

SSL EXPRES

10.12.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 10-12-2025 Temné časy na druhé straně Černého moře

Pojistné sazby pro lodě obchodující v Černém moři prudce vzrostly po nové vlně útoků na plavidla spojená s Ruskem. Ruský prezident Vladimir Putin varoval, že Moskva by mohla rozšířit svou reakci, pokud by takové útoky pokračovaly, a uvedl, že odvetná opatření by se mohla rozšířit i na lodě zemí podporujících Ukrajinu. Předpokládá se také, že za cílem útoku na nákladní tanker, který kotvil tisíce kilometrů od Senegalu stojí také ukrajinské speciální jednotky.



!?! SSL EXpress 10-12-2025 Proč ochrana do roku 2026 ohrožuje dodavatelské řetězce (delší ale zajímavé čtení)

Mnoho logistických společností šetří peníze na nesprávných místech pod označením "efektivita" – a tím riskuje stabilitu svých dodavatelských řetězců. Zpráva Trends Report 2026 ukazuje, proč se odolnost nyní stává důležitější než tlak na náklady. Po desetiletí byla efektivita nejcennějším aktivem logistiky. Ale v roce 2026 se ukáže, že staré přesvědčení se stalo nebezpečným: Mnoho firem skutečně šetří peníze – a prodává je jako efektivitu. Zatímco dodavatelské řetězce jsou nadále digitalizovány, zůstávají zároveň křehké. Odvětví ví, co je potřeba, ale jedná příliš pomalu. To jasně ukazuje zpráva "[Trends Report 2026 – Designing for Disruption](#)" od logistické softwarové společnosti Alpega Group.

"Dodavatelské řetězce byly v průběhu let zkráceny pro maximální nákladovou efektivitu," uvádí zpráva. Výsledek: absence redundance, nižší odolnost vůči chybám, přetížené systémy. Odborníci varují, že mnoho firem zaměřuje efektivitu se úsporami – a tím systematicky oslabují svou odolnost. Johan Vagerstam, provozní ředitel kalkulačky emisí v dopravě společnosti Proxio Systems, shrnuje dilemma takto: "Procesy jsme zdokonalili, ale neučinili jsme je odolnými." Zpráva ukazuje, že ačkoli 78 procent společností považuje odolnost za hlavní cíl, pouze 42 procent skutečně investuje do dlouhodobé stability. Ostatní pokračují v optimalizaci za náklady.

Transparentnost je oblíbené slovo v oboru. Zpráva však uvádí: "Transparentnost je jen prvním krokem. Bez aktivního návrhu dodavatelského řetězce zůstává neefektivní." Mnoho firem ví, kde se nacházejí rizika, ale nevytvářejí strukturované mechanismy reakce. V podstatě: sledují místo toho, aby znovu budovali. Jonas Goldenstein z poskytovatele logistických služeb 4PL 4flow říká: "Tradičně jsme začínali optimalizací nákladů a pak jsme kontrolovali dostupnost pracovní síly. Tento přístup dnes už nefunguje. Nyní integrujeme dostupnost pracovní síly a automatizaci do našich optimalizačních modelů od samého začátku." Právě toto dlouhodobé myšlení je však často odmítáno jako "příliš drahé". Ukládání je lepší než strategie.

Odvětví přichází o kvalifikované pracovníky rychleji, než je dokáže obsadit. Přesto mnoho společností vnímá automatizaci především jako nástroj ke snížení nákladů – spíše než jako nutnou strukturální modernizaci. Zpráva zdůrazňuje: "Nedostatek pracovní síly není dočasný problém, ale systémové riziko." A vyzývá k přehodnocení: robotika, plánování podporované umělou inteligencí a digitální asistence musí být součástí základních procesů. Ne kvůli úspoře personálu – ale kvůli udržení fungování dodavatelských řetězců. I pokud jde o umělou inteligenci, rozdíl mezi ambicemi a realitou je obrovský. Zatímco 70 procent firem doufá v AI, pouze 22 procent ji vůbec produktivně používá. Wolfgang Wörner, viceprezident pro vznikající obchodní modely ve společnosti Prewave, specialista na AI, mluví přímo: "Mnoho lidí mluví o AI – ale chybí jim databáze. Bez jasných procesů zůstává AI jen fíkovníkem." Typický vzorec: firmy zavádějí izolované nástroje místo modernizace své datové architektury. Výsledek: digitální bodová řešení, ale žádná skutečná systémová inteligence.

Regulační tlak na zviditelnění emisí a jejich snížení roste. Podle zprávy však stále chybí standardizované datové toky a interoperabilní systémy v celém dodavatelském řetězci. Ale ti, kdo udržitelnost organizují ručně, už prohráli. Datové standardy rozhodují o úspěchu a neúspěchu. Mnoho společností však šetří právě na těchto základních částech – a riskuje, že v budoucnu nebudou schopny splnit právní požadavky. Nejznepokojivějším zjištěním zprávy je ale "propast připravenosti": firmy vědí, jak zranitelné jsou jejich dodavatelské řetězce – ale téměř žádná opatření neimplementují. 80 % společností vnímá narušení jako strategické riziko, ale pouze 36 % do něj investuje. Zpráva to vyjadřuje tvrdě: "Průmysl neselhal kvůli nedostatku znalostí – ale kvůli nedostatku priorit." Nicolas Urien, vedoucí globálního obchodního poradenství ve firmě Dojō Consulting Group, varuje: "Na technologické straně bych zdůraznil sledovatelnost jako klíčovou kompetenci budoucnosti. Většina společností dnes vlastně nezná svůj kompletní dodavatelský řetězec, zejména v odvětvích jako textil, oděvy a chemie, kde je výroba velmi roztříštěná. Aby společnosti splnily nové předpisy, jako je EUDR nebo zákony proti nucené práci, musí být schopny sledovat původ materiálu a prokázat dodržování předpisů. To vyžaduje robustní integraci dat, správu dodavatelů a viditelnost systému."

