

SSL EXPRES

23.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL Express 23-04-2026 Sklady Tosca a Cabka uvádějí na trh paletu vyrobenou z recyklovaného plastu

Tosca, americký návrhář a dodavatel opakovaně použitelných plastových obalů a manipulačních řešení, uvádí na trh paletu popisovanou jako „oběžnou“ a „připravenou pro automatizaci“. Nová paleta, vyvinutá ve spolupráci s německým protějškem Cabka, specialistou na palety a velké kontejnery vyrobené z recyklovaného plastu, je vyrobena ze 100% recyklovaného a neporézního plastu.

V souladu s nařízením PPWR (Packaging and Packaging Waste Regulation, evropským nařízením týkajícím se obalů a obalového odpadu*) nabízí Tosca CP 1208 alternativu k dřevěným paletám. Ty vyžadují tepelné ošetření podle normy ISPM-15 nebo fumigaci a jsou méně kompatibilní s modely cirkulární ekonomiky .

Podle spolutvůrce lze standardní Tosca CP 1208 integrovat s různými robotickými, dopravníkovými a detekčními systémy, které se nacházejí ve skladech. „Vzhledem k rostoucí automatizaci, přísnějším předpisům a zvýšeným požadavkům na udržitelnost v dodavatelských řetězcích rychloobrátkového spotřebního zboží a distribuce se požadavky kladené na palety vyvíjejí,“ shrnuje Laurent Le Mercier, prezident EMEA společnosti Tosca. „Naše nová oběžná paleta nabízí producentům, zemědělcům a distributorům standardizovanou, automatizačně kompatibilní a PPWR kompatibilní alternativu, která zvyšuje efektivitu, zvyšuje bezpečnost pracovníků a podporuje skutečně kruhový dodavatelský řetězec bez narušení stávajících operací.“

 SSL Express 23-04-2026 DSV restrukturalizuje svůj silniční byznys (eurotransport.de)

Další změna ve vedení DSV: Po integraci společnosti Schenker odchází ze společnosti další vrcholový manažer – a v klíčové fázi se vedení ujímá nový šéf. Henrik Fritz Poulsen se ujímá funkce nového senior viceprezidenta pro silniční dopravu v Německu (DACH) a nahrazuje tak Ralfa Többeho, který společnost opouští. Tento krok přichází v době, kdy DSV dosáhla klíčové fáze fúze se společností Schenker.

V posledních měsících se pozornost soustředila především na integraci aktivit společnosti Schenker v oblasti silniční dopravy. Tato první fáze je nyní považována za dokončenou. Dvě velké sítě pro přepravu kusového zboží byly sloučeny do jedné platformy. Tento komplexní proces je pro DSV strategicky klíčový. Nyní se pozornost přesouvá: místo integrace bude důraz kladen na konsolidaci, zvyšování efektivity a realizaci synergií. Odchod Ralfa Többeho není ojedinělou událostí. V průběhu fúze společností DSV a Schenker již několik vedoucích pracovníků opustilo společnost nebo změnilo své role. Takové změny jsou typické pro velké integrační procesy, zejména při reorganizaci struktur a úpravě odpovědností. V současné době neexistují žádné oficiální informace o Többeho budoucích kariérních plánech. Jedna věc je však jasná: s dokončením první integrační fáze skončí i jeho provozní role v DSV. Společnost DSV záměrně volí za interního kandidáta Henrika Fritze Poulsena. Manažer přichází z pozice generálního ředitele společnosti DSV Road Denmark a je důvěrně obeznámen s organizací i jejími procesy. V poslední době se zaměřuje na ziskový růst a provozní excelenci – témata, která budou nyní klíčová i na německém trhu. Německý trh hraje pro DSV ústřední roli v rámci její evropské silniční strategie. Očekávání pro další fázi rozvoje jsou proto vysoká. Po sloučení sítí se nyní pozornost soustředí na stabilizaci struktur a další rozšíření podnikání – to vše na trhu charakterizovaném intenzivní konkurencí. Změna ve vedení přichází v době, kdy logistický průmysl jako celek čelí velkým výzvám. Ekonomická nejistota, rostoucí náklady a strukturální změny vystavují mnoho společností tlaku. Právě proto bude úspěšná integrace a další rozvoj podnikání společnosti Schenker rozhodujícím konkurenčním faktorem pro DSV.

SSL Express 23-04-2026 Bezprecedentně tíživá situace námořníků v souvislosti s krizí v Hormuzském průlivu

Současná paralýza námořní dopravy na Blízkém východě nemá v poválečné historii obdoby, pokud jde o námořníky uvězněné ve válečné zóně. Vzhledem k tomu, že napětí v regionu zůstává na bodě varování, ocitly se tisíce členů posádek prakticky uvězněny v jedné z nejnestabilnějších námořních tras na světě a čelí kombinaci fyzického nebezpečí a psychického vyčerpání. Údaje o sledování lodí ukázaly, že v pondělí opustil Hormuzský průliv pouze jeden tanker, na který se vztahují sankce EU, zatímco do regionu vplula dvě plavidla. Ve středu se pak pokusilo o průnik 6 kontejnerových lodí, z nichž dvě byly vráceny a třetí dokonce poškozena střelbou.

