

SSL EXPRES

02.03.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 02-03-2026 Index odolnosti FM 2026: Dánsko si udržuje vedení

V indexu odolnosti FM 2026 si Dánsko udrželo vedoucí pozici navzdory napětí s USA ohledně Grónska, které není považováno za samostatné území ani zemi. Devět z deseti nejlepších míst v celkovém žebříčku sestaveném pojišťovnou průmyslového majetku FM v roce 2026 obsadí evropské země. Dánsko je již třetí rok v řadě na prvním místě, následuje Lucembursko, Singapur, Norsko, Švýcarsko, Německo, Švédsko, Irsko, Finsko a Belgie.

Index odolnosti FM každoročně řadí 130 zemí a regionů podle odolnosti jejich ekonomického prostředí a nyní je již třináctým rokem. FM vydalo aktuální číslo 2026 25. února. Index odolnosti FM je nástroj pro hodnocení relativní odolnosti ekonomického prostředí jednotlivých zemí vůči rušivým událostem. Index zohledňuje 18 kritérií odolnosti v rovných částech, která se používají k hodnocení 130 zemí a regionů po celém světě.

Nejodolnější země – podle letošního indexu odolnosti FM a podle pojišťovny průmyslového majetku i podle sdělení pro vedoucí pracovníky – jsou ty, které mohou nabídnout stabilitu na jedné straně a vysokou míru přizpůsobivosti na straně druhé. Silná pozice Dánska v indexu odolnosti FM je také výsledkem zvýšení skóre země v oblastech kybernetické bezpečnosti, vystavení klimatickým rizikům, kvalitě rizik, klimatickým rizikům, požárům a emisím skleníkových plynů. Region 1 (východní státy) je dvanáctý, region 2 (západní státy) šestnáctý a region 3 (státy Středozápadu/Jihozápadu) jedenáctý. Mexiko kleslo o čtyři místa a nyní je na 80. místě, zatímco Brazílie ztratila 14 míst a v letošním celkovém žebříčku je na 71. místě. Pohled na Asii ukazuje nárůst Indie ve třech regionech, do kterých je země rozdělena pro účely určení pořadí: Region 1 (Východní Indie) se posunul o tři místa výše a nyní dosahuje 94. místa. Region 2 (Severní Indie) postoupil o čtyři místa a nyní je na 100. místě. Region 3 (Střed/Západní Indie) je nyní na 76. místě se zlepšením o čtyři místa.

Při pohledu na období pěti let Ghana udělala největší skok v celkovém žebříčku: země se posunula o 18 míst na 70. místo. Mezi zeměmi s největším nárůstem v tomto období jsou Rwanda (o 14 míst výše a nyní na 67. místě) a Nigérie (o 12 míst na 102. místo). Mezi zeměmi, které v tomto období nejvíce zaostávaly v celkovém pořadí, utrpělo největší ztráty Chorvatsko, které letos kleslo o 22 míst a obsadilo 44. místo. Následuje Kamerun s propadem o 18 míst na 113. místo a Mongolsko o 17 míst na 108. místo.

Celkově podle průmyslového pojišťovny ukazuje FM Resilience Index 2026 relativní nárůst skóre zemí v Evropě a Asii, smíšený rozvoj v částech Severní a Jižní Ameriky a zlepšení v různých afrických zemích. Podle průmyslové pojišťovny nejsou data indexu odolnosti FM jen jednotlivými grafikami a žebříčky: jejich význam potvrzují také statistiky pojistných událostí z praxe: Podle těchto informací se lokality v zemích, které patří mezi padesát nejlepších v indexu odolnosti, zotavují v průměru o více než 30 procent rychleji po ztrátové události než v jednotlivých zemích které nakonec skončí níže v žebříčku.

