

SSL EXPRES

17.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



  **SSL Express 17-02-2026** Evropská intralogistika tváří v tvář Číně: hrozba nebo příležitost? (VoxLog)

Zatímco v Evropě jsme stále závislí na rigidnějším hlavním plánu, existuje agilní průmyslový model, který umožňuje logistiku just-in-time s spolehlivými robotickými nástroji nasazenými ve velkém měřítku. Všudypřítomnost umělé inteligence, spolu s vizuálními nástroji (kamerami) a roboty nasazenými na všech úrovních skladu, je zároveň naprostým zázrakem i signálem nouze. Jako integrátoři inteligentních řešení je rychle třeba přehodnotit sklady zítřka robotickým a suverénním způsobem.

Čína byla dlouho považována za továrnu světa, ale dnes má výrazný náskok v oblasti umělé inteligence a robotiky. Za méně než deset let vzniklo více než 100 čínských automobilových značek. Nyní útočí na evropský trh a přeskupují karty proti historickým výrobcům. Koncept "temných skladů", plně automatizovaných skladů schopných fungovat bez osvětlení nebo lidské přítomnosti, je v Evropě stále často vnímán jako extrémní vize. Tváří v tvář nedostatku pracovní síly, tlaku na termíny a náklady je temný sklad ve skutečnosti pragmatickým a rozumným řešením pro evropský trh, daleko od vysněných projekcí, které ho obklopují. V Číně masivní nasazení "temných továren", "temných skladů" a "přístavů duchů" znamená změnu rozsahu. Země učinila jasnou volbu: zcela automatizovanou, zcela robotickou. Čínský výrobce vozidel Zeekr například již tento model používá k výrobě plně přizpůsobených produktů s dokonale kontrolovanými náklady na montáž a dodací lhůtou. Přínosy jsou známé a měřitelné: kontrola spotřeby energie, drastická optimalizace povrchů, snížení chyb, nepřetržitý provoz. Ale bylo by neupřímné mlčet o omezeních: velké investice, náročná údržba, rostoucí závislost na počítačích, vystavení kybernetickým útokům a společenské otázky...

V Evropě se posouváme vpřed jinak. Máme značná aktiva: uznávanou průmyslovou odbornost, síť inovativních integrátorů a pevné inženýrské kapacity. Nicméně trpíme fragmentací iniciativ a určitou pomalostí v rozhodování. Automatizace zůstává progresivní, modulární, "à la carte". Snaží se integrovat člověka v jádru přechodu, a tato opatrnost je oprávněná. Odráží naše hodnoty, náš sociální model, náš vztah k práci. Ale není tato opatrnost překážkou?

Mezitím čínští hráči zdokonalují své modely, systematicky snižují své strukturální náklady a neustále zlepšují svou konkurenceschopnost. Čína se řídí pětiletým plánem stanoveným

vládou, který vyžaduje, aby společnosti dodržovaly hlavní plán. Národní trh mu nedovoluje absorbovat přebytečnou produkci. Jeho nástroj je natolik účinný, že jediný způsob, jak se tohoto přebytku zbavit, je snížit jeho ceny. Evropa je jen jeden (další) trh, který je třeba dobýt, a Čína udělá vše, co je v jejích silách, aby toho dosáhla. Nakonec je to naše suverenita, která se postupně rozpadá. Je velmi pravděpodobné, že si naše další elektromobily koupíme v nákupních centrech, obklopeni robotickými a humanoidními systémy, nad kterými nemáme absolutně žádnou kontrolu. Nakonec se staneme dokonalými spotřebiteli, daleko od technologických hráčů, jakými jsme byli před půl stoletím. Výzvou už není jen modernizace, mechanizace nebo automatizace, ale pochopení, že intralogistická řešení jsou již nepopíratelnými pákami pro zajištění naší logistické a ekonomické suverenity, stejně jako kontrola, kterou si Evropa nárokuje nad svými daty, energií a přístupem k surovinám. Je složité konkurovat čínským hráčům v průmyslové rychlosti. Nepohybujeme se stejnou rychlostí, nemáme stejnou společenskou mentalitu, nejsme dotováni centralizovanou vládou a nemáme konkrétní pětiletý plán. Musíme jednat ne unáhleně, ale jasně. Vždy existuje trh pro evropské hráče. Budoucnost patří těm, kteří umí spojit technologickou drzost s požadavkem na kvalitu a odolnost, což je charakteristické pro evropský model. Tato transformace vyžaduje systémový přístup. Nestačí koupit roboty: musíme přehodnotit procesy, školit týmy, přizpůsobit informační systémy a redefinovat ukazatele výkonnosti. Fyzická automatizace nic neznamená bez špičkové softwarové inteligence. Co je opravdu působivé, je systém, který řídí smečku robotů, a zejména jeho schopnost předvídat místo toho, aby reagoval.

