


# SSL EXPRES

09.06. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

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

 SSL Express 09-06-2026 European Cargo na kolenou kvůli finančnímu tlaku a nemilosrdnému trhu

Zdá se, že krach společnosti European Cargo byl způsoben spíše kombinací rostoucích provozních nákladů, koncentrace zákazníků a narůstajícího finančního tlaku než pouze cenami pohonných hmot. Letecká společnost se sídlem v Bournemouthu, specializující se na nákladní dopravu, vstoupila 3. června do konkurzu, přičemž společnost Teneo Financial Advisory jako klíčové faktory uvedla sníženou leteckou aktivitu, tlaky na provozní kapitál a náklady na palivo. Přezkoumání firemních dokumentů, provozních údajů a zpětné vazby z odvětví však naznačuje, že kořeny krachu mohou sahát mnohem dále do minulosti. Letecká společnost vybudovala své podnikání na základě přestavěných letadel A340-600, čímž vytvořila jednu z nejvýraznějších flotil v odvětví letecké nákladní dopravy. Ačkoli letadla Airbus nabízela nízké pořizovací náklady a značnou kapacitu, nesla břemeno čtyř motorů v době, kdy se velká část trhu s nákladními letadly přesouvala k úspornějším dvoumotorovým letadlům.



Podle Davida Kerra, bývalého generálního ředitele společnosti European Cargo, který nyní vede poradenskou firmu JTD Advisory, nešlo pouze o ceny paliva. „Jednoduše řečeno, mechanismy palivových příplatků, které byly nezbytné k zajištění rentability provozování čtyřmotorových nákladních letadel, byly pro omezenou zákaznickou základnu zřejmě neudržitelné,“ uvedl pro magazín The Loadstar.

Společnost European Cargo se však nikdy zcela nevymanila z finančních tlaků spojených s její růstovou strategií. Účetní závěrka za rok 2024 vykazuje tržby ve výši 136,3 milionu dolarů, ale čistou ztrátu 26,1 milionu dolarů, a to po ztrátě 30,6 milionu dolarů v předchozím roce. Letecká společnost vykázala čisté závazky ve výši 41,8 milionu dolarů a přiznala, že je i nadále závislá na podpoře akcionářů, a to navzdory názoru vedení, že podnik dosáhl provozní rovnováhy.

Zároveň se letecká společnost rozšiřovala. Společnost European Cargo zahájila provoz z mezinárodního letiště Teesside, dále rozvíjela služby spojující Spojené království se západní Čínou a veřejně hovořila o dalších příležitostech k růstu. Trasy do destinací jako Urumči, Čchung-čching a Čcheng-tu se staly ústředním bodem sítě této letecké společnosti. Provozní údaje naznačují, že letecká činnost ve skutečnosti dosáhla svého vrcholu v březnu. Objemy v dubnu prudce poklesly, než se minulý měsíc zcela zhroutily. V druhé polovině května byla činnost z velké části zastavena, několik týdnů před jmenováním správců. Načasování vyvolává otázky ohledně toho, co se tak rychle změnilo. Pan Kerr se domnívá, že důležitou roli mohla sehrát koncentrace zákazníků.

Síť společnosti European Cargo se výrazně zaměřila na nákladní programy související s Čínou, zejména na trasy obsluhující západočínská města. Letecká společnost a její letištní partneři často zdůrazňovali růst objemu zásilek z oblasti elektronického obchodu, zatímco společnost Shenzhen Sharing Express Logistic-Tech (SSELT) figurovala v popředí oznámení o rozvoji nákladního koridoru Čcheng-to–Bournemouth. Ačkoli přesná povaha obchodních vztahů

zůstává nejasná, komentáře pana Kerra naznačují, že letecká společnost mohla působit v rámci relativně koncentrované zákaznické základny.

