsobených vadnými nákladními vozy. Zlomená kola byla za posledních deset let zjištěna u přibližně 50 až 60 nehod nebo incidentů. „To znamená, že v Evropě máme v průměru takový incident každé dva až tři měsíce,“ uvedl bezpečnostní expert. Dodal, že skutečný počet by mohl být ještě vyšší, protože se jedná pouze o hlášené případy. „To není úroveň bezpečnosti, kterou v Evropě potřebujeme,“ řekl. Griesser se proto zasazuje – a to je pro SBB druhá důležitá otázka – o okamžité přijetí opatření a o závazném schválení nových předpisů. Za třetí, mělo by se usilovat o evropské řešení. Griesser se však netají tím, že toto řešení by mělo odpovídat požadované úrovni ve Švýcarsku.

Aby SBB dosáhla prvních dvou cílů, usiluje o různé změny. Společnost rozšiřuje své obchodní podmínky, které platí pro švýcarské zákazníky od roku 2016, i na zahraniční zákazníky. Tyto obchodní podmínky pro vnitrostátní zákazníky nákladní dopravy již od roku 2016 stanovují pro ně odpovědnost. Podle Griessera však u přeprav pro zahraniční zákazníky odpovídají za bezpečnost nákladních vozů poskytovatelé trakce, tj. železniční podniky (ŽP). Společnost SBB Cargo Switzerland má v úmyslu uvalit větší odpovědnost na majitele vagónů v mezinárodní

dopravě. To vyvolalo ostrou kritiku ze strany Švýcarské asociace zasilatelů (VAP). Griesser chápe důvod, protože náklady majitelů vagonů rostou. „Pokud ale nemusím nést žádnou odpovědnost, nemám ani motivaci provádět více kontrol, než vyžaduje zákonné minimum,“ říká a poukazuje na chybu v systému. Změny jsou proto nevyhnutelné. Majitelé vagonů mají klíčovou monitorovací roli. Pokud nebudou voláni k odpovědnosti, vznikne mezera. „Pojišťovny si tuto nerovnováhu uvědomují. Proto je uzavírání smluv s nimi obtížné a možné pouze s odpovídajícím zvýšením pojistného,“ vysvětluje bezpečnostní expert. Nepovažuje ale Griesser za znepokojivé, že majitelé vozů vyhráli svůj spor proti přísnějším bezpečnostním předpisům Federálního úřadu pro dopravu (BAV) u švýcarského Federálního správního soudu? Nemyslí si to. „Soud zatím pouze oznámil odkladný účinek, ale k obsahu balíčku opatření se zatím nevyjádřil,“ říká Griesser. Rozhodnutí proto v žádném případě nepadlo. Mluvíci soudu se DVZ odmítl vyjádřit k tomu, kdy by se rozhodnutí dalo očekávat. Bez ohledu na verdikt Griesser upřesňuje, že SBB bude rozhodně dodržovat požadavky Federálního úřadu pro dopravu (BAV) týkající se návštěv dílen a požadovaných průměrů kol pro vlastní vagóny. SBB považuje opatření BAV za vhodnou reakci na zprávu o škodách od Švýcarského úřadu pro vyšetřování bezpečnosti dopravy (SUST), která identifikovala systémový problém. „V souladu s tím podporujeme regulační orgán, i když to pro SBB Cargo Switzerland znamená dodatečné náklady. Vnímáme to jako morální odpovědnost,“ říká. Společnost SBB Cargo Switzerland je kritizována za jednostranné jednání a za to, že nehledá celoevropské řešení v rámci společného sekretariátu sítě (JNS) Evropské železniční agentury (ERA). Důsledky jsou značné: Teoreticky se to dotýká přibližně 500 000 železničních vozů v provozu po celé Evropě. I když ne všechny tyto vozy projíždějí Švýcarskem, jejich dlouhá životnost znamená, že během své životnosti pravděpodobně alpskou zemi projede velký počet jednotek. Griesser kritizuje nejen to, že rozhodnutí JNS nejdou dostatečně daleko, ale také to, že se jedná pouze o doporučení. V důsledku toho nejsou všechna opatření skutečně provedena. Vyzývá proto vnitrostátní orgány, aby zajistily větší závaznost a tím zaručili dodržování rozhodnutí. Šéf bezpečnosti SBB však projevuje ochotu ke kompromisu: „Pokud majitelé vlaků dokážou prokázat, že cíle lze dosáhnout i jinými opatřeními, nebudeme je vylučovat.“ Dává však jasně najevo, že tvrzení bez odpovídajících důkazů nestačí. „Jako šéf bezpečnosti nechci být obviňován z toho, že jsem nevyzkoušel vše pro to, aby se Evropa dostala na úroveň bezpečnosti, na které potřebujeme.“

