

SSL EXPRES

19.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 19-01-2026 Evropská silniční nákladní doprava zůstává silná

Dopravní barometr TIMOCOM ukazuje: Silné domácí trhy a doprava mezi východem a západem udržují evropskou silniční nákladní dopravu stabilní i přes hospodářský pokles. Navzdory zpomalení ekonomiky a sezónním poklesům se evropská silniční nákladní doprava na konci roku 2025 ukázala jako odolná. Dopravní barometr TIMOCOM ukazuje průměrný podíl přepravy ve výši 75 procent za čtvrté čtvrtletí roku 2025 – o dva procentní body více než ve stejném čtvrtletí předchozího roku. Klesající objemy přepravy do Skandinávie, jihovýchodní Evropy a Velké Británie byly kompenzovány silnými domácími trhy a rostoucí dopravou mezi východem a západem.

V celém roce 2025 se počet přeprav v Evropě zvýšil o 21 procent ve srovnání s předchozím rokem. Září byl nejsilnějším měsícem roku s více než 30 miliony nabídek přepravy. Po vrcholu ve třetím čtvrtletí objem ve čtvrtém čtvrtletí sezónně klesl o 21 procent, ale zůstal o deset procent nad úrovní 4. čtvrtletí 2024. Zároveň se ve čtvrtém čtvrtletí mírně snížil počet nákladní kapacity o tři procenta. Tento vývoj naznačuje, že do dodatečné kapacity se v současné době investuje jen málo. To se odráží i v klesajícím počtu nových registrací těžkých nákladních vozidel v Evropě, které podle ACEA v prvních třech čtvrtletích roku 2025 klesly o 9,8 procenta.

Několik unijních trhů zaznamenalo na konci roku významný růst. Francie zaznamenala ve čtvrtém čtvrtletí nárůst o 34 procent a Rakousko nárůst o 22 procent. Obzvláště dynamický růst zaznamenalo Polsko s nárůstem vnitrostátní nákladní dopravy o více než 250 procent, a to díky očekávanému hospodářskému růstu o více než tři procenta. V Německu se ve čtvrtém čtvrtletí nabídky vnitrostátní přepravy zvýšily také o šest procent. Zároveň nabídky přepravy z Německa do ostatních evropských zemí klesly přibližně o čtyři procenta. Sezónní přeprava, zejména spotřebního zboží a potravin, tvořila ke konci roku velký podíl a významně přispěla ke stabilitě dopravního sektoru. Zároveň se na přepravní burze projevuje i klesající německý export.

Zatímco vnitrostátní doprava vzrostla, doprava do a ze severní a jihovýchodní Evropy výrazně poklesla. Objem nákladní dopravy na trase Švédsko-Německo klesl o 78 procent. Znatelný pokles zaznamenalo i spojení mezi Německem a Rumunskem, Maďarskem a mezi Polskem a Chorvatskem. Mezi důvody patří slabší stavebnictví, klesající zahraniční objednávky v oblasti montáže vozidel a měnící se výrobní struktury. Naproti tomu sazby za přepravu zboží na důležitých trasách východ-západ silně vzrostly, například mezi Polskem a Německem, Polskem a Francií, Francií a Německem a Španělskem a Německem. Výjimečný ekonomický rozvoj v Polsku je z velké části způsoben efekty nearshoringu, přesunem výrobních řetězců a silnou poptávkou po exportu z EU. Sezónní vývoz ovoce a zeleniny z jižní Evropy také poskytl dodatečnou podporu poptávce.

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2025 nabízené ceny přepravy mírně vzrostly jak na mezinárodních trasách, tak i v rámci Německa. V celé Evropě se průměrná nabídková cena od klientů zvýšila o 2,7 procenta, zatímco cenové požadavky od dopravců vzrostly o 3,7 procenta. V rámci

Německa byl nárůst ještě výraznější, přičemž cenové nabídky dodavatelů vzrostly až o 4,8 procenta. Nejvyšších cen bylo dosaženo v posledních dvou kalendářních týdnech roku. Pro první čtvrtletí roku 2026 TIMOCOM očekává celkově stabilní, ale sezónně kolísavý trh. Po mírném poklesu v lednu se v únoru očekává typické sezónní minimum, než se trh v březnu zotaví. Tato prognóza vychází z typických sezónních vlivů, očekávaných stabilních cen energií a naděje na mírné zlepšení průmyslové poptávky a soukromé spotřeby. V krátkodobém horizontu se neočekává výrazný nárůst nákladů, ale sazby za přepravu by se ve střednědobém horizontu mohly s rostoucí poptávkou opět změnit.



SSL Express 19-01-2026 POUČTE SE Přehodnocení osvědčení o původu pro propojenější obchodní procesy

Osvědčení o původu (CO) je klíčový obchodní dokument, který se nachází na křižovatce politiky, dodržování předpisů a každodenní obchodní činnosti. Určuje, zda zboží splňuje podmínky pro preferenční celní zacházení, ovlivňuje úroveň kontroly zásilků a slouží jako jeden z klíčových dokumentů, na které se celní orgány spoléhají při ověřování legitimacy přeshraničních transakcí. Každý rok se celosvětově vydá přibližně 16 milionů osvědčení o původu, ale způsob, jakým se pohybují v obchodním řetězci, neudrží krok s požadavky, které jsou na ně kladeny.

