

SSL EXPRES

12.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



!? SSL Express 12-08-2026 Nízká hladina vody zatěžuje dodavatelské řetězce - takto reagují BLG, Mosolf a další logistické společnosti

Nízké hladiny vody na Rýně, Dunaji a Labi stále více ovlivňují průmyslové dodavatelské řetězce. Situace v logistice vozidel je jiná: BLG Logistics již upravuje nákladku svých lodí, zatímco Mosolf stále provozuje své RoRo transporty bez omezení. Přepravní společnosti však varují před rostoucími náklady, přetíženými alternativními trasami a možnými ztrátami ve výrobě. Nízká hladina vody na německých řekách se v posledních týdnech výrazně zhoršila. Rýn v oblasti Kolína nad Rýnem, Duisburg, Neuss a Kaub je zvláště postižen, stejně jako části Dunaje a Labe. Protože lodě mohou mít při poklesu hladiny vody menší ponor, někdy mohou vzít jen zlomek svého obvyklého nákladu. Důsledky nyní přesahují klasické přepravy hromadného nákladu. Pod tlakem jsou také logistika vozidel, kontejnerová doprava a průmyslové dodavatelské řetězce. V automobilové logistické společnosti BLG Logistics už nízké úrovně ovlivňují provoz lodí. "Nákladka našich lodí, které jsou převážně na Rýně a Dunaji, je neustále přizpůsobována současné hladině vody, takže na některých místech lze přepravit pouze omezené množství," vysvětluje společnost v odpovědi na dotaz od eurotransport.de.

Nízká hladina vody není zásadně novým jevem v logistice. Současná podoba však představuje zvláštní výzvy pro zúčastněné. Společně se zákazníci a partneři BLG sleduje vývoj, zkoumá alternativní dopravní možnosti a neustále přizpůsobuje procesy. Navzdory omezením se poskytovatel logistických služeb drží vodní cesty jako součásti své multimodální sítě. "Naším cílem je zajistit spolehlivé přepravy i za těchto podmínek," uvedl mluvčí. BLG se nevyjádřila k konkrétním dodatečným nákladům, ziskovosti transportů ani k objemům jednotlivých přeprav.

V Mosolfu je situace zatím uvolněnější. Společnost zabývající se logistikou vozidel využívá dvě RoRo bárky na spojení mezi Düsseldorfem a belgickými a nizozemskými přístavy. "Navzdory současné nízké hladině vody mohou obě lodě v současnosti pokračovat v provozu na této trase bez omezení," informuje Jürgen Richter, vedoucí dispečingu ve společnosti Mosolf Logistics & Services v Düsseldorfu, na dotaz eurotransport.de. Hlavním důvodem je typ nákladu. Vozidla mají relativně nízkou hmotnost vzhledem k potřebnému prostoru. Navíc používané lodě RoRo mají mělký ponor. Proto může Mosolf v tuto chvíli stále pravidelně lodě nakládat. Speciální protipatření zatím nejsou nutná. Společnost však neustále monitoruje hladiny vody a k tomuto účelu využívá oficiální zprávy Federální správy vodních cest a lodní dopravy. Pokud by se podmínky zpřísnily, Mosolf chce společně s klienty vyvíjet alternativní koncepty. Jaké další náklady by takto mohly vzniknout, nelze obecně vysvětlit. Délka a rozsah omezení i zvolená dopravní alternativa jsou rozhodující.

Důsledky nízké hladiny vody sahají daleko za logistiku vozidel. Mnoho průmyslových společností přepravuje suroviny, kapaliny a sypané materiály po vodních cestách. Pokud se tam kapacita ztratí, nelze ji v krátkodobém horizontu zcela přesunout na silniční nákladní dopravu.

"Tuto ztrátu kapacity nelze kompenzovat nákladními vozy kvůli strukturálnímu nedostatku nákladového prostoru a nedostatku vybavení," říká Lukas Petrasch, generální ředitel Cargoboardu, digitálního přepravního dopravce Cargoline. Výsledkem jsou výrazné nárůsty nákladů a v nejhorším případě ztráty ve výrobě. Je pravda, že mnoho společností se poučilo z extrémně nízkého roku 2018 a zlepšilo své nabídky. Je však znepokojující, že kritická situace nastává tak brzy v roce. Čím déle nízká hladina trvá, tím více může být ovlivněna další logistická témata. Přístavy by se mohly zaplnit zbožím, které nebude přepraveno, zpomalit procesy a průmyslové firmy by mohly čekat na potřebné suroviny. V důsledku toho se prodlužují doby skladování, manipulační oblasti se zužují a přepravní řetězce musí být rychle reorganizovány. Přepravní společnosti denně přeplánovávají přepravy, přesouvají zboží z vodních cest na železnici a nákladní auta, rezervují další skladovací prostor a koordinují složité rotace mezi přístavy, průmyslem a obchodem. Alternativy k vodní cestě však také dosahují svých limitů. Na kolejích způsobují omezení staveniště a úzká místa. V silniční síti zatěžují dopravu uzavírky mostů, staveniště a nedostatek kapacity. "Logistický průmysl dělá vše pro to, aby udržel průmyslové dodavatelské řetězce," zdůrazňuje šéf DSLV Huster. Dlouhodobě však nemůže kompenzovat nedostatek infrastrukturní kapacity.

