

SSL EXPRES

20.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



👤 💻 🚚 ♀ 📡 SSL express 20-02-2026 "Server nenalezen, běžte domů" (dlouhé, strašidelné, zajímavé)

Útoky na rozvody elektřiny, kabelové kanály nebo veřejné informační a komunikační technologie: Opakovaně se objevují zprávy o sabotážích veřejné infrastruktury nebo kybernetických útocích na organizace a firmy v Německu. Digitální a klasické útoky probíhají každý den. Německá ekonomika je však na tuto hybridní hrozbu špatně připravena, jak ukazuje průzkum digitální asociace Bitkom. Podle studie by firmy mohly udržet své podnikání v případě výpadku internetu v průměru 20 hodin. Jeden z pěti by musel okamžitě přestat pracovat. Naopak pouze 8 procent dotázaných si je jistých, že budou schopni pokračovat v práci déle než 48 hodin. Z pohledu těchto společností jsou energetické zásoby (90 procent) a banky a pojišťovny (89 procent) považovány za obzvláště ohrožené. Téměř dvě třetiny považují telekomunikace a přibližně polovina IT za vysoce rizikové oblasti dopravy a distribuce. Podle průzkumu by úspěšné útoky na tyto oblasti měly zásadní dopad na vlastní podnikatelské aktivity. Podle prezidenta Bitkomu Ralfa Wintergersta jsou proto naléhavě potřeba přísnější bezpečnostní a přístupové koncepty pro kritickou infrastrukturu.

Ale jaké by byly konkrétní důsledky celostátního výpadku internetu pro dopravní nebo logistickou společnost? Na tuto otázku neexistuje obecná odpověď; mimo jiné záleží na odvětví, struktuře zákazníků, technické orientaci, míře digitalizace a automatizace, stejně jako na stávajících bezpečnostních konceptech. Představitelný scénář vypadá takto:

V plánovacím oddělení středně velkého poskytovatele logistických služeb vše zatím běží normálně. Počítače se spustí a lze také spustit systém správy přeprav (TMS). Ale pak si zaměstnanci všimnou, že je cloudové připojení přerušeno. Prvním předpokladem rychle přivolaného IT oddělení je vnitřní porucha a začíná hledání chyby. Ale brzy je jasné, že to není místní problém. E-mailové servery nejsou přístupné, digitální nákladní burza zůstává nedostupná, sledování zásilek bylo přerušeno. Pomalu se šíří zpráva, že došlo k selhání regionální internetové výměny. První zákazníci volají, protože jejich systémy nejsou dostupné a chtějí vědět, proč už nemají spojení se svým poskytovatelem služeb. Zaměstnanci zprostředkovací společnosti mohou do určité míry překlenout první hodiny výpadku. Jízdy řidičů byly naplánovány už den předem a už jsou tudíž na cestě. Jejich GPS navigace stále funguje, protože je satelitní. I v logistickém centru mohou pikeři objednávek stále zpracovávat objednávky, které již byly v systému uvolněny. Jejich technická zařízení fungují přes lokální síť.

Doručovací poznámky lze vytisknout, protože přístup k místním serverům je stále možný. Mnoho věcí je však nyní třeba zařídit telefonicky. Mobilní sítě jsou silně přetížené, ale alespoň jsou dostupné. Hektický ruch v otevřené kanceláři dispečera připomíná každodenní život dopravce v roce 1999.

Po několika hodinách je všem v přepravní společnosti jasné, že výpadek internetu způsobuje největší problémy v organizaci a méně v samotných fyzických procesech. Cokoli, co běží na cloudové technologii nebo službách, které nejsou lokálně zrcadlené, už nebude fungovat. Kromě TMS to může zahrnovat také systémy pro správu zboží nebo správu zákazníků. On-premise systémy naopak mají výhodu. Hardware a software jsou provozovány přímo v budovách společnosti, takže aplikace a data lze používat v interní lokální síti bez připojení k internetu. Nové objednávky však obvykle přicházejí elektronicky, pokud ne přes systémovou platformu, tak e-mailem. V přepravní společnosti nelze příchozí zásilky odesílat bez border. I u firem, které mají TMS přímo na místě, nic po krátké době nefunguje. Důsledky předpokládaného výpadku internetu mají dopad daleko za hranicemi poskytovatele služeb společnosti. Elektronická datová rozhraní (EDI) pro odesílatele a obchodní společnosti – tedy klienty – již nejsou dostupná, stejně jako partneři v přepravních sítích. Celní prohlášení přes ATLAS nejsou možná. Navíc systémy rezervace slotů pro nakládací rampy průmyslu a obchodu jsou neaktivní, časové sloty nelze ani přidělit, ani potvrdit. Výsledkem je, že během několika hodin jsou nákladní auta zablokována před areály továren, logistickými centry a sklady pro konsignační zboží.

