

SSL EXPRES

17.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL express 17-07-2026 CMA CGM posiluje asijské spojení přes Hamburk

Přístav Hamburk zůstává centrálním uzlem v asijsko-evropské dopravě. CMA CGM Notre Dame, nejmodernější kontejnerová loď francouzské lodní společnosti, zastavila v Hamburku poprvé. Novostavba s kapacitou 24 212 TEU je první z deseti identických megakontejnerových lodí poháněných LNG, které CMA CGM uvede postupně do provozu do roku 2028. Pro odesílatele a logistické společnosti je první naplutí víc než jen symbolickou návštěvou přístavu. V budoucnu bude lodní společnost používat svou novou vlajkovou třídu trvale v liniovém spojení FAL-3 mezi Asií a severní Evropou – přičemž Hamburk bude nedílnou součástí rotace. Služba FAL-3 spojuje čínské přístavy Ningbo, Šanghaj a Yantian přes Singapur s Le Havrem, Rotterdamem, Hamburkem a Tangier Med. Zpáteční cesta trvá přibližně 105 dní a je jedním z nejdůležitějších spojení CMA CGM mezi Asií a Evropou. Skutečnost, že lodní společnost také posílá do Hamburku svou nejmodernější generaci lodí, podtrhuje význam přístavu pro kontejnerovou dopravu mezi Evropou a Asií. Více než polovinu kontejnerového přepravy Hamburku v roce 2025 tvořil tento obchodní region, a to přibližně 4,2 milionu TEU. S délkou 400 metrů a šířkou 62 metrů je CMA CGM Notre Dame jednou z největších kontejnerových lodí na světě. Ve srovnání s předchozí generací lodí může nové plavidlo přepravit přibližně 280 dalších kontejnerů. Loď je poháněna zkapalněným zemním plynem (LNG). Kromě toho CMA CGM spoléhá na aerodynamickou čelní nástavbu, inteligentní systémy řízení energie a digitalizovaný můstek s AI-podporovanou optimalizací tras a spotřeby. Hlavní tah: Na palubě lze současně dodat až 1 600 chladicích kontejnerů.

Nasazení nové třídy lodí se shoduje s plánovaným rozšířením aktivit CMA CGM v Hamburku. Francouzská lodní společnost plánuje získat 20procentní podíl v Eurogate Container Terminal Hamburg a dále rozšířit svou pozici v největším německém přístavu. To je důležitý signál pro dané místo. Lodní společnosti dávají přednost investicím do svých nejmodernějších lodí tam, kde jsou k dispozici efektivní terminály, husté vnitrozemské spojení a vysoké manipulace. S novou generací lodí CMA CGM současně sleduje několik cílů: vyšší dopravní kapacity, nižší spotřebu energie a větší digitalizaci lodních operací. Pro logistické společnosti to znamená především větší kapacitu na jedné z nejdůležitějších obchodních tras světa. Současně rostou požadavky na provozovatele přístavů a logistiku vnitrozemí, aby bylo možné efektivně přepravovat stále rostoucí objemy kontejnerů.

P.S. Všichni, až na operátory intermodálních vlaků, už se příjezdy těchto obrů těšíme!



♀ SSL Express 17-07-2026 20 tun sýra Emmental zmizelo beze stopy

20 tun Emmentalu, naložený nákladník – a najednou není žádná stopa. To, co na první pohled zní jako zvláštní policejní zpráva, ukazuje stále rostoucí problém v logistickém průmyslu: Zločinci stále častěji získávají přístup k cenným nákladům prostřednictvím digitálních nákladních burz a nechávají je zmizet beze stopy. Přesně to se mohlo stát v současném