SSL express 17-02-2026 : Negativní trend v železniční nákladní dopravě se v roce 2025 upevnil – odvětví je znepokojeno

Železniční nákladní doprava v Německu nepřekonala svou slabou fázi v roce 2025 kvůli strukturálním překážkám. Podle předběžného hodnocení železniční průmyslové asociace VDV na výroční tiskové konferenci 27. ledna bude výkonnost dopravy v roce 2025 přibližně 133,9 miliardy tun-kilometrů, což je méně než úroveň z roku 2016 (2016: 138,4). To odpovídá poklesu přibližně o 3,2 procenta oproti roku 2016.

"Výkyvy související s pandemií – včetně těch pozitivních – na trhu zmizely. Co zůstává, je tvrdá intermodální konkurence a prostředí, které zpomaluje plánování a nabídku: ekonomická stagnace, vyšší cla, byrokracie a rostoucí náklady – stoupající ceny, energie, mzdy – nedostatek kvalifikovaných pracovníků a regulační nejistoty. Krátkodobá rozhodnutí o mýtném na železnici a nespolehlivost finančních režimů, jako je kombinovaná doprava, přeprava jednotlivých vozů nebo cenové dotace na trať, se ukazují jako obzvláště problematická. Kromě toho jsou odvětví zatížena systémem cen podle trasového přístupu, který již není aktuální a jehož potřeba reforem je známa po celé Evropě."

Současně se podle průmyslové asociace úzká místa v síti ještě zhoršují. Podle údajů z jízdního řádu sítě na rok 2026 je nyní 26 železničních linek klasifikováno jako přetížené. Stav sítě se zhoršuje (školní známka nad 3,0), signalizační budky jsou dokonce označeny pouze 4,12. Současně se stavební aktivita výrazně zvyšuje: v roce 2024 bylo zaznamenáno 21 000 stavení nebo stavebních událostí, v roce 2025 až 26 000 a v roce 2026 se očekává 28 000. To ovlivňuje železniční nákladní dopravu v oblasti i do hloubky. Dopady současné výstavby a uzavírání jsou v provozu jasně patrné: Podle VDV nejsou odklony často dostatečně efektivní, takže je k dispozici méně nebo žádné trasy a v jednotlivých případech je odklon prakticky

nemožný. Současně delší doby přepravy a další narušení vedou ke ztrátě kvality s klesající spolehlivostí a dochvilností.

"Kromě toho jsou značné dodatečné náklady kvůli objížděním, dodatečné trakci a většímu počtu personálu a vozidel; náklady na terminály, postoje a vedlejší provoz také zvyšují náklady. Navíc, pokud je třeba zkrátit délku vlaků a personál již nemůže být efektivně nasazen, produktivita klesá, což se přímo odráží v ztrátách v prodeji a zisku. Pro odvětví, které se ocitá v tvrdé intermodální konkurenci, to může mít katastrofální následky. Nakonec hrozí změny: doprava se přesune na silnice, dodavatelské řetězce se stávají nejistými. Nejnovější údaje také ukazují, že to v současnosti vítězí."

Odvětví vítá zásadní směr renovace koridoru a cíl učinit infrastrukturu robustnější a efektivnější. "Ale musíme také sledovat stávající trh, jinak přijde den restrukturalizované sítě, na které už mnoho společností nebude existovat. Cílem provozovatele infrastruktury je modernizace vysoce výkonné sítě generálními rekonstrukcemi v mnoha koridorech za účelem dosažení cílů jako vyšší dochvilnost, méně dlouhodobých stavebních stavenišť a celková modernizovaná infrastruktura, je plně podporován celým odvětvím. Z pohledu průmyslu je však třeba koncept vnímat více operativně a upravovat."

Úplné uzávěry pro nákladní dopravu jsou často příliš přísné a odklonové trasy nejsou dostatečně modernizované nebo v mnoha místech dostupné v nedostatečné kvalitě," říká Wortmann. Podle průmyslové asociace jsou všechny nákladní železnice vážně postiženy, s některými důsledky, které ohrožují jejich existenci: "Pokud musíte cestovat z Berlína do Hamburku přes Kolín, pokud nemůžete dlouho využít celou délku svého vlaku, pokud nevíte, kdy váš nákladní vlak dorazí k zákazníkovi, pak zákazníci odcházejí a prodeje náhle klesají, zatímco fixní náklady zůstávají. To pro mnoho společností není ekonomicky udržitelné."



