

SSL EXPRES

30.06.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 30-06-2026 Skupina Rail Cargo: Cesta z krize

Společnost Rail Cargo Group (RCG) volí jiný přístup než mnoho jiných národních železničních společností. Dceřiná společnost ÖBB je nákladní železniční společností i provozovatelem. V Německu se však DB Cargo zaměřuje na trakci, alespoň v kontinentálním intermodálním obchodě. Totéž platí pro jejího západního souseda, SBB Cargo.

Díky své integrované struktuře RCG reaguje na kritiku mnoha pozorovatelů trhu, že v intermodálním dodavatelském řetězci je příliš mnoho hráčů. „V konečném důsledku záleží na výkonu pro naše zákazníky,“ komentuje rozdělení odpovědností Bettina Castillo, členka představenstva RCG zodpovědná za výrobu, digitalizaci, finance a právní záležitosti. Společnost vede společně s Christophem Graslem po odchodu Clemense Första na konci dubna po téměř deseti letech ve funkci generálního ředitele. Castillo zdůrazňuje, že zákazníci očekávají spolehlivá, efektivní a konkurenceschopná logistická řešení – a tedy i co nejjednodušší rozhraní. „Trh nám ukazuje, že vysoký stupeň integrace do dodavatelských řetězců zákazníků je skutečnou konkurenční výhodou,“ říká člen představenstva, který je členem výboru od roku 2024.

Bez ohledu na strukturu se Rakušané, stejně jako ostatní hráči, potýkají se slabou ekonomikou a výstavbou sítě. Objemy intermodální přepravy společnosti RCG se proto mírně snížily z 1,179 milionu TEU (2024) na 1,107 milionu TEU v loňském roce, a to „v extrémně náročném ekonomickém prostředí“, jak to vyjádřil Grasl, který se do představenstva připojil v dubnu 2023 a je zodpovědný za trh, prodej, strategii a lidské zdroje. Grasl popsal situaci v kombinované dopravě jako „obzvláště obtížnou“, protože silniční doprava je přímým konkurentem a narušuje hospodářskou soutěž. „V důsledku toho jsme za poslední dva roky zaznamenali ztráty v řádu desítek milionů,“ řekl Grasl DVZ, aniž by upřesnil přesná čísla. Společnost se však tomuto trendu aktivně vyrovnává. „Za rok 2026 očekáváme výrazné zlepšení zisku – v dubnu jsme se vrátili k ziskovosti,“ uvedl člen představenstva RCG.

Společnost RCG se spoléhá zejména na svou celoevropskou přestupní síť. Vlaky v této síti jezdí podle pevných jízdních řádů. RCG v současné době nabízí 68 přestupních spojení: 15 pro vozové zásilky, 50 pro intermodální dopravu a tři pro dálniční dopravu. Tato spojení lze kombinovat, a to jak z hlediska možností spojení, tak i použitých jednotek: vozové zásilky mohou cestovat společně s intermodálními plošinovými vagóny ve stejném vlaku. Jedním z příkladů růstu v tomto segmentu je trasa Verona–Duisburg. Společnost RCG spustila provoz do této destinace v roce 2022 se čtyřmi odjezdy. Četnost spojů se zvýšila a od března 2026 je to deset zpátečních letů. „Neustále rozšiřujeme naše intermodální služby mezi severní Itálií, Německem a zeměmi Beneluxu,“ říká Grasl. Zároveň se zvýšil objem: Podle Grasla se počet nákladových jednotek na této trase během čtyř let téměř ztrojnásobil. „To ukazuje, že poptávka po vysoce výkonných intermodálních řešeních na tomto koridoru silně roste,“ říká člen představenstva RCG.