  !? SSL Express 09-06-2026 Systémové ohrožení fungování Nové hedvábné stezky v souvislosti s masívním uvalováním celních dluhů na dopravce a speditéry

Bohužel vás musíme upozornit na velmi nepříjemnou situaci na bělorusko-polské hranici, tedy při importu zboží po Nové hedvábné stezce. Polské celní orgány nečekaně a bezdůvodně začaly ukládat spedičním a dopravním společnostem, které zboží deklarují při vstupu do EU, celní dluhy s odůvodněním, že tyto subjekty jsou osobami společně a nerozdílně odpovědnými za nedoplatky na cle a dani z přidané hodnoty v případech nesprávné deklarace zboží, především nesprávné zařazení zboží podle HS-kódu, při dovozu ze třetích zemí (samozřejmě převažuje Čína). Nepomáhá argument, že kontejnery jsou přepravovány pod plombou navěšenou odesílatelem, který též zásilku v příslušných dokladech popisuje; dopravce či zasílatel nemá žádnou možnost se takovému výkladu a následné penalizaci bránit. Prosíme vás proto, upozorněte vaše zákazníky na závažnost a urgentní povahu tohoto problému. Žádejte je, aby v rámci svých objednávek zboží ze 3. země již svým dodavatelům předepisovali platné a správné HS-kódy, se kterými pak bude jejich dovoz vstupovat do EU. Máte-li jakoukoliv možnost tento stav medializovat například u vašich mateřských společností, bezodkladně tak učiňte. V opačném případě, bude-li tento trend pokračovat, bude dovoz po železnici z Dálného východu přes Polsko vážně ohrožen.

Děkujeme

   SSL Express 09-06-2026 Přístav Vídeň zvyšuje příjmy a investuje do zelené logistiky

S obratem 55,4 milionu EUR a ziskem 10,9 milionu EUR může skupina Port of Vienna ohlédnout za úspěšným finančním rokem 2025. Dceřiná společnost WienCont se také pozitivně rozvíjela a dosáhla obratu 21 milionů eur. Objemy překládky se výrazně zvýšily. Celkem bylo ve vídeňském přístavu a ve WienContu přepraveno více než 4,1 milionu tun zboží, což představuje nárůst o 7,3 procenta oproti předchozímu roku. Kontejnerový terminál dosáhl vysoké kapacity 483 000 TEU, zatímco v ropném přístavu Lobau bylo odbaveno více než milion tun zboží.

Kromě tradičního logistického podnikání se Vídeňský přístav stále více zaměřuje na inovace. S "Thinkport Vienna" je tato lokalita domovem prvního inovačního centra vnitrozemského přístavu v síti Global Port Innovators Network od roku 2025. Spolu s mezinárodními přístavními lokalitami se zde vyvíjejí nová řešení pro logistiku budoucnosti. "Vídeňský přístav je prvním hybatelem přístavních inovací a zároveň systémově relevantní infrastrukturou pro naše město i celou ekonomickou oblast," říká vídeňská zástupkyně starosty a městská radní pro ekonomické záležitosti Barbara Novak. Paralelně s hospodářským růstem Přístav ve Vídni investuje do dekarbonizace svých procesů. Od roku 2024 jsou všechna terminálová vozidla poháněna alternativním palivem HVO100. Podle společnosti by to mohlo v roce 2025 ušetřit 809 tun CO<sub>2</sub>. Kromě toho je areál kompletně zásobován zelenou elektřinou. Podíl samozásobování by měl do roku 2026 vzrůst ze současných 25 na 34 procent díky dalším fotovoltaickým systémům. Elektrické jeřáby, elektrické vysokozdvíhací vozíky, elektromobily a elektrokola jsou již dnes v provozu.

Další významný projekt se týká rozšíření polohy přístavu Freudenu. Více než 113 000 metrů čtverečních dalších provozních ploch zde bude vytvořeno prostřednictvím rekultivace půdy. Materiál potřebný k tomu pochází výhradně z velkých vídeňských stavebních lokalit a je považován za příklad využití stavebních materiálů ve smyslu cirkulární ekonomiky.

