

SSL EXPRES

24.09.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 24-09-2026 Turecko prosazuje příměří v oblasti Černého moře

Turecko předložilo Rusku a Ukrajině návrh, jehož cílem je ukončit útoky na obchodní lodě v Černém moři. Jedná se o nejnovější pokus o zmírnění námořního konfliktu, který má na obchodní lodní dopravu stále závažnější dopady. Ankara předala Moskvě i Kyjevu znění memoranda, jehož cílem je najít řešení rostoucího počtu útoků na lodě. Turecko sehrálo klíčovou roli při uzavření dřívější dohody o obilném koridoru před několika lety. Nedávné snahy USA o uklidnění námořního konfliktu nepřinesly širší příměří. Ruský ministr zahraničí Sergej Lavrov tento měsíc uvedl, že rusko-ukrajinský zákaz útoků na lodě přepravující civilní náklad by nebylo možné monitorovat. Minulý týden byla obchodní loď plující pod tanzanskou vlajkou směrem k ukrajinskému přístavu zasažena tím, co Kyjev označil za ruský dron. Kapitán zahynul a další tři členové posádky byli zraněni. Ukrajinské ministerstvo infrastruktury uvedlo, že stav plavidla se stále vyhodnocuje. Turecko se musí vypořádat s vlastním, stále se prodlužujícím seznamem obětí. Majitel nákladní lodi Reyhan Sari plující pod tureckou vlajkou, přeživší členové posádky a rodina námořníka, který zahynul při červencovém útoku poblíž Novorossijsku, podali stížnost k Mezinárodnímu trestnímu soudu v Haagu s žádostí o vyšetření tohoto útoku. Loď o nosnosti 36 075 dwt naložila uhlí v Tamánu a směřovala do Turecka, když byla zasažena. Jeden námořník zahynul a několik dalších bylo zraněno.



SSL Express 24-09-2026 Proč se tento supercyklus v námořní dopravě jeví jinak

Lidé z námořní dopravy mají dlouhou paměť a to by mohlo být nejjednodušším vysvětlením toho, proč se dnešní mimořádná situace na trhu vůbec nepodobá poslednímu velkému supercyklu. Každý, kdo prožil bouřlivé dny roku 2008, si pamatuje, jak rychle se vše zhroutilo. Baltic Dry Index dosáhl v květnu toho roku maxima 11 793 bodů. Během šesti měsíců klesl pod 900 bodů. Lodě typu Capesize, které vydělávaly dobře přes 200 000 dolarů denně, najednou měly potíže pokrýt provozní náklady. Lodě zakoupené za absurdní částky se staly finančním břemenem. Banky zmizely. Jmění se vypařilo. Tato zkušenost stále visí nad tímto odvětvím.

Přesuňme se do současnosti a alespoň na papíře by se v námořní dopravě mělo slavit více než kdy jindy. Index ClarkSea vystoupal na historické nominální maximum, přičemž zejména výnosy tankerů dosahují úrovně, které by se před několika lety zdály fantastické; index Baltic Dry Index tento týden poprvé překročil hranici 1 milionu dolarů. Na konferenci Capital Link v Londýně minulý týden odhadl ekonom specializující se na námořní dopravu Martin Stopford, že od roku 2021 tento sektor vygeneroval zhruba 3,1 bilionu dolarů v hotovosti, což je více než během proslulého boomu v letech 2004–2008. Kam se však podělo to šílénství? Kde jsou tříhodinové obědy, bezhlavé rozšiřování flotily, majitelé lodí, kteří kupují plavidla během oběda a ještě před večerí je prodávají o miliony dražší? Tohle nevypadá jako rok 2007.

Částečně je to proto, že zdroj dnešní prosperity je zcela odlišný. Poslední supercyklus měl až omamně jednoduchý příběh: Čína. Čína procházela industrializací dechberoucí rychlostí. Její poptávka po železné rudě, uhlí, ropě a průmyslových výrobcích se zdála být neomezená. Majitelé se mohli dívat na prudce rostoucí objemy obchodu a přesvědčovat se, že zítřek bude nevyhnutelně ještě větší než dnešek.

Tentokrát však peníze pocházejí z něčeho mnohem méně uklidňujícího. Narušení způsobené pandemií covidu. Sankcemi. Ruskou invazí na Ukrajinu. Obcházení přes Rudé moře. Obchodními válkami. Stínovými flotilami. Hormuzem. Námořní doprava vydělává mimořádné částky, protože svět se stal mimořádně neefektivním. To je sice ziskové, ale je těžké – a nepatřičné – se z toho radovat. To také vede k tomu, že majitelé lodí se zdráhají extrapolovat současné výnosy příliš daleko do budoucnosti. Průměr může zničit tonážní míle téměř stejně rychle, jako je válka vytváří.