Nicméně i RCG trpí stavebními pracemi, a to nejen v Německu, ale i ve střední a východní Evropě. To má dopad na kvalitu a chybí také kapacita. Letos RCG s obavami sleduje uzavírku

dunajské osy. Vzhledem k několika fázím výstavby (14. června až 11. července a 20. září až 12. prosince) bude nutné zřídit objížďky. Vzhledem k tomu, že trasa Wels–Salzburg–Mnichov je silně přetížená, RCG zkoumá, zda by bylo možné vést dopravu přes údolí Enns–Schoberpass–Semmering. Stavební práce ale probíhají i na brennerské trase. Od 18. července do 2. srpna 2026 bude tato důležitá tranzitní trasa zcela uzavřena. Objížďka povede z velké části po silně vytížené ose Tarvisio–Salzburg–Rosenheim. Stavba tam bude probíhat i ve druhé polovině roku: mezi 22. srpnem a 20. zářím 2026 bude uzavřena trasa Tarvisio–Udine. Objížďky přes Slovinsko nejsou možné kvůli souběžným stavebním pracím. „Úzce spolupracujeme s našimi partnery v Itálii, abychom i přes výrazně sníženou kapacitu připravili schůdná řešení,“ říká Castillo.

Pohled do příštího roku nabízí jen malou naději na výrazné zlepšení situace. „V roce 2027 bude od 8. února do 9. července uzavřen Tauernský tunel a téměř současně bude uzavřen tunel Freilassing–Rosenheim,“ zdůrazňuje Castillo a zdůrazňuje další stavební projekty, pro které bude nutné najít nové objížďky. Rozsah, v jakém narušení železniční sítě ovlivňuje společnost RCG, ilustruje číslo týkající se finančních důsledků, které společnost RCG ponese jen v roce 2026 kvůli stavebním pracím v Německu: „Očekáváme dodatečné náklady ve výši přibližně 15 až 20 milionů eur,“ říká Castillo. Tato zátěž by mohla zhatit cíl dosažení ziskovosti. Zejména proto, že stavebnictví se neomezuje pouze na Německo.



SSL Express 30-06-2026 Nový zákon v Rumunsku, týkající se nakládky do kamionu

Dne 24. června 2026 podepsal rumunský prezident zákon č. 100/2026 o úpravě povinností týkajících se nakládky a vykládky zboží, nákladních nosičů a obalů, kterým se poprvé stanoví jasný právní rámec definující odpovědnosti všech stran zapojených do komerční silniční přepravy (LEGE č. 100 ze dne 24. června 2026 – iLegis).

Přijetím tohoto zákona se Rumunsko zařadilo mezi rostoucí počet evropských zemí, které jasně rozlišují mezi činností řidiče a povinnostmi souvisejícími s manipulací s nákladem, což odráží rostoucí důraz na bezpečnost práce, právní jistotu a provozní efektivitu v celém logistickém řetězci.



SSL Express 30-06-2026 DB Cargo: Významné změny v jednovozové dopravě jsou nevyhnutelné.

Další důležitý krok pro generálního ředitele DB Cargo Bernharda Osburga: Zaměstnanecké rady schválily jeho restrukturalizační plán a tím i snížení počtu pracovních míst o 6 200. Očekává se, že přibližně polovina propouštěných pracovních míst se dotkne přepravy jednotlivých vagonů. Osburg přesto zdůraznil svůj záměr tento segment zachovat. Tento závazek pravděpodobně potěší zejména zákazníky v chemickém a ocelářském průmyslu. Pokud však bude zrušena zhruba polovina pracovních míst v přepravě jednotlivých vagonů, je snižování počtu pracovních míst nevyhnutelné.

DB Cargo ale také zvýší ceny. Jen tak se nákladní železnice může stát ziskovou. Omezená doprava však musí také fungovat efektivně. Nesmí se již vyskytovat vagóny nebo dokonce celé vlaky, které se zpožďují o několik dní, a tím ohrožují zásobování továren. Více peněz za stejný špatný výkon: tato rovnice prostě nebude fungovat. Provoz jednotlivých vagónů má

budoucnost pouze tehdy, pokud bude dosaženo minimální úrovně spolehlivosti a dochvilnosti. Jedním ze způsobů, jak tohoto cíle dosáhnout, by mohly být vhodné bonusové a sankční doložky ve smlouvách.



SSL Express 30-06-2026 Týden 25 - Ceny zůstávají vysoké navzdory tomu, že se na trhy v Perském zálivu vrací další kapacity

Ceny letecké nákladní přepravy na celosvětové i regionální úrovni zůstávají vysoké, a to i přes další nárůst kapacity na trzích v Perském zálivu od uzavření posledního příměří a podpisu mírového memoranda mezi Íránem a USA, které vstoupilo v platnost 17. června.