P.S. Ale řeší to a nečekají, až za ně někdo rozhodne! Ne jako okolo našeho úseku Labe

 SSL express 12-08-2026 Rozšíření Dunaje: Výstavba mezi Deggendorffem a Vilshofenem začne na podzim

Nízká hladina vody je problém zejména pro lodní dopravu. Rozšíření Dunaje v Dolním Bavorsku má za cíl situaci zlepšit. Rozšíření řeky mezi Deggendorffem a Vilshofenem je plánováno na podzim. Přípravné práce již probíhají. Nový spolkový ministr dopravy Steffen Bilger (CDU) zdůraznil význam projektu v hodnotě miliardy eur během návštěvy Osterhofenu (okres Deggendorf) – zejména s ohledem na současnou nízkou hladinu vody.

Prohloubení Dunaje má za cíl zlepšit ponor nákladních lodí o 20 centimetrů. To by podle ministra umožnilo přepravu 200 tun dodatečného nákladu na loď při nízké vodě. Ponor 2,50 metru, což je pro lodě důležité, bude pak k dispozici přibližně 200 dní v roce místo předchozích 144. I když současné zaměření na nízkou hladinu vody kvůli horku a suchu, rozšíření Dunaje bude sloužit především k ochraně před záplavami: V budoucnu budou obce podél úseku trasy chráněny před stoletou povodní. Startovní signál pro stavební práce na hrázi je plánován na jaro 2027. Podle informací letos na podzim začnou práce na zajištění potrubí na pitnou vodu na dvou místech, kde hráz přetíná tyto potrubí.

Bilgerův bavorský protějšek Christian Bernreiter (CSU) uvedl, že lidé v dunajských komunitách "netrpělivě" čekají na rozšíření protipovodňové ochrany. Protože pak bude možné znovu stavět v obcích. Bernreiter připomněl na ničivou povodeň v roce 2013 poblíž Deggendorfu. Rozšíření Dunaje mezi Straubingem a Vilshofenem bylo po desetiletí velmi kontroverzní. Původně byla plánována kanalizace, ale environmentalisté zuřivě bojovali proti novým hrázím na přibližně 69kilometrové trase. Později bylo rozhodnuto o téměř přirozeném rozšíření bez dalších přehrad. První úsek mezi Straubingem a Deggendorffem je již nějakou dobu ve výstavbě. Celkem by měl projekt, včetně opatření na ochranu přírody, stát přibližně dvě miliardy eur.

P.S. I rakušáci to řeší a vyřeší

Vážení,

v návaznosti na aktuální vývoj podvodných praktik v oblasti dopravy a logistiky bychom Vás rádi ve spolupráci a za přímé podpory českého TIMOCOMu znovu upozornili na rostoucí riziko zneužívání identity dopravců a spedičních společností. V minulosti podvodníci často využívali e-mailové adresy, které se od skutečných adres lišily pouze nepatrnou změnou jednoho nebo několika znaků. Dnes se však stále častěji setkáváme s případy, kdy pachatelé získají prostřednictvím phishingových útoků přístup přímo do skutečné e-mailové schránky dopravce nebo spedice. Následná komunikace pak přichází z legitimní adresy a může působit zcela důvěryhodně. Útočníci se zaměřují především na společnosti a zaměstnance pracující pod časovým tlakem. Právě spěch a snaha rychle zajistit přepravu bývají nejčastější příčinou, proč dojde k přehlédnutí varovných signálů a následnému přidělení zakázky podvodnému subjektu. Již proto nelze považovat samotný e-mail pocházející ze známé adresy za dostatečný důkaz důvěryhodnosti obchodního partnera a je potřeba provést doplňující ověřovací postupy.

Proto doporučujeme následná preventivní opatření:

1. Ověřujte obchodní partnery nezávislým způsobem

Při první spolupráci, nebo kdykoli vzniknou pochybnosti doporučujeme provést telefonické ověření partnera. Využívejte kontaktní údaje získané z nezávislých a důvěryhodných zdrojů, nikoli pouze údaje uvedené v aktuální e-mailové komunikaci.

2. Nepodléhejte časovému tlaku

Časový tlak by nikdy neměl vést k vynechání standardních kontrolních kroků. Pokud protistrana požaduje okamžité přidělení přepravy nebo rychlé potvrzení zakázky, ověřte si nejprve její identitu a oprávněnost požadavku.

3. Buďte obezřetní při otevírání odkazů a při registracích

Phishingové útoky se často skrývají za zdánlivě legitimní žádosti o registraci do systémů nebo portálů obchodních partnerů. Před zadáním přihlašovacích údajů vždy ověřte důvěryhodnost webové stránky.

