S S L E X P R E S

22.10.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

👨‍💼🤝🪖 SSL Express 22-10-2026 Komisař EU pro obranu požaduje jasné závazky ohledně dopravního poolu

Poskytovatelé civilní logistiky by mohli v krizi podpořit i vojenskou dopravu. Jak lépe integrovat civilní a vojenskou logistiku bylo ústředním tématem konference „Vojenský Schengen“, kterou uspořádaly společnosti DVZ a Griephan a na které se sešli zástupci politiky, administrativy, německých ozbrojených sil a podniků. Komisař EU pro obranu Andrius Kubilius představil koncept „Vojenské solidární skupiny“ zahrnující všechny členské státy EU, o které Evropská komise v současné době jedná v rámci trilogu v rámci balíčku vojenské mobility. Tento fond má za cíl registrovat všechny dostupné logistické zdroje na digitální platformě, které budou připraveny k nasazení v celé EU v případě krize. Členské státy budou povinny hlásit logistické kapacity svých ozbrojených sil nebo civilních poskytovatelů logistických služeb. To umožní národním armádám v případě potřeby kontaktovat a prostřednictvím systému pověřovat dopravní společnosti v jiných členských státech. Kubilius se také zasazoval o jednotnou digitální platformu pro schvalovací procesy vojenské mobility.
V případě konfliktu aliance NATO by Evropská unie měla být schopna nasadit do 180 dnů přes 500 000 vojáků, vysvětlil Kubilius. Podle eurokomisaře vyžaduje zvýšení velikosti brigády z 3 000 na 7 000 vojáků 500 až 1 500 vozidel. Uvedl, že konvoje pro přepravu brigády po zemi by mohly dosáhnout délky až 12 kilometrů. André Bodemann, generálporučík německých ozbrojených sil, poukázal na obrovské koordinační požadavky takové operace. Vyjádřil naději, že v budoucnu bude existovat digitálně dostupný a standardizovaný celní formulář pro EU a NATO: „Standardizace, harmonizace a digitalizace, zejména celních předpisů a předpisů pro přepravu – to by pomohlo všem,“ zdůraznil. Role Německa jako vojenského centra a styčného bodu NATO v případě aliančního konfliktu představuje pro Bundeswehr velkou logistickou výzvu. V případě krize by německé ozbrojené síly musely jak ubytovat a zásobovat spojence, tak bránit svou vlastní zemi. To zahrnuje i zrychlené schvalovací procesy pro přepravu těžkých a nebezpečných materiálů.
Podle Marka-Andora Lorenze, vedoucího oddělení na Federálním ministerstvu dopravy, je skutečnost, že aplikační platforma VEMAGS má účet Military Mobility Account, „digitálním rychlým pruhem“. Systém podporuje zákazníky při digitálním zpracování přepravních povolení a v krizových situacích upřednostňuje velké a těžké vojenské přepravy. Ale v krizi nelze pro civilní i vojenské účely využít jen digitální infrastrukturu: V případě akutní krize by se i terminál výletních lodí v hamburském přístavu mohl přeměnit na nemocniční centrum, uvádí Karsten Schönewald, hlavní bezpečnostní důstojník Správy hamburského přístavu. I když hamburský přístav není vojenským přístavem, může se v krizi stát centrem pro nasazení vojsk a má vlastní centrum pro drony. Tento scénář byl simulován koncem září během cvičení německých ozbrojených sil „Red Storm Charlie“.
Nedostatek řidičů kamionů byl na konferenci opakujícím se tématem. Několik účastníků poukázalo na to, že velká část řidičů pracujících v regionu pochází z východní Evropy a v případě války by tam mohli být potřební. To by mohlo vést k nedostatku řidičů pro společnosti

– včetně vojenské podpory, k níž se některé z nich smluvně zavázaly prostřednictvím pohotovostních dohod. Kontraadmirál Andreas Mügge zdůraznil, že německé ozbrojené síly očekávají, že společnosti budou své smlouvy dodržovat. Otevřenou otázkou v diskusi zůstalo, jak by se dal v případě krize kompenzovat potenciální nedostatek zahraničních řidičů.
P.S. Chtělo by to zase nějakou směrnici EK, třeba na téma "přednost vojenských kolon na dálnici (D1) nebo na železničních přejezdech" a "povinné přestávky řidičů vojenských vozidel, kromě nosičů tanků"

🚛 🚦 // SSL Express 22-10-2026 Hugelshofer uvádí do provozu elektrické nákladní vozy z Číny

