

SSL EXPRES

01.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

  ♂ SSL Express 01-07-2026 Krade se i v Americe

Vyšetřovatelé z okresu Cook zajistili v areálu pro nákladní vozidla na předměstí Chicaga ukradené měděné kabely a vybavení datového centra v hodnotě 1,3 milionu dolarů. Stejný řidič odstavil během dvou po sobě jdoucích týdnů dva odcizené návěsy na stejné parkoviště na předměstí Chicaga. Nikdo nic nehlásil, dokud se na místě neobjevili policisté.

Vyšetřovatelé z jednotky pro organizovanou maloobchodní kriminalitu při šerifově úřadu v Cook County zajistili návěsy na parkovišti pro nákladní vozy v nezačleněné obci Elk Grove Township poté, co je sledování GPS zavedlo k vozu převážejícímu měděný drát v hodnotě přibližně 300 000 dolarů, který byl nahlášen jako odcizený v Pine Hill v Alabamě. Po příjezdu zjistili, že měděný drát je stále uvnitř, a od majitele areálu se dozvěděli, že stejný řidič tam o týden dříve přivezl i druhý návěs. Ten, nahlášený jako odcizený 10. června v Jacksonville na Floridě, obsahoval infrastrukturní vybavení pro datová centra v hodnotě přibližně 1 milion dolarů. Celková hodnota: více než 1,3 milionu dolarů v nákladu, který ležel na očích v jediném areálu a který tam během dvou samostatných návštěv doručil jediný řidič. Ukradený návěs byl nalezen s poznávacími značkami státu Iddiana, jejichž krádež byla dříve nahlášena ve Wisconsinu – tento detail podtrhuje mnohovrstevnaté maskování identity, které je typické pro organizované operace krádeží nákladu. Úřad šerifa okresu Cook uvedl, že vyšetřovatelé pracují na identifikaci řidiče a všech dalších osob zapojených do těchto krádeží. Dosud nebylo oznámeno žádné zatčení a vyšetřování stále probíhá.

Zde stojí za zmínku dvě kategorie zboží. Měděný drát je dlouhodobým cílem krádeží, přičemž existuje likvidní trh s jeho dalším prodejem prostřednictvím sběratelů šrotu a komoditních kanálů. Hardware pro datová centra je novějším přírůstkem. Vzhledem k tomu, že se zrychlují výdaje na infrastrukturu umělé inteligence a prudce roste poptávka po síťovém vybavení, serverech a zařízeních pro distribuci energie, stává se vysoce hodnotný technologický náklad stále atraktivnějším cílem pro organizované zlodějské gangy. Nejedná se o náhodné trestné činy. Zajištění dvou nákladů v hodnotě 1,3 milionu dolarů na stejném skladovém dvoře svědčí o promyšleném operačním plánování a, co je zásadní, o tom, že daný sklad buď nemohl, nebo neověřil legitimitu zařízení, které měl v držení.

Ponaučení? Pro odesílatele a dopravce přepravující náklad vysoké hodnoty je nalezení zásilky dobrou zprávou, ale samotná metodika je varováním. Díky sledování pomocí GPS se podařilo vypátrat návěs s měděným drátem; bez něj by to pravděpodobně neskončilo nalezením zásilky. Plomby na návěsech, sledování majetku v reálném čase a ověřené protokoly o převzetí, které před vydáním nákladu potvrzují totožnost dopravce namísto pouhé kontroly nákladního listu (NL), představují provozní kontrolní mechanismy, které zacelují mezeru, kterou zneužívají zlodějské gangy. Skutečné riziko zde nesou také nákladní terminály: nevědomé držení kradeného nákladu s sebou nese právní komplikace a riziko poškození reputace. Prověřování vybavení na vašem areálu již není problémem někoho jiného.

   SSL Express 01-07-2026 Dceřiná společnost Hapagu investuje do terminálu Eurogate v Hamburku

Provozovatel terminálu Hanseatic Global Terminal (HGT) získává podíl v kontejnerovém terminálu Hamburg Eurogate CTH. Hapag-Lloyd, mateřská společnost HGT, oznámila, že HGT má v úmyslu vlastnit 20procentní podíl v terminálu. Společnost Eurogate uvedla, že dohody bylo dosaženo v rámci „strategického partnerství“, které obě společnosti hodlají uskutečnit. Za tímto účelem byla podepsána dohoda o účasti, která zahrnuje ustanovení o účasti v kontejnerovém terminálu.

Dceřiná společnost Hapagu, HGT, se dále hodlá podílet na západní expanzi hamburského přístavu. Plánované stavební práce mají výrazně rozšířit kontejnerový terminál a urychlit manipulaci s nákladem. Výše finančního příspěvku HGT nebyla původně zveřejněna. Dohoda mezi společnostmi Hapag-Lloyd a Eurogate dále stanoví užší spolupráci v marockém Tangeru Med. Eurogate tam hodlá převést 10 procent svých akcií z provozní společnosti Tanger Alliance Terminals na Hapag-Lloyd. Hapag-Lloyd by tak získal 20procentní podíl. Eurogate plánuje převést zbývajících 10 procent na Eurokai.

Dohody v současné době stále „podléhají schválení příslušnými orgány“, uvádí se v prohlášení společnosti Eurogate. V reakci na dotaz společnosti DVZ společnost Eurogate uvedla, že schválení se očekává ve třetím čtvrtletí roku 2026. Nejedná se o první investici společnosti HGT v hamburském přístavu. Společnost již drží podíly v terminálu HHLA v Altenwerderu. Podle vlastních prohlášení má Hapag-Lloyd v úmyslu rozšířit své terminálové portfolio a do roku 2030 vlastnit podíly ve 30 terminálech. V současné době jich vlastní 26.