Podle průmyslového pojistitele Index odolnosti FM 2026 také ukazuje, jak geopolitické otázky mohou ovlivnit pozici země. Írán tak pokračuje ve svém sestupném trendu, který trvá už léta. S poklesem o osm míst oproti předchozímu roku se země nyní umístila na 125. místě. Írán bojoval s inflací a ztratil pět míst v této kategorii (aktuálně 127. místo). Stát také musel zaznamenat výrazný pokles v kategorii používání internetu (aktuálně na 87. místě, tedy pokles o 14 míst). Ukrajina klesla o pět míst a momentálně je na 84. místě, zatímco Rusko je na 59. místě, o jedno místo před pořadím pro rok 2025. Za posledních pět let Rusko a Ukrajina klesly o sedm, respektive dvanáct míst. Venezuela klesla o pět míst a tím se umístila na posledním místě v indexu odolnosti FM (130. místo). Podle FM to bylo způsobeno slabším hodnocením v základních žebříčcích pro různé kategorie, jako jsou výdaje na zdravotnictví, vzdělání, inflace a ukazatel hrubého domácího produktu na obyvatele.

P.S. Takhle vás někdo onálepkuje a máme na roky pecháčka s pojištěním

SSL EXpress 02-03-2026 POUČTE SE: Proč je doba přepravy nákladu FCL a LCL do stejného cíle odlišná

Náklad FCL a LCL směřující do stejného cílového přístavu může nabývat rozdílů v době přepravy o 10 dní nebo více. Přeprava kontejneru FCL z Durbanu do Sydney trvá přibližně 31 dní, zatímco zásilka LCL na stejné trase může trvat 43 dní nebo déle, protože náklad LCL je přepracován v překladištích uzlech jako Singapur nebo Port Klang před dalším konsolidováním. Než odpovíme na otázku, je důležité pochopit rozdíl mezi FCL a LCL, zvláště pokud jste v oboru noví.

FCL: Full Container Load – to znamená, že celý kontejner je použit jedním zákazníkem pro jeho náklad.. FCL kontejnery jsou baleny a vybalovány buď klientem v jeho prostorách na počátku a místě dodání, nebo pomocí skladu třetích stran.

LCL: Menší než (celo)kontejnerové využití – to znamená, že stejný kontejner je použit pro náklad patřící více odesílatelům a příjemcům. Klienti doručují svůj náklad na balicí stanici linky (**CFS – Container Freight Station**) a linka poté balí doručený náklad jménem klienta. V případě LCL kontejnerů nese přepravní společnost odpovědnost a odpovědnost za balení, stav a doručení nákladu.

Ne všechny lodní společnosti nabízejí LCL služby ve všech zemích.. Například v Jižní Africe společnosti nenabízejí LCL služby a takové zásilky jsou zpracovávány provozovateli sběrných služeb. To platí již mnoho let, i když dostupnost služeb LCL se liší podle trhu a může se měnit podle toho, jak lodní společnosti upravují své sítě CFS a obchodní strategie.

Sběrná služba: Podobně jako LCL, s jediným rozdílem, že tyto kontejnery, nákladní balení atd. jsou v případě LCL kontejnerů řízeny operátorem sběrné služby místo lodních společností. Operátor Groupage si kontejner rezervuje u lodní společnosti jako svůj náklad podle toho, kolik mají nákladu (20' nebo 40').. Také známý jako Consol Box. Jakmile je náklad zabalen,

vydává své vlastní House Bills svým klientům a vyzvedává Master Bill of Lading od lodní společnosti.

V případě FCL – kontejner přepravuje náklad pro jednoho odesílatele a jednoho příjemce a jakmile je zabalen v přístavu nakládky, není nikde přepracován a doručen tak, jak je, do přístavu vykládky. Může však být znovu zmanipulován v přístavu překládky, pokud neexistuje přímé spojení z bodu do bodu. Například vezměme FCL kontejner z Hamburku do Sydney v Austrálii. Kontejner není otevřen ani náklad během cesty přepracován, ale celý kontejner může být přeložen v nějakém uzlovém přístavu, jako je Singapur nebo Port Kelang. Takže přeprava kontejneru FCL může trvat cca 50 dní z Hamburku do Sydney.