Společnost Hugelshofer Logistik uvedla do provozu dva nové elektrické nákladní vozy: Superpanther eTopas 600 z rakouského závodu Steyr a Sany e263 vyrobený v Číně. Podle společnosti je Sany prvním elektrickým nákladním vozem této značky registrovaným ve Švýcarsku. Oba vozy mají v elektrické flotile švýcarské dopravní společnosti čísla 86 a 87. S těmito novými přírůstky si společnost Hugelshofer klade za cíl rozšířit své stávající zkušenosti s evropskými výrobci i o vozidla z Číny. Cílem není nahradit zavedené značky ani postavit proti sobě evropské a čínské dodavatele. Spíše společnost hodlá porovnat různé koncepty vozidel v každodenním provozu. Důraz bude kladen na dojezd, spotřebu energie, spolehlivost, snadnou obsluhu, kvalitu služeb a celkové náklady na vlastnictví.
Elektrifikace vozového parku společnosti Hugelshofer již dávno překročila fázi testování. Podle společnosti 87 elektrických nákladních vozidel nyní ujelo dohromady více než 13 milionů kilometrů. Kromě toho došlo k přibližně 68 000 nabíjecím cyklům a ušetřilo se více než 10 000 tun emisí CO2. Společnost Hugelshofer si klade za cíl nejpozději do roku 2035 přejít na elektrický pohon celé své flotily.
P.S. Však oni jim to Macron + Merz taky zatrhnou...

⚓ 🐺 🚢 SSL express 22-10-20206 MSC míří do přístavu Gdyně

Přepravní společnost MSC plánuje postavit a provozovat nový kontejnerový terminál v polském přístavu Gdyně prostřednictvím svého provozovatele terminálu, společnosti Terminal Investment Limited (TIL). Podle přístavního úřadu podala společnost TIL nabídku na projekt. Týká se vnějšího přístavu, nového zařízení pro největší kontejnerové lodě v Baltském moři. Odhadované náklady projektu přesahují pět miliard zlotých (přibližně 1,1 miliardy eur). Úřad nyní nabídku do 90 dnů přezkoumá; zbývá zjistit, zda společnost TIL získá zakázku. Zároveň by MSC mohla v přístavu získat druhý terminál, pokud by společně s BlackRock vyhrála nabídku na mezinárodní divizi přístavů a terminálů společnosti Hutchison Ports. Kontejnerový terminál Gdynia (GCT) je součástí portfolia společnosti Hutchison, které zahrnuje více než 40 aktiv ve více než 20 zemích.
Podle polského ministerstva financí a regionální politiky je vnější přístav Gdyně největším projektem partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) v zemi a prvním PPP v přístavním sektoru. V takovém projektu soukromá společnost provádí plánování, výstavbu, financování a provoz terminálu; stát zůstává vlastníkem. Proces probíhá od listopadu 2020. Po uplynutí nabídkové lhůty 30. září 2026 obdržel přístavní úřad nabídku od společnosti Terminal Investment Limited Gdynia, polské dceřiné společnosti TIL.

Několik zájemců prozkoumalo nabídky, ale nepodalo žádnou. Mezi ně patřila společnost CMA CGM spolu s finančním investorem Meridiam, Hutchison Ports Poland s přístavem Felixstowe a filipínská společnost International Container Terminal Services (ICTSI). Lhůta byla dříve několikrát odložena.
Podle zpráv polských médií s odkazem na informace od přístavní správy plánuje TIL smlouvu na 44 let. Přístavní správa na projekt vyčlenila čistou dotaci ve výši 100 milionů zlotých (přibližně 23 milionů eur).
Podle přístavní správy bude na přibližně 150 hektarech rekultivované půdy postaveno molo, které rozšíří stávající uhelné molo. Plán zahrnuje hlubinný terminál s kapacitou nejméně 2,5 milionu TEU ročně pro lodě delší než 400 metrů, což jsou největší plavidla schopná vplout do Baltského moře. Přístavní správa staví vlnolamy souběžně od července 2026. Podle jejich údajů celý přístav v roce 2025 odbavil více než jeden milion TEU. První lodě by měly zakotvit na přelomu let 2028/2029. Podobný projekt probíhá ve Svinoústí. Tam stát od července 2026 staví hlubinný terminál s kapacitou až 2 miliony TEU za cenu kolem deseti miliard zlotých (přibližně 2,3 miliardy eur). Ministr infrastruktury Dariusz Klimczak označil projekt Przyłądek Pomerania za největší investici do přístavu v nedávné historii Polska.