SSL Express 16-04-2026 V oblasti bezpečnosti železniční dopravy Evropská komise očekává dohodu se Švýcarskem

Evropská komise očekává, že Švýcarsko zruší svá bezpečnostní nařízení pro nákladní vozy, která byla zavedena po vykojení v Gotthardském tunelu, jakmile budou zavedeny evropské bezpečnostní předpisy. „Jsem si tím velmi jistý,“ řekl minulý týden na slyšení ve Výboru pro dopravu Evropského parlamentu Kristian Schmidt, ředitel pro pozemní dopravu v Komisi. Zástupci evropského železničního průmyslu – včetně těch ze Švýcarska – pracují v rámci Společného sekretariátu sítě (JNS), orgánu Agentury Evropské unie pro železnice (ERA), na jednotných pravidlech pro bezpečnostní inspekce kol. Podle ERA by tato pravidla měla být dokončena do 1. července. Schmidt uvedl, že společná doporučení pro harmonizované předpisy by měla být přijata později v tomto roce. Jednotlivé členské státy se poté rozhodnou, zda je zavedou. Poslanci Evropského parlamentu napříč stranickými liniemi kritizovali

Švýcarský federální úřad pro dopravu (FOT) za jednostranné vydání bezpečnostních předpisů navzdory probíhajícím diskusím v rámci společného bezpečnostního a bezpečnostního rámce (JNS). Pochybují, že je to slučitelné s dohodou o pozemní dopravě mezi Švýcarskem a EU. Schmidt uvedl, že věří, že lze dosáhnout konsensu. Na příštím zasedání tzv. Smíšeného výboru, který dohlíží na dodržování Dohody o pozemní dopravě, bude v červnu v Bernu důrazně prosazovat evropské řešení. „A také do června v diskusích s našimi švýcarskými partnery jasně uvedeme, že nemůžeme schválit žádná omezení dopravy na trase Gotthard.“ Postoje se však stále výrazně liší. Federální úřad pro dopravu (BAV) nepovažuje závěry JNS týkající se lednových bezpečnostních kontrol za dostatečnou záruku, že se v budoucnu zabrání nehodám způsobeným vadnými koly. „Zpráva JNS neposkytuje žádný základ pro odchylku od opatření přijatých nařízením BAV,“ uvedl Federální úřad začátkem února. Švýcarské předpisy jsou však v současné době pozastaveny na základě nařízení Federálního správního soudu. Několik majitelů vozidel podalo proti tomuto pozastavení žaloby. Schmidt je optimistický, že EU a Švýcarsko dosáhnou společného postoje, částečně kvůli soudnímu řízení. Řekl, že je normální, že státy mají odlišnou toleranci rizika. „Švýcarsko reagovalo svým způsobem přehnaně, ale podobné věci vidíme i v našich členských státech.“ Dán připomněl vykoľejení nákladního vlaku za silného větru na mostě Great Belt v roce 2019. Srážka s osobním vlakem měla za následek osm úmrtí a čtená zranění. Dánsko okamžitě přijalo národní předpisy pro zabezpečení nákladu v nákladních vlacích. „Členské státy si někdy myslí, že musí jednat okamžitě, ještě předtím, než bude v platnosti evropské nařízení.