případě z Horních Frank. Policie vyšetřuje situaci poté, co zmíněná zásilka sýra o hmotnosti 20 tun v hodnotě přibližně 80 000 eur nikdy nedorazila do cíle ve Francii. Podle policie měla být zásilka přepravena ze sýrárny v Bayreuthu do Francie 6. července. Přepravce z oblasti Kempten zadal zakázku dopravní společnosti z Bulharska prostřednictvím online platformy. U sýrárny se objevil nákladník, naložil téměř 20 tun sýra Emmental a vydal se na cestu. Zboží však nikdy nedorazilo k příjemci do Francie. Od té doby nezůstaly žádné stopy po nákladním autě ani nákladu. Policie předpokládá škody kolem 80 000 eur. I když vyšetřování stále probíhá, případ připomíná podvod, před kterým pojišťovny, sdružení a poskytovatelé bezpečnostních služeb varují už měsíce. V tomto případě se takzvaní fiktivní dopravci objevují pod falešnými identitami, přebírají přepravní objednávky prostřednictvím digitálních nákladních burz nebo falešných firemních profilů a poté mizí spolu s nákladem. Důraz je často kladen na zvláště kvalitní nebo snadno prodejné zboží, jako jsou potraviny, elektronika nebo spotřební zboží. S rostoucí digitalizací dopravního průmyslu se metody pachatelů staly také profesionálnějšími. Digitální burzy nákladu jsou nyní součástí každodenního života mnoha speditérů a dopravních společností. Umožňují rychlé zajištění bezplatných kapacit, ale zároveň vyžadují pečlivé prozkoumání nových obchodních partnerů. Průmyslová sdružení proto mimo jiné doporučují konzistentní ověřování identity neznámých dopravců, kontrolu firemních dat a zvláštní opatrnost v případě krátkodobých objednávek nebo neobvyklých změn kontaktních osob a kontaktních údajů. Chybějící sýr není ojedinělý případ. Počet organizovaných krádeží nákladu a případů podvodů v silniční nákladní dopravě v posledních letech výrazně vzrostl. Pro přepravní společnosti to znamená nejen přímou ztrátu zboží, ale také značné následné náklady kvůli selhání doručení, pojistným událostem a poškození jejich image. Současný případ opět ukazuje, že moderní dodavatelské řetězce musí být nejen efektivní, ale také odolné vůči digitálním podvodům.



SSL Express 17-07-2026 Německo zvyšuje investice do železniční sítě

Již v roce 2024 Německo výrazně zvýšilo investice do železniční sítě. A výdaje na obyvatele loni nadále rostly, jak ukazuje nejnovější studie Pro-Rail Alliance a manažerské konzultační firmy SCI Verkehr. V roce 2024 hodnota poprvé dosáhla těsně pod 198 eur na obyvatele a v roce 2025 to bylo 222 eur. V evropském srovnání se Německo posunulo ze 7. na 6. místo, ale stále zaostává za zeměmi jako je favorit Lucembursko s 622 eury a Švýcarsko s 504 eury. Pro-Rail Alliance a SCI Verkehr nyní požadují především spolehlivost: vysoká úroveň investic musí být zajištěna dlouhodobě a využita zejména pro opožděné rozšíření kapacity.

"Za poslední dva roky se Německu podařilo výrazně zvýšit investice do železniční sítě," řekl Dirk Flege, generální ředitel Pro-Rail Alliance. Je však nepochopitelné, že navzdory zvláštnímu fondu na infrastrukturu a klimatickou neutralitu rozšiřování a nová výstavba železniční sítě do značné míry ustupuje do pozadí.

Flege volá po nové architektuře financování, protože investice do železniční sítě by neměly být rok co rok závislé na tom, kolik zůstane ve federálním rozpočtu. Federální vláda musí konečně vybudovat spolehlivé financování během několika let, jak tomu je například ve Švýcarsku již po mnoho let.

