

SSL EXPRES

14.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

SSL Express 14-01-2026 Potřebuji spediční společnost? (Freight and Shipping Resources)

Tuto otázku si klade mnoho BCO, ať už se jedná o vývozce nebo dovozce. Ačkoli nemusí být zcela přesvědčeni ani v jednom směru, jedná se o otázku, která se objevuje často. Než se rozhodnete, zda potřebujete spediční společnost, je užitečné nejprve pochopit rozsah práce, kterou spediční společnost obvykle vykonává. Ne jako teoretickou roli, ale jako funkci v každodenních mezinárodních obchodních operacích.

Speditér je multifunkční agent/provozovatel, který se zavazuje zajistit přepravu zboží z místa na místo jménem vlastníka nákladu. Podstatou spedice je zajistit, aby byl náklad vyzvednut u prodávajícího a doručen kupujícímu na požadované místo, za správnou cenu a ve stejném stavu, v jakém byl vyzvednut v místě původu, s využitím nejvhodnějších zdrojů a trasy. Přeprava je však pouze jednou z částí odpovědnosti speditéra a jeho zapojení často začíná dlouho předtím, než náklad opustí místo původu, a pokračuje až do konečného doručení. V rámci této činnosti se zabývá dokumentací, dodržováním předpisů, koordinací dopravců, načasováním, kontrolou nákladů a odpovědností v různých jurisdikcích. V praxi může speditér poskytovat poradenství ohledně tras a způsobů přepravy, rezervovat místo u námořních, leteckých nebo vnitrozemských dopravců, zajišťovat konsolidaci nákladu, koordinovat vnitrozemskou přepravu a sladit harmonogramy přepravy s termíny výroby a dodání. Současně zajišťuje nebo usnadňuje přípravu klíčových dokumentů, jako jsou náložné listy, letecké nákladní listy, balicí listy, certifikáty a podpůrné dokumenty potřebné pro celní a regulační shodu. Působí také jako centrální koordinační bod mezi vývozci, dovozci, dopravci, terminály, sklady, celními makléři a dalšími poskytovateli služeb. Když dojde ke zpoždění, změnám v harmonogramu nebo problémům s dokumentací, je to často přepravce, kdo řídí komunikaci, řeší nesrovnalosti a upravuje plány, aby zásilka mohla pokračovat v cestě. Z tohoto pohledu není spedice pouze jednou službou. Jedná se o soubor provozních a dokumentačních povinností, které se nacházejí na pomezí realizace přepravy a vystavení se riziku. V tomto kontextu se otázka „Potřebuji spediční společnost?“ stává méně otázkou preference a více otázkou toho, jak jsou tyto povinnosti řešeny.

Některé podniky se rozhodnou řídit logistiku interně, a to buď zcela, nebo částečně. I když to samo o sobě nemusí být špatné, vyžaduje to realistické posouzení schopností, zkušeností a kapacit. Interní zpracování nákladu zahrnuje vyjednávání sazeb s dopravci, rezervaci přepravy, přípravu dokumentace, koordinaci s celními deklaranty, sledování zásilek, řešení výjimek a sporů. Každá z těchto funkcí vyžaduje znalosti, které jsou jak technické, tak specifické pro danou jurisdikci. V organizacích s vyhrazenými logistickými týmy, zavedenými vztahy s dopravci a silnými interními kontrolami může tento přístup fungovat efektivně. Pracovní zátěž se však často rychle zvyšuje s rostoucím objemem zásilek, diverzifikací tras nebo změnami regulačních požadavků. Interní zpracování také soustřeďuje odpovědnost. Pokud dojde k problému, musí organizace sama identifikovat příčinu, zapojit příslušné strany a nést provozní a finanční důsledky. Neexistuje žádný externí koordinátor, jehož úkolem by bylo zasáhnout,

eskalovat nebo restrukturalizovat plán přepravy. Tento model může dobře fungovat v případech, že jsou procesy vyspělé a objemy předvídatelné. Stává se však náročnějším, když se rozšiřují obchodní trasy, zpřísňují se požadavky na dodržování předpisů nebo se častěji vyskytují narušení.

