

SSL EXPRES

21.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

✈️ // 🌟 SSL Express 21-10-2025 Dvě oběti při srážce B747F s hlídkovým vozem na HKIA

V neděli ráno, při přistávacím manévru prázdného B747 freighteru společnosti Air ACT (pracující pro Emirates) došlo k dotyku s hlídkovým vozem Airport Authority. Při srážce byli usmrceni dva členové ostrahy. Přestavěný B747-400 přiletěl z Dubajského letiště Al Maktoum a chystal se okolo 4.00 ráno na přistání na dráhu 07L (sever). Žádný ze 4členné posádky nebyl při incidentu zraněn.

Stejný letoun zažil letos jiný incident při letu z Dubaje do Amsterdamu (EK-9903), kdy posádka hlásila výpadek vnějšího pravého motoru (CF6). Posádka po marné snaze motor znovu spustit za o cca 20 minut později bezpečně přistála na AMS. Vloni pak toto letadlo při startu z Hong Kongu hlásilo problém s klapkami; pilot vypustil palivo a vrátil se na zem. Jiný stroj společnosti ACT, létající pro Qatar Airways měl nehodu při startu z CDG - posádka brzy po startu detekovala problém s tlakováním kabiny. I tehdy pilot vypustil palivo a vrátil se na zem. Předběžná zpráva z místa nehody ukazuje, že letoun se po dotyku dráhy stočil doleva a smetl vozidlo hlídky. Levý podvozek se utrhł a jeho trosky dopadly přes zídku až do mělké vody zálivu. Požární a záchranné vozy byly na místě během několika minut, uhasily menší požár a vyprostily nezraněnou posádku letadla i těla hlídky. Okamžitě bylo zahájeno vyšetřování za účasti Hong Kong Civil Aviation Department, Boeingu a tureckého Directorate of Civil Aviation. Předběžná analýza záznamů z paluby naznačují, že letoun se vychýlil z dráhy již těsně před dotykem se zemí, možná kvůli krátkodobé ztrátě směrové kontroly nad strojem či přílišné rychlosti při přistávacím manévru.

Dráha 07L (sever) byla uzavřena prakticky celou nedělí, což způsobilo velké kongesce v pasažérském provozu. K večeru byl provoz obnoven, ale tato nehoda má v HKG velký ohlas, neboť letiště je největším kargo uzlem na světě - 4,8 mio tun v roce 2024 po 5,6% růstu.

👤 💻 📦 ❌ SSL Express 21-10-2025 DCP Dettmer Container Packing (Brémy) je insolventní

DCP Dettmer Container Packing, společná dceřiná společnost BLG Logistics a Dettmer Group, podává insolvenční návrh. Kromě ekonomických potíží je tu ještě jeden důvod. Podání insolvenčního návrhu u příslušného okresního soudu v Brémách je nezbytné, protože situace na trhu a podmínky v odvětví společnosti DCP Dettmer Container Packing se v posledních letech znatelně zhoršily. To mělo trvalý dopad na situaci společnosti DCP v oblasti zisků. Společnost poskytuje služby v oblasti ukládání a balení kontejnerů, oprav kontejnerů a zaměstnává 148 pracovníků. Insolvenční návrh na společnost PCB Packing Betriebsgesellschaft, která se rovněž sídlí v Brémách a je dceřinou společností ve stoprocentním vlastnictví společnosti DCP, je v současné době stále projednáván, ale je pravděpodobně způsoben velmi úzkými vazbami mezi oběma společnostmi. PCB Packing má 91 zaměstnanců. Celkový počet 239 zaměstnanců je rozdělen mezi závody Brémy (133 zaměstnanců), Hamburk (75) a Duisburg (24). General Cargo Solutions, která je součástí

skupiny Dettmer Group, a BLG Cargo Logistics vlastní každá 50 procent kapitálu komanditní společnosti.

Jak oznamují společnosti BLG Logistics a Dettmer Group, pro společnou dceřinou společnost DCP se nepředpokládá žádná prognóza trvání podniku: Navzdory několika restrukturalizačním opatřením podporovaným akcionáři se nepodařilo stabilizovat společnost, která by zajistila pozitivní pokračování podnikání DCP. Očekává se tedy, že příslušný místní soud – po ustavení prozatímního věřitelského výboru – jmenuje prozatímního insolvenčního správce v průběhu tohoto týdne. Získáte tak představu o ekonomické situaci na místě a vyhodnotíte možné možnosti restrukturalizace. Obchodní provoz bude prozatím zachován. Jak BLG Logistics, tak Dettmer Group poskytují konstruktivní podporu insolvenčnímu řízení s cílem najít nejlepší možné řešení v současné situaci v zájmu pracovní síly, obchodních partnerů a věřitelů. Insolvenční návrh společnosti DCP nemá žádný dopad na ostatní společnosti v obou skupinách.