Podle nejnovějších týdenních údajů společnosti WorldACD Market Data se průměrné globální sazby za leteckou nákladní přepravu ve 25. týdnu (15. až 21. června) mírně zvýšily o +1 % na 3,24 USD za kilogram, a to na základě kombinace spotových a smluvních sazeb, přičemž průměrné ceny ve všech hlavních regionech světa, odkud letecká nákladní přeprava pochází, zůstaly v mezitýdenním srovnání (WoW) víceméně stabilní. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku jsou průměrné celosvětové sazby v současné době o 35 % vyšší, a to zejména díky meziročnímu nárůstu o 50 % u zásilek pocházejících z Blízkého východu a jižní Asie (MESA) a meziročnímu nárůstu o 37 % u zásilek pocházejících z asijsko-pacifického regionu. Průměrné celosvětové spotové sazby se v 25. týdnu rovněž mírně zvýšily o +1 % na 3,75 USD za kilo, čímž se dostaly o +47 % výše než ve stejném týdnu loňského roku, přičemž spotové sazby z regionů MESA (+52 %) i Asie a Tichomoří (+51 %) dosáhly více než jedenapůlnásobku úrovně z loňského roku ve stejném období. Průměrné spotové sazby z regionů MESA ve 23. a 24. týdnu oproti úrovni z konce května mírně poklesly o přibližně -5 %, avšak ve 25. týdnu se mírně zotavily (+3 %) na 4,16 USD za kilogram – a to navzdory nárůstu kapacity letecké nákladní dopravy (+6 % mezitýdenně) z tohoto regionu, který předčil mezitýdenní nárůst přepraveného objemu (+2 % mezitýdenně).

Podpis memoranda o porozumění (MOU) mezi USA a Íránem dne 17. června jednoznačně podpořil pokračující oživení kapacity letecké nákladní dopravy do a z regionu MESA, čímž se výrazně dále snížil deficit kapacity, s nímž se tento region potýkal od doby, kdy USA a Izrael na konci února zaútočily na Írán. Deficit kapacity ve srovnání s úrovněmi v 7. týdnu se snížil z přibližně -30 % ve 24. týdnu na pouhých -19 % v 25. týdnu, přičemž ve všech subregionech došlo k pozitivnímu vývoji. Například deficit kapacity mezi regionem MESA a Severní Amerikou se snížil z -28 % v 24. týdnu na pouhých -10 % v 25. týdnu, což představuje zlepšení o 18 procentních bodů za pouhý jeden týden. Zároveň se deficit kapacity z regionu MESA do Evropy snížil z -21 % na -11 % a do oblasti Asie a Tichomoří se snížil z přibližně -31 % na -20 % – tato čísla více odpovídají průměrnému týdennímu zlepšení o +11 procentních bodů. Konkrétně v oblasti Perského zálivu se deficit kapacity mezi touto oblastí a Severní Amerikou snížil z -33 % ve 24. týdnu na pouhých -13 % ve 25. týdnu; ve srovnání s předválečnými úrovněmi ze 7. týdne to představuje týdenní zlepšení o +20 procentních bodů. K poměrně výrazným změnám došlo i na dalších trzích, přičemž druhou největší změnu zaznamenala oblast Perského zálivu a Asie-Pacifik, kde se deficit kapacity snížil z -51 % ve 24. týdnu na -35 % ve 25. týdnu, což představuje oživení o 16 procentních bodů ve srovnání s předchozím týdnem.

Další významnou změnou ve 25. týdnu byl podstatný návrat letecké nákladní kapacity mezi subregionem Levanta a Kavkaz a širším regionem MESA, kde se deficit kapacity snížil z -34 % ve 24. týdnu na pouhých -4 % ve 25. týdnu, což představuje oživení o 30 procentních bodů ve

srovnání s předchozím týdnem za pouhý jeden týden, jelikož letecké společnosti z Perského zálivu a další letecké společnosti obnovily dříve pozastavené nebo částečně pozastavené služby v rámci tohoto regionu.