Mnohá rizika související s logistikou nevznikají z nedbalosti. Vznikají z podcenění. Častým příkladem jsou chyby v dokumentaci. Drobná nesrovnalost mezi obchodní fakturou, balicím listem a nákladním listem může způsobit zpoždění, zadržení nebo odmítnutí celním úřadem. Tyto problémy se často objeví až poté, co je zásilka již v přepravě nebo dorazila do přístavu. Další rizikovou oblastí je koordinace dopravců. Rezervace místa není totéž jako zajištění spolehlivé přepravy. Změny harmonogramu, roll-over, zpoždění při překládce a přetížení přístavu vyžadují aktivní sledování a reakci. Bez jasného určení odpovědnosti se zpoždění násobí a náklady stoupají v důsledku demurage, zadržení, skladování a nesplnění závazků dodávky.

Odpovědnost a povinnosti jsou často špatně chápány. Když dojde ke zpoždění nebo poškození zboží, vyvstávají otázky ohledně toho, kdo byl v dané fázi přepravy odpovědný. Beze strany, která má zkušenosti se správou přepravních smluv a přepravních podmínek, se tyto spory mohou prodloužit a stát se nákladnými. Výrazně se také zvýšilo riziko nesouladu s předpisy. Celní předpisy, sankční režimy, obchodní kontroly a bezpečnostní požadavky jsou složitější než před několika lety. Podcenění těchto povinností může vést k pokutám, auditům a poškození reputace. Tato rizika se na první pohled nemusí vždy jevit jako dramatická. Často se tiše hromadí, až se projeví v podobě překročení nákladů, provozního napětí nebo poškození vztahů se zákazníky.

Význam spediční společnosti není pro každou organizaci stejný. Liší se v závislosti na velikosti, zkušenostech a toleranci rizika.

1) Malé a střední podniky a začínající obchodníci

Pro malé a střední podniky, zejména ty, které jsou v mezinárodním obchodě nováčky, často spediční společnosti fungují jako provozní rozšíření podniku. Poskytují strukturu, poradenství a koordinaci tam, kde jsou interní zdroje omezené. V těchto případech není hodnotou pouze provedení, ale také překlad. Speditéři pomáhají interpretovat požadavky dopravců, očekávání ohledně dokumentace, celní postupy a časové realie, které nejsou pro nové obchodníky vždy zřejmé. Riziko pro malé a střední podniky je často vyšší, protože jediná zpožděná zásilka může mít neúměrný dopad na cash flow, závazky vůči zákazníkům a provozní kontinuitu.

2) Zkušení obchodníci s interními kapacitami

Zavedenější obchodníci mohou mít vlastní týmy schopné zvládat mnoho logistických funkcí. V takových případech se speditéři často využívají selektivně. Pro konkrétní obchodní trasy, špičkové objemy, specializovaný náklad nebo trhy s vyšší regulační složitostí. Zde role spediční společnosti nespočívá tolik v základní koordinaci, ale spíše v kapacitě, flexibilitě a řízení mimořádných situací. Poskytují spíše dodatečný dosah a odolnost, než aby nahrazovaly interní kapacity.

3) Velcí přepravci a komplexní dodavatelské řetězce

Pro velké přepravce fungují speditéři často spíše jako strategičtí partneři než jako poskytovatelé služeb. Podporují multimodální sítě, globální strategie směřování a řízení výjimek napříč několika regiony. I tam, kde jsou interní logistická oddělení vysoce rozvinutá, se speditéři využívají k řízení rozsahu, variability a narušení. Komplexnost moderních dodavatelských řetězců ztěžuje úplnou interní kontrolu bez externích koordinačních bodů.

Na otázku „Potřebuji spediční společnost?“ nejlépe odpovíte zmapováním odpovědností, nikoli počítáním nákladů.

- Kdo řídí spolupráci s dopravci?
- Kdo odpovídá za správnost dokumentace?
- Kdo sleduje zásilky a zasahuje, když dojde ke změnám?
- Kdo rozumí přeshraničním regulačním požadavkům?

Pokud jsou tyto odpovědnosti jasně rozděleny, zajištěny a řízeny interně, může speditér hrát omezenou nebo selektivní roli. Pokud jsou roztříštěné, podceňované nebo neformálně přijímané zaměstnanci, jejichž primární role leží jinde, začíná se hromadit riziko.