V případě LCL (nebo Groupage) nákladu – lodní společnost nebo provozovatel sběrné služby nakládá náklad patřící mnoha odesílatelům a mnoha příjemcům do jednoho kontejneru směřujícího do různých destinací jako Keelung, Penang, Sydney, Adelaide, Honiara na Šalamounových ostrovech. Kontejner může být vyložen v Singapuru, který může být uzlem lodní společnosti nebo provozovatele sběrné služby, kde bude kontejner přeskládán a náklady distribuovány do různých přístavů konsolidací kontejneru obsahujícího veškerý náklad do Keelungu, do Penangu, do Sydney atd. Takže operátor groupage nebo konsolidátor konsoliduje všechny náklady LCL do konkrétního cíle a převede je na kontejner FCL pro ně. Pokud nebude pro Sydney dostatek nákladu, z tohoto kontejneru LCL a dalších kontejnerů LCL přicházejících z celého světa, může náklad do Sydney počkat v Singapuru, dokud nebude dost nákladu do Sydney pro naplnění kontejneru. Takže náklad LCL směřující z Hamburku do Sydney může trvat 65 dní, než dorazí do Sydney po rozložení a distribuci atd., zatímco náklad FCL bude trvat méně.

Proč exotické přístavy jako Honiara přidávají ještě více dní k LCL tranzitu? Sydney je běžný přístav, takže zpoždění (pokud nějaké bude) může být minimální, ale pokud vezmete například exotický přístav jako Honiara, který není tak populární jako Sydney, náklad může v Singapuru počkat déle. A pokud neexistuje přímé spojení ze Singapuru do Honiary pro náklad LCL, možná bude nutné to dále přeložit v jiném uzlovém přístavu.

♀ SSL Express 02-03-2026 Krádeže zboží v Rumunsku – varování

Bohužel nás naši rumunští přátelé opět informují o několika případech krádeží nákladu spáchaných dvěma rumunskými dopravními společnostmi.

ANCOSGRIG EXCLUSIVE SRL (RO46943753, Galați, okres Galați) a DACO TOP TRANS SRL (RO42209658, Avrig, okres Sibiu) posílají vozidla s registračními značkami jinými než těmi, které jsou potvrzeny v příkazech k přepravě, k nakládce, a poté v několika situacích zmizí s nákladem. Krádeže nákladu se vyskytují jak v Rumunsku, tak jinde země (například: Španělsko). Dále společnost **ANCOSGRIG EXCLUSIVE SRL (RO46943753, Galați, okres Galați)** používá falešnou CMR pojistku.

Člen našeho sdružení podal loni stížnost na policii proti **DACO TOP TRANS SRL (RO42209658, Avrig, okres Sibiu)**, ale úřady mu řekly, že pokud skutečná krádež neproběhla na rumunském území, nemohou nic dělat... A od té doby tahle firma dál krade zboží... Bohužel k takovým krádežím dochází i kvůli nedostatečnému ověření dopravce nebo nákladního vozu přijíždějícího na nakládku ze strany zákazníka (odesílatele).

Metoda je následující:

- v přepravním příkazu dostane speditér od těchto dopravních společností jisté registrační číslo nákladního vozu, který přijede nakládat;

- bohužel, tato čísla značek patří skutečným, poctivým firmám, které ani nevědí, že tato data jsou využívána k podvodům;
- speditér informuje svého klienta o nákladním voze, který zboží naloží;
- ale místo toho, aby tento vůz přijel nakládat, objeví se další vůz s jinými registračními čísly;
- pokud zákazník nekontroluje SPZ zaslané zasílatelem v přepravním příkazu a naloží tento nákladní vůz, který patří zlodějům, ztratí celý náklad, protože tyto kriminální dopravní společnosti s ním mizí.

Proto, kromě obecného informování a vzdělávání přepravníků o náležité péči, by měli být klienti také informováni o konkrétních případech .

SSL Express 02-03-2026 Pokrytí vlastních potřeb elektřiny: Mikrosítě vás učiní soběstačnými

Bezpečnost dodávek energie se stala rozhodujícím faktorem pro německé dodavatelské řetězce, jak dokazuje nedávno zveřejněná zpráva "Supply Chain Outlook 2026" od realitní skupiny Prologis. Podle průzkumu považuje jeden ze tří respondentů v Německu bezpečnost dodávek energie za jednu z nejdůležitějších výzev pro rok 2026. Takzvané mikrosítě by mohly získat na významu: místní energetické systémy, které činí nemovitosti částečně nebo zcela nezávislými na veřejné síti. Kombinují omezený výkon ze sítě pro základní zátěž s místní výrobou energie z fotovoltaických systémů a/nebo generátorů, stejně jako z lokálního úložiště (BESS). Mikrosítě umožňují vyvažovat kolísající poptávku a nabídku elektřiny a mají inteligentní systém řízení energie (EMS). "To reguluje a optimalizuje toky energie na místě a zajišťuje, že provoz běží stabilně a efektivně i při vysokých zatíženích," vysvětluje Lars Motschmann, produktový vedoucí pro Německo ve společnosti Sunrock, vývojář solárních střešních systémů a integrovaných řešení pro čistou energii.