SSL Express 17-02-2026 Humanitární logistika

Humanitární práce je pod tlakem od ledna 2025: S nástupem druhého funkčního období amerického prezidenta Donalda Trumpa došlo také k zásadním změnám v americké rozvojové agentuře USAID (Agentura USA pro mezinárodní rozvoj). Zatímco financování bylo původně sníženo a projekty ukončeny v únoru loňského roku, americký ministr zahraničí Marco Rubio oznámil úplný konec USAID v červenci 2025. Dříve byla agentura, založená prezidentem Johnem F. Kennedym v roce 1961, jednou z největších organizací svého druhu na světě. Ještě v roce 2024 poskytla USAID mezinárodní rozvojovou pomoc ve výši více než 70 miliard amerických dolarů. Nyní se objevuje mezera, kterou nemůže nahradit žádná jiná země ani sdružení států, jako je EU.

Přímé i nepřímé dopady, které bude mít úplné rozpuštění USAID na globální zdraví a humanitární pomoc po celém světě, jsou tedy velké. Podle různých nevládních a humanitárních organizací jsou konkrétní důsledky již cítit v zemích globálního jihu. Celkově vědci očekávají devastující důsledky ztráty americké pomoci. Například studie publikovaná v létě 2025 časopisem "The Lancet" předpokládá, že zrušení USAID bude do roku 2030 stát životy více než 14 milionů lidí, včetně 4,5 milionu dětí. Peníze z USA tedy opravdu sehrály klíčovou roli ve zlepšení globálního zdraví, píše autoři.

Změny, které nutí mezinárodní humanitární komunitu k úpravám. Tom Fletcher, náměstek generálního tajemníka pro humanitární záležitosti a koordinátor nouzové pomoci OSN, označil rozpuštění USAID ve svém prohlášení z 10. března 2025 za klíčový okamžik pro mezinárodní krizovou reakci a zahájení jednoho z nejkomplexnějších programů změn v historii OSN. Pod

názvem "Humanitární reset" by OSN ráda podpořila své přidružené organizace a další aktéry v oblasti humanitární práce při přeskupení. Primárně je cílem zvýšit efektivitu, předejít duplicitním strukturám a zlepšit koordinaci humanitárních služeb. Podle Fletchera je cílem snížit náklady a tím zachovat některé předchozí programy. Očekává se, že k tomu přispějí také optimalizované logistické procesy, například konference "ConnectChains" zaměřená na humanitární logistiku, která se konala v Berlíně 4. prosince 2025. Na každoroční akci pořádané Logistickou síní slávy několik odborníků představilo své koncepty pro zlepšení humanitární práce.



SSL express 17-02-2026 DHL otevírá logistické centrum pro elektromobily na Slovensku (Verkehr)

S novou speciální pobočkou na Slovensku rozšiřuje DHL Supply Chain svou infrastrukturu pro elektromobilitu ve střední Evropě. "Centrum excellence pro elektromobily" v Senci je určeno k propojení logistiky baterií a komponent – a staví region do pozice strategického centra hodnotového řetězce e-mobility. S 26 000 metry čtverečními skladovými prostory v Senec nabízí DHL komplexní logistická řešení pro lithium-iontové baterie, komponenty pro elektromobily a poprodejní služby. Zařízení je navrženo pro manipulaci s citlivým a nebezpečným zbožím a má oblasti s regulací teploty a vlhkosti. Tím logistická skupina reaguje na rostoucí poptávku v celém hodnotovém řetězci elektromobilů – od bateriových materiálů přes systémy ukládání energie až po kompletní elektromobily.

Centrum je prvním svého druhu ve střední Evropě a je součástí rostoucí globální sítě. DHL nyní provozuje 20 center excellence pro elektromobily a zaměstnává více než 200 specialistů na logistiku baterií a elektrifikace. "Jsme velmi nadšeni, že můžeme otevřít první Centrum excellence pro elektromobily ve střední Evropě. Tato iniciativa podtrhuje náš závazek k udržitelným logistickým řešením v oblasti elektromobility," říká Tibor Micuch, ředitel obchodní jednotky DHL Supply Chain Slovensko. Centrum nabízí komplexní portfolio služeb a slouží jako centrální kontaktní bod pro zákazníky.

Kromě klasické příchozí a odchozí logistiky zahrnuje nabídka služeb testování baterií, procesy nabíjení a služby na trhu s náhradními prodeji. V rámci regionální sítě jsou také plánována speciální dopravní řešení.