Improvizace začíná v dispozici. Výjezdy jsou plánovány ručně. Řidiči dostávají pokyny telefonicky nebo textovou zprávou. Doklad o dodání je potvrzen na papíře. Ale už po šesti až osmi hodinách vzniká informační zpoždění: Které zásilky byly skutečně doručeny? Která vozidla uvízla v dopravních zácpách? Které chlazené transporty stále jezdí v rámci teplotních specifikací? Průhlednost je během chvilky nahrazena šedou mlhou.

Výroba automobilů kontaktuje svého poskytovatele služeb, protože jeho produkce je na pokraji zastavení, dodávky právě včas už nejsou dohledatelné. Bezpečnostní zásoby vydrží jen pár hodin. Současně logistická společnost nemůže vydávat závazná prohlášení, protože jí chybí data v reálném čase. Dodavatelský řetězec hrozí rozpadem kvůli nedostatku informací. V sektoru maloobchodu s potravinami se objevuje jiný problém. Automatické systémy přeřazení zde už nefungují. V rámci nouzových konceptů pobočky velkého maloobchodního řetězce telefonicky hlásí své potřeby regionálním skladům. Tyto však budou v dohledné době odříznuty od zásobování centrálních skladů, protože všechny objednávky a poradenské poznámky nefungují bez internetu. Zásoby by se daly zaznamenávat ručně, ale na to chybí personál. Navíc bez digitálního, internetového řízení zásob se zvyšuje míra chybovosti. Výsledkem jsou nesprávná množství, dvojité rezervace, nesprávné nakládání. Již není možné doladit tok zboží.

Ekonomické dopady se v dodavatelských řetězcích zintenzivňují, čím déle výpadek internetu trvá. Platební transakce jsou výrazně narušeny, protože faktury lze vytvářet, ale ne elektronicky. To zpomaluje tok plateb a menší spediční společnosti a poskytovatelé služeb by se mohli rychle ocitnout pod tlakem likvidity. Současně mezi zákazníky roste nejistota: Které dodavatelské smlouvy platí, pokud nejsou dostupné digitální dokumentační systémy? Jak se vyjasní otázky odpovědnosti, pokud chybí data o sledování? I kdyby internet znovu fungoval, problémy se nevyřeší. Následky by společnosti zaměstnaly ještě nějakou dobu, možná i zdoluhavými procesy. V mnoha firmách je také pravděpodobné, že takový scénář odhalí strukturální problémy. Ačkoliv stále mohou pracovat analogově, například s papírovými přepravními listy, telefony a manuální skladovou technologií, zaměstnanci už nejsou zvyklí

dlouhodobě se obejít bez digitální infrastruktury. Procesy byly optimalizovány již léta pro efektivitu a síťování, ale ne pro stabilitu systému za všech okolností. Některé menší firmy by se v tomto ohledu mohly ukázat jako robustnější než vysoce integrované logistické skupiny. Ti, kteří stále organizují plánování po telefonu a provozují vlastní servery, mohou být schopni jednat déle než firmy, které spoléhají výhradně na cloudové platformy. "Čím větší a integrovanější je společnost, tím rychleji je vyřazena z provozu," říká Philipp Bensch ze strategické poradenské firmy SBCF & Cie. Zejména povinné stavové zprávy a informace v reálném čase by byly okamžitě odstraněny v případě selhání, například v systémových transportech v kooperativních sítích. Naopak menší, méně digitálně propojené firmy mohou být schopny udržet své provozní podnikání déle. Zkušenostní znalosti v tom také hrají roli. Dispečeri, kteří stále umí pracovat s telefonickým, papírovým a přímým komunikováním s řidiči, mají výhodu, pokud nejsou k dispozici IT systémy. Ale výhoda netrvá dlouho. Nejpozději po 24 hodinách jsou ovlivněna i klíčová rozhraní, jako jsou celní služby, platební transakce a jakákoli forma komunikace mezi společnostmi. "V zásadě by spediční dopravci měli mít pokyny pro svůj personál v případě, že komunikační technologie nefungují, a také je zahrnout do školení," radí prof. Christian Kille z Würzburgsko-Schweinfurtské vysoké školy aplikovaných věd. Kromě toho je třeba zvážit technická bezpečnostní opatření, jako jsou nouzové generátory energie a záložní routery pro mobilní telefony.

