

SSL EXPRES

28.05.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



✈️ 📺 🗣️ SSL Express 28-05-2026 Rozmach infrastruktury umělé inteligence mění tok nákladní dopravy a podporuje přechod k jiným druhům dopravy

Společnosti DHL, Expeditors a Matson poukazují na stejný jev: infrastruktura pro umělou inteligenci se rychle stává jedním z nejdůležitějších nových segmentů nákladní přepravy v logistickém odvětví a mění toky nákladu napříč různými regiony i druhy dopravy. To, co začalo jako prudký nárůst přepravy polovodičů a grafických procesorů, nyní mění přepravní síť v širším měřítku a pohání poptávku po specializované manipulaci, prémiové kapacitě letecké přepravy a nových trasách vedoucích od jihovýchodní Asie až po Blízký východ.

Společnost DHL letos rozšířila své specializované logistické operace pro datová centra v Severní Americe a zaměřila se na poptávku hyperscalerů po serverech, rackových skříních, chladicích systémech a zařízeních pro infrastrukturu umělé inteligence. Tento logistický gigant uvedl, že rychlá expanze datových center pro umělou inteligenci vytváří rostoucí poptávku po specializované manipulaci s nákladem a projektových logistických službách, protože hyperscalerové se předhánějí v budování výpočetní kapacity. Společnost Expeditors uvedla, že tento trend se nyní stává globálním. „Datová centra se objevují po celém světě,“ uvedl dopravce v nedávné tiskové konferenci k výsledkům hospodaření a dodal, že nyní přepravuje produkty související s umělou inteligencí „po celých Spojených státech, do Indie, jihovýchodní Asie, Evropy a na Blízký východ“. Společnost DHL s tím souhlasila a uvedla, že poptávka je nejvyšší ve Spojených státech, ale rozšiřování infrastruktury se zrychluje v celé Evropě, Indii, Austrálii, Indonésii a na Blízkém východě. Německý gigant uvedl, že projekty v oblasti infrastruktury umělé inteligence stále více vyžadují vysoce specializované logistické služby „white-glove“, včetně bezpečné manipulace, umístění do racků, uzemnění a podpory při instalaci uvnitř datových center. Mnoho nasazení se podle něj spoléhalo na charterová letadla pro „časově kritické zásilky“, zatímco provozovatelé čelili stále častějším požadavkům na cenové nabídky do „dvou až čtyř hodin“ pro urgentní letecké přepravy. Společnost DHL vysvětluje, že servery pro umělou inteligenci výrazně vzrostly na hodnotě, přičemž některé kusy mají nyní cenu mezi 1 a 3 miliony dolarů, což zvyšuje požadavky na bezpečnost, ochranu řetězce odpovědnosti a odbornou manipulaci. Společnost Expeditors dodala, že poptávka ze strany zákazníků z řad hyperscalerů zůstává silná, a to i přes rostoucí geopolitické otřesy.

Rozmach umělé inteligence však začíná měnit i širší dynamiku nákladní přepravy, včetně rovnováhy mezi leteckou a námořní přepravou. Námořní dopravce Matson ve své zprávě o výsledcích za první čtvrtletí uvedl, že rostoucí ceny pohonných hmot, nepokoje na Blízkém východě a omezená kapacita letecké nákladní přepravy stále více přesouvají náklad od leteckých služeb k expresním námořním službám. Z komentářů vyplývá, že boom v oblasti infrastruktury pro umělou inteligenci nyní ovlivňuje nejen trhy s polovodiči, ale také leteckou přepravní kapacitu, volbu tras s ohledem na spotřebu paliva a přesun nákladů z letecké na námořní dopravu. Tento posun je ještě umocněn rostoucí geopolitickou nejistotou. Společnost Expeditors uvedla, že konflikt na Blízkém východě vedl k omezení kapacity letecké nákladní dopravy a ke zvýšení nákladů na letecké palivo, což donutilo logistické poskytovatele zavést alternativní trasy a pohotovostní plány. Zároveň výrobci pokračují v diverzifikaci výroby, přesouvají ji z Číny do jihovýchodní Asie a vytvářejí tak nové obchodní trasy a toky nákladu. Společnost Matson uvedla, že zaznamenává silný růst v oblasti feederových služeb ve Vietnamu a Thajsku, a očekává, že zákazníci budou i nadále přesouvat část výrobních kapacit z Číny. Výsledkem je, že infrastruktura umělé inteligence již není pro logistické poskytovatele pouze dalším technologickým segmentem. Stává se naopak strukturálním hnacím motorem poptávky po nákladní dopravě, který je stále více schopen přetvářet globální dopravní síť, plánování kapacit a strategii dodavatelského řetězce na leteckém i námořním trhu.