4. Kontrolujte dokumenty a kontaktní údaje

Proveďte firemní údaje, podpisy, kontaktní informace a další identifikační prvky. Pamatujte však, že při kompromitaci skutečného účtu mohou být všechny tyto informace autentické, a proto samotná kontrola dokumentů nemusí být dostačující.

5. Chraňte své e-mailové účty

Používejte jedinečná silná hesla, vícefaktorové ověření a pravidelně kontrolujte neobvyklé aktivity v e-mailových schránkách. Doporučujeme také pravidelnou kontrolu automatických pravidel přeposílání a přihlášených zařízení.

6. Zvyšujte odolnost zaměstnanců vůči phishingu

Zaměstnanci, kteří pracují s objednávkami přeprav, obchodní komunikací a dokumentací, by měli být pravidelně seznamováni s novými typy podvodů a phishingových útoků.

Další možnosti ověřování prostřednictvím TIMOCOM

Uživatelé systému TIMOCOM Marketplace mohou využívat nástroje pro ověření e-mailových adres a identit obchodních partnerů přímo v prostředí systému, případně prostřednictvím doplňku TIMOCOM Check pro Microsoft Outlook. Tyto nástroje představují další vrstvu ochrany a mohou pomoci odhalit podezřelé nesrovnalosti ještě před zahájením spolupráce. Rádi bychom zároveň informovali, že společnost TIMOCOM připravila pro Svaz spedice a logistiky ČR speciální nabídku určenou členům svazu. Tato varianta umožňuje využívat funkce

pro ověřování obchodních partnerů a identit subjektů působících na trhu dopravy a logistiky. Zájemci o bližší informace nebo individuální nabídku se mohou obrátit na obchodní oddělení společnosti TIMOCOM. Tato iniciativa vznikla jako součást společného úsilí o zvýšení bezpečnosti obchodních vztahů a omezení škod způsobených podvodnými přepravami. Současně je důležité zdůraznit, že ověřovací služby nepotvrzují bezúhonnost společnosti ani nevylučují možnost budoucího zneužití identity. Ověření potvrzuje shodu kontrolovaných údajů s informacemi, které byly fyzicky ověřeny ze strany TIMOCOM.

Závěrem:

Podvodníci neustále zdokonalují své postupy a stále častěji zneužívají důvěru vybudovanou skutečnými společnostmi. Proto doporučujeme nepodceňovat žádné varovné signály a důsledně dodržovat interní ověřovací postupy. Nejdůležitějším pravidlem zůstává nezávislé ověření při jakékoli pochybnosti. Jeden telefonát nebo několik minut navíc věnovaných kontrole obchodního partnera může zabránit vzniku značných finančních škod.



SSL Express 12-08-2026 KLN zavádí kamionové spojení mezi Evropou a Blízkým východem

Hongkongská logistická skupina KLN Logistics Group (KLN) spustila novou silniční linku mezi Evropou a Blízkým východem. Přibližně 10 500 kilometrů dlouhá trasa vede do Saúdské Arábie, Spojených arabských emirátů, Kuvajtu, Kataru, Bahrajnu, Ománu, Jordánska a Egypta. Podle společnosti je doba doručení od dveří ke dveřím mezi 15 a 25 dny. KLN spravuje celou trasu na základě jedné smlouvy, od sběru v Evropě až po dodání na Blízkém východě, uvádí se v prohlášení společnosti. To zahrnuje celní odbavení, povolení, koordinaci na hranicích a v případě potřeby tranzit s celním odbavením na místě. Služba je dostupná pro kusový, paletizovaný náklad o hmotnosti až 23 tun na nákladní vůz, včetně nebezpečného zboží. Je určen firmám, které hledají spolehlivé alternativy pro své toky zboží mezi Evropou, zeměmi Rady spolupráce v Perském zálivu (GCC) a sousedními trhy na Blízkém východě vzhledem k omezenému přístupu do regionu. Pro přepravu budou potřeba kompletní původní nákladní dokumenty na místě vzniku a přepravce musí sjednat přepravní pojištění samostatně.

"Toto spojení dává zákazníkům životaschopnou možnost mezi námořní a leteckou nákladní dopravou v době, kdy je přímý přístup do regionu stále obtížný," říká Martin Stoekenbroek, generální ředitel pro Evropu, Blízký východ a Afriku ve společnosti KLN, a klasifikuje novou službu. Umožňuje firmám pokračovat v prodeji a exportu příjemcům v GCC. Také snižuje závislost na jednom způsobu dopravy, a to i u zásilek nebezpečného zboží, které vyžadují spolehlivé řešení pozemní dopravy. Organizace přepravy nebezpečného zboží přes několik hranic je obzvláště složitá, zdůrazňuje Darren Baker, provozní manažer regionu v KLN. Dokumentace, povolení, celní postupy a místní předpisy vyžadují pečlivou přípravu.