Konkrétním příkladem je distribuční centrum e-commerce AS Watson Health and Beauty Benelux v Ede v Nizozemsku, kde Sunrock zavedl mikrosítě. To zahrnuje fotovoltaický systém pro vlastní spotřebu, přepínatelný generátor pro zvýšené základní zatížení, systém BESS a systém EMS. Toto řešení umožňuje webu růst i přes úzká místa v síti.

Prologis vybudoval logistickou nemovitost o rozloze 23 000 metrů čtverečních v Almere v Nizozemsku, regionu, kde je růst téměř nemožný kvůli přetížení sítě, která je z velké části provozována nezávisle. "Protože na místě bylo k dispozici pouze 55 kilowattů kapacity sítě, což nestačí pro běžné průmyslové využití, zavedli jsme mikrosítě, která zvýšila dostupný výkon sedminásobně na přibližně 400 kilowattů," říká Melchert Duijve, viceprezident pro energii a udržitelnost ve společnosti Prologis Europe. Prologis také sleduje německý trh a může v případě potřeby realizovat odpovídající projekty. Na začátku července 2025 nainstalovaly společnosti Rolls-Royce Power Systems, dodavatel energetických a pohonných systémů, a Duisburger Hafen AG společnost CO2-neutrální a zcela soběstačný energetický systém uveden do provozu. Kombinuje dvě vodíkové kombinované tepelné a energetické elektrárny s bateriovými úložišti, systémy palivových článků a fotovoltaickým systémem, které jsou propojeny prostřednictvím EMS. To zajišťuje spolehlivé a bezemisní dodávky elektřiny a tepla do terminálu, nezávisle na veřejné síti. Projekt májaku, financovaný německým spolkovým ministerstvem hospodářství a energetiky, zajišťuje mimo jiné jeřábové systémy, nabíjecí infrastrukturu a vyrábí pobřežní energii.

Ale jak složitá je integrace mikrosítí do logistických objektů? V nových budovách je to obvykle jednodušší, protože technické oblasti, kabelové trasy i měřicí, ochranná a řídicí technologie lze plánovat od samého začátku. U stávajících budov je úsilí často vyšší, protože stávající elektrická infrastruktura musí být testována a upravena. Jak složitá bude implementace, závisí také na rozsahu – tj. zda budou integrovány pouze fotovoltaické a bateriové úložiště s inteligentním řízením, nebo zda je plánována další záložní generace, například s generátory, aby systém mohl v případě potřeby fungovat nezávisle na síti i v ostrovním provozu, vysvětlují Prologis, Sunrock a Rolls-Royce na žádost DVZ. Podle odborníků závisí náklady a ziskovost mikrosítí silně na individuálních požadavcích, podmínkách na místě a plánovaném využití. Zahrnují plánování, povolení, nákupy, výstavbu, instalaci, software a údržbu. Modulární, přizpůsobitelná struktura je považována za klíčovou pro dlouhodobé ekonomické fungování. "Jedním z prvních a nejúčinnějších opatření je často snížení nákladů na nákup elektřiny," říká Michael Stipa, senior viceprezident pro rozvoj podnikání a řízení produktů pro řešení stacionární energie ve společnosti Rolls-Royce Power Systems. Toho lze dosáhnout například integrací fotovoltaiky, zejména kombinovaných tepelných a energetických elektráren – zejména pokud je kromě elektřiny potřeba topení nebo chlazení. "Navzdory investicím do nových aktiv lze dosáhnout návratnosti jen několik let," dodává. Simulace a individuální analýzy, jako jsou ty nabízené společností Rolls-Royce, umožňují spolehlivý odhad nákladů, amortizačních období a potenciálu úspor.