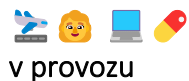
SSL Express 28-05-2026 Provoz říčních lodí, který je již nyní na hranici svých možností, nyní ohrožuje klesající hladina řeky

Evropské vnitrozemské vodní cesty, již tak zatížené přílivem obřích kontejnerových lodí (ULCV) připlouvajících do přístavů, nyní čelí rostoucím teplotám, které způsobují pokles hladiny vody a prodlužují zpoždění pro ty, kdo chtějí využívat nákladní čluny. Aktuální hladina na měřidle v Kaubu na Rýnu je 110 cm, přičemž předpovědi hovoří o poklesu hladiny na 100 cm v tomto týdnu – v roce 2023 vedl pokles hladiny pod 150 cm k tomu, že provozovatelé zavedli příplatky za nízkou hladinu. Provozovatel člunů Contargo loni při hladině 101 cm účtoval příplatek 75 EUR za TEU/90 EUR za FEU, ale pro letošní rok zatím nic neoznámil. Hladina Rýna je rozdělena na čtyři měřicí stanice – Duisburg, Emmerich, Kaub a Kolín nad Rýnem – a kapacita jednotlivých úseků pro provoz se může lišit. Kaub je schopen provozu při hladině pod 81 cm, zatímco povinnost dopravců přepravovat po úseku Duisburg končí při hladině 181 cm.

Zdroje z oblasti vnitrozemské lodní dopravy sdělily magazínu The Loadstar, že pověst evropských vnitrozemských vodních cest jako alternativy k železniční a silniční dopravě v posledních letech značně utrpěla; nekvalitní služby, chronické dopravní zácpy a rostoucí příplatky nutí přepravce zpochybňovat jejich užitečnost. Ačkoli část problému spočívá v přílivu větších kontejnerových lodí, jeden zdroj sdělil, že se to používá k zakrytí skutečnosti, že provozovatelé nákladních člunů poskytují „mnohem méně efektivní možnost“, přičemž se pohybuje mnoho nevyužitých člunů. Zdroj také uvedl, že všichni zúčastnění si uvědomují, že dopravní zácpy na vnitrozemských terminálech napojených na hlubokovodní přístavy jsou chronickým problémem, ale nejsou ochotni spolupracovat na jeho řešení – jedním z návrhů by bylo sdílení prostoru a snížení počtu plavidel na vodě.

Poté, co v březnu překročilo čtyřdenní hranici, se zdá, že přetížení v Antverpách a Rotterdamu opět klesá, ale nejnovější údaje společnosti Contargo o přetížení ukazují čekací doby na vyřízení 51 hodin v Antverpách a 86 hodin v Rotterdamu. Provozovatel nákladních člunů v aktuální zprávě uvedl: „V důsledku odbavování několika námořních plavidel dochází k výraznému nedostatku kotvišť. V jednotlivých případech může být možné přesměrování na náhradní kotviště. I tam však lze očekávat značná zpoždění kvůli nedostatku personálu. Celkově tato situace vede k prodloužení doby odbavení vnitrozemských plavidel, což má dopad na náš provoz.“

P.S. Tak ještě že máme zaručených 140 cm a přístavy volné



SSL Express 28-05-2026 Farmacentrum na frankfurtském letišti je nyní v provozu

Společnost Frankfurt Cargo Services (FCS) slavnostně uvedla 12. května 2026 do provozu na frankfurtském letišti své nové farmaceutické centrum s certifikací CEIV a GDP.