Speditéři neodstraňují složitost mezinárodního obchodu. Spravují ji. Zda je tato správa vyžadována externě nebo interně, je rozhodnutí, které musí každá společnost učinit jasně a realisticky. A právě v tom nakonec spočívá odpověď.

SSL express 14-01-2026 Zalando uzavírá logistické centrum Erfurt

Plánované uzavření logistického centra Zalando v Erfurtu vyvolává značnou kritiku. Zatímco berlínský online módní prodejce popisuje toto opatření jako součást strategického přeskupení své celoevropské logistické sítě, odborový svaz Verdi obviňuje společnost z nemilosrdnosti vůči zaměstnancům. Je ovlivněno přibližně 2 700 pracovních míst. Podle Verdiho je toto rozhodnutí pro mnoho zaměstnanců překvapením. Erfurtská lokalita je považována za nejstarší logistické centrum v síti Zalando a existuje již více než deset let. V posledních měsících společnost zdůrazňovala budoucí životaschopnost areálu na pracovních schůzkách, uvedla odborová organizace. "Místo investic do údržby infrastruktury a společné diskuse o budoucích vyhlídkách Zalando vytváří fakta," kritizuje Matthias Adorf, odborový tajemník ve Verdi v odborovém oddělení. Obvinění, že zaměstnanci byli o plánovaném uzavření informováni až po vánočním podniku, je obzvláště ostré. Verdi také odkazuje na ekonomickou situaci společnosti. Pro finanční rok 2025 očekává Zalando zisk před zdaněním přesahující 500 milionů eur. Z pohledu odborů tedy není rozhodující nedostatek ziskovosti, ale optimalizace výnosů.

Zalando ospravedlňuje uzavření areálu v Erfurtu komplexním přeuspořádáním logistické sítě. Cílem je sladit kapacity ve společné síti Zalando a About You s poptávkou a zůstat dlouhodobě konkurenceschopní. Logistické centrum v Erfurtu má být uzavřeno do konce září 2026. Navíc smlouvy se třemi externě provozovanými pobočkami mimo Německo nebudou obnoveny. Společnost zdůrazňuje, že rozhodnutí nebylo učiněno lehkovážně. Společnost chce proces zprůhlednit a vstoupit do jednání s radou o smíření zájmů a sociálním plánu. Kromě toho Zalando oznamuje nabídky podpory pro dotčené zaměstnance a odkazuje na spolupráci s místními úřady a organizacemi občanské společnosti. Současně s uzavřením závodu v Erfurtu Zalando investuje do nových logistických kapacit, včetně Giessenu. Právě tento bod vyvolává další kritiku. Z pohledu odborů rozšiřování nových lokalit jasně ukazuje, že nejde tolik o nedostatek vyhlídek, jako spíše o strategické přesuny. Odbory oznámily, že v následujících týdnech společně s členy prozkoumají možné kroky a zásahy, aby byly propouštění alespoň společensky přijatelné.

Erfurtská lokalita je považována za ústřední kapitolu firemní historie Zalanda. S rozlohou přibližně 130 000 metrů čtverečních, vysokou úrovní automatizace a přibližně 2 700 zaměstnanci slouží již dlouho jako referenční místo a testovací pole pro nové logistické

technologie. Plánované uzavření ukazuje, jak moc se logistické sítě v e-commerce v současnosti mění – a jaké sociální důsledky mohou mít tyto restrukturalizace.
P.S. Ale copá' musí být něco někde furt?

SSL express 14-01-2026 Írán vtahuje lodní dopravu do stále širšího konfliktu s USA

Írán uvedl, že obchodní lodní doprava a námořní infrastruktura by se mohly stát legitimními cíli, pokud Spojené státy zahájí vojenský útok na Teherán. Během nedělního zasedání parlamentu řekl předseda íránského parlamentu Mohammad Bagher Ghalibaf v případě americké vojenské akce, že cílem bude Izrael, americké vojenské prostředky a "lodní centra". Přímou oslovil amerického prezidenta Donalda Trumpa a řekl, že Írán se nebude omezovat pouze na reakci až po zásahu, přičemž jakýkoli krok označil za "legitimní obranu".

