

SSL EXPRES

13.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



Předmět: 🧑‍💻 🤝 !? SSL Express 13-02-2026 EU o subdodavatelích v dopravě

Německý svaz spedice a logistiky (DSLVL) varuje před politickými iniciativami v Bruselu, které by mohly právně omezit zadávání zakázek subdodavatelům. Toto varování přichází v reakci na hlasování Evropského parlamentu o nakládání s tzv. subdodavatelskými řetězci, které je naplánováno na čtvrtek. Sdružení se domnívá, že plošná omezení by mohla mít značné vedlejší účinky: sníženou kapacitu, zvýšenou byrokracii a v konečném důsledku vyšší náklady v dodavatelských řetězcích. Ústřední otázkou je: Chrání přísnější regulace zaměstnance, nebo zároveň oslabuje fungování evropské logistiky? DSLVL tvrdí, že tyto dva aspekty musí být odděleny. Zneužívání musí být důsledně stíháno, ale bez poškození systému založeného na dělbě práce.

Zasílatele často organizují přepravní řetězce v několika fázích – ne jako samoučelný cíl, ale proto, že mezinárodní doprava vyžaduje regionální znalosti, specializované vybavení a flexibilní kapacity. Univerzální poskytovatelé, kteří se starají o celní odbavení, skladování, překládku a přepravu napříč všemi druhy dopravy výhradně interně, jsou vzácní. Právě proto jsou specializovaní partneři pro mnoho logistických konceptů nepostradatelní. Německý svaz spedice a logistiky (DSLVL) varuje před ztotožňováním využívání subdodavatelů s vykořisťováním. Místo nových plošných pravidel svaz požaduje přísnější vymáhání stávajících předpisů a lepší koordinaci kontrol. „Zaměstnanci v logistickém sektoru mají právo na spravedlivou mzdu a dobré pracovní podmínky. Spediční průmysl bere svou odpovědnost vážně,“ vysvětluje generální ředitel DSLVL Frank Huster. Na ochranu práv pracovníků již existuje komplexní síť národních a evropských předpisů a tato síť byla dále rozšířena [balíčkem mobility EU](#) pro silniční nákladní dopravu.

Parlament obdržel zprávu z vlastní iniciativy o subdodavatelských řetězcích a agenturách práce (2025/2133(INI)). Zpráva mimo jiné vyzývá Evropskou komisi, aby prozkoumala právní rámec, případně zahrnující rámcovou směrnici, který by se zabýval povinnostmi společností v subdodavatelských řetězcích. Zmiňuje se také o otázkách společné a nerozdílné odpovědnosti a větší transparentnosti při zadávání zakázek.

Asociace kritizuje tři hlavní body:

1. Plošná omezení zadávání veřejných zakázek by mohla zúžit trh – s účinkem koncentrace trhu a menšího výběru pro přepravce.

2. Společná a nerozdílná odpovědnost vyžaduje úplnou kontrolu nad globálními dodavatelskými řetězci – což je prakticky nemožné.
3. Dodatečné mechanismy odpovědnosti a předběžné kvalifikace zvýšily administrativní zátěž – z pohledu DSLV to odporuje politickému cíli snížení byrokracie.

To také odpovídá na ústřední otázku článku: Ano, přísnější pravidla mohou posílit práva pracovníků. Pokud jsou však navržena jako plošné omezení řetězce nebo jako závazek, který je obtížné ověřit, existuje riziko kapacitních a nákladových dopadů, které zhorší výkonnost dodavatelského řetězce.

Předmět: 🧑💻 🧑🏻 🙌 SSL Express 13-02-2026 Proč je méně pravděpodobné, že ženy budou vést v logistice

Logistický sektor je jedním z klíčových hospodářských odvětví Německa i celé Evropy – přesto je v jeho manažerských pozicích stále příliš málo žen. Zatímco podíl žen ve vedoucích pozicích ve všech odvětvích se pohybuje kolem 29 procent, v německých logistických společnostech dosahuje pouze 19,7 procenta. Nedávná nereprezentativní studie Bavorské univerzity v Hofu ukazuje, proč tento rozdíl tak tvrdohlavě přetrvává a co mohou firmy udělat pro to, aby udržitelně zvýšily podíl žen v manažerských pozicích. Podle zprávy patří mezi překážky pro ženy v pozicích v oblasti managementu logistiky mnoho různých faktorů: nízká transparentnost v procesu povyšování, vysoký tlak na výkon, nedostatek ženských vzorů, diskriminace a sexistické struktury ve firmách, stejně jako nedostatek mentorských programů a sítí.

