

SSL EXPRES

12.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 **SSL Express 12-02-2026 Konsorcium investorů, včetně FedExu, se zavazuje koupit InPost**

InPost, průkopník automatických balíkových schránek v Evropě, se připravuje k převzetí. V tiskové zprávě vydané 9. února 2026 polská společnost oznámila, že dosáhla dohody o hotovostní nabídce na všechny své akcie. Odhadovaná částka transakce: přibližně 7,8 miliardy eur.

Jak na začátku roku odhalila britská média Sky News, skutečně zde pracuje konsorcium investorů. Mezi nimi jsou tři historicky menšinové akcionáři: americká private equity firma Advent International, A&R (investiční fond vlastněný zakladatelem InPost Rafałem Brzoskou) a česká finanční skupina PPF Group. Skutečným překvapením případu je blížící se příjezd nákladního giganta FedEx do hlavního města InPost. « FedEx má globální síť, která pohání odvětvovou ekonomiku, a InPost má silnou a úspěšnou pozici v evropském segmentu doručování mimo domov, » řekl Raj Subramaniam, generální ředitel FedEx. Po dokončení transakce uzavřeme dohody s InPost, které našim zákazníkům umožní přístup k B2C schopnostem InPost na poslední míli, a zároveň přinesou globální síťové a logistické znalosti FedExu na podporu další fáze růstu InPost. »

Po vyrovnaní transakce, které by mělo být dokončeno ve druhé polovině roku 2026, bude konsorcium strukturováno následovně: Advent a FedEx budou držet každý 37 % akcií, A&R 16 % a PPF 10 %. Mateřská společnost Mondial Relay bude nadále fungovat jako nezávislá společnost a její obchodní operace budou pokračovat v současné podobě. Sídlo InPostu zůstane v Polsku a současná struktura řízení, kterou dohlíží generální ředitel Rafał Brzoska, zůstane zachována.

 **SSL Express 12-02-2026 Kontejnery, které spadly s paluby, musí být v budoucnu hlášeny podle nových globálních pravidel**

Od ledna 2026 již námořní průmysl nebude schopen tiše absorbovat ztráty kontejnerů na moři. Nová mezinárodní povinnost hlášení vstoupila v platnost, která zavazuje lodě hlásit kontejnery, které spadly přes palubu, nebo kontejnery spatřené plovoucí na vodě. Novela má za cíl zlepšit bezpečnost na moři, ale má také dopady na přístavy, pojišťovny a vnitrozemské

dopravní společnosti čekající na zpožděný náklad. Pravidla byla přijata Mezinárodní námořní organizací jako součást novelizací Úmluvy SOLAS . Reagují na dlouhodobé obavy, že plovoucí nebo poloponožené kontejnery představují významné nebezpečí pro plavbu a environmentální riziko, zatímco nekonzistentní hlášení vedlo k tomu, že úřady a další plavidla o nebezpečí zůstaly informovány. Dosud se postupy hlášení výrazně lišily v závislosti na státě vlajky a politice společnosti. Od 1. ledna 2026 bude tato povinnost platit jednotně a celosvětově.

Odpovědnost zpočátku leží na kapitánovi lodi. Pokud kontejnery vypadnou přes palubu nebo jsou pozorovány kontejnery unášené na moři – i když pocházejí z jiné lodi – musí být incident okamžitě nahlášen. Pokud kapitán není schopen zprávu předložit, například kvůli opuštění lodi, je povinnost převedena na provozní společnost podle definice v ISM kodexu. Cílem je, aby informace co nejrychleji dorazily k pobřežním úřadům a dalším lodím – i když zatím nejsou známy všechny podrobnosti.

Ačkoliv ztráty kontejnerů tvoří jen malou část globálních přeprav kontejnerů, jejich dopad může být nepřiměřený. Kontejnery plovoucí těsně pod hladinou jsou obtížně zjištěitelné a mohou způsobit vážné škody při srážce. Když je v hře nebezpečný náklad, environmentální rizika se násobí. Několik vysoce sledovaných havarijních událostí v posledních letech ukázalo, jak málo informací bylo někdy dostupných mimo samotnou přepravní společnost. Nová povinnost má za cíl tuto mezeru uzavřít a zlepšit mezinárodní koordinaci. Pro zainteresované strany v přístavech a vnitrozemí může včasné a spolehlivější hlášení také usnadnit vysvětlení náhlých narušení. Pokud musí loď změnit kurz, zpomalit nebo přerušit provoz po ztrátě na moři, zpoždění na lince by mělo být snazší vystopovat k jejich jádrové příčině.

I když se regulace vztahuje přímo na námořní provozovatele, její dopady zasahují dále v rámci dopravního řetězce. Rychlejší oznámení mohou vyvolat varování přístavů, dočasná omezení tras nebo záchranné operace, což vše může ovlivnit časy příjezdu a následnou silniční a železniční dopravu. Pro dopravce a přepravce změna neodstraňuje zpoždění, ale zvyšuje transparentnost. Od roku 2026 budou ztráty kontejnerů méně pravděpodobně důvodem pro nevysvětlitelný provozní problém a častěji se stanou viditelnými jako jasně identifikovaný bezpečnostní incident.