Prostřednictvím své mezinárodní sítě si DHL klade za cíl zajistit bezproblémové propojení s celoevropskými a globálními dopravními řešeními – včetně celních služeb a monitorování teploty a vlhkosti během přepravy. "Naším cílem je výrazně podpořit rozvoj trhu s elektromobilitou v regionu," zdůrazňuje David Šmerda, manažer rozvoje podnikání, DHL Supply Chain Slovensko. Nabízí řešení "která zvyšují efektivitu na trhu s náhradními díly a podporují růst elektrické mobility na Slovensku i mimo něj."

Investice je součástí strategie skupiny "Group 2030 – New Energy". DHL plánuje rozšířit služby správy baterií na konci životnosti po celé Evropě společně se specializovanými partnery. "Nové Centrum excellence pro elektromobily v Senecu je součástí naší rostoucí globální sítě – navržené nejen jako logistické místo, ale také jako motor inovací a spolupráce v rámci ekosystému EV," řekl Fathi Tlatli, globální prezident pro Auto-Mobility, DHL Customer Solutions & Innovation.

Díky provozu v Senci posiluje DHL svou pozici na dynamicky rostoucím trhu s logistikou EV ve střední Evropě – segmentu, který se s nárůstem elektrické mobility stává strategicky ještě důležitějším.

SSL Express 17-02-2026 Tatra Phoenix s podvozkem 16x16

Český specialista na terénní nákladní vozy Tatra je známý po celém světě svými terénními speciálními vozidly. To, co nyní míří z výrobních hal v Kopřivnici do Austrálie, je však velmi výjimečný kus i pro Tatra: podvozek 16x16 s typickým středovým rámem Tatry včetně superpohyblivých kyvadlových polonáprav. Jinými slovy, nákladní auto, jehož vzhled je už tak zvláštní – ale který díky pohonu všech kol a výjimečné schopnosti kloubu náprav má stále maximální trakci i v nejhorším terénu.

Podle Tatry je čerstvě dokončený Phoenix 16x16 navržen jako pravostranný pohon, má celkem pět řízených náprav a stojí na extra širokých kolech. Pod kabinou DAF je použit dieselový motor Paccar MX-13 o výkonu 530 hp, spojený s dvanáctistupňovou převodovkou ZF Traxon.

Tento jedinečný model se právě připravuje na instalaci Bronto Skyliftu. Poté začne poskytovat služby telekomunikační společnosti Quantum Comms se sídlem ve Victorii v Austrálii. Brzy přijde vnitrozemí!

SSL Express 17-02-2026 CK Hutchison varuje Maersk před vstupem do Balboa a Cristobal

Hongkongský provozovatel terminálu CK Hutchison vyostřil svůj boj o dva terminály Panamského průplavu tím, že varoval A.P. Moller-Maerska, že jakýkoli pokus APM Terminals převzít provoz bez jeho souhlasu by vyvolal právní kroky a nároky na odškodnění. Ve veřejném aktualizovaném prohlášení Hutchison uvedl, že panamský stát oznámil spor o smlouvu a zahájil několik právních kroků poté, co Nejvyšší soud minulý měsíc rozhodl, že nájem je protiústavní. Panamská jednotka skupiny, Panama Ports Company (PPC), již zahájila arbitráž před Mezinárodní obchodní komorou 3. února. Hutchison varoval, že kroky Panamy k nucenému odchodu a přechodovému plánu jsou nezákonné a postrádají operační jasnost. APM Terminals se již dříve přestěhovala, aby dočasně převzala provoz dvou panamských terminálů po rozhodnutí Nejvyššího soudu.

Hutchison informoval Maersk, že "jakékoli kroky APMT nebo kterékoli z jejích přidružených společností k převzetí správy nebo provozu přístavů PPC v Balboa nebo Cristobal v jakékoli kapacitě po dobu bez souhlasu CKHH způsobí škody CKHH, HPH a PPC a povede k právním krokům proti APMT a/nebo jejím přidruženým společnostem." Navzdory hrozbám Hutchison uvedl, že zůstává odhodlán chránit zaměstnance a vyhýbat se narušení – ale zdůraznil, že pokračující provoz terminálů "závisí výhradně na činnostech Nejvyššího soudu Panamy a panamského státu," což podle něj není pod Hutchisonovou kontrolou. Soudní rozhodnutí vyvolalo diplomatické a obchodní vlny. Peking varoval před "vysokými cenami" a údajně nařídil státním firmám pozastavit nové panamské projekty, zatímco čínské celní účely zpřísnily kontroly panamského dovozu.

Názorový článek zveřejněný minulý týden ve státním *China Daily* pak tvrdí, že rozhodnutí Nejvyššího soudu je "učebnicovým příkladem toho, jak může vnější tlak zkorumpovat nezávislost soudnictví a podkopat základy mezinárodních investic".