Zdaleka největší výzvou je podle absolventů magisterského studia logistiky, kteří se studie zúčastnili dotazovaného (absolvující kurzy od roku 2005), obtížné skloubit rodinu a kariéru (kolem 70 procent) a absence flexibilních modelů pracovní doby (kolem 54 procent). Studie je obzvláště relevantní s ohledem na celostátní debatu o možném zrušení zákonného práva na práci na částečný úvazek. Manažerské pozice v logistice jsou téměř výhradně koncipovány jako pozice na plný úvazek, což výrazně omezuje slučitelnost pracovního a rodinného života. Tento problém se dotýká zejména žen, protože práce na částečný úvazek v Německu byla dosud silně genderově specifická. V roce 2024 pracovalo na částečný úvazek přibližně 31 procent všech zaměstnaných. Míra práce na částečný úvazek u žen je však s 49,5 procenty výrazně vyšší než u mužů (13,9 procenta), jak ukazují údaje Federálního statistického úřadu. Jedním z hlavních důvodů pro práci na částečný úvazek je péče o členy rodiny. 23,5 procenta zaměstnanců na částečný úvazek pracuje na zkrácenou pracovní dobu, aby se starali o děti, osoby se zdravotním postižením nebo osoby, které potřebují péči. Toto číslo je u žen (28,8 procenta) více než čtyřikrát vyšší než u mužů (6,8 procenta).

Aby se mohli ucházet o manažerskou pozici v logistice, dotazovaní absolventi logistiky si přejí především hybridní pracovní a flexibilní modely řízení, jako jsou sdílené vedoucí role nebo práce na částečný úvazek (přibližně 78 procent), a také dobrou rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem (79,6 procenta).

„Stávající struktury je třeba zpružnit. Logistický průmysl by měl opustit paradigma plného úvazku v manažerských pozicích a zavést flexibilnější modely. Patří mezi ně například sdílení pracovních míst (top-sharing) a flexibilní pracovní doba, jako je flextime,“ uvádí se ve zprávě univerzity. V této souvislosti studie poukazuje na sektor zdravotnictví a sociální péče, kde jsou modely řízení na částečný úvazek již zavedeny, a to i přes práci na směny. Podle údajů

Federálního statistického úřadu byl podíl zaměstnanců na částečný úvazek v ošetrovatelství a péči o seniory v roce 2023, který činil 39, respektive 43 procent, skutečně výrazně vyšší než průměr všech zaměstnaných osob (31 procent). Data ani samotná studie však neukazují, kolik z těchto zaměstnanců zastává vedoucí pozice.

Další východiska pro udržitelné zvyšování podílu manažerek v logistice vidí absolventi, kteří se zúčastnili průzkumu, v atraktivních pracovních podmínkách, v dalších vzdělávacích programech, spravedlivých a transparentních kariérních příležitostech, podpoře s péčí o děti, v ženských vzorech ve firmě, v mentoringových programech a v dobrém odměňování.

Logistický průmysl je stále zajímavý pro potenciální budoucí manažery, jak ukazuje průzkum mezi studenty (muži i ženy) na Hof University of Applied Sciences z magisterských programů Lidské zdroje a práce, Digitální řízení podniku a Globální management: Přibližně 59 procent považuje vedoucí pozici pro ženy za atraktivní, pouze 10 procent ji považuje za neatraktivní. Nicméně i další generace vidí problém ve strukturálním rámci odvětví: Pro více než 75 procent dotázaných hovoří proti manažerské pozici v logistickém sektoru struktura společnosti s převahou mužů, práce na směny (47 procent) a obtížné sladění rodiny a kariéry (41 procent).

P.S. Takže logistika už bude jen 6/4/280. Na to se opravdu moc těším, jak se nám pak bude dařit

Předmět: 🤖👩🏻💻 SSL Express 13-02-2026 Logistika potřebuje imigranty

Spolkový ministr vnitra Alexander Dobrindt (CSU) vyhlásil změnu migrační politiky. Mladá unie chce povolit naturalizaci až po osmi letech. Bavorský ministerský předseda Markus Söder (CSU) loni v listopadu vyzval k „deportační ofenzívě“ pro syrské uprchlíky a výstavbě odpovídajících terminálů. Parlamentní skupina AfD v bavorském zemském sněmu na svém neveřejném zasedání diskutovala o deportační policii podle amerického modelu. Jednotka pro azyl, vyšetřování a deportaci (AFA) má být nazývána německým ekvivalentem americké pracovní skupiny ICE a měla by být umístěna v rámci bavorských policejních sil. A ve svém programu pro zemské volby v Sasku-Anhaltsku v září 2026 strana, která je částečně krajně pravicová, píše o „remigraci“, tedy úplném zvratu migrační politiky ve spojení s komplexní deportační ofenzívou.