“ Toto nařízení později nahradilo dánská pravidla a totéž se pravděpodobně stane i v případě Švýcarska. Podle analýzy ERA by celoevropské zavedení švýcarských bezpečnostních předpisů mohlo železniční společnosti v Evropě stát přibližně 500 milionů eur ročně. Harmonizovaná evropská pravidla by na druhou stranu stála odhadem 80 milionů eur ročně. ERA rovněž poznamenává, že s přesunem nákladní dopravy z železnice na silnici jsou spojeny dodatečné externí náklady. Agentura odhaduje tyto náklady na 85 až 95 milionů eur ročně v případě celoevropského zavedení švýcarských předpisů a na 10 až 20 milionů eur ročně v případě doporučení JNS od ledna. Evropská komise zdůrazňuje, že společné řešení by bylo levnější a výrazně méně narušovalo železniční nákladní dopravu v Evropě. Toto narušení kritizovali všichni poslanci Evropského parlamentu, kteří vystoupili během debaty. „Pokud nebude interoperabilita nadále zaručena, budeme mít situaci, kdy kolejová vozidla nebudou moci být používána všude v Evropě, což je v rozporu s cíli dopravní politiky EU,“ uvedl Johan Danielsson, mluvčí sociálních demokratů pro dopravní politiku. Přejít na nákladní dopravu na železnici bude brzděn. Kai Tegethoff (Volt) zdůraznil, že pravidla jednotného trhu EU pro železniční dopravu se vztahují i na Švýcarsko prostřednictvím dohody o pozemní dopravě. Valérie Devaux (liberálové) označila jednostranný krok Švýcarska za „nebezpečný precedent“. Italský konzervativce Carlo Ciccio (ECR) označil jednostranná omezení alpské dopravy za „neúnosná“. Itálie nemůže akceptovat žádné překážky dovozu a vývozu po železnici. „Pokud už nebude existovat volný pohyb, k čemu nám bude jednotný trh?“ zeptal se Ciccio. Zástupce Komise Schmidt s kritikou souhlasil. I Komise byla zářijovým rozhodnutím BAV „docela zklamána“. Bezpečnostní požadavky se od evropských norem tak výrazně lišily, že měly dopad na železniční dopravu na významném evropském dopravním koridoru. Slyšel jasnou touhu poslanců otevřeně hovořit se Švýcarskem. „Mohu vás ujistit: udělali jsme to a budeme v tom pokračovat,“ řekl Schmidt.

SSL express 16-04-2026 Námořní přeprava: Konsolidace přepravních sazeb

Po masivních příplatcích za bunkry v důsledku prudkého nárůstu cen ropy způsobeného válkou na Blízkém východě se zdá, že trh s námořní přepravou se uklidnil. Spotové sazby v kontejnerovém byznysu zůstaly na začátku měsíce převážně stabilní. Šanghajský spotový index (SCFI) předminulý pátek vzrostl jen mírně o 1,5 procenta na zhruba 1 855 bodů, což jej umístilo na úroveň o 39 procent vyšší než jeho poslední úroveň před útokem USA a Izraele na Írán. Jedinou významnou změnou byla cenová hladina rezervací z Dálného východu na Blízký východ: referenční sazba SCFI pro tuto trasu se zvýšila o téměř 7 procent na téměř 4 000 USD/TEU.

