

SSL EXPRES

26.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL Express 26-05-2026 Stále více železničních tratí je reaktivováno

Rovnováha při znovu uvádění železničních tratí do provozu v posledních letech je poměrně špatná: v roce 2023 nebyla žádná nevyužívaná trať znovu připojena k síti. V roce 2024 to bylo zvládnutelných 14 kilometrů a v roce 2025 dalších 22 kilometrů. Koneckonců, letos by to mělo být 50 kilometrů. Tyto údaje byly také na tiskové konferenci pořádané asociací Pro-Rail Alliance označeny za "velmi zvládnutelné" Dirkem Flegem, generálním ředitelem. Ale i tak je to vzestupný trend. Existuje dost zpráv, které dokazují, že má smysl nechat vlaky opět jezdit po obnovených kolejích. Existuje také důvod této změny: prostředky dostupné pro regionální a místní dopravní projekty podle zákona o financování městské dopravy (GVFG) byly zvýšeny z 1 na 2 miliardy eur. "To je hlavní důvod, proč se nyní něco děje s časovým zpožděním při reaktivaci linek v Německu," řekl Flege.

Ale to nestačí. Na jedné straně by bylo třeba financovat provoz na kolejích, proto se ozval hlas pro zvýšení fondů na regionalizaci. Na druhé straně je zde výzva k dalšímu navýšení finančních prostředků v rámci GVFG. To je také uvedeno v koaliční dohodě současné vlády. "Pokud bychom tuto částku v příštích letech zdvojnásobili, směrem k 4 miliardám eur, byl by to rozhodně žádoucí a správný krok," řekl Flege. Ale byl by také spokojený, kdyby se politici dokázali dohodnout na počátečních 3 miliardách eur v tomto legislativním období. Navíc v některých spolkových zemích přehlíží, že z prostředků ze zvláštního fondu – 100 miliard eur v příštích letech – zatím do znovuzahájení železničních tratí spadlo jen velmi málo případů. Možná jedním z důvodů je, že rozšiřování nebo elektrifikace stávajících železničních tratí je vnímána jako mnohem větší potenciál železnice. "To je otázka, jestli bychom se neměli soustředit na velké okruhy" řekl Flege. Taková debata by nebyla ani na silnici. Dálnice by se stavěly stejně jako městské silnice. "Obnovení železničních tratí je důležité," zdůraznil Flege. Znovuzprovoznění tratí je "především otázkou osobní dopravy," uvedl železniční expert. Samozřejmě však existují i trasy, které lze znovu propojit se sítí pro železniční nákladní dopravu. "Ale to je menšina, co se týče celkového počtu kilometrů," řekl Flege. Takový krok je však z ekonomického hlediska "velmi relevantní", protože by firmám umožnil přepravovat své dopravní prostředky železnicí energeticky úsporným způsobem. Holger Krawinkel, který se významně podílel na výzkumu asociace, dodal: "Mnoho tratí lze dnes znovu aktivovat pouze proto, že tam probíhala nákladní doprava." Podle jeho zkušeností byly tyto trasy často stále opravitelné jen kvůli nepravděpodobné nákladní dopravě, nebo jejich znovuzprovoznění bylo jinak

natolik nákladné, že se to nevyplácelo. Díky opravě přispívá nákladní doprava jako spoluúčastník k tomu, že znovuzprovoznění tras má smysl.

Výhled je pak také poměrně pozitivní. V příštích letech až do roku 2030 by mohlo být podle Krawinkela znovu aktivováno asi 300 kilometrů železničních tratí. Do roku 2035 by to mohlo být dokonce celkem 900 kilometrů. Odhady vycházejí z toho, že projekty jsou buď již ve výstavbě, nebo že schvalovací procesy jsou již dobře pokročilé. Pro představu: Délka celé železniční sítě v Německu je 39 000 kilometrů. Z toho 33 400 kilometrů vlastní DB InfraGo, zbytek je v soukromých nebo městských rukou či ve vlastnictví spolkových zemí.

