

SSL EXPRES

06.01.-10.01.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz



SSL Express 06-01-2025 EU poskytuje dvouměsíční období odkladu pro výměny tachografů

Pokud jsou v mezinárodní dopravě v EU používána užitková vozidla s celkovou povolenou hmotností nad 3,5 tuny, musí být od 31. prosince 2024 dovybavena „inteligentním“ tachografem druhé verze. Podle Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) nebylo v polovině listopadu ještě přestavěno 23 procent dotčených vozidel, mimo jiné kvůli nedostatku senzorů a dalších komponentů a úzkých míst v dílnách.

Zástupci členských zemí EU těsně před Vánoci rozhodli, že dopravní společnosti, které nesplní požadavek „z různých důvodů“, nebudou penalizovány do 28. února 2025. Namísto toho by inspekce měly pouze poukázat na povinnost dodatečné montáže. IRU obhajovala tříměsíční „dobu odkladu“, aby se předešlo výpadkům nákladních vozidel a narušení dodavatelských řetězců. Raluca Marian, vedoucí bruselského zastoupení IRU, uvítal rozhodnutí, které bylo nyní učiněno, a poděkoval novému komisaři EU pro dopravu Apostolosi Tzitzikostasovi za podporu dvouměsíčního přechodného období. Období odkladu nejen pomáhá splnit povinnost dodatečného vybavení, ale také zabraňuje přerušení přeshraniční silniční nákladní dopravy. "Rozhodnutí odráží vyvážený a konstruktivní postoj a poskytuje společnostem čas, který potřebují na modernizaci svých vozidel při zachování dodavatelských řetězců," řekl.

V prosinci se IRU také zasadila o tříměsíční období odkladu pro dovybavení všech vozidel nad 3,5 tuny, která již v současnosti mají inteligentní tachograf verze 1. Ty musí být vybaveny SMT2 do 19. srpna 2025. Státy EU však na konci prosince o takové době odkladu nerozhodly.

Smart Tacho 2 (SMT2) mimo jiné automaticky zaznamenává hraniční přechody a má úřadům pomoci sledovat předpisy balíčku EU pro mobilitu – jako jsou doby řízení a odpočinku, vysílací práva nebo kabotáž. Již v roce 2023 nastaly problémy s vybavením nově registrovaných užitkových vozidel SMT2 včas (do poloviny srpna). Komise tehdy až do konce roku 2023 měla přivírat oči.



SSL Express 06-01-2025 Snížení počtu zaměstnanců DB Cargo je nevyhnutelné

Kdo pozorně sledoval vývoj v DB Cargo, nebyl nedávným oznámením skutečně překvapen: DB Cargo chce nyní snížit počet zaměstnanců o 5 000 namísto původně dohodnutých 2 300. Šéfka DBC Nikutta již koncem října v rozhovoru pro DVZ naznačila, že takový krok bude nutný v případě oslabení ekonomiky – což je známo. Z trhu také slyšíme, že DB Cargo občas požaduje výrazně vyšší ceny, což ne každý zákazník akceptuje. Z Kombiverkehru je již známo, že operátor nyní místo DB Cargo využívá pro četné přepravy jiné poskytovatele trakce. Logickým důsledkem je proto redukce personálu. Zejména proto, že poměr přepravních výkonů na zaměstnance je u DB Cargo výrazně horší než u mnoha jiných železnic. Vedení a zástupci zaměstnanců stáli a sledovali tuto situaci příliš dlouho. Výsledkem je nyní radikální řez, který se dotýká i personálu – a ve kterém možná ještě nepadlo poslední slovo.

♀ SSL Express 06-01-2025 Emirates Skycargo rozšiřuje síť nákladních spojů do Kodaně

Emirates Skycargo poprvé obslouží kodaňské letiště s týdenním spojením nákladním letadlem. Letadlo bude přistávat v dánském hlavním městě každou středu kolem poledne na letu z Dubaje. První let se uskutečnil již 1. ledna. Základem expanze sítě je silný růst poptávky ve skandinávské zemi: v posledním finančním roce se objem přepravy z Dánska zvýšil o více než 20 procent; je to způsobeno především vývozem léčiv. Díky nové službě rozšiřuje nákladní divize letecké společnosti svou síť pouze cargo letů do 38 destinací. B777F používaný dopravcem má kapacitu kolem 85 tun pro náklad z Kodaně a sousedních zemí Norska a Švédska. To nahrazuje předchozí využití nákladového prostoru v osobních letadlech a umožňuje zákazníkům Emirates Skycargo výrazné zvýšení kapacity.

!? SSL Express 06-01-2025 Proč bude rok 2025 náročným rokem pro námořní nákladní dopravu

Vzhledem k tomu, že hlavní řešení blízkovýchodního konfliktu je stále ještě dluho před námi, začíná být zřejmé, že dopravci budou až do odvolání směřovat své služby kolem Mysu Dobré naděje. Odborníci doporučují, aby se přepravci dohodli