Z dlouhodobého hlediska toto pravidlo odráží širší posun směrem ke sdílení námořních bezpečnostních a environmentálních dat v reálném čase. Kontejnery, které spadly přes palubu, už nejsou považovány za nešťastný vedlejší účinek extrémního počasí, ale za události, které musí být okamžitě komunikovány ve prospěch celého dopravního systému.

P.S. Tak prosím nezapomeňte, až vám něco spadne přes palubu, to nahlásit



SSL express 12-02-2026 Zpráva o pirátství 2025: Hotspot v průlivu Singapur, více než polovina všech útoků na světě

V roce 2025 IMB zaznamenala 137 pirátských a ozbrojených loupeží proti lodím po celém světě. To odpovídá výraznému nárůstu oproti 116 případům v roce 2024 a 120 v roce 2023 – opět vzestupný trend po dvou relativně stabilních letech. Nárůst však nebyl rovnoměrně rozložen globálně. Dvě třetiny všech incidentů se odehrály v jihovýchodní Asii. V jiných částech světa zůstávala úroveň většinou konstantní. Geografická koncentrace – nikoli globální zhoršení – formovala situaci v roce 2025.

Ze 137 incidentů zaznamenaných v roce 2025 podle IMB:

- 121 lodí bylo obsazeno,

- 10 pokusů o útok,
- zajaty čtyři lodě,
- a střílelo se na dvě lodě.

Pachatelé byli úspěšní v 91 % případů – což odpovídá vzorcům předchozích let. S 95 incidenty se téměř 70 % útoků odehrálo v jihovýchodní Asii, následovaná Afrikou (29), indickým subkontinentem (8) a Severní a Jižní Amerikou (5). Pouze šest geografických míst bylo zodpovědných za 81 % všech loupeží – jasný ukazatel koncentrace rizik. Nejvýraznějším trendem v datech za rok 2025 je prudký nárůst incidentů v Singapurském průlivu, který se stal nejvíce postiženým místem na světě. IMB zaznamenala v oblasti 80 incidentů, po 43 v roce 2024 a 37 v roce 2023. Tyto případy samy představovaly více než 58 % všech pirátských a ozbrojených loupeží na světě. Zatímco IMB tyto útoky klasifikuje jako nízkoprahové a oportunistické, zpráva zdůrazňuje několik důležitých změn. Nošení zbraní výrazně vzrostlo: střelné zbraně byly hlášeny ve 27 případech v Singapurském průlivu v roce 2025, zatímco v předchozím roce bylo jich osm. V průlivu došlo také k útokům na velké obchodní lodě, včetně 21 lodí s nosností přes 100 000 dwt – včetně dvou tankerů na surovou ropu s více než 300 000 dwt – z nichž většina byla úspěšně obsazena. Většina těchto incidentů se odehrála během plavby, což odráželo provozní rizika spojená s hustou dopravou a úzkými námořními trasami. V Guinejském zálivu – dlouhou dobu ohnisku námořního pirátství – zaznamenala IMB 21 incidentů. To je mírně nad úrovní předchozích dvou let (18 a 22). Brutalita zde zůstává výrazná: byly zaznamenány čtyři únosy s celkem 23 unesenými členy posádky, stejně jako případy rukojmích a napadení. Ačkoli počet incidentů klesá, region zůstává rizikovou oblastí, zejména pro bezpečnost posádky.

IMB také zaznamenala v roce 2025 pět incidentů ve vodách u Somálska, včetně tří zabetí, jednoho nájezdu na palubu a jednoho ostřelování lodí. V listopadu byl při plavbě asi 330 námořních mil východně od Mogadiša ostřelován chemický tanker. Zpráva uvádí, že tyto incidenty dokazují pokračující schopnost somálských pirátů, včetně jejich schopnosti operovat ve značné vzdálenosti od pobřeží navzdory probíhajícím námořním hlídkám.

Podle IMB bylo v roce 2025 celosvětově zaznamenáno následující:

- 46 námořníků zajatých (2024: 126),
- 25 unesených,
- 10 ohrožených,
- čtyři zranění a
- tři usmrcení.

Jen v Singapurském průlivu došlo k 14 zabetí rukojmí, osmi hrozbám, třem zraněním a jednomu fyzickému útoku. Kromě toho se používání zbraní výrazně zvyšuje: střelné zbraně byly hlášeny ve 42 případech (2024: 26, 2023: 15), nože ve 33 případech.

 **SSL Express 12-02-2026 Služby KEB v Rakousku přepravují více než 400 milionů balíků**

Podle nejnovějších "Industry Radar CEP Services v Rakousku" vzrostl objem zásilek o 18,3 milionu, tedy o 4,6 procenta, na přibližně 415,6 milionu položek. Hlavním motorem tohoto rozvoje byl sektor B2C a C2C. Počet zásilek doručovaných soukromým osobám nebo vyzvednutých soukromými osobami vzrostl o 7,2 procenta na 320,4 milionu zásilek.

"Zásilkový obchod se tedy loni také rozvinul lépe než stacionární maloobchod," říká autor studie Andreas Kreutzer.

V současnosti nejsou žádné známky obratu v trendu, ale obchod mezi společnostmi se vyvíjel odlišně: objemy B2B zásilek klesly o 3,3 procenta na 95,2 milionu balíků ve srovnání s rokem 2024. Pokles byl tedy výraznější, než by ekonomická situace naznačovala.