Pro Eurogate je tato dohoda druhou investicí v Hamburku během šesti měsíců. Na konci roku 2025 provozovatel terminálu oznámil akvizici podílu francouzskou přepravní společností CMA CGM. Eurogate rovněž převedla 20 procent svých akcií terminálu na CMA CGM. Podobně jako v současné dohodě se společností Hapag-Lloyd se očekávalo, že CMA CGM přispěje k financování západní expanze. Výše investice do rozšíření přístavu nebyla zveřejněna.

Kromě toho mají podíly v kontejnerových terminálech v hamburském přístavu MSC a Cosco. MSC hraje největší roli se svým 49procentním podílem v HHLA.

P.S. To jsme hrávali jako děti - jmenuje se to Monopoly. Hráči si navzájem blokují ulice, aby jeden z nich nezískal zneužitelný monopol a pak už se jen hází kostkou. Když padne nešťastná kombinace, zaplatíš

   SSL Express 01-07-2026 Sítě liniových dopravců se přesouvají pryč z asijských megahubů

Tradiční model kontejnerové přepravy typu „hub-and-spoke“ prochází nejvýraznější proměnou za poslední roky, přičemž dopravci stále častěji přesouvají své služby od největších asijských překladišť směrem k menším regionálním přístavům. Podle analýzy společnosti Sea-Intelligence založené na nejnovějším indexu propojenosti kontejnerových linek (PLSCI) organizace UNCTAD se to, co začalo jako série krizových úprav sítí během narušení provozu v Rudém moři, vyvinulo v trvalejší restrukturalizaci linek. Místo soustředění služeb kolem megauzlů, jako jsou Singapur, Port Klang a Tanjung Pelepas, rejdaři stále častěji směřují náklad přes sekundární překladiště a exportní brány blíže k výrobním centrům.

„Údaje PLSCI za 2. čtvrtletí roku 2026 podtrhují definitivní přenastavení sítě,“ uvedla společnost Sea-Intelligence. „Námořní dopravci se zřejmě posouvají od počátečního krizového řízení k aktivní decentralizaci sítě.“

Tento posun je patrný v celé Asii a na Blízkém východě. Index konektivity Singapuru klesl z maxima 1 876,95 ve čtvrtém čtvrtletí roku 2025 na 1 833,94 v posledním čtvrtletí. Dva největší překladištní uzly v Malajsii zaznamenaly prudší poklesy: přístav Port Klang klesl o 5 % oproti nedávnému maximu a přístav Tanjung Pelepas o více než 7 %. Změnu pociťují i největší čínské přístavy – Šanghaj i Ningbo zaznamenaly mezičtvrtletní pokles konektivity.

Z této situace těží rostoucí počet sekundárních přístavů. Jako jeden z největších vítězů se prosadil Haiphong, jehož konektivita ve druhém čtvrtletí vzrostla na 690,29, což zahrnuje nárůst o 5,1 % oproti předchozím třem měsícům. Společnost Sea-Intelligence tvrdí, že tento vietnamský přístav přímo těží z výrobních strategií „Čína+1“ a ze své úzké integrace s dodavatelskými řetězci v jižní Číně. Značný nárůst zaznamenaly také thajský Laem Chabang, indická města Pipavav, Ennore a Visakhapatnam a Džibuti ve východní Africe, kde dopravci rozkládají přepravu nákladu do širšího spektra přístavů.

Podobná situace panuje i na Blízkém východě. Zatímco dlouhodobá krize v oblasti Rudého moře snížila závislost na tradičních regionálních uzlech, přepravci stále více soustřeďují své služby kolem vybraných přístavů. Džidda zaznamenala mezičtvrtletní nárůst konektivity o 14,9 %, zatímco Khor Fakkan vykázal pozoruhodný nárůst o 189 %. Fujairah, která dříve v žebříčku konektivity kontejnerových tras chyběla, se znovu objevila, protože dopravci experimentují s alternativními možnostmi překladiště.

Společnost Sea-Intelligence ve své nejnovější týdenní zprávě uvedla, že tyto změny již nejsou pouze dočasnou reakcí na geopolitické poruchy. „Vzhledem k tomu, že primární překladiště dosáhla stropu své konektivity, přepravní společnosti aktivně omezují nadbytečnou kapacitu v megapřekladištích ve prospěch sekundárních regionálních překladišť a konkrétních vstupních bodů, které přímo podporují diverzifikaci přeshraničních dodavatelských řetězců,“ uvedla poradenská společnost. Po celá desetiletí se kontejnerová přeprava snažila dosáhnout úspor z rozsahu tím, že soustřeďovala stále větší objem nákladu do několika málo obřích uzlů.

Nejnovější údaje o propojenosti naznačují, že k této strategii dochází k tichému obratu, přičemž odolnost, flexibilita a blízkost k výrobním závodům mají stále větší přednost před pouhým rozsahem.

P.S. 'Esli vono to nebude taky vo těch posunech výroby, pani Müllerová. Ta sleduje levnější pracovní sílu jak myslivec lovnou zvěř, a logistika se přizpůsobuje. To samozřejmě nevyvrací myšlenku větší flexibility a spolehlivosti v menších portech (viz nedávný Express)