Pro Doris Pulker-Rohrhofer, technickou ředitelku Vídeňského přístavu, tento vývoj ukazuje, že ekonomický úspěch a udržitelnost jsou kompatibilní. "Vysoká obsazenost našich skladových a kancelářských prostor, rekordní čísla v kontejnerovém terminálu a pozitivní vývoj v sektoru hromadného a těžkého nákladu ukazují, že Vídeňský přístav úspěšně rozšiřuje svou roli efektivního logistického uzlu." V následujících letech bude pozornost zaměřena na další rozšiřování Thinkport Vienna, dalším fotovoltaickým systémům, infrastruktuře pro elektro-kamiony a posílení přístavu jako zásobovacího a odolného místa pro Vídeň.

✈️ 📦 🏗️ SSL Express 09-06-2026 Bruselské letiště s novým překládkovým zařízením

Na bruselském letišti byla zahájena výstavba nové logistické haly slavnostním položením základního kamene. Projekt, jehož dokončení je plánováno na rok 2027, představuje další krok v komplexní modernizaci nákladní zóny. Cílem je efektivněji využít dostupné prostory a zároveň nabídnout místním firmám větší prostor pro jejich růst. Budova se staví ve východní části nákladové zóny a bude rozdělena na dvě samostatné jednotky, z nichž každá bude zahrnovat sklad a kancelářské prostory. Dva dlouhodobí partneři, Yusen Logistics a Air Promotions Agencies (APA), plánují výrazně rozšířit své aktivity v oblastech farmaceutické a všeobecné nákladní logistiky.

Nové logistické zařízení druhé úrovně bude postaveno na pozemku o rozloze 14 000 metrů čtverečních ve východní části nákladové zóny a s hrdostí uvádí vedení letiště, že bude pokrývat plochu odpovídající přibližně dvěma fotbalovým hřištím.

Udržitelnost je jádrem projektu: budova usiluje o náročnou certifikaci BREEAM Excellent a plány zahrnují dřevěnou konstrukci, solární panely, tepelná čerpadla, dešťové zahrady a zásobník na dešťovou vodu. Kromě toho budou zřízeny nabíjecí stanice pro elektromobily, parkovací místa pro kola a přibližně 40 parkovacích míst (20 na jednotku). Tímto projektem Bruselské letiště upevňuje svou roli centrálního evropského logistického uzlu a reaguje tak na rostoucí požadavky odvětví.

🚛 📄 📄 SSL Express 09-06-2026 IRU vyzývá k zavedení nouzového mechanismu pro ceny paliv

Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) přijala usnesení, v němž vyzývá vlády po celém světě, aby vytvořily automatickou krizi cen paliva. Podle vůle Mezinárodní asociace silniční dopravy by státy měly společně s dopravními společnostmi vypracovat nouzový plán pro mimořádné události. Spouštěčem poptávky je válka na Blízkém východě, která vážně narušuje energetické trhy tím, že blokuje obchodní trasy, jako je Hormuzský průliv. Výsledný energetický šok je pro silniční dopravu dále zhoršen spotřebními daněmi a DPH. Zvláště postižené jsou malé a střední dopravní společnosti: více než 90 procent z nich dosahuje marží pouhých 1 až 3 procent, takže jim chybí potřebná rezerva pro náhlé zvýšení nákladů.