"Federální vláda již dlouho pracuje na konceptu Deutschlandtakt, v němž má být jasné prioritou nezbytné rozšíření a nová stavební opatření pro osobní a nákladní dopravu," uvedl Flege. Tento takzvaný fázovaný koncept je rámcem pro Infraplan, který byl oznamován také již několik let. Aby tento plán finančně podpořila, koalice oznámila fond na železniční

infrastrukturu. Nicméně to vše je stále daleko na horizontu, kritizuje železniční expert. "Speciální fond nesmí vést k tomu, že budeme znovu stavět včerejší železnici," dodává Alexander Borchers, generální ředitel SCI Verkehr. Každé investované euro musí zvýšit výkon, digitální a robustnější síť pro větší kapacitu, spolehlivost a výzvy klimatu, demografie a obrany.

   SSL Express 17-07-2026 14 států EU je pozadu s novými nařízeními o nebezpečných látkách

Evropská komise zahájila řízení o porušení povinnosti proti 14 členským státům, které do stanovené lhůty nepřevedly nová pravidla o kontrole přepravy nebezpečného zboží do národního práva. Belgie, Bulharsko, Česká republika, Řecko, Kypr, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Nizozemsko, Rakousko, Portugalsko, Rumunsko a Švédsko dosud neoznámily implementaci delegovaného aktu EU/2025/1801, oznámila Komise ve středu. To mělo nastat do 23. června.

Pokud příslušné vlády nesplní svou povinnost do příštích dvou měsíců, může Komise postup pro porušení zintenzivnit. Na konci takového řízení může následovat soudní spor před Soudním dvorem Evropského soudu. Tdn může nakonec ukládat denní pokuty.

Podle Komise nové nařízení přizpůsobí a harmonizuje kontrolu přepravy nebezpečného zboží podle nejnovějších vědeckých a technických standardů. Například bude zaveden standardizovaný kontrolní seznam, který bude závazný pro všechny kontrolní orgány v EU. V budoucnu budou platit jednotná kritéria hodnocení pro vozidla, cisterny a kontejnery, bezpečnostní vybavení a pro předkládání přepravních dokumentů a registračních osvědčení. Kromě toho jsou v zákoně uvedena možná nebezpečí pro lidi a životní prostředí a ta jsou rozdělena do tří kategorií. V případě porušení jsou sankce založeny na kategorii rizika. Vady kategorie I musí být při silničních kontrolách okamžitě odstraněny, jinak musí být vozidlo znehybněno.

   SSL Express 17-07-2026 Rizika spojení Hormuzu a Rudého moře

Americká armáda odpálila rakety na komerční tanker, který se pokoušel doplnout do Íránského přístavu. Centrální velení USA uvedlo, že vojenské letadlo zasáhlo komín nenaložené lodi *Belma* pod curačaskou vlajkou poté, co loď ignorovala opakovaná varování při plavbě mezinárodními vodami směrem k ostrovu Kharg, hlavnímu íránskému vývoznímu terminálu pro ropu. Tanker byl vyřazen z provozu a již nepluje směrem k Íránu. Další dvě obchodní lodě splnily pokyny a byly přesměrovány během prvních 24 hodin poté, co Washington v úterý večer obnovil blokádu íránských přístavů.

Revoluční gardy v Teheránu pohrozily zastavením regionálního exportu energetiky, pokud budou íránské náklady zablokovány, a prohlásily, že ropa a plyn budou proudit "pro všechny nebo pro nikoho". Komerční doprava opět zpomalila na minimum.

Obnovená eskalace mezi USA a Íránem také narušuje nasazení tankerů. Norský makléř Fearnleys uvedl, že pojištění proti válečnému riziku je "zpět v tavicím kotli", kde je k dispozici, což ztěžuje srovnání hlášených nákladních hodnot. "Fudžaira a Omán jsou nyní opět prioritou číslo jedna, samozřejmě kromě Yanbu, kde je možné, že se přidá další riziko, protože Húthíové opět začali hrozit," poznamenal Fearnleys ve své nejnovější zprávě VLCC. Yanbu se stává stále důležitějším, protože Saúdská Arábie přesouvá ropu západním směrem přes království, aby se

vyhnula Hormuzu. Nedávné zásilky z přístavu v Rudém moři dosahovaly průměru kolem 4 milionů barelů denně, což je více než čtyřikrát více než oproti loňským údajům, podle údajů Kpler a Signal Ocean.

Tato úniková cesta nyní nese vlastní hrozbu. Vysoký představitel Hútíů varoval, že Bab el-Mandeb by mohl být uzavřen, pokud by se regionální boje vyostřily, což zvyšuje riziko současného narušení dvou klíčových námořních energetických výstupů na Blízkém východě.

    SSL Express 17-07-2026 Právník Soudního dvora odmítá většinu omezení dopravy v Brenneru

Zákaz noční jízdy na tyrolské dálnici Brenner uvalilo Rakousko v rozporu s právem EU, uvedl Manuel Campos Sanchez-Bordona, generální advokát Evropského soudního dvora (ESD). Totéž platí pro zákaz jízdy v zimě a zákaz řízení v sektorech. Dočasné dávkování dopravy na vstupu do Tyrolska přes A12 z Německa (blokové průjezdy) lze naopak sladit s unijním právem, podle stížnosti Campose Sancheze-Bordony ve čtvrtek k italské žalobě proti omezením dopravy.

Soudci Soudního dvora EU často následují své generální advokáty. Zatím není známo, kdy bude vynesen rozsudek. Itálie považuje dopravní omezení za nepřípustné omezení práva na volný pohyb osob a zboží, které je zakotveno ve smlouvách EU. Rakousko odůvodňuje regulace "závažnými důvody ve veřejném zájmu", konkrétně ochranou životního prostředí, lidského zdraví a bezpečnosti silničního provozu. Generální advokát nepovažuje zákaz noční jízdy, který platí po celý rok na 84 kilometrech silnice A12 pro nákladní vozidla s hrubou hmotností nad 7,5 tuny, za vhodný pro dosažení cílů "koherentně a systematicky". To nepřesměruje dopravu na jiné trasy, ale pouze na jiné denní časy. Rakousko mělo také zvážit, zda existují méně drastické alternativy k celoročnímu zákazu nočního řízení. V případě sektorového zákazu jízdy, který zakazuje přepravu určitých zboží považovaných za vhodné pro přepravu po železnici na 65 kilometrech silnice A12, mělo Rakousko podle právníka zvážit možné uvolnění v roce 2021. V té době byly na všech příslušných úsecích A12 a A13 dodržovány příslušné hodnoty kvality ovzduší. Campos Sanchez-Bordona klasifikuje zákaz jízdy o víkendech pro těžké nákladní vozy s cílovými destinacemi Itálie a Německo od roku 2023 jako diskriminační. Rozsah jeho uplatnění by neměl být určen pouze na základě cílové destinace. V důsledku toho byly cesty do zahraničí omezeny bez dostatečného odůvodnění. Na druhou stranu systém dopravního dávkování na německo-rakouské hranici, tzv. bloková povolení, která byla zavedena v určitých dnech od března 2018, není podle práva EU nepřijatelný, pokud spočívá pouze v omezení rychlosti, jak tvrdí Rakousko. Itálie podle námítky nedokázala, že účinky dávkování vedly k kvantitativnímu omezení dovozu zboží nebo k opatření s ekvivalentním účinkem. Rakousko tvrdí, že blokové řízení se uplatňuje pouze tehdy, když je to naprosto nezbytné, a jen na několik hodin denně. Nákladní doprava není nijak výrazně omezena. Počet nákladních vozů nebude omezen na předem stanovený počet, ale snížení provozu nastane díky zpřísněnému rychlostnímu limitu. Itálie naopak uvádí, že dávkování omezuje počet nákladních vozů jedoucích z Německa na jih na maximálně 300 vozidel za hodinu.