„Manipulace s farmaceutickými výrobky je jednou z oblastí s největším růstem v našem odvětví. Jsem potěšen, že s naším novým farmaceutickým centrem nyní nejen poskytujeme optimální podmínky pro absolutně kontrolované prostředí v každé fázi manipulace, ale jsme také ideálně vybaveni pro další růst s výrazně větší plochou,“ říká Thomas Schürmann, výkonný ředitel společnosti Frankfurt Cargo Services.

Po téměř dvou letech výstavby, prováděné za běžného provozu, se přepravní hala čtyřnásobně zvětšila v prostorách pro zboží s řízenou teplotou. Společnost FCS nyní bude veškerá svá léčiva skladovat na ploše téměř 3 300 metrů čtverečních.

Centrum umožňuje příjem sypkého nákladu přímo do skladovacích prostor s řízenou teplotou, montáž celých palet a skladování aktivních nosičů nákladu, jako jsou kontejnery, pro které jsou k dispozici speciální skladovací prostory s napájením. Nové centrum obsluhuje teplotní rozsahy CRT (15 až 25 stupňů Celsia) i COL (dva až osm stupňů Celsia).



SSL Express 28-05-2026 Otevřené právní otázky týkající se daně z balíků v Rakousku

Navrhovaná dvoueurová daň z balíků zůstává velmi kontroverzní, protože by mohla zvýšit náklady spotřebitelů na online nakupování o stovky milionů eur ročně a dále podnítit inflaci. Dotčena jsou všechna tržiště a internetové obchody s ročním obratem přesahujícím 100 milionů eur v Rakousku. Každá druhá online objednávka se prodraží, zatímco platformy z Dálného východu, jako jsou Temu nebo Shein, pravděpodobně daň do značné míry obejdou, tvrdí kritici z oboru.

„Takový poplatek nemůže být z právního hlediska v pořádku. Stát musí zajistit jasné předpisy,“ varuje Harald Gutschi, generální ředitel společnosti Otto Austria. Jeho společnost očekává dodatečné náklady až do výše osmi milionů eur ročně. Tyto náklady by musely být přeneseny na zákazníky.

Významné právnícké firmy a ústavní právníci vyjádřují obavy: Svévolně zvolený limit příjmů ve výši 100 milionů eur by mohl porušovat zásadu rovnosti, omezovat svobodu povolání a dokonce ignorovat evropské právní požadavky. Potenciální porušení volného pohybu zboží a

služeb, stejně jako otázky související s právem státní podpory, činí z daně riskantní experiment.

„Zatímco vlády po celém světě podporují inovace a vlastní ekonomiky, Rakousko je na špatné cestě. Daní z balíků ohrožujeme budoucí investice a brzdíme naše vlastní centrum digitálního obchodu,“ říká Rainer Will, výkonný ředitel nezávislého a nestrannického Rakouského sdružení maloobchodníků. „V Rakousku máme přibližně 12 000 internetových obchodů. Více než 4 000 z nich prodává prostřednictvím velkých tržišť a platforem. To znamená, že daní z balíků je ovlivněna více než třetina všech domácích internetových prodejců. Jedná se převážně o malé a střední podniky, které zde platí daně, zaměstnávají zaměstnance a přispívají do našeho systému sociálního zabezpečení.“

Místo toho, aby daň volala k odpovědnosti skutečné pachatele nekalé soutěže, postihuje primárně domácí a evropské maloobchodníky, kteří dodržují pravidla. Daň z balíků, která je opatřením namířeným proti online tržištím na Dálném východě, by se nakonec mohla ukázat jako nákladný bumerang.