Existuje ještě jeden důležitý rozdíl. Těch 3,1 bilionu dolarů nepřišlo v jedné synchronizované vlně. Svůj moment zažily kontejnerové lodě. Poté lodě na přepravu automobilů. Spektakulární trhy zažily LNG a LPG. Následovaly tankery na přepravu produktů. Nyní vydělávají jmění tankery na přepravu ropy. I suchý hromadný náklad zažil své vlastní vlny růstu. Jednalo se spíše o postupný supercyklus než o jednu obrovskou oslavu celého odvětví.

Změnili se také majitelé. Rozvahy jsou silnější. Míra zadluženosti je nižší. Dluhy byly splaceny. Dividendy vzrostly. Zpětný odkup akcií se stal běžnou praxí. Před finanční krizí rostoucí hodnota lodí povzbuzovala majitele, aby si půjčovali více peněz na nákup dalších lodí, jejichž rostoucí hodnota jim pak umožňovala půjčit si ještě více peněz. Byl to úžasný mechanismus – až do chvíle, kdy přestal fungovat. Dnes je k dispozici podstatně více hotovosti a podstatně menší potřeba zapůsobit na bankéře.

A pak je tu největší investiční problém ze všech: nikdo přesně neví, jakou loď si objednat. Majitel, který v roce 2006 zadal objednávku na loď typu capesize, věděl zhruba, jaký pohonný systém bude tato loď používat po následujících 25 let. Zkuste to dnes. Majitelé mají peníze. Jenomže nemají nutně odpovědi. Možná právě v tom spočívá zásadní rozdíl mezi těmito dvěma supercykly.

Konjunktura, která skončila v roce 2008, byla poháněna důvěrou v budoucnost. Ta současná je stále více poháněna nejistotou.



SSL Express 24-09-2026 Po neočekávané zprávě o ztrátě: Důsledky pro DB Cargo

Presumpce: Nákladní železnice téměř dosáhla svého cíle, aby do konce roku dosáhla bodu zvratu. Pak však její plány zhatila opravná položka v její britské dceřiné společnosti.

Pokud se DB Cargo do konce letošního roku nedostane ze ztráty, hrozí mu rozpad – to bylo v posledních měsících a letech slyšet opakovaně, zejména od vedení nákladní železnice a od odborů.

Nyní však existují dva zásadní neúspěchy. Zaprvé, cíl pro rok 2026 je nyní vzdálenou vyhlídkou. Společnost DB Cargo nebude schopna dokončit plánovanou restrukturalizaci do konce roku. Nelze očekávat dosažení bodu zvratu, uvedl minulý týden v Berlíně generální ředitel DB Cargo Bernhard Osburg. Výsledek bude ovlivněn především plánovaným prodejem dceřiné společnosti DB Cargo ve Velké Británii. V rámci tohoto procesu byla provedena přecenění, která vedla k odpisům ve výši přibližně 260 milionů eur. Tyto odpisy se podle zdrojů ze společnosti projeví v obchodních operacích společnosti DB Cargo AG a sníží zisk. Spolkové

ministerstvo dopravy a Deutsche Bahn proto hodlají brzy v Bruselu jednat s komisařem pro hospodářskou soutěž a požádat o odklad.

V roce 2022 zahájila Evropská komise vyšetřování proti Spolkové republice Německo jakožto vlastníkově společnosti Deutsche Bahn (DB), a tedy i společnosti DB Cargo, kvůli nezákonné státní podpoře nákladní železniční dopravy. Formální vyšetřování bylo ukončeno koncem listopadu 2024. Mluvčí komisařky EU pro hospodářskou soutěž Teresy Ribery k aktuálnímu vývoji sdělila DVZ: „V této záležitosti jsme v úzkém kontaktu s německými úřady.“