S každým dalším dnem bez připojení k internetu jsou účinky vážnější. Výrobní linky jsou na mrtvém místě. Regály v obchodech se vyprazdňují. Nákladní vozy jsou přeplněné u nakládacích bran, na hranicích EU a na parkovištích. Stát může zasáhnout v rámci plánů připravenosti na katastrofy, přičemž upřednostňuje určité kritické zboží, jako jsou potraviny, léky nebo energetické složky. Průzkum Bitkom zvýšil povědomí o citlivém místě v ekonomice, zejména v dopravním a logistickém průmyslu díky jeho rozhraní funkcí. Bez digitální synchronizace se však jemně vyvážená síť datových toků, časových oken a fyzických procesů rozpadá.

Regionálně dochází k výpadkům internetu čas od času, obvykle trvajícím jen několik hodin. Dlouhodobý výpadek internetu je relativně nepravděpodobný, ale nelze ho vyloučit. Michael Schuster, generální ředitel SBCF & Cie., hovoří o extrémní události, která je v podstatě nejhorším možným scénářem. "Nemusí to být infrastruktura paralyzovaná ve velkém měřítku. Dokonce i selhání centrálních uzlů může způsobit významné narušení dodavatelských řetězců." Pokud by k takovému scénáři došlo, klasická řešení – tedy offline – by byla jen omezeně užitečná. Ačkoliv by teoreticky bylo možné plánovat a plánovat pomocí Excelu, papíru a pera, "nemá to smysl, pokud velké části dodavatelského řetězce stojí," říká Schuster a odkazuje na systémovou závislost dodavatelských řetězců a sítí tvorby hodnoty.

Podle Bitkomu je třeba očekávat sabotáže na internetu, které by zasáhly mnoho společností najednou. Jak tedy vypadá účinná ochrana? Technicky vzato by riziko mohlo být zmírněno redundantními linkami a alternativními směrovacími koncepty napříč různými internetovými výměnami. "V praxi však taková řešení nejsou příliš rozšířená," poznamenává Bensch.

Převládající nadějí je, že dlouhodobý výpadek internetu zůstane nepravděpodobným scénářem. Naopak kybernetické útoky na jednotlivé firmy probíhají denně a cílem může být jakákoli společnost. Přesto se žádná společnost nepovažuje za dobře připravenou a 40 procent dotazovaných Bitkomem dokonce uvádí, že nejsou vůbec připraveni. Bylo prozkoumáno 604 jednotek. Takže chybí prevence. "Ačkoliv společnosti přijaly mnoho konkrétních opatření k řešení úspěšných hybridních útoků, chybí komplexní a komplexní ochrana," shrnuje prezident Bitkomu Ralf Wintergerst. Podle průzkumu přibližně čtvrtina (28 procent) zajistila pro případ krize poskytnutím dalších skladů a 17 procent to plánuje. A 16

procent má dohody s alternativními dodavateli – a asi třetina to plánuje – pro případ, že stávající dodavatelské řetězce selžou.

SSL Express 20-02-2026 Pracovníci ZIM eskalují stávku kvůli možnému převzetí Hapag-Lloydem

Pracovníci izraelského národního dopravce ZIM Integrated Shipping Services eskalovali stávku po zprávě o plánovaném prodeji německé společnosti Hapag-Lloyd v hodnotě 4,2 miliardy dolarů. Přibližně 800 odborově organizovaných zaměstnanců z přibližně 1 000 zaměstnanců zahájilo v neděli varovnou stávku v sídle společnosti v Haifě po zprávách o blížícím se převzetí. V úterý byla akce zintenzivněna na plnou stávku, čímž byly operace ve společnosti zastaveny. Zástupci Unie uvedli, že nakládání a vykládání plavidel — včetně specializovaných lodí přepravujících zemědělský náklad — bude nyní zastaveno. Aktivita byla také narušena v přístavech Ašdod a Haifa, přičemž některé lodě zůstaly nečinné.

"Zastavili jsme některá plavidla v přístavech Ašdod a Haifa a nedovolíme společnosti pracovat na těchto lodích, dokud s námi nepromluví a nebudeme přesvědčeni, že zvažují zaměstnance," řekla agentuře Reuters odborová předsedkyně Ziva Lainer Schkolnik. Dodala, že plavidla již u lodi nebudou vypuštěna.