Současný problém s osvědčením o původu spočívá často v tom, že vývozci zadávají stejné údaje do více systémů. Komory mohou vydávat více kopií, aby uspokojily různé zainteresované strany. Speditéři, zprostředkovatelé, dovozci a banky pak pracují s verzemi, které mohou být naskenované, zaslané e-mailem, upravené nebo ručně znovu vytvořené. Každý krok s sebou nese riziko nesouladu údajů, nejistoty ohledně nejnovější verze a drobných chyb, které mohou mít dalekosáhlé důsledky.

I když je osvědčení o původu vydáno elektronicky, v praxi to neznamená, že se jedná o „digitální“ proces. Mnoho elektronických osvědčení o původu se stále chová jako statické dokumenty. Zatímco základní soubor PDF může být elektronicky podepsán, nemůže automaticky ověřit svou vlastní autentičnost, zachovat strukturovaná data od začátku do konce ani spolehlivě signalizovat nezjištěné změny v dalších fázích procesu. Následné strany často přepisují informace do svých vlastních systémů, což zvyšuje časovou náročnost a riziko procesu, který je již tak citlivý na zpoždění. Nástroje mohou vypadat moderně, ale pracovní postup zůstává v podstatě nezměněn.

Proto se stále více organizací vrací k otázce, co by mělo elektronické osvědčení o původu (eCO) splňovat. Důraz se přesouvá z formátu na funkci. Smysluplné elektronické osvědčení o původu by mělo umožňovat automatické ověření, bezpečný přenos, transparentní opravy a komplexní uchovávání údajů, které dokument definují. Pokud jsou tyto funkce k dispozici, stává se CO více než jen formalitou. Stává se spolehlivým nositelem obchodních údajů, který posiluje dodržování předpisů, omezuje spory a pomáhá všem stranám pracovat na základě stejného zdroje pravdivých informací. Vzhledem k pokračující globalizaci obchodu a stále přísnějším regulačním požadavkům je stále jasnější potřeba inteligentních a konzistentních CO. Dokument není třeba přetvářet, ale způsob jeho vytváření, sdílení a ověřování rozhodně ano.

Tato témata jsou dále rozebrána v příručce „Maximalizace výhod elektronických osvědčení o původu“, která popisuje, jak moderní eCO mohou podporovat přesnost, transparentnost a plynulejší pohyb zboží přes hranice.

SSL Express 19-01-2026 Maersk obnoví službu MECL na trase přes Suezský průplav

Maersk, druhá největší kontejnerová lodní společnost na světě, oznámila, že její služba z Blízkého východu na východní pobřeží USA (MECL) se strukturálně vrátí na trasu přes Suezský průplav, a to v návaznosti na to, co společnost popisuje jako pokračující stabilizaci podmínek v oblasti Rudého moře a Suezského průplavu a v jejich okolí. Tato informace byla zákazníkům sdělena 15. ledna 2026 a týká se konkrétně služby MECL provozované společností Maersk, která spojuje Blízký východ a Indii s východním pobřežím USA. Podle společnosti Maersk toto rozhodnutí odráží zlepšenou stabilitu a spolehlivost v regionu, což dopravci umožňuje obnovit původní model služeb navržený tak, aby zajišťoval kratší a efektivnější přepravní časy. Služba MECL je provozována výhradně společností Maersk a tvoří součást její sítě East-West, která spojuje přístavy na Blízkém východě a v Indii s klíčovými destinacemi na východním pobřeží USA. V obdobích zvýšeného bezpečnostního rizika v oblasti Rudého moře společnost Maersk spolu s několika dalšími přepravci přeměrovala služby kolem mysu Dobré naděje, čímž se prodloužila délka plavby a tranzitní doba. Návrat k trase přes Suezský průplav představuje pro MECL zvrát v této provozní úpravě.

Společnost Maersk potvrdila, že strukturální návrat k trase přes Suezský průplav se bude vztahovat na všechna plavidla provozovaná v rámci služby MECL. V případě plaveb na západ bude prvním plavidlem provozujícím trasu přes Suez Cornelia Maersk, plavba 603W, která vyplula z Jebel Ali 15. ledna 2026. Pro plavby na východ bude prvním plavidlem, které bude využívat trasu přes Suez, loď Maersk Detroit, plavba 602E, vyplouvající z North Charleston 10. ledna 2026, přičemž všechny následující plavby na východ budou následovat stejnou trasu. Společnost Maersk uvedla, že trasa přes Suezský průplav představuje nejrychlejší a nejúčinnější trasu pro službu MECL. V důsledku změny trasy se očekává, že zákazníci budou mít prospěch ze zkrácení přepravní doby přibližně o jeden týden u dotčených plaveb. U služeb směřujících na západ se zkrácení přepravní doby očekává od plavby Maersk Kensington, plavba 607W, a dále. U služeb směřujících na východ se zkrácení přepravní doby vztahuje od plavby Maersk Detroit, plavba 602E, a dále. Společnost Maersk uvedla, že u odjezdů před těmito plavbami nedojde ke změnám v přepravních časech. Tento přístup má zákazníkům poskytnout více času na přizpůsobení plánování dodavatelského řetězce a vnitrozemské logistiky.