Tyto komentáře přicházejí uprostřed rostoucích domácích nepokojů v Íránu, kdy protesty, které začaly koncem prosince na Velkém bazaru v Teheránu, se rozšířily do dalších měst, protože íránský rial prudce propadl. Trump o víkendu řekl, že Íránci "hledají svobodu" a dodal, že Washington je připraven nabídnout podporu. Írán má bohatou historii útoků na komerční lodě, rušení jejich AIS systémů a občasného zájmu lodí a posádek jako rukojmí. Íránský ministr zahraničí Abbás Araghchi odmítl americká tvrzení, že Teherán je blázen, když obviňuje Izrael a USA z podněcování nepokojů, a varoval, že ti, kdo "umožňují žhářství", nakonec sami ponесou následky.

Lars Jensen, který vede konzultační firmu Vespucci Maritime v oblasti kontejnerové přepravy, na LinkedIn naznačil, že změna režimu v Íránu by mohla odstranit podporu Hútiům v Jemenu a otevřít rychlejší cestu k normalizaci pomocí Suezské trasy. Jensen navíc argumentoval, že změna režimu v Teheránu by mohla ukončit sankce vůči zemi a otevřít cestu pro mnohem více kontejnerových linek, které by mohly využít trh s 90 miliony lidí přímými službami.

S tím, jak USA zahájily rok odstraněním venezuelského vůdce Nicoláse Madura a pokračujícími protesty v Íránu čelí světová stínová tankerová flotila potenciálně obrovským změnám. "Rok 2026 se zdá být rokem precedensů, které přicházejí tak těžko a rychle na vstřebání. Důsledky nejsou jasné, ale jsme znepokojeni, protože se tyto nové precedenty velmi rychle stávají novou normou," uvedl řecký makléř Ursa Shipbrokers v poznámce pro klienty.

P.S. Asi ještě chvíli budeme jezdit s dobrou nadějí na ukončení i tohoto maléru

SSL Express 14-01-2026 Méně žáků v oboru spedice

Stává se povolání speditéra/speditéry méně atraktivní? To naznačuje vývoj nově uzavřených smluv o profesním vzdělávání za minulý rok. V Německu bylo totiž uzavřeno jen 4 293 učňovských smluv pro obchodníky ve spedici a logistických službách, o více než 400 smluv méně, tedy o 8,8 procenta méně než v předchozím roce. Už v roce 2023 byl zaznamenán pokles o téměř 3 procenta. V žebříčku nejoblíbenějších učňovských profesí se speditéři propadli o dalších 4 místa na 35. příčku. Zajímavé je, že povolání ve spedici je stále více ženské. Zatímco počet mladých žen, které zahájily své vzdělávání, zůstal téměř stabilní, počet mužů začínajících studium klesl téměř o 13 procent. Podíl žen tak nyní dosahuje téměř 37 procent.

SSL express 14-01-2026 Více nákladních vozů v Brennerském Průsmyku

Kamionová doprava na rakouské dálnici přes Brenner vzrostla v roce 2025 o 2,4 procenta. To dokládá každoroční hodnocení dat rakouského dálničního provozovatele Asfinag pro mýtnou stanici Schönberg na silnici A13. 2,43 milionu průjezdů nákladními vozy od ledna do prosince znamená nárůst přibližně o 56 000 těžkých užitkových vozidel oproti 2,38 milionu v předchozím kalendářním roce. Od ledna 2025 je most Lueg, který se nachází těsně před vrcholem průsmyku, průjezdný pouze jedním pruhem v každém směru přibližně polovinu dní. Provozovatel dálnice přisuzuje část nárůstu tomu, že v květnu 2024 bylo více zakázek jízdy pro nákladní vozidla kvůli rozdělení státních svátků. Většina nákladní dopravy za poslední rok probíhala v měsících červenec, říjen, květen a březen. Mezitím podle statistik mýtného Asfinag počet jízd osobních vozů klesl o 6 procent, tedy těsně pod -700 000, z 11,5 na 10,9 milionu vozidel.