Proč bude rok 2026 rozhodující: Geopolitická rizika rostou, dochází k nedostatku pracovníků, dodavatelské řetězce se globálně přeskupují a požadavky zákazníků rostou. Ti, kdo budou dál šetřit místo formování, narazí přímo do další krize. Už nejde o to být efektivnější, ale účinnější. Efektivita řeší problémy s náklady. Odolnost řeší problémy přežití. Rozdíl rozhodne o podílech na trhu v roce 2026.

5 kroků, které nyní skutečně vytvoří odolnou firmu

1. Přepracovat síť, nejen je monitorovat

Transparentnost nestačí. Dodavatelské řetězce musí být aktivně restrukturalizovány (alternativní trasy, nearshoring, duální sourcing).

2. Odvázat se více redundance

Druhý dodavatel stojí peníze, ale žádný druhý dodavatel nestojí podíl na trhu.

3. Modernizujte svou datovou architekturu

AI potřebuje strukturovaná, důvěryhodná data. Bez těchto základů zůstane jakákoli automatizace neúčinná.

4. Pochopte automatizaci jako strategii stability

Roboti a umělá inteligence nejen snižují náklady – také zajišťují provoz v případě nedostatku kvalifikovaných pracovníků.

5. Standardizace dat o udržitelnosti

Ti, kteří emise evidují a vyměňují, mají automaticky regulační a ekonomickou výhodu.



SSL Express 10-12-2025 Kontejnerová doprava ztrácí na síle

Vzestupný trend v globální kontejnerové dopravě se v říjnu výrazně zpomalil. Hlavním důvodem bylo zpomalení evropského dovozu, který dříve významně přispěl k vysokému využití kapacity světové flotily. Podle nejnovějších údajů o nákladní dopravě od Container Trades Statistics (CTS) klesla míra růstu na všech obchodních trasách na 2,1 procenta, zatímco globální objemy dříve rostly v průměru téměř o 5 procent každý měsíc. V říjnu bylo naloženo celkem 16,26 milionu TEU. Vývoj byl zpomalen nečekaným poklesem dopravy mezi Dálným východem a Evropou. Podle CTS klesly dodávky na tomto spojení v prvním měsíci čtvrtého čtvrtletí o 2,9 procenta na 1,46 milionu TEU ve srovnání se stejným měsícem loňského roku. Dříve tratě na trase dosahovaly vyšších nárůstů než za poslední roky po mnoho měsíců. Letos se objemy zvýšily téměř o 9 procent.

Výzkumná firma Sea-Intelligence hovoří o "náhlém" útlumu v velmi nepříznivé době pro liniové rejdaře. Vzhledem ke zvýšené pravděpodobnosti návratu kontejnerové dopravy na kratší trasu přes Rudé moře je pro lodní dopravu o to důležitější, aby objemy nákladu nadále rostly. Jinak hrozí riziko ještě většího nevyužití kapacit v případě přesunu. Podle různých odhadů by se poptávka po přepravě měřená v TEU-milích (kapacita) snížila alespoň o 6 procent, pokud by lodě v dopravě východ-západ opět zkrátily plavbu přes Suezský průplav. CMA CGM oznámila, že její služba Indamex mezi Indií a Pákistánem a východním pobřežím USA obnoví pravidelný provoz po této důležité vodní cestě od 15. ledna. Francouzská loka loď již provedla několik testovacích plaveb. Podle informací od společnosti Linerlytica plánují Francouzi do konce ledna dalších deset průjezdů v provozu směrem na východ zpět do Asie. Většina odvětví naopak chce počkat a zjistit, zda příměří mezi Izraelem a Hamásem vydrží a dosáhne dohodnuté druhé fáze. To rozhodne, zda hnutí povstalci v Jemenu dlouhodobě přestanou útočit na obchodní lodní dopravu.

Vysvětlení klesajícího růstu obchodu z Dálného východu do Evropy mohou poskytnout události obchodní války. Po uvolnění cel a obchodních bariér mezi USA a Čínou se tlak na čínské exportéry, aby přesměrovali zboží na evropský trh, pravděpodobně částečně zmírnil. Ačkoliv jsou říjnová data o kontejnerové dopravě již poměrně dávnou minulostí, dávají představu o tom, proč je situace na nákladním trhu stále napjatá. Po původním zvýšení sazeb na začátku listopadu se vývoj opět několik týdnů zpomaluje. Minulý týden se ukázalo, že zvýšení cen oznámené v obchodu mezi Dálným východem a Evropou k 1. prosinci z velké části nevedlo k ničemu. Podle indexů jsou spotové sazby na trase ustáleny kolem 2 000 až 2 200 dolarů/FEU. Podle Shanghai Index SCFI průměrná sazba za 20stopý kontejner - velmi mírně - klesla na 1 400 dolarů. Je zřejmé, že dopravci trochu přehnali své možnosti a opět příliš rychle rozšířili počet slotů. Minulý týden zaznamenala benchmarkingová platforma Xeneta nárůst téměř 5 procent v nabídce nákladního prostoru z Dálného východu do Evropy. Přesto se řada z nich snaží v polovině měsíce znovu pokusit o nástup a pokusit se zvýšit cenovou hladinu na 3000 dolarů/FEU.