Místo přístavu Jebel Ali nyní dopravci vplouvají do přístavů v Ománském zálivu nebo Rudém moři, aby vyložili zboží pro státy Perského zálivu. Podle SCFI navíc sazba za přepravu z Číny do Oceánie (Austrálie, Nový Zéland) vzrostla o 14 procent z velmi nízké úrovně na 794 USD/TEU. Index Drewry World Container Index, který sleduje ceny na trasách východ-západ v obou směrech, zůstal prakticky nezměněn na 2 287 USD/FEU. Oba indexy naznačují boční pohyb sazeb na největších obchodních trasách. V obchodu mezi Dálným východem a severní Evropou se ceny ustálily na přibližně 2 500 USD/FEU, respektive 1 600 USD/TEU. Na trase Dálný východ – Severní Amerika se ceny pohybují kolem 2 500 USD/FEU v přístavech na západním pobřeží a kolem 3 400 USD/FEU v přístavech na východním pobřeží Severní Ameriky. Jeden obchod v současné době tento trend vyvrací. Alespoň to uvádí cenová informační služba Xeneta. U zásilek ze severní Evropy na východní pobřeží USA údajně sazby na začátku dubna vzrostly o 20 procent na více než 1 800 USD/FEU – což je nejvyšší úroveň za šest měsíců.

Zdá se, že změna v jízdnicích řádech dopravců spolu s některými zrušenými spoji a zavedením nouzových příplatků za bunkry měla požadovaný účinek. Celkově byl však dopad na sazby přepravy po téměř šesti týdnech války na Blízkém východě mírný, s výjimkou přímo postižené obchodní trasy mezi Dálným východem a Blízkým východem. Výhled na nadcházející měsíce je ale zcela nejistý. Pokud by se válka protáhla a z trhu by byly staženy další kapacity kvůli lodím uvízlým v krizové oblasti a přeplněnosti přístavů na Blízkém východě a v Indickém oceánu, je možné během hlavní sezóny za dva až tři měsíce dosáhnout většího nárůstu cen, než je obvyklé pro sezónu. To je však možné pouze tehdy, pokud firmy a spotřebitelé v Evropě a USA neztratí důvěru. Nejnovější indexy nákupních manažerů za březen již vykazují známky ekonomického zpomalení v eurozóně. Celková hodnota pro výrobu a služby s 50,7 bodu je však stále těsně nad prahem růstu. Je zřejmé, že narušení a neefektivnost způsobené válkou i nadále významně ovlivňují kapacitu flotily. Podle průzkumné firmy Linerlytica zůstává podíl lodí čekajících mimo přístavy, který činí 9,1 procenta (podle kapacity TEU), podstatně vyšší než dříve.

Dále podle výzkumného oddělení lodní společnosti Clarksons snížily přepravní společnosti rychlost svých velkých kontejnerových lodí o 3 procenta v reakci na prudce rostoucí ceny paliva. Aby se předešlo výrazným výpadkům ve svých službách, potřebují společnosti další plavidla. V důsledku toho se podle makléřů od konce března opět zvýšila charterová aktivita, což denní sazby pro lodě ještě více zvýšilo. Index charterových sazeb („New ConTex“) asociace lodních makléřů v Hamburku a Brémách je o 0,5 procenta vyšší než v předchozím měsíci a o 3,2 procenta vyšší než v předchozím roce. Mezitím se na trhu od minulého týdne šíří zvěsti, že regionální dopravce by mohl brzy ukončit provoz kvůli krizi na Blízkém východě. Dubajská společnost Sea Lead údajně v posledních týdnech vrátila majitelům řadu lodí a podle zdrojů by mohly následovat další. Faktické uzavření Hormuzského průlivu donutilo dopravce pozastavit

provoz na životně důležité vodní cestě mezi Perským zálivem, Indií a jihovýchodní Asií. Sea Lead byla již loni kvůli americkým sankcím nucena opustit velkou část své charterové flotily. Washington obvinil zapojené přepravní společnosti z vazeb na Írán. Podle společnosti Alphaliner se společnost se svou současnou flotilou 16 lodí a celkovou kapacitou 73 000 TEU řadí na 29. místo mezi kontejnerovými linkami na světě. V době svého vrcholu údajně společnost Sea Lead provozovala flotilu přes 200 000 TEU. Společnost zatím nereagovala na žádost DVZ o komentář k nedávným událostem.