V Bruselu je ale možná nebude muset tolik přesvědčovat. Článek 3 rozhodnutí o státní podpoře z listopadu 2024 uvádí, že restrukturalizační plán vztahující se na DB Cargo AG musí být plně proveden do konce roku, stejně jako další kroky k omezení narušení hospodářské soutěže. Tento článek však výslovně nevyžaduje, aby společnost byla do konce roku 2026 zisková. A to je druhý bod zlomu v procesu restrukturalizace: na přelomu roku je důležitá vyhlídka na ziskovost DB Cargo – a méně už skutečná čísla, která jsou v té době k dispozici. Mluvčí společnosti Ribera na otázky DVZ ohledně toho, jak Komise hodnotí dosavadní provádění restrukturalizačního plánu, neodpověděl. Jedním z důležitých důvodů, proč vedení společnosti DB Cargo po léta opakovaně zdůrazňovalo nutnost dosažení vyrovnaného rozpočtu do konce roku 2026, mohli být zástupci zaměstnanců. Potřebovali být přesvědčeni o vážnosti situace a především o restrukturalizačních plánech. Zatím není vysvětleno, jak mohlo k odpisu hodnoty v britské dceřiné společnosti dojít. Společnost DB Cargo koupila společnost English, Welsh & Scottish Railway (EWS) v roce 2007 a později ji přejmenovala na DB Cargo UK. Jak se DVZ dozvěděla z tržních zdrojů, podnikání ve Velké Británii si zřejmě vedlo výrazně hůře, aniž by byly provedeny nezbytné úpravy rozvahy. Tato korekce se stala nezbytnou v rámci nyní zahájeného nabídkového řízení.

V tomto kontextu není překvapením, že Osburg oznámil plány na rozšíření konceptu restrukturalizace, který se dosud zaměřoval na Německo, na celý evropský podnik se svými 17 zahraničními dceřinými společnostmi. Tato poptávka pravděpodobně vzejde i z Bruselu.



SSL Express 24-09-2026 Macron navrhuje uvolnění palivových norem EU

Vzhledem k vysokým cenám energií lobbuje francouzský prezident Emmanuel Macron v Bruselu za dočasné uvolnění evropských předpisů pro paliva. V dopise předsedkyni Evropské komise Ursule von der Leyen, který viděla německá tisková agentura, Macron píše, že by to umožnilo v krátkodobém horizontu lépe využít dovozní a výrobní kapacity a zvýšit nabídku na vnitřním trhu. Macron v dopise konkrétně navrhuje dočasné uvolnění předpisů pro kvalitu paliv. To by se mohlo týkat aspektů, jako je hustota a odsiřování. V závislosti na rafinérii by to mohlo potenciálně zvýšit produkci paliv o 5 až 20 procent. Komise by měla spolupracovat s výrobci automobilů na prozkoumání, jaká opatření by mohla být v krátkodobém horizontu zavedena, aniž by to způsobilo škody na vozidlech, infrastruktuře nebo vyvolalo bezpečnostní obavy.

Směrnice EU 98/70/ES o jakosti paliv mimo jiné stanoví, že přípustný obsah síry v motorové naftě je maximálně 10 miligramů na kilogram. Článek 7 však uvádí, že Komise může povolit vyšší limity pro složky paliva až na šest měsíců, pokud se členské státy setkají s obtížemi s dodržováním norem v důsledku náhlých změn na trzích s ropou nebo ropnými produkty. Macron také navrhuje povolit vyšší podíl bionafty v směsi. Distributoři by mohli místo B7 používat naftu s 10% obsahem bionafty (B10). To by snížilo spotřebu fosilní nafty a zajistilo větší flexibilitu v dodávkách. Macron píše, že by pro to mohl být stanoven časový limit po

konzultaci s výrobcí automobilů. B10 je v EU povolen od roku 2023. Členské státy jsou však povinny zajistit, aby B7 zůstal k dispozici, aby bylo možné tankovat vozidla, pro která B10 není vhodný.

Německý ministr dopravy Steffen Bilger (CDU) v pondělí na okraj neformálního zasedání ministrů dopravy EU v Dublinu navrhl zvýšení povoleného podílu bioetanolu v benzínu z 10 procent (E10) na 20 procent (E20). To by si také vyžádalo změnu směrnice o kvalitě paliv.

Francouzský prezident ve svém dopise zdůrazňuje, že poskytovatelé logistiky pohonných hmot ve Francii čelí rostoucím obtížím se zajištěním dodávek v nadcházejících týdnech. Několik zemí EU má také nízké zásoby plynu. Ve Francii došlo k ojedinělým protestům kvůli vysokým cenám pohonných hmot u čerpacích stanic. Vláda je v této souvislosti pod tlakem.

Kromě palivových norem Macron podle zprávy platformy Heise požaduje roční odložení požadavků na testování emisí metanu pro dovozce fosilních paliv, a to na 1. ledna 2028.

Evropská komise sice již v červenci 2026 pozastavila sankce podle nařízení do konce roku 2029, ale úplné odložení pravidel odmítla. Když se metan uvolňuje do atmosféry, je pro klima mnohonásobně škodlivější než oxid uhličitý (CO₂). Podle Mezivládního panelu OSN pro změnu klimatu (IPCC) je tento faktor za 100 let přibližně 28.