Stávka následuje po potvrzení, že Hapag-Lloyd spolu s izraelským fondem FIMI Opportunity Fund vyhráli výběrové řízení na akvizici ZIM v dohodě podepsané v pondělí. Pracovníci uvedli, že se obávají rozsáhlého propouštění v rámci nové struktury. Podle předsedy odborů Orena Caspiho bylo zaměstnancům řečeno, že v nové izraelské entitě zůstane pouze asi 120 zaměstnanců, což může nechat téměř 900 pracovníků — včetně mnoha s ochranou definitivy — bez pracovních míst. Caspi uvedl, že očekával zahájení jednání během 48hodinové varovné stávky, ale tvrdil, že ani vedení, ani noví majitelé jednání nezačali, což vyvolalo eskalaci.

"Lodě už stojí nečinně a škody se hromadí," řekl místním médiím. "Pokud bude třeba, paralyzujeme společnost. Nedostanou fungující společnost bez řádných záruk," řekl finančnímu deníku Calcalist.

Zakladatel a generální ředitel FIMI Ishay Davidi uvedl, že fond vidí strategickou hodnotu v udržení silné, nezávislé izraelské lodní společnosti a hodlá vybudovat pokročilou a efektivní flotilu v rámci nové struktury. Očekává se také, že Hapag-Lloyd založí výzkumné a vývojové centrum v Izraeli, které by mohlo absorbovat část technologických zaměstnanců ZIM.

SSL Express 20-02-2026 Vodíkové nákladní vozy v každodenním testování

Může vodík skutečně prospět v těžké dopravě, nebo zůstane pilotním projektem? Rhenus to chce zjistit nikoli v laboratoři, ale v náročném každodenním logistickém prostředí: Logistická společnost poprvé nasadí nákladní vůz Daimler Truck s palivovými články do pravidelného provozu na jeden rok s denními a nočními směnami.

Nákladní vůz Mercedes-Benz GenH2 je plně integrován do provozu v závodě v Duisburgu. Testování probíhá pět dní v týdnu, ve dne i v noci. Trasy jsou záměrně široké: od regionálních cest o délce přibližně 150 kilometrů až po dálkové cesty o délce přibližně 650 kilometrů. To umožňuje společnosti Rhenus pokrýt jak distribuční, tak typické profily dálkové dopravy. Výhoda: vysoká míra využití umožňuje společnosti shromažďovat nejen „užitečné“ poznatky,

ale i praktické provozní zkušenosti – v reálných podmínkách, s realistickými časovými intervaly, logikou nabíjení/tankování a každodenním tlakem na dochvilnost a dostupnost. Volba Duisburgu jako testovacího místa není náhodná: Poloha je centrálním uzlem evropské sítě Rhenus a zároveň nabízí blízkost infrastruktury pro doplňování vodíku, která je v takových projektech často úzkým hrdlem. Právě zde se rozhodne o tom, zda vodík může být v dálkové dopravě více než jen prestižní záležitostí. Společnost Rhenus otestuje provozní výkon vodíkového nákladního vozu v každodenním provozu , mimo jiné v:

- Tankování a manipulace (procesy, plánování, náchylnost k poruchám)
- Dojezd a doba tankování v přímém srovnání s naftou
- Spolehlivost v nepřetržitém provozu s měnícími se profily

Podle společnosti Rhenus budou data vyhodnocena v úzké spolupráci se společností Daimler Truck a budou začleněna jak do jejich vlastní strategie vozového parku, tak do dalšího vývoje technologie. Nákladní vůz GenH2 je určen pro těžkou dálkovou přepravu: celková hmotnost vozidla je okolo 40 tun, dojezd přesahuje 1 000 kilometrů a jako nosič energie používá kapalný vodík. Palivový článek tak přesně řeší segment, kde se nákladní vozidla s bateriovým elektrickým pohonem v závislosti na svém provozním profilu stále často potýkají s dobou nabíjení a omezeními infrastruktury. Rhenus však také jasně dává najevo, že růst trhu nezávisí pouze na vozidle. Mezi klíčové faktory patří více čerpacích stanic, snadno dostupný zelený vodík a konkurenceschopné náklady. Rhenus odpovídá na ústřední otázku („Je vodík vhodný pro každodenní použití v dálkové dopravě?“) jasným závěrem testu: Ano, za předpokladu, že infrastruktura, dodávky energie a nákladová struktura odpovídajícím způsobem porostou. Roční nepřetržitý provoz má poskytnout spolehlivá data potřebná k prokázání tohoto faktu.