Humanitární dopady pociťují nejostřeji na frontových liniích ti, kteří poskytují přímou pomoc. John Attenborough, regionální ředitel organizace Mission to Seafarers (MtS) pro Blízký východ a jižní Asii, uvádí, že lodím nebezpečně docházejí zásoby jídla a vody. Jeho týmy v celé oblasti přijímají stále více žádostí o pomoc. Krize způsobila, že standardní palubní systémy jsou téměř nepoužitelné. Vzhledem k tomu, že odsolovací zařízení nemohou fungovat, když jsou plavidla v klidu, posádky se staly zcela závislé na zásobovacích lodích, pokud jde o vodu. Dodávání těchto životně důležitých zásob se však za současné bezpečnostní situace stává významnou logistickou noční můrou. Situace je obzvláště zoufalá pro posádky 14 plavidel, která byla opuštěna svými majiteli ještě předtím, než konflikt vůbec začal. Bez platů a podpory společností přežívají tyto posádky výhradně díky charitativní pomoci organizace Mission to Seafarers. „Vzhledem k pokračujícímu konfliktu čelí námořníci zvýšeným bezpečnostním a psychickým rizikům,“ uvedl Attenborough. „Posádky hlásí rostoucí obavy o svou osobní

bezpečnost, jistotu pracovních smluv a možnost komunikace s rodinami, k čemuž se přidává únava z nepřetržité 24hodinové služby. Vystoupení z lodi je pro mnohé nyní logisticky nemožné.“

Tento pocit uvěznění se odráží i na nejvyšších úrovních globální správy. Damien Chevallier, ředitel Divize námořní bezpečnosti Mezinárodní námořní organizace (IMO), v nedávném rozhovoru pro OSN poznamenal: „V moderní době neexistuje žádný precedens pro uvíznutí takového počtu námořníků. Je to velmi děsivá situace a lze si jen představit, jakému psychickému stresu jsou vystaveni.“ Chevallier varoval, že je v sázce dlouhodobé zdraví tohoto odvětví, a poznamenal, že pokud se námořníci nebudou cítit v bezpečí, nebude možné přilákat do tohoto povolání další generaci. Psychologická zátěž práce v dosahu dronů a raket zesílila všechny ostatní tlaky na palubě do podoby, kterou je mnohem těžší snést. Ozvěny roku 2020 a uvěznění na moři kvůli covidu jsou nezaměnitelné, argumentoval expert v nedávném článku pro Splash, kde citoval jednoho námořníka, který se zúčastnil průzkumu indexu a napsal: „Z covidu jsme se nic nenaučili. Všechno to vypadá stejně. Nemůžu jít domů a nikdo sem nemůže přijít.“ Lidské hlasy vycházející z Perského zálivu vykreslují děsivý obraz. Jeden námořník popsal „tichou devastaci“ spočívající v utajování pravdy před svou rodinou, zatímco jiní hlásili, že přežívají na drasticky omezených dávkách jídla. Strach není jen z raket, ale z „de facto uvěznění“ způsobeného nedostatkem svobody pohybu.

Zmatek v regionu ještě prohlubuje varování řecké společnosti zabývající se analýzou rizik MARISKS, která upozornila na podvodné zprávy nabízející bezpečný průjezd Hormuzským průlivem výměnou za kryptoměnu. Tyto zprávy, zasílané lodním společenstvem, jejichž plavidla uvízla v blízkosti této vodní cesty, falešně uvádějí, že mají kontakty na iránské úřady, a požadují platby v bitcoinech nebo tetheru.



SSL Express 23-04-2026 ONE uvádí na trh svou novou vlajkovou loď do transatlantického závodu

Nejnovější vlajková loď řady S sdružení ONE, která byla dodána teprve v únoru 2026, bude nyní používána mezi Evropou a USA.

Linka AT1 vyplouvá ze Southamptonu a obsluhuje evropské přístavy Antverpy, Rotterdam, Bremerhaven a Le Havre, než se vydá do New Yorku, Norfolku, Charlestonu a Savannah. S délkou 336 metrů a kapacitou 13 900 TEU není „M/V ONE Satisfaction“ jen obrem moří, ale také symbolem budoucnosti. Plavidlo je již technicky připraveno pro přestavbu na metanolový nebo amoniakový pohon.

Tom Hosaka, výkonný ředitel společnosti ONE pro region Evropa a Afrika, k tomu uvedl: „Nová loď podtrhuje náš dlouhodobý závazek k transatlantickému trhu. Jsme si jisti, že dále zvýší přidanou hodnotu, kterou nabízíme našim zákazníkům na této důležité obchodní trase.“

Společnost Ocean Network Express (Europe) Ltd., aktivní od 1. dubna 2018, působí jako evropská dceřiná společnost singapurské přepravní skupiny Ocean Network Express. S flotilou více než 280 plavidel a celkovou kapacitou přes 2,4 milionu TEU obsluhuje ONE prostřednictvím globální sítě více než 120 zemí.