Pokud se zaměříme konkrétně na trh z regionu MESA do Evropy, navýšení kapacity mělo relativně malý vliv na snížení velmi vysokých spotových sazeb, které jsou pozorovány od začátku války před zhruba 18 týdny. Kapacita z regionu MESA do Evropy vzrostla v 25. týdnu přibližně o +13 %, což výrazně převýšilo nárůst zúčtovatelné hmotnosti o +2 %, avšak průměrné spotové sazby zůstaly téměř beze změny na úrovni 3,76 USD za kilo, což představuje pokles o pouhých -1 % ve srovnání s předchozím týdnem (WoW). Kapacita z Perského zálivu do Evropy vzrostla ve 25. týdnu mezitýdenně o přibližně 20 %, zatímco zúčtovatelná hmotnost z klíčových trhů v Perském zálivu do Evropy ve skutečnosti mezitýdenně poklesla o přibližně 25 %. Navzdory tomuto nesouladu v dynamice nabídky a poptávky v 25. týdnu z Perského zálivu do Evropy se spotové sazby držely relativně stabilně, přičemž sazby z Dubaje do Evropy poklesly v porovnání s předchozím týdnem o přibližně -8 % na zhruba 3,79 USD za kilo – což je více než dvojnásobek (+106 %) oproti úrovni ve stejném období loňského roku.

Tyto velmi vysoké spotové sazby částečně odrážejí přetrvávající volatilitu a nejistotu v oblasti kapacity a poptávky, větší roli nákladních letadel při zajišťování kapacity v důsledku přetrvávajícího nedostatku kapacity v nákladových prostorech osobních letadel a vyšší náklady spojené s vyššími cenami leteckého paliva a rizikovými příplatky. Aby sazby výrazně poklesly zpět na předválečnou úroveň, bude pravděpodobně nutné, aby současné příměří mezi USA a Íránem vydrželo dostatečně dlouho, aby se na trhy letecké nákladní i osobní dopravy mohla vrátit skutečná a dlouhodobější stabilita.

Ceny leteckého paliva mezitím ve 25. týdnu pokračovaly v poklesu. Poté, co v předchozím týdnu klesly přibližně o -5 %, průměrné celosvětové ceny leteckého paliva v týdnu končícím 19. června podle monitoru cen leteckého paliva IATA (Jet Fuel Price Monitor), který vychází z nejnovějších cenových údajů agentury Platts, klesly mezitýdenně o dalších -14 % na 119 USD za barel. To je přibližně o 24 % méně než průměrná úroveň v květnu, ale stále je to o zhruba jednu třetinu (32 %) více než průměrná úroveň v loňském roce.



SSL Express 30-06-2026 Írán si znovu nárokuje kontrolu nad Hormuzským průlivem

Írán si opět nárokuje výhradní kontrolu nad lodní dopravou přes Hormuzský průliv, klíčovou vodní cestu pro globální obchod. „Hormuzský průliv bude plně vrácen pod íránskou kontrolu během příštích 30 dnů,“ uvedl ministr zahraničí Abbás Aragčí na tiskové konferenci v iráckém hlavním městě Bagdádu. Odpovědnost za průliv nese výhradně Írán, zopakoval Aragčí.

„Jakékoli vměšování nebo pokusy o vytvoření paralelních struktur by situaci dále zkomplikovaly, vyvolaly další napětí a zpozdily znovuotevření této strategicky důležité vodní cesty,“ řekl Aragčí.

Minulý čtvrtek byl hlášen útok na nákladní loď v Hormuzském průlivu. Podle americké armády Írán zasáhl dronem obchodní loď plující pod singapurskou vlajkou, když vyplouvala z Hormuzského průlivu podél ománského pobřeží. K incidentu u pobřeží Ománu došlo jen několik hodin poté, co íránské revoluční gardy varovaly, že plavba je bezpečná pouze po

trasách určených Teheránem. V reakci na útok na loď Mezinárodní námořní organizace (IMO) nejprve pozastavila evakuaci uvízlých námořníků. Bylo nutné přezkoumat, „zda jsou i nadále splněny požadované bezpečnostní záruky pro lodě na našem evakuačním seznamu a všechny lodě v regionu,“ uvedl generální tajemník IMO Arsenio Dominguez.