SSL Express 21-10-2025 Obchodní vazby v jihovýchodní Asii jsou z pohledu logistiky zranitelné

Singapur, Indonésie, Vietnam, Malajsie - údaje Sdružení národů jihovýchodní Asie (ASEAN) ukazují, že 22 procent objemu obchodu v roce 2023 bylo vytvořeno v jejím vlastním regionu – více než s Čínou (20 procent). Regionální nákladní doprava však nefunguje hladce. Zjistilo to Mezinárodní dopravní fórum (ITF) ve spolupráci s konzultanty, výzkumníky a vládními orgány. Zpráva zveřejněná v červenci uvádí "překážky konektivity" kvůli vysokým logistickým nákladům, nedostatečné infrastruktuře a neefektivním přeshraničním procesům.

ITF používá model pro globální nákladní dopravu, aby předpověděla, že poptávka po dopravě v jihovýchodní Asii se do roku 2050 téměř zdvojnásobí. Odborníci podrobněji zkoumali, jaké investice do infrastruktury a politická opatření by mohly být pro tento scénář vhodné pro Indonésii, Filipíny a Thajsko. Výsledek: doprava by se urychlila především rozšířením železniční sítě a přístavů a rychlejším odbavením na hranicích. Balíček opatření by mohl snížit náklady na dopravu na světové trhy až o 20 procent. Za tímto účelem by však musely být především rozšířeny regionální koridory.

Místní aktéři podávají zprávy o konkrétních dopadech stávajících překážek. Francouzský poskytovatel logistických služeb Geodis přepravuje průmyslové zboží mezi Thajskem a Malajsií od roku 1995 a nyní také do dalších sousedních zemí. "Thajské nákladní automobily stále nesmějí jezdit v Malajsií a naopak," říká Eric Martin-Neuville, regionální prezident a generální ředitel společnosti Geodis pro Asii, Tichomoří a Střední východ. Kromě toho celní odbavení stále z velké části nefunguje elektronicky. Železniční doprava zůstává z velké části nevyužita kvůli nedostatku standardů, dokumentace a investic do infrastruktury. Společnost Röhlig Logistics se sídlem v Brémách provozuje jednu ze svých nejdůležitějších smluvních logistických sítí v Thajsku. Diverzifikované odvětví se silným automobilovým sektorem činí trh zajímavým, říká Robert Gutsche, finanční ředitel společnosti Röhlig Logistics. Chronické dopravní zácpy však podle něj brzdí efektivitu silniční dopravy, která v principu funguje dobře. Kritizuje též přepravu s řízenou teplotou: "U citlivého zboží, jako jsou farmaceutické nebo zdravotnické výrobky, často neexistují žádné nepřetržité chladicí řetězce, což vede k rizikům pro kvalitu a bezpečnost v klimatických podmínkách jihovýchodní Asie."

Thajsko se nachází na klíkových ekonomických koridorech sever-jih a východ-západ a je lídrem v investicích do infrastruktury v regionu. Studie ITF naznačuje, že rušné železniční nákladní

trati Bangkok-Nong Khai a Bangkok-Chiang Mai by měly být modernizovány z hlavního města na sever, aby se doprava přesunula ze silnic. Modernizovány by měly být také přeshraniční trasy do Vietnamu a Laosu. Pro důležitý přístav Laem Chabang odborníci doporučují lepší železniční a následné vodní spojení s vnitrozemím. Daňové pobídky pro člunaře na vnitrozemských vodních cestách by mohly posílit nákladní dopravu na řece Chao Phraya a v povodí Mekongu. V Indonésii, která získává na významu jako výrobní lokalita, se společnost Röhlig zaměřuje na leteckou a námořní přepravu. Pro Gutscheho představují geografické podmínky s tisíci ostrovy největší výzvu. Silniční doprava je roztříštěná a neefektivní a v důsledku nerovnoměrně rozvinuté přístavní infrastruktury existují úzká místa v toku zboží. M&M kombinuje námořní a leteckou přepravu s pozemní dopravou v Indonésii. Člen představenstva Löwenstein vidí největší potřebu v rozšíření vnitrostátní dopravy mezi výrobními závody a námořními přístavy a letišti. Jako úzká hrdla zmiňuje například přetížené placené silnice kolem Jakarty a omezené možnosti železniční dopravy ve střední a východní Jávě. Indonésie, největší ekonomika regionu, se chce v budoucnu stát nákladním uzlem jihovýchodní Asie. Podle vládního programu "Sea Toll Road" mají být přístavní kapacity rozšířeny a národní logistický ekosystém má spojit hráče v dodavatelském řetězci prostřednictvím systému jednoho okna. Autoři ITF si pochvalují, že ostrovní stát chce rozšířit přístavy v Makassaru (Sulawesi) a Belawanu (Sumatra) a propojit je s průmyslovými parky a železnicí. Nejdůležitější přístav v Tanjung Priok (Jakarta) potřebuje podle odborníků lepší silniční i železniční spojení. Kromě toho by jednotný portál ASEAN snížil překážky v oblasti cel. V ostrovním státě Filipíny, kde roste výroba a montáž polovodičů, zpráva kritizuje nerovnoměrnou dopravní infrastrukturu, zastaralé přístavy a omezenou integraci napříč dopravou. Díky tomu patří náklady na logistiku k nejvyšším v regionu. Podle zprávy ITF by se objem zboží mezi ostrovy mohl do roku 2040 zvýšit o více než 70 procent, proto se doporučuje, aby přístavy Manila, Cebu a Davao (Mindanao) byly modernizovány a zavedeny automatizované celní odbavení a digitální logistické platformy. Národní plán rozvoje přístavů a program infrastruktury "Build Better More" mají přinést pokrok. Martin-Neuville ze společnosti Geodis se však domnívá, že region již nyní těží z nejmodernějších kontejnerových uzlů v Singapuru a Malajsii. Ptá se, zda konkurenční regionální uzly ve skutečnosti přinášejí více výhod než vysoce efektivní feederové porty, které umožňují rychlou a efektivní přepravu do stávajících uzlů.