P.S. U nás je zářným příkladem revitalizace trati "Kozí dráha" z Děčína do Krupky u Teplic. Uhlí se tu sice již nevozí (pro které byla vybudována), ale jako turistická atrakce placená z fondů Ústeckého kraje je skvělá!

✈️ 🇩🇪 💰 SSL Express 26-05-2026 Bundestag se rozhodl snížit leteckou daň

Spolkový sněm se ve čtvrtek rozhodl snížit leteckou daň, čímž stáhl zvýšení zavedené předchozí semaforovou koalicí. Novela vstoupí v platnost 1. července 2026. Německá vláda odhaduje výsledný roční nedostatek daňových příjmů na 330 milionů eur. Poslanci zamítli návrh Zelených na usnesení. Požadovali, aby letecká daň nebyla snížena a aby příjmy sloužily jako řídicí nástroj, například ke zmírnění environmentálních a klimatických nákladů.

"Vítáme stažení nedávného zvýšení letecké daně jako závazku vůči Německu jako letecké lokalitě," uvedl Jens Bischof, prezident Spolkové asociace německého leteckého průmyslu (BDL), který se k rozhodnutí vyjádřil. To je důležitý signál, protože Německo patří mezi nejvýznamnější evropské skupiny, pokud jde o zatížení státních nákladů na lokalizaci. Ale také jasně řekl, že to by měl být teprve začátek.

"Aby se však Německo opět stalo konkurenceschopným jako letecká lokalita ve srovnání s ostatními evropskými zeměmi, potřebujeme snížení ceny o 15 eur na cestujícího," řekl Bischof. Zvláštní daň, jako je letecká daň, není účtována ani ve 20 dalších evropských zemích. To výrazně oslabuje konkurenceschopnost Německa jako podnikatelského místa. Je také nutné mimo jiné snížit náklady na řízení letového provozu a zavést efektivnější a nákladově efektivnější kontroly letecké bezpečnosti. Je také důležité vrátit se k spravedlivému a vyváženému mechanismu snižování letecké daně, aby se vyrovnaly náklady evropského systému obchodování s emisemi (EU ETS), který jednostranně zatěžuje letecké společnosti EU. "Německo potřebuje silný a suverénní letecký provoz," pokračoval Bischof. Je to mimo jiné proto, že má strategický význam pro německou exportně orientovanou ekonomiku, mezinárodní dodavatelské řetězce a globální propojenost.

P.S. To u nás nehrozí. Co paní ministryně zavedla strop ceny paliva (doufám i pro letadla), tak se vlk nažral a koza zůstala celá

✈️ 🇮🇹 🇺🇸 🇯🇵 SSL Express 26-05-2026 Týden 20 - Tonáže v Asii a Pacifiku se zotavují, jak se stabilita vrací na některé trhy

Objem leteckého nákladu z Asie a Pacifiku se v druhém plném květnovém týdnu výrazně zotavil, jak se očekávalo, poté co během "super zlatého týdne" ve východní Asii na začátku května klesl, což byl vzácně relativně stabilní a předvídatelný týden po téměř třech měsících obrovských turbulencí. Podle nejaktuálnějších týdenních údajů WorldACD Market Data se

objemová hmotnost z Asie a Pacifiku v 20. týdnu (11.–17. května) zvýšila s +11% týdenním nárůstem (WoW), čímž se objemy z regionu vrátily na úroveň před svátky Labor Day v Číně a různými státními svátky v Japonsku a Jižní Koreji. Těch +11 % WoW je přesnou reprízu zotavení v tonážích z Asie a Pacifiku ve 20. týdnu loňského roku.

Mezitím tonáže ze Střední a Jižní Ameriky (CSA), Severní Ameriky a Evropy klesly v letošním 20. týdnu o -5 %, -5 % a -3 %, přičemž pokles ze strany CSA odráží konec sezónního nárůstu květin na Den matek v USA a Kanadě, zatímco svátky Nanebevstoupení Páně omezily tonáže z Evropy. Objemy z regionů Blízkého východu a Jižní Asie (MESA) zaznamenaly další malý nárůst WoW (+1 %), ale hlavní faktor zvýšil celosvětové tonáže o +3 %, což je meziročně (Y2Y) zvýšilo o +2 %.