Mechanismus reakce na krizi by měl začít fungovat automaticky, pokud ceny paliv vzrostou během týdne o více než 10 procent. Asociace také předpokládá denní volatilitu přes 10 procent jako další spouštěč. IRU vyzývá státy, aby uvolnily rafinované produkty ze strategických ropných zásob ve fázi 1 akutní krize. Měly by také dočasně snížit spotřební daně z pohonných hmot, zavést dočasné cenové stropy pro omezení volatility trhu a zapojit dopravní společnosti do tvorby nouzových plánů. Navíc by během vleklé krize měly státy vytvořit rámec pomoci ve fázi 2, který poskytne finanční podporu dopravním společnostem. V Evropě EU na konci dubna uvolnila cestu k tomu tím, že do konce roku uvolnila pravidla státní pomoci. Podle toho mohou členské státy EU proplatit společnostem provozujícím se v silniční, železniční, kobotážní nebo vnitrozemské námořní dopravě až 70 procent dodatečných nákladů na palivo, které vznikly v důsledku krize na Blízkém východě.

Kromě toho IRU vyzývá národní rozvojové banky k poskytování nízkoúročených likviditních úvěrů. Pokud nastanou akutní úzká místa, ráda by také viděla státem regulované nouzové plány pro paliva a přísady. Pro zajištění dlouhodobé odolnosti IRU navrhuje index cen paliv, který by se používal jak ve veřejných zakázkách, tak mezi společnostmi. Kromě toho by ráda viděla jednotnou daň z pohonných hmot pro všechny druhy dopravy, pobídky pro používání alternativních paliv, jako je biodiesel bez fosilních zdrojů, a přechod z osobních automobilů na veřejnou dopravu.

   SSL Express 09-06-2026 Pokus o záchranu kvůli reformě směrnice KD

Kromě politických skupin v Evropském parlamentu se Malta nyní také vyjádřila pro neopouštění reformy Směrnice o kombinované dopravě (KD). Kvůli slábnoucímu legislativnímu procesu EU v říjnu oznámila, že chce legislativní návrh do šesti měsíců stáhnout. Takový krok by byl "vážným krokem zpět" pro snahy EU o ochranu klimatu a životního prostředí a snížení hluku a dopravních zácp, uvádí prohlášení Malty vydané v pondělí na zasedání Rady ministrů dopravy EU v Lucembursku.

Ačkoli diskuse v Radě ministrů zatím nevedly ke kompromisu pro moderní a praktickou definici KD, stále existují příležitosti, argumentoval maltský velvyslanec v EU Christopher Farrugia. "Malta vyzývá Komisi, aby poskytla více času na další jednání, a vyzývá nastupující předsedy Rady, aby oživila debatu a otestovali všechny cesty, které by mohly vést k dohodě o této iniciativě, která je nesmírně důležitá pro dopravní průmysl a konkurenceschopnost EU a vnitřní trh," uvádí prohlášení ostrovního státu.

V současné směrnici, která platí od roku 1992, je definice KD, na které závisí finanční příležitosti, spojena s "přísnými na vzdálenosti závislými kritérii" podílu na silničních intermodální dopravy, tvrdí Malteser. To však dostatečně neodráží geografickou rozmanitost Evropy, zvláště ne u ostrovů a odlehlých oblastí bez přímého železničního spojení.

Generální ředitelka Evropské komise pro dopravu, Magda Kopczyk, zatím neuvedla, jak bude vypadat rozhodnutí Komise ohledně směrnice o KD. Na zasedání rady se nic nezměnilo v cíli posílit kombinovanou dopravu prostřednictvím modernizovaných pravidel. Nicméně připomněla, že konzultace k návrhu zákona předložené v listopadu 2023 zatím příliš nepokročily. Tři předchozí předsednictva rady na tom už nepracovala. V Evropském parlamentu zatím není žádné místo, ale europoslanci vznesli námitky proti stažení návrhu. Zástupci průmyslu také vyzvali Komisi, aby pokračovala v legislativním procesu, uvedla Kopczyk. "Budeme pozorně naslouchat tomu, co rada říká." V odpovědi na otázku DVZ zdůraznil komisař EU pro dopravu Apostolos Tzitzikostas, že celé kolegium komisařů rozhodne

o tom, jak bude pokračovat v reformě směrnice. "Argumenty mluví samy za sebe," dodal nejednoznačně. Kyprský ministr dopravy Alexis Vafeades, úřadující předseda Rady ministrů dopravy EU, chce znovu projednat iniciativu Malty s členskými státy před koncem předsednictví Kypru v Radě 30. června. Nicméně v současnosti "neexistuje žádný konsenzus," řekl v odpovědi na otázku DVZ. Na pondělním zasedání Rady po odvolání Malty nepromluvil žádný další ministr. K dalším bodům programu delegace jasně nevedly, zda chtějí návrhy podpořit.