   ↑ **SSL Express 21-10-2025 Doručení na oběžnou dráhu**

Kosmický sektor se vyvíjí ve strategickou oblast růstu. Na jedné straně má vysoký vojenský význam a na druhé straně by se v nadcházejících letech mohl objevit velký trh, na kterém je poptávka po odborných znalostech průmyslové logistiky. Po dlouhou dobu bylo cestování do vesmíru otázkou vědy, ale nyní by se mohlo stát rostoucím oborem podnikání. Na kongresu budoucnosti o logistice v Dortmundu, který se konal na začátku září za účasti přibližně 350 odborníků, se ukázalo, že takzvaná vesmírná ekonomika v příštích letech přivede do vesmíru nejen satelity a vesmírné stanice, ale také celé dodavatelské řetězce. "Podle konzervativních odhadů se kosmické ekonomice v příštích 10 letech ztrojnásobí tržby. A obrat společnosti Space Logistics by se mohl v příštích 15 letech zvýšit pětinašobně," očekává prof. Michael Henke, ředitel Fraunhoferova institutu pro materiálový tok a logistiku v Dortmundu. Prognózy v oběhu jsou však velmi odlišné. Podle údajů z leteckého průmyslu činily tržby v roce 2024 jen přibližně 3 miliardy eur. Na druhou stranu podle Space Foundation činily celosvětové

tržby v loňském roce 613 miliard dolarů a do roku 2032 by mohly vzrůst až na 1 000 miliard dolarů.

Henke vidí na obzoru rychlý vývoj: V budoucnu se tvorba hodnot již nebude odehrávat pouze na Zemi, ale také ve vesmíru – od výstavby a zásobování vesmírných stanic a biotopů přes těžbu surovin na asteroidech až po mise na Měsíc a Mars. "To vše vyžaduje funkční a interoperabilní logistiku," říká. Kosmická logistika zahrnuje celý řetězec – ze Země na oběžnou dráhu a zpět. Každý, kdo se chce prezentovat jako poskytovatel služeb, by měl být vysoce specializovaný a ochotný riskovat.

Hlavními hnacími silami jsou klesající počáteční náklady, technické inovace a vstup soukromých poskytovatelů na trh. Jen v loňském roce bylo vypuštěno více než 2 000 satelitů, takže na oběžné dráze Země je jich nyní více než 13 000. Velmi málo jich však pochází z Evropy.

Počet satelitů rychle roste – a s ním i logistická složitost. Systémy založené na umělé inteligenci (AI) koordinují trajektorie, podporují vývoj a výrobu, vytvářejí simulace a optimalizují procesy. Jsou nepostradatelné pro další škálování. Zatímco společnosti jako Space X a Blue Origin z USA nastavují standardy, "bohužel jsme již v Evropě velmi pozadu," říká Victor Maier, spoluzakladatel společnosti The Exploration Company. Start-up vyvíjí opakovaně použitelné vesmírné kapsle, které mohou přepravovat materiál a astronauty a také se připojovat k vesmírným stanicím. "Považujeme se za jakéhosi poskytovatele balíkových služeb ve vesmíru," vysvětluje Maier. Se svými opakovaně použitelnými systémy chce společnost snížit náklady na dopravu až o 90 procent.