Průměrné celosvětové spotové sazby byly ve 20. týdnu stabilní – včetně Asie a Pacifiku, navzdory oživení objemů – s celosvětovými průměrnými spotovými sazbami 3,67 USD za kilo, což je +48 % více než v předchozím týdnu loňského roku, na základě více než 500 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD. Avšak +2% nárůst kontraktních sazeb ve WoW, hlavně způsobený nárůsty ze Severní Ameriky (+3 %), zvýšil celosvětové ceny na plný trh o +1 % na 3,23 USD za kilo, na základě kombinace spotových a kontraktních sazeb. Celosvětová kapacita letecké nákladní dopravy ve 20. týdnu opět mírně vzrostla o +1 %, včetně nárůstu WoW z Asie a Pacifiku (+3 %) a MESA (+2 %), přičemž CSA (-5 %) a Afrika (-2 %, WoW) jsou jediné dva regiony v záporném rozmezí. Ve srovnání se sedmým týdnem, před útoky USA a Izraele na Írán, však celosvětová kapacita letecké nákladní dopravy klesla přibližně o -6 %, hlavně kvůli pokračujícímu deficitu kapacity do a z regionu MESA, kde kapacita klesla asi o -32 % oproti předválečné úrovni. V tomto regionu sice kapacita v Jižní Asii klesla jen o -9 % oproti úrovni v 7. týdnu, ale kapacita do a z oblasti Perského zálivu je stále sotva poloviční oproti předválečné úrovni (-49 %).

Plány hlavních dopravců v Perském zálivu na obnovení dodatečné kapacity tento měsíc uvízly a vátily se zpět poté, co Írán nebo jeho zástupci zahájili další útoky drony na cíle v SAE, včetně útoku 4. května na zónu ropného průmyslu Fujairah a útoku dronem 17. května, který byl zaměřen na jadernou elektrárnu Barakah. Ačkoliv výhled konfliktu v Perském zálivu zůstává nejistý a situace je velmi nestabilní, jednou z oblastí zlepšení letecké nákladní dopravy je pokles cen leteckého paliva na přibližně 162 dolarů za barel v týdnu do 15. května, oproti vrcholu 209 dolarů za barel na začátku dubna. Tento pokles o více než 20 % byl v posledních dnech doprovázen rostoucím pocitem důvěry hlavních leteckých společností, že nyní pravděpodobně nebudou čelit významnému nedostatku leteckého paliva na globální úrovni, částečně proto, že rafinerie v různých částech světa upřednostňují výrobu leteckého paliva. Toto zmírnění cen leteckých paliv v posledních týdnech omezuje pravděpodobnost dalšího výrazného globálního zvýšení cen letecké přepravy na základě růstu cen paliv. Přesto ceny leteckého paliva zůstávají přibližně +80 % vyšší než v tomto období loňského roku a v některých částech světa dochází k nedostatkům, což vede k zrušení některých služeb a omezuje tempo, jakým se kapacita může vrátit na určité trhy.

SSL EXpress 26-05-2026 Změny v povinnosti mít tachograf v roce 2026

Kdokoli, kdo jezdí přes hranice s dodávkami vážícími 2,5 tuny a více, bude muset modernizovat svou technologii. Podle nedávného průzkumu Kienzle je však téměř každá třetí flotila stále zcela nepřipravená. Toto je pět nejdůležitějších faktů, jak se vyhnout pokutám. Reforma komerční silniční dopravy prostřednictvím EU Mobility Package I už není vzdáleným

snem budoucnosti, ale brzy se stane skutečností. Zatímco velcí nákladní dopravci často již digitalizovali své flotily, malé a střední firmy čelí obrovským výzvám. Nedávný průzkum odborníka na tachografy Kienzle Automotive jasně ukazuje, že 35 procent společností hodnotí svou úroveň přípravy jako nedostatečnou nebo neexistující. Aby osvětlil složité předpisy EU, Kienzle shrnul pět nejdůležitějších faktů, které nyní manažeři flotil potřebují znát:

Fakt 1: Nová váhová kategorie z 2,5 tuny

Až dosud bylo mnoho lehkých užitkových vozidel (LCV) osvobozeno od požadavku na tachograf. To se zásadně mění: Od 1. července 2026 musí být všechna vozidla s přípustnou celkovou hmotností nad 2,5 až 3,5 tuny v přeshraniční komerční nákladní dopravě vybavena digitálním tachografem. Důležité pro praxi: Kombinace vozů spadají pod tuto regulaci také, pokud kombinovaná hmotnost vozidla a přívěsu přesáhne hranici 2,5 tuny.

Fakt 2: Smart Speedometer 2 je povinný

Nestačí mít na palubě jen tak nějaký digitální tachograf. EU předepisuje inteligentní tachograf druhé generace (Gen2V2) pro postiženou váhovou kategorii – například DTCO 4.1b. Tato zařízení využívají technologii GNSS k automatické registraci překročení hranic a jsou odolné proti manipulaci. Kienzle Automotive podporuje firmy v tomto oblasti specializovanou instalační službou ve svých dílnách, aby bylo možné bezproblémově integrovat hardware do elektroniky vozidla.

Fakt 3: Obrovské pokuty za nedodržení

Podle průzkumu Kienzle si mnozí zatím nejsou vědomi ekonomických rizik. Federální úřad pro logistiku a mobilitu (BALM) jasně uvedl, že nebudou žádná přechodná období. Kdokoli překročí hranici bez předepsaného Smart Tacho 2, riskuje pokuty až 1 500 eur za jednotlivý případ. V ostatních členských státech EU mohou sankce dosáhnout až 4 500 eur a vést k okamžitému vyřazení vozidel.

Fakt 4: Povinnost archivovat v souladu s právem

Hardwarová úprava nestačí. Společnosti jsou ze zákona povinny pravidelně přechítat údaje o tachografu a řidiči a archivovat je v souladu se zákonem. "Nejde jen o instalaci, ale o právně vyhovující procesy," zdůrazňuje Jan Kaumanns, generální ředitel Kienzle. Softwarová řešení pro archivaci výrazně snižují administrativní zátěž a chrání před právními důsledky v případech daňových kontrol.

Fakt 5: Kvalifikace jako klíčový faktor úspěchu

Podle průzkumu Kienzle v současnosti 33,6 procenta firem neplánuje žádné školení pro své zaměstnance. Ti, kteří zde pracují, však nejenže riskují sankce kvůli provozním chybám, ale také promarní velkým potenciálem optimalizace. Dobře podložené školení řidičů a dispečerů je mnohem víc než jen pojištění. Může také výrazně zvýšit efektivitu vlastní firmy, pokud je k dispozici i instrukce v příslušném archivačním softwaru pro tachografická data. Řízení vozového parku řízeného daty, kde moderní archivační systémy poskytují transparentní data, mohou profesionálně vyškolení dispečeré využívat ke zjednodušení procesů a minimalizaci prostojů. Pokud odpovědní zaměstnanci také sledují zbývající jízdní časy díky nové technologii, kapacity lze přesně naplánovat, trasy optimálně přidělit a flotila může být využita na maximum bez právních rizik. V tomto kontextu je proaktivní řízení rizik víc než jen ukazování prstem: automatizovaná hodnocení a cílené pokyny pro řidiče mohou minimalizovat porušení předem. To nejen chrání řidičský průkaz, ale také zajišťuje spolehlivost celého provozu pro zákazníky. Nakonec investice do know-how proměňuje novou povinnost tachografu z administrativní překážky na měřitelný faktor úspěchu pro právně vyhovující, moderní dopravu.

Výsledky průzkumu Kienzle jasně ukazují, že kombinace informačních deficitů a vysokých investičních nákladů způsobuje nejistotu. Smart Tacho 2 však také nabízí příležitosti: zajišťuje větší transparentnost procesů a chrání před nekalou konkurencí. Firmy, které nyní plánují strukturovaně, vyjdou silněji z nových požadavků uvedených v Balíčku mobility 1.