Imigrace je v současnosti jedním z nejžhavějších diskutovaných témat. Názory na to, zda německá ekonomika a logistický sektor potřebují více či méně imigrace, aby zmírnily rostoucí nedostatek kvalifikovaných pracovníků, se ostře rozcházejí. Faktem je, že logistické společnosti v Německu potřebují kvalifikované zaměstnance téměř ve všech profesních oblastech a již léta najímají stále více zahraničních specialistů.

Podle Federálního úřadu práce je podíl cizinců v profesní skupině doprava a logistika (bez řidičů vozidel) přes 28 procent. Ve skupině řidičů vozidel a dopravních prostředků je to 28,9 procenta. Mnoho spedičních a logistických společností potýká s nedostatkem pracovních sil v různých oblastech a na různých úrovních kvalifikace. Nedostatek je u vychystávačů objednávek, logistických manažerů a IT expertů.

Mnoho poskytovatelů logistických služeb zaměstnává pracovníky z nejrůznějších zemí.

Dachser není výjimkou. „Ve větší pobočce Dachser v Německu denně úspěšně spolupracují lidé až z 30 zemí,“ říká Burkhard Eling, generální ředitel společnosti. „Navíc má mnoho kolegů rodinné kořeny zcela nebo částečně v zahraničí. Všichni zajišťují hladký chod dodavatelských

řetězců našich zákazníků na všech úrovních společnosti; zajišťují, aby regály supermarketů a obchodů s domácími potřebami byly zásobeny a aby byla místní ekonomika zásobována zbožím.“ Eling dále zdůrazňuje, že firemní kultura se vyznačuje kosmopolitismem a respektem, což umožnilo společnosti Dachser v posledních desetiletích růst za hranice Německa a Evropy. „A budeme v tom pokračovat. Tuto nadnárodní rozmanitost a otevřenost vnímáme jako klíčový faktor úspěchu pro budoucnost naší společnosti a pro Německo jako místo podnikání.“

Předmět: 🇩🇪 🇪🇺 🇨🇪 SSL Express 13-02-2026 Smluvní sazby nejsou dostatečným ukazatelem růstu (DVZ)

Smluvní sazby v německé a evropské silniční nákladní dopravě jsou vyšší než ceny na okamžitém trhu. To je zpočátku pozitivní signál pro dopravce, protože si zajišťují kapacity. To, co aktuální zpráva o trhu od analytiků z Transport Intelligence, organizace silniční dopravy IRU a nákladní platformy Upply považuje za ukazatel růstu, má však i druhou stranu: Ceny rostou nejen kvůli poptávce, ale také v důsledku výrazně zvýšených nákladů. Je pravda, že silniční nákladní doprava v Evropě se v roce 2025 zvýšila o 2 procenta. Německo však z tohoto pozitivního vývoje sotva profitovalo. Podle zprávy v Německu ve čtvrtém čtvrtletí klesly sazby jak z pevných smluv, tak z krátkodobého trhu. Souběžně se zvýšila alespoň výroba v automobilovém, high-tech a farmaceutickém průmyslu. Autoři očekávají v Německu letos znatelné oživení po pomalém startu – ačkoli neposkytují data, která by toto očekávání podpořila. Poukazují na signální efekt obchodních dohod se zeměmi Mercosuru a Indií. Aby k tomu však došlo, musí němečtí ekonomičtí aktéři učinit odvážnější rozhodnutí.

Předmět: 🚂 🇩🇪 🇪🇺 SSL Express 13-02-2026 Katastrofální začátek obnovy koridoru Norimberk–Řezno