🚢 💦 ✊ SSL Express 22-10-2026 Extrémní počasí jako zátěžový test

Extrémní počasí se stále více stává zátěžovým testem pro logistický průmysl. Léto 2026 to působivě ukázalo. Když narušení způsobené počasím omezí kapacitu jednoho druhu dopravy, zvyšuje se tlak na ostatní body dopravní sítě. To bylo obzvláště patrné na Rýnu. Po vlně veder a nedostatku srážek klesla hladina vody v Kaubu v srpnu poprvé od začátku měření na jednotkové hodnoty. Podle Federálního hydrologického ústavu (BfG) ze 7. října zůstává hladina vody na vnitrozemských vodních cestách velmi nízká. I když déšť by mohl poskytnout dočasnou úlevu, BfG v současné době neočekává trvalé zlepšení. Nízká hladina vody výrazně snižuje množství nákladu, které mohou lodě přepravovat, i když celkový objem přepravovaného zboží zůstává nezměněn. Například v přístavu Duisburg bylo k přepravě stejného množství zapotřebí o 50 až 60 procent více zastávek lodí ve srovnání s předchozími měsíci. V důsledku toho se musí dodatečná doprava přesunout na silniční a železniční dopravu.
Pokud však dojde ke ztrátě kapacity na hlavní vodní cestě, neznamená to automaticky, že alternativy mají k dispozici kapacitu. Železnice sice dokázala absorbovat část dodatečné dopravy, ale její kapacita je také omezená. Na silnicích je již nyní nedostatek řidičů. Podle IRU je v Evropě neobsazeno přibližně 500 000 míst pro řidiče kamionů. Několik německých spolkových zemí zmírnilo zákazy jízdy pro nákladní vozidla v neděli a o státních svátcích. To však nevytváří žádné nové řidiče a zákonem stanovené doby řízení a odpočinku krátkodobě omezují kapacitu. Náklady na takový přechod se také rychle projeví. Podle výrobce chemikálií Covestro je k nahrazení jednoho člunu přepravujícího 1 500tunový náklad zapotřebí přibližně 60 kamionů. To znamená další cesty, větší koordinaci a vyšší náklady. Vnitrozemské vodní cesty jsou nejzřetelnějším příkladem: Klesající hladina vody nutí lodě přepravovat méně nákladu. Podle příslušného úřadu pro vodní cesty to snižuje ekonomickou efektivitu každé plavby. Povodně mohou také omezit lodní dopravu a dokonce vést k uzavření vodní cesty. Železnice, jakožto nejdůležitější alternativní možnost dopravy, čelí také svým vlastním rizikům spojeným s počasím: horko může narušit výhybky a návěstidla, silný déšť může zaplavit a podkopat koleje a bouře mohou způsobit pád stromů na koleje. Výjimkou nejsou ani silnice: v

červnu musely být kvůli poškození teplem uzavřeny úseky dálnice A2. Pro přepravce je proto o to důležitější mít transparentnost ohledně své vlastní dopravní sítě. Zásilka může být stále na trase podle plánu, zatímco podmínky pro následné zásilky se již zhoršují. Je zásadní včas rozpoznat, kdy se úzké hrdlo v jednom druhu dopravy stane problémem pro celou síť. Některé signály jsou viditelné navenek, jako například oficiální předpovědi hladiny vody, zprávy z přístavů a uvolněná omezení plavby. Jiné se projeví ve vlastních rezervacích, když se stane obtížnějším nebo nákladnějším zajistit si krátkodobé alternativy. Nízká hladina vody by mohla v budoucnu dále omezit vnitrozemskou lodní dopravu, zatímco další povětrnostní podmínky zatěžují kapacitu silničních a železničních silnic. Světová meteorologická organizace (WMO) očekává, že El Niño se zintenzivní do velmi silné formy a bude přetrvávat až do února 2027. Taková událost může významně změnit teplotní a srážkové vzorce. WMO však zdůrazňuje, že síla jevu El Niño přímo nekoreluje s rozsahem jeho dopadu v konkrétním regionu. To naznačuje, že by se dopravní sítě měly připravit na oba extrémy. Jak příliš málo, tak příliš mnoho vody může omezit lodní dopravu.

To vyvolává otázku, jak se mohou společnosti připravit, když nelze spolehlivě předpovědět ani čas, ani místo dalšího narušení. Musí identifikovat zranitelné části své dopravní sítě a mít připravené alternativy, jako jsou různé druhy dopravy, další dopravci a v případě potřeby rezervní kapacita. Je důležité mít na paměti související náklady a dopad na dodací lhůty. Digitální nástroje pro plánování dopravy a transparentnost mohou pomoci. Konsolidací informací o speditérech, trasách, druzích dopravy a dostupných kapacitách lze změny identifikovat dříve a alternativy vyhodnotit rychleji. To umožňuje logistickým týmům jednat proaktivně, místo aby reagovaly pouze na zrušenou trasu nebo zpožděnou zásilku. Nadcházející měsíce nabízejí dobrou příležitost k přezkoumání vašeho plánování dopravy. Společnosti by měly identifikovat slabiny ve své dopravní síti, naplánovat alternativní způsoby dopravy a speditéry a v případě potřeby alokovat kapacitní rezervy. Je důležité zvážit potenciální dopad na náklady a dodací lhůty.

Odolná logistika vyžaduje transparentnost v rámci vlastní sítě, přístup k alternativním kapacitám a schopnost včas přesměrovat zásilky. Z tohoto léta si lze vzít tři ponaučení: Zaprvé, závislost na jediném dopravci nebo speditérovi s sebou nese rizika. Zadruhé, narušení provozu jednoho dopravce rychle zvyšuje náklady pro ostatní. Zatřetí, odolnost znamená zachovat si schopnost reagovat, když se podmínky změní, spíše než se snažit každému narušení předcházet.