Na zasedání rady byly předloženy další iniciativy na větší podporu železniční nákladní dopravy a intermodální dopravy. Česká republika s podporou Rakouska, Belgie, Maďarska a Slovenska mimo jiné žádala o větší evropské a národní financování pro přesun nákladní dopravy na železnici. Evropská komise by měla udělat více pro to, aby železniční nákladní trasy a překladištní terminály v transevropské dopravní síti (TEN-T) byly v letech 2028 až 2034 rozšířeny. Ve společném dokumentu státy litují, že diskuse o reformě "zastaralé" směrnice KD je na mrtvém bodě. Pokud by Komise EU skutečně stáhla návrh reformy, způsobilo by to nejistotu v odvětví na několik dalších let. Pět zemí vyzývá ostatní členské státy, aby poskytly pobídky pro využívání KD, například podporou rozvoje překladištních terminálů a seřadovacích nádraží. Ministři některých dalších zemí podpořili požadavky, například z Rumunska, Švédska a Polska. Podpora byla také z Řecka a Belgie, které prosazovaly rychlejší, jednodušší a harmonizovanější zavedení Evropského systému řízení vlaků (ERTMS). Mnoho různých verzí ERTMS a paralelní provoz s národními signalizačními a řídicími systémy zpomalují zavádění a zvyšují náklady, uvedl belgický ministr dopravy Jean-Luc Crucke. Nové standardy pro ERTMS by měly být zavedeny pouze "pokud je to nezbytné pro bezpečnost". Španělsko vyzvalo, aby se evropští výrobci železničního vybavení a dodavatelský průmysl spojili s členskými státy a projednali, jak udržet silnou globální pozici tohoto odvětví a co lze udělat s vážnými zpožděními v dodávkách vlaků. Rakousko se vyjádřilo pro vypracování "komplexní evropské železniční strategie", která by popsala, jak lze udržet konkurenceschopnost evropského železničního průmyslu. Spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder to podpořil. Komisařka EU pro dopravu Tzitzikostas přiznala, že je třeba provést některé změny při implementaci ERTMS. "Spolupracujeme s členskými státy na dohodě o ERTMS," řekla. Prosazovala větší harmonizaci a standardizaci, které by měly být podpořeny i odpovídajícím přidělením finančních prostředků EU. Globální konkurenceschopnost železničního průmyslu by mohla být zlepšena například zákonem o průmyslových akcelérátorech (IAA), o kterém se právě diskutuje, nebo novými pravidly pro veřejné zakázky, pro které Evropská komise plánuje brzy předložit návrh. Revidované nařízení o kontrole zahraničních investic by také mohlo ochránit odvětví před nekalou konkurencí ze strany třetích zemí.

Do konce roku Komise předloží návrhy na revidovanou směrnici pro práci strojvedoucích vlaků a na prodloužení mandátu Agentury pro železnice EU (ERA), oznámila Tzitzikostas. Chce vést osobní dialog s evropskými výrobci a dodavateli železnic. První kolo jednání se uskuteční na výstavě Innotrans v Berlíně v září.

POZVÁNKA NA OSLAVU

35

LET

— 1991–2026 —

**SVAZU SPEDICE  
A LOGISTIKY ČR**

 NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM

 11. 6. 2026



16:00 – 18:00

VALNÁ HROMADA



18:00

RAUT



PROHLÍDKY

MUZEÁ