Minulý pátek v Neumarktu byl dán startovní signál k rekonstrukci koridoru Norimberk – Řezno. Přibližně 88 kilometrů dlouhá železniční trať s více než 350 vlaky denně je jednou z nejrušnějších tras v Bavorsku. Je považována za důležitou součást evropského dopravního koridoru Rýn-Dunaj a klíčovou součást železniční dopravy do Rakouska a z Rakouska. Stavební tým vypnul nadzemní elektrické vedení na trati, čímž umožnil, aby v sobotu začala pětiměsíční stavební fáze, která bude zahrnovat úplnou uzavírku. Souběžně se spuštěním však existuje mnoho problémů: Ve čtvrtek bylo oznámeno, že uvedení do provozu stavědla Ansbach, které se nachází na hlavní objíždce, musí být podruhé odloženo. „Dotčené společnosti vnímají své plánované služby jako masivně ohrožené,“ uvádí se v první tiskové zprávě sdružení „Die Güterbahnen“ (Nákladní železnice). „Musíme se připravit na nejhorší,“ řekl Peter Westenberger, generální ředitel společnosti „Die Güterbahnen“ (Nákladní železnice). Sdružení vykreslilo pro železniční nákladní dopravu bezútesný scénář. Řada nákladních vlaků – včetně přeshraničních spojů – bude muset být přesměrována mnohem dále, než se v současnosti plánuje, a to i přes Stuttgart. Důvodem je, že porucha stavědla by vážně přetížila trať Würzburg–Norimberk–Treuchtlingen.

V reakci na dotazi DVZ ohledně situace u stavědla mluvčí společnosti DB InfraGo v pátek odpoledne uvedl: „Intenzivně pracujeme na tom, abychom zajistili, že vše bude fungovat podle plánu. Jsme optimističtí, že budeme schopni zaručit dostupnost objízdných tras.“ Dceřiná společnost DB InfraGo však odmítá poskytnout informace o tom, které alternativní trasy se zvažují, kolik nákladních vlaků by mohlo být dotčeno a jaký další počet kilometrů se očekává. V pátek pozdě večer sdružení oznámilo, že DB InfraGo navrhlo dočasné řešení. Železniční trať mezi Würzburgem přes Ansbach do Treuchtlingenu a dále směrem na Ingolstadt/Mnichov má být otevřena pro snížený počet nákladních vlaků. Westenberger se k postupu vyjádřil slovy: „Katastrofální začátek nejistého konceptu odklonění této kontroverzní úplné uzavírky v Bavorsku. DB InfraGo se na poslední chvíli mohla alespoň vyhnout hrozící superzácpě pro nákladní dopravu mezi Severním mořem a Rakouskem.“

Ale i bez dalších narušení provozu bude železniční síť na trati Mnichov–Rosenheim–Salcburk pro dopravu do a z Rakouska vytížena na absolutní limit kapacity. Bavorsko navíc není jen důležitým tranzitním regionem pro dopravu mezi Severním mořem a jihovýchodní Evropou, ale je také domovem mnoha průmyslových přepravečů, například v chemickém a automobilovém průmyslu.

Společnost DB InfraGo do nedělního večera neposkytla DVZ žádné další vyjádření ohledně objížděky.

Už během příprav na uzavření trati asociace varovala před úplným odstavením trati Norimberk–Řezno. Argumentovala, že plány na odklonění trati jsou příliš křehké a že Deutsche Bahn a federální vláda nejsou ochotny nést z toho vyplývající značné dodatečné náklady na personál, energii a kolejová vozidla. Proto prohlášení „Die Güterbahnen“ (Nákladní železnice) uvádí, že se teprve uvidí, zda bude dostatečné oznámení o předběžných modernizacích a rychlejší řešení poruch. Asociace také kritizuje rozsah stavebních prací. DB InfraGo neplní svá vlastní oznámení z roku 2022 ohledně plánovaných opatření. Nejsou realizovány všechny technicky proveditelné optimalizace. Jako příklad je uvedeno plánované prodloužení průjezdných kolejí pro vlaky o délce až 740 metrů, které během této uzavírky nebudou realizovány.

Kromě trati Norimberk–Řezno projde rekonstrukcí a bude zcela uzavřena také 65kilometrová trať Kolín nad Rýnem–Wuppertal–Hagen. Mezi Porúřím, Bergisches Land a Porýním bude obnoveno nebo opraveno 81 kilometrů kolejí, 50 výhybek a 29 kilometrů trolejového vedení. Podle Westenbergera v rozhovoru pro Německou tiskovou agenturu (dpa) trať obvykle využívá 20 až 30 nákladních vlaků denně. Tyto vlaky nyní musí jezdit dlouhými objížděkami. Generální ředitel argumentoval, že je proto zásadní lépe koordinovat staveniště na železniční síti. Požadoval, aby železniční společnost, pokud jsou úplné uzavírky důležitých tratí nevyhnutelné, alespoň lépe připravila objížděkové trasy pro nákladní dopravu a reagovala obzvláště rychle na jejich narušení.

P.S. Jeďte jinudy, je to spolehlivější