Před pozastavením mise v Hormuzském průlivu agentura oznámila evakuaci 2 500 námořníků. Operace, zahájené o několik dní dříve, se zúčastnilo nejméně 115 lodí, uvedl generální tajemník Dominguez. Podle něj od začátku iránsko-irácké války zemřelo při více než 40 útocích na lodě 14 námořníků. Agentura OSN minulé úterý oznámila, že z oblasti evakuuje více než 11 000 námořníků. První loď propluly Hormuzským průlivem ještě tentýž den. Poskytovatel dat Kpler napočítal následující den 70 tranzitů. Před vypuknutím iránsko-irácké války docházelo k více než 100 tranzitům denně. Po útoku na nákladní loď ve čtvrtek však generální tajemník IMO Dominguez prohlásil: „Vždy jsem zdůrazňoval, že bezpečnost námořníků je nejvyšší prioritou.“ Evakuační plán bude proto pozastaven, dokud se situace neobjasní. Dotyčná loď nebyla v tranzitu podle evakuačního plánu IMO.

Útok spustil novou vlnu vzájemných útoků mezi USA a Íránem. USA obviňují Írán ze čtvrtetního útoku a používají ho k ospravedlnění obnovených vojenských úderů proti iránským cílům navzdory dohodnutému příměří. Íránské revoluční gardy zase zaútočily na cíle v Kuvajtu a Bahrajnu, státech Perského zálivu, které jsou spojenci USA. V sobotu britská Organizace pro námořní bezpečnost a dopravu (UKMTO) také oznámila, že nákladní loď byla zasažena neidentifikovaným projektilem. Přesné okolnosti incidentu zůstávají nejasné. Podle Centcomu se jednalo o loď „Kiku“ plující pod panamskou vlajkou. Tanker vyplul z Kataru ve čtvrtek a mířil do Spojených arabských emirátů, uvedl New York Times s odvoláním na amerického úředníka.

Analytici považují čtvrtetní útok nákladní lodi za pokus Íránu prosadit si kontrolu nad Hormuzským průlivem. Útoky na americké vojenské základny v Bahrajnu a Kuvajtu by mohly být také součástí snahy donutit státy Perského zálivu k akceptaci iránské kontroly nad průlivem, uvádí situační analýza amerického Institutu pro válečná studia (ISW) ve Washingtonu. Analýza také naznačuje, že útoky by mohly vyslat signál ostatním státům Perského zálivu, že by Írán mohl proti nim podniknout vojenské kroky, pokud budou podporovat USA v podkopávání iránských mocenských nároků v průlivu. Podle iránských revolučních gard (IRGC) jsou útoky na sousední státy Perského zálivu reakcí na nedávné útoky USA. Spojené státy podle nich porušily rámcovou dohodu s Teheránem o ukončení války a stávající příměří. IRGC tvrdí, že dohoda zahrnuje ujednání s Islámskou republikou o kontrole lodní dopravy v Hormuzském průlivu. „Tato prozatímní dohoda mezi USA a Íránem se záměrně opírala o flexibilní formulaci, protože to byl pravděpodobně jediný způsob, jak ji finalizovat,“ řekla deníku New York Times Nicole Grajewski z prestižní pařížské univerzity Sciences Po. Právě tato vágnost však vedla k tomu, že se nyní obě strany snaží vytvořit si fakta v praxi ve svůj prospěch, než budou podrobnosti stanoveny v konečné dohodě, dodala politoložka. „Flexibilita trvá jen tak dlouho, dokud obě strany přikládají stejným vágním ustanovením podobný význam.“ Hormuzský průliv, klíčový pro globální obchod, se ve válce ukázal jako mocný nástroj Íránu. Nyní je v sázce právě to, jak na X zdůrazňuje Gregory Brew, hlavní analytik Eurasia Group. USA a další státy Perského zálivu usilují o to, aby lodě mohly proplout Hormuzským průlivem bez přímé spolupráce Íránu. Teherán v současné situaci testuje hranice toho, jak daleko může zajít, aby uplatnil svůj vliv, napsal Brew. „Pokud stačí i minimální vojenské opatření k zablokování trasy přes ománské vody a odklonění lodní dopravy na trasy, které Írán může kontrolovat – proč to nezkusit?“ Rizika jsou nízká, pokud Írán může věřit, že se USA nevrátí k agresivnějšímu přístupu, dodal Brew.

