

SSL EXPRES

10.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

   SSL Express 10-08-2026 Lufthansa Cargo slaví rekordní první polovinu roku

Společnost Lufthansa Cargo vykázala v první polovině roku 2026 další růst. Tržby vzrostly o 16 procent na 1,92 miliardy eur, zatímco upravený zisk EBIT se zvýšil dokonce o 47 procent na 199 milionů eur. Marže upraveného zisku EBIT se zlepšila na 10,4 procenta, oznámila společnost v úterý. Díky tomu dceřiná společnost skupiny Lufthansa zabývající se nákladní dopravou výrazně překonala čísla z předchozího roku (tržby 1,65 miliardy eur, zisk 135 milionů eur). Kapacita se také zvýšila. Dostupné tunokilometry přepravy nákladu se zvýšily o pět procent na 7,21 miliardy a objem prodeje se rovněž zvýšil o pět procent na 4,6 miliardy. Globální trh letecké nákladní dopravy však zůstává náročný. Prostředí charakterizuje volatilita, geopolitické nejistoty a rostoucí náklady. „Ti, kdo chtějí být dlouhodobě úspěšní, musí být rychlejší, efektivnější a přizpůsobivější než konkurence,“ zdůrazňuje finanční ředitel Schleussner. „Do roku 2030 si klademe za cíl opět patřit mezi tři největší společnosti letecké nákladní dopravy na světě.“

Uvedením do provozu fáze výstavby ALPHA infrastrukturního projektu LCCevo na konci června dosáhla společnost Lufthansa Cargo dalšího milníku. Nákladní centrum ve frankfurtském uzlu se má do roku 2030 postupně rozšířit na nejmodernější uzel letecké nákladní dopravy. Do projektu se investuje přibližně 600 milionů eur, což zvýší efektivitu díky automatizaci a specializovaným skladovacím kapacitám. Od druhého čtvrtletí navíc nová dceřiná společnost GlobeCross konsolidovala aktivity bývalých společností heyworld a CB Customs Broker. S touto novou společností Lufthansa Cargo kombinuje digitální e-commerce logistická řešení a komplexní celní odborné znalosti, aby zákazníkům nabídla integrovaná komplexní řešení pro přeshraniční nákladní dopravu. Portfolio služeb zahrnuje digitální celní služby, e-commerce importní terminály v klíčových uzlech letecké nákladní dopravy a plně integrovaná logistická řešení, která kombinují dopravu, celní odbavení a doručení. S GlobeCross rozšiřuje Lufthansa Cargo svou nabídku služeb nad rámec tradičního obchodu mezi letišti, posiluje svou pozici na rostoucím trhu přeshraniční balíkové logistiky a vytváří další růstové příležitosti prostřednictvím digitálních, škálovatelných a na zákazníka orientovaných logistických služeb.



SSL Express 10-08-2026 TIMOCOM získává Aparkado a s ním i aplikaci pro nákladní vozidla

Timocom dále posiluje svou pozici digitální platformy pro evropskou silniční nákladní dopravu. Společnost FreightTech plně kupuje kolínský startup Aparkado, čímž si zajistí aplikaci LKW.App, která má nyní více než 85 000 uživatelů. Zpočátku se pro řidiče nic nezmění – v dlouhodobém horizontu plánuje Timocom užší integraci mobilních služeb a svého tržiště Road Freight Marketplace. Tato akvizice představuje další krok ve spolupráci, která probíhá od začátku roku 2025. Již zhruba rok je sledování zásilek od Timocomu integrováno do aplikace

LKW.App. Zároveň se podle společnosti komunita řidičů rozrostla z přibližně 25 000 na více než 85 000 uživatelů ve 44 evropských zemích.