V době oznámení společnost Maersk potvrdila, že pro svou širší síť východ-západ nejsou plánovány žádné další strukturální změny. Společnost uvedla, že jakékoli budoucí změny, pokud dojde ke změně podmínek, budou zákazníkům sděleny okamžitě a transparentně.

SSL Express 19-01-2026 Podle Allianz představuje umělá inteligence pro firmy velké nebezpečí

Podle společnosti Allianz se umělá inteligence (AI) stala jedním z největších globálních obchodních rizik pro firmy. V novém „Risk Barometru“ od firemní pojišťovny Allianz Commercial se AI posunula z desátého na druhé místo, za kyberkriminalitu, která byla dlouhodobě největším rizikem. Tyto dva pojmy spolu souvisí: Hackeři stále častěji využívají pro své útoky umělou inteligenci. Podle barometru rizik však může být použití umělé inteligence

pro společnost nebezpečné i bez zlého úmyslu, například pokud manažeři a zaměstnanci učiní nesprávná rozhodnutí na základě chybných dat a informací.

Přerušení provozu se letos umístilo na třetím místě mezi největšími globálními obchodními riziky. Existuje také souvislost s kybernetickými útoky: Častou příčinou přerušení provozu je online vydírání: Hackeři ochromí počítačové systémy společnosti šifrováním a požadují velké částky peněz za následné dešifrování.

Allianz Commercial, dceřiná společnost společnosti kótované na mnichovské burze DAX, každoročně na začátku roku zveřejňuje svůj „Risk Barometer“. Hodnocení vychází z průzkumu mezi 3 338 experty z 97 zemí, který byl proveden loni na podzim. Mezi tyto experty patří vedoucí pracovníci a manažeři z jiných společností, konzultanti pro rizika a pojistné události, pojišťovací makléři, experti z oborových sdružení a zaměstnanci společnosti Allianz. I když se odpovědi respondentů liší v jednotlivých zemích, rozdíly nejsou zásadní: rizika umělé inteligence se umístila na čtvrtém místě v Německu, na druhém ve Švýcarsku a na prvním v Rakousku. Umělá inteligence je tedy dvousečná zbraň: Většina společností vnímá tuto technologii jako příležitost, a to i pro automatizovanou obranu proti škodlivým kybernetickým útokům. Zároveň však několik dotázaných expertů vidí značná nebezpečí: Umělá inteligence představuje stále rostoucí riziko, uvedl Michael Furtscheller, regionální manažer pro Německo a Švýcarsko – „možná požehnání i prokletí zároveň“. Podle něho kyberzločinci používají umělou inteligenci mimo jiné k zdokonalení „sociálního inženýrství“, aby se mohli vydávat za vůdce a klamat své podřízené. „Psáním e-mailů s vysokou mírou přizpůsobení, které příjemci nařizují kliknout na odkaz nebo provést jiné akce, ať už jde o klonování, generování řeči nebo dokonce padělání videí,“ vysvětlil Michael Daum, vedoucí oddělení pro řízení kybernetických škod. „Velká většina útoků, které pozorujeme, stále vyžaduje lidský zásah – obvykle ze strany zaměstnance – aby byl útok uskutečněn.“

Podle manažerů Allianz jsou však externí útoky pouze jednou stránkou problému. Zcela legální používání softwaru umělé inteligence zaměstnanci a manažery také představuje rizika pro firmy. „Umělá inteligence ze své podstaty funguje s určitou mírou autonomie, a proto mohou být výsledky nesprávné nebo dokonce vykonstruované,“ uvedla obchodní manažerka Allianz Alexandra Braunová. „A nesprávné nebo dokonce diskriminační výsledky umělé inteligence mohou samozřejmě vést k právním sporům nebo negativnímu zpravodajství v tisku, a v důsledku toho k poškození reputace a ztrátě image firem.“ Mezi rizika spojená s umělou inteligencí patří také porušení autorských práv, pokud software kopíruje nebo používá chráněné informace.

Zbývající rizika v první desítce globálních trhů sahají od politiky a přírody až po tradiční nejistoty podnikání. Legislativa a regulace se umístily na čtvrtém místě a zahrnují jak celní politiku USA a další obchodní bariéry, tak i byrokracii, na kterou v mnoha zemích naříká. Přírodní katastrofy a změna klimatu zaujmají další dvě místa, následované politickou nestabilitou a násilím a negativním ekonomickým vývojem, jako je inflace, požáry a výbuchy. Nejistota ohledně vývoje na trhu, ať už se jedná o nové konkurenty, fúze a akvizice nebo jiné změny, je na desátém místě.