"Místní energetické systémy jsou důležitými faktory pokroku, protože pohánějí rozvoj, zajišťují spolehlivý provoz a nabízejí flexibilitu umístění míst," zdůrazňuje Duijve z Prologis. To dává firmám možnost vybírat lokality podle své provozní strategie, místo aby se musely spoléhat na realitu elektrické sítě. Mikrosítě však mohou být také dočasným řešením, které zkrátí dobu, než bude k dispozici dostatečná kapacita. Jsou velmi atraktivní pro uživatele s obzvláště vysokými energetickými nároky. "V Německu počet takových míst prudce roste. Rostoucí podíl obnovitelných zdrojů energie, špičky zátěže díky e-mobilitě a celkový silný růst poptávky po elektřině sledují rozšiřování sítě, které nedrží krok," říká Motschmann ze Sunrocku. Chladicí logistika je zvláště vhodná pro mikrosítě, protože poptávka po chlazení často souvisí s výrobou fotovoltaické energie: vysoké zatížení obvykle nastává za slunečných dnů. Chladicí systémy lze také použít jako další úložné systémy. Silnějším předchlazením lze elektrické zatížení přesunout na jiné časové okny nebo na jiné spotřebitele. Mikrosítě mohou být také vhodným řešením pro datová centra nebo logistická centra s citlivým zbožím, jako jsou farmaceutické produkty – zejména pro dosažení cílů udržitelnosti.



SSL express 02-03-2026 Deutsche Bahn a GDL dosáhnou kolektivní dohody bez stávky

V příštích několika měsících nebudou v Deutsche Bahn žádné stávky. Federální společnost a odborový svaz strojvedoucích GDL se v pátek večer dohodly na nové kolektivní smlouvě. Podrobnosti budou předloženy dnes ráno. V 11 hodin dopoledne chce k tomu vyjádřit personální ředitel Deutsche Bahn Martin Seiler. Možné varovné údery GDL jsou tedy mimo hru. Odborový svaz železnic a dopravy (EVG), který soutěží s GDL, má kolektivní smlouvu s Deutsche Bahn do konce roku 2027, a proto nemůže v příštích měsících vyhlásit ani průmyslovou akci. Jedná se o první kolektivní vyjednávání mezi Deutsche Bahn a GDL od roku 2018, které končí bez průlomových akcí. V té době jednání stále vedl bojovný bývalý odborový boss Claus Weselsky. Kolektivní vyjednávání, které nyní skončilo, bylo první pod novým

federálním předsedou Mariem Reißem. Předchozí kolektivní smlouva vypršela na konci prosince a jednání o nové smlouvě začala začátkem ledna. Za tímto účelem bylo naplánováno pět kol jednání s celkovou délkou 14 dní, z nichž bylo využito 13 dní. Zvláštní rys tentokrát: Až do února platil mírový závazek, během kterého GDL nemohla vyzvat k průmyslové akci. Kdyby jednání tento týden selhala, hrozily by v březnu komplexní varovné stávky s významným dopadem na celostátní železniční dopravu. To se tedy nestane, ale jak může kolektivní vyjednávání vypadat konkrétně, nebylo zpočátku známo. Mimo jiné odbory požadovaly pro zaměstnance o 8 procent více peněz. 3,8 procenta z toho mělo být dosaženo zvýšením platu. Odbory chtějí dosáhnout dalšího zvýšení prostřednictvím restrukturalizace systému kolektivního vyjednávání. Konkrétně jde o zavedení nové platové třídy. Deutsche Bahn podala v posledním kole počáteční nabídku. Celkově zajistil zvýšení mezd a platů o 3,8 procenta ve dvou krocích. Platy by měly také vzrůst o dalších 2,2 procenta prostřednictvím úprav systému kolektivního vyjednávání. To zahrnuje mimo jiné dodatečnou mzdovou úroveň požadovanou GDL. Kromě toho železnice navrhla jednorázovou platbu ve výši 400 eur, i když zde nastaly významné rozdíly v délce stopáže. Zaměstnavatel tlačil na 30 měsíců, GDL na 12. Dalším sporným bodem jednání byly návrhy Deutsche Bahn týkající se tzv. zákona o jednotnosti odměn. Ten stanoví, že ve společnosti se uplatňují pouze kolektivní smlouvy zastoupení zaměstnavatele, které má většinu členů. Ve většině z přibližně 300 železničních společností je to větší železniční a dopravní odborová organizace.