Touto akvizicí rozšiřuje Timocom svůj digitální ekosystém o jednu z největších evropských komunit řidičů. Zatímco Tržště silniční nákladní dopravy dosud primárně propojovalo speditéry, přepravce a poskytovatele logistických služeb, společnost nyní získává přímý přístup k mobilní aplikaci pro profesionální řidiče. LKW.App (Truck.App) pomáhá řidičům mimo jiné s hledáním parkovacích míst pro nákladní vozidla. Podle společnosti Aparkado platforma nyní zahrnuje více než 50 000 registrovaných parkovacích míst po celé Evropě a nabízí informace o obsazenosti v reálném čase a na základě prognózy. Společnost dále vyvíjí funkce mobilního sledování a další digitální služby pro každodenní dopravní operace. „Naším cílem je neustále rozvíjet Tržště silniční nákladní dopravy Timocom v souladu s požadavky každodenního dopravního provozu,“ říká Tim Thiermann, řídící partner společnosti Timocom. Odborné znalosti obou společností se dokonale doplňují.

Zakladatel společnosti Aparkado Roland Moussavi popisuje akvizici jako další krok v rozvoji své společnosti. Aplikace pro nákladní vozidla, původně zaměřená na vyhledávání parkovacích míst, byla spuštěna před pěti lety. Dnes je podle společnosti k dispozici v 18 jazycích a 44 zemích. „Naše aplikace pro nákladní vozidla již pět let podporuje profesionální řidiče po celé Evropě v jejich každodenním životě – počínaje parkováním. Společně s Timocomem budeme tento přístup v budoucnu dále rozvíjet,“ říká Moussavi.

🌧️🚚🚧 SSL Express 10-08-2026 Kapitáni vnitrozemských vodních cest varují před riziky v oblasti zásobování

Extrémně nízké hladiny vody na Rýně a Dunaji stále více zatěžují vnitrozemskou lodní dopravu. Podle Správy vodních cest a lodní dopravy se očekává, že hladina hladiny v Kaubu na Středním Rýnu klesne pod hranici historické nízké hladiny vody v roce 2018 ještě během tohoto týdne. Historická minima již byla zaznamenána také na rýnských rozchodech v Kolíně nad Rýnem a Duisburgu-Ruhrortu. Kaub je však zvláště důležitý pro nákladní dopravu: v úseku Středního Rýna mezi Budenheimem u Mohuče a St. Goarem je hloubka vyčištěné plavební dráhy 1,90 metru přibližně o 20 centimetrů nižší než v přilehlých oblastech. Nízké hladiny neznamenaají automaticky, že Rýn již není splavný. Nicméně výrazně snižují možný ponor a tím i množství nákladu na lodích. V závislosti na lodi, nákladu a obchodní oblasti jsou plavidla v současnosti na vodě s méně než čtvrtinou svého obvyklého nákladu, vysvětluje Spolková asociace německé vnitrozemské plavby. Pro přepravu stejného množství zboží jsou potřeba další lodě a jízdy, což zvyšuje náklady na přepravu. Podle BDB jsou ocelářské, stavební materiály, ropný a chemický průmysl, stejně jako zemědělství a lesnictví, stále zvláště závislé na vnitrozemské lodní dopravě. Provoz proto bude pokračovat, dokud bude zaručena bezpečnost. Pokud nebude dostatek srážek, podle asociace by již nemohly být jednotlivé obchodní oblasti bezpečně obsluhovány. Dlouhodobé omezení lodní dopravy by mohlo zasáhnout průmyslové společnosti v dodávkách surovin a zároveň by zatížilo již tak nízký ekonomický růst. Spotřebitelé by také pocítili důsledky. Jako možný scénář BDB uvádí úzká místa a zdražování paliv, zejména v jižním Německu. Minerální ropné produkty jsou zde ve značné míře přepravovány přes Rýn a jeho přítoky. Nicméně několik dní silných dešťů v jižním Německu by mohlo způsobit relativně rychlé zvýšení hladiny vody. Průmyslová asociace využívá současné nízké hladiny vody jako příležitost znovu požadovat rychlejší prohloubení plavební dráhy na středním Rýně. Úzké hrdlo mezi Budenheimem a St. Goarem musí být odstraněno nejvyšší prioritou. "Při poklesu vody jsou lodě první, které se zde zaseknou," říká generální ředitel BDB

Jens Schwanen. Toto opatření již bylo klasifikováno jako naléhavá potřeba ve Federálním plánu dopravní infrastruktury z roku 1992. Přesto projekt nebyl realizován ani po 34 letech. Asociace je také kritická k plánovaným škrtnům v oblasti vodních cest a správy lodní dopravy. To totiž odporuje politickému cíli urychlit plánování a výstavbu infrastrukturních projektů. Měsíce nízké hladiny vody v roce 2018 měly významný dopad na průmyslovou výrobu a dodavatelské řetězce. Od té doby byla podle BDB zlepšována různá preventivní opatření. Předpovědi hladiny vody na Rýně, Labi a Dunaji dnes někdy sahají až šest týdnů do budoucnosti. To umožňuje firmám urychlit dodávky, zvýšit zásoby a přeplánovat přepravu dříve. Výměna mezi lodní dopravou a průmyslem byla také zesílena. Kromě toho lodní společnosti a stavitelé lodí pracují na plavidlech, která dokážou přepravovat více nákladu s menším ponorem při nízké hladině vody.

P.S. Takže Němci pořád plují. To jenom my pořád přešlapujeme na místě ...



SSL Express 10-08-2026 Tři vážně zranění, když dron zasáhl tureckou roro loď u Novorossijsku

Tři námořníci byli vážně zraněni poté, co turecká loď RoRo "Nadežda" byla zasažena dronem poblíž ruského černomořského přístavu Novorossijsk, což je další obětí obchodní lodi v čím dál nebezpečnějším divadle pro posádky. Loď pod kamerunskou vlajkou byla v pondělí asi 20 námořních mil od Novorossijsku, plula do Samsunu, když byla napadena. Turecké generální ředitelství námořních záležitostí uvedlo, že ubytovací blok a příď lodi byly poškozeny, přičemž požár na palubě stále hoří. Všech 22 členů posádky, včetně 13 tureckých občanů, bylo ruskými námořními jednotkami evakuováno do Novorossijsku. Tři byli hlášeni jako vážně ve vážném stavu. Turecké úřady uvedly, že další záchranné práce kolem lodi byly omezeny kvůli pokračující hrozbě útoků dronů.

Žádná strana se k odpovědnosti za stávku nepřihlásila. Kapitán lodi tvrdil, že bylo zapojeno několik ukrajinských dronů, ačkoli to nebylo nezávisle potvrzeno. Nadežda je napojena na Kalyoncu Shipping se sídlem v Samsunu a byla zaměstnána přepravou čerstvých produktů mezi Ruskem a Tureckem. Útok přichází uprostřed prudkého nárůstu úderů na obchodní lodě plující přes Černé moře a Azovské moře. Červencová vlna zahrnovala smrtící útoky na s Tureckem propojené Reyhan Sari a Sabahat Telli, stejně jako na Atlas Bey a Golden Leo, což přidalo k rostoucímu tlaku na Ankaru, aby chránila občany plující do válečné zóny.

Turecký námořní svaz minulý měsíc uvedl, že k 21. červenci bylo v regionu během června a července zabito nejméně 15 námořníků, přičemž obvinil majitele, že nadále honí příjmy z přepravy, zatímco posádky nesou fyzické riziko. "Společnosti, které posílají námořníky do válečných zón kvůli vysokým příjmům z přepravy a zisku, je otevřeně ponechávají jejich osudu místo toho, aby zajistily jejich bezpečnost," uvedl odbor. Argumentoval, že posádky ze zemí s vysokou nezaměstnaností a vážnou příjmovou nerovností, včetně Turecka, Sýrie a Indie, takové úkoly nemohou svobodně nepřijmout.



SSL Express 10-08-2026 Ukrajina potopila kontejnerovou loď FESCO

Ukrajina rozšířila svou kampaň proti komerční lodní dopravě napojené na Rusko, když potopila kontejnerovou loď FESCO, zasáhla řecký tanker a zasáhla tři rafinerie téměř 1 600 km uvnitř Ruska. Prezident Volodymyr Zelenskij uvedl, že ukrajinské síly zaútočily na loď Yanina o

kapacitě 962 TEU, plující pod ruskou vlajkou, postavenou v roce 2005 a provozovanou společností FESCO, v noci z 31. července a 1. srpna. Dvě bezposádkové hladinové lodě údajně zasáhly loď asi 130 námořních mil od Novorossijsku. Yanina se následně potopila a všech 17 členů posádky bylo zachráněno. Šestnáct bylo zachráněno tureckou vlajkou Delphinus, zatímco další námořník byl evakuován ruským námořním letectvem.

FESCO je ovládána Rosatomem, ruskou státní jadernou korporací, a je vystavena západním sankcím kvůli svým vazbám na moskevské válečné úsilí. Generální ředitel Rosatomu Alexej Lichačev označil útok za pirátství a uvedl, že loď vezla mražené potraviny a stavební materiály. Zelenskyj uvedl, že Ukrajina cílí na zařízení, která podporují ruskou vojenskou kampaň. Ukrajina také zveřejnila záběry z útoku námořních dronů na tanker Bourda o výtlačku 105 600 dwt, který byl postaven v roce 2006 a patří řecké společnosti IMS. Podrobnosti o škodách a možných obětech nebyly okamžitě k dispozici. Námořní útoky byly součástí mnohem širší noční operace. Ukrajina uvedla, že její dálkové drony zasáhly rafinerie Bashneft-Ufaneftekhim, Bashneft-Novoil a Bashneft-UNPZ v Ufě v Baškortostánu, asi 1 600 km od ukrajinské hranice. Tyto tři závody tvoří jeden z největších rafinérských klastrů v Rusku, s celkovou roční kapacitou přesahující 23 milionů tun. Ukrajina uvedla, že ruské armádě dodává letecké palivo, naftu a maziva.

Rusko mezitím pokračovalo v útocích na ukrajinskou námořní logistiku. Moskevské ministerstvo obrany v neděli uvedlo, že jeho síly zasáhly přístavní infrastrukturu a dvě plavidla údajně přepravující vojenský náklad v Mykolajivě, stejně jako další loď přepravující vojenské zásoby v Černém moři. Tvrzení nebyla nezávisle ověřena a plavidla nebyla identifikována. Výměny ukazují, že obě strany stále více považují obchodní lodě, přístavy, rafinerie a exportní infrastrukturu za součásti válečné logistické sítě svého protivníka.



SSL Express 10-08-2026 AI prognostici lodní dopravy narážejí na limity historie

Strojové učení zlepšuje předpovídání rychlosti přepravy, ale volatilita lodní dopravy zůstává mimo dosah jakéhokoli modelu. Přehled 28 studií publikovaných mezi lety 2012 a 2024 zjistil rostoucí využití nabídky plavidel, poptávky po komoditách, cen bunkrů a ekonomických ukazatelů k předpovídání trhů. Zároveň však dospěl k závěru, že geopolitické otřesy, regulace a náhlé narušení dodávek nelze spolehlivě zachytit z historických dat. Odborníci z oboru se shodují, že AI je nejlepší považovat za podporu rozhodování. Burak Cetinok z Arrow říká, že moderní nástroje zpracovávají datové sady rychleji, ale slabá kvalita dat a omezené pokrytí stále omezují přesnost. Panos Patsadas z Trans Global Projects argumentuje, že lodní doprava zůstává nedostatečně digitalizovaná a varuje, že minulé cykly jsou špatnými vodítky pro budoucí chování. Christoffer Svärd ze Sea uvedl, že tvorba silně závisí na konfiguraci, podnětu, kontextu a lidské interpretaci. Roar Adland ze SSY je skeptičtější a tvrdí, že velké jazykové modely přidávají málo k systémům strojového učení, které se používají již více než deset let, a zůstávají nevhodné pro autonomní komerční rozhodnutí.

Odborníci identifikovali tři faktory ovlivňující ceny přepravy: předvídatelné základy, nepředvídatelné šoky a krátkodobé chování stáda. AI může zlepšit analýzu prvního, ale u druhého moc neudělá a třetí by mohla zesílit. Pokud účastníci používají podobné modely a data, mohou se potkat na stejných pozicích, což urychlí pohyby trhu a zpochybní předpovědi. Konsenzus je tedy v tom, že AI může zostřít analýzu, odhalit vzorce a zlepšit načasování, ale neodstraní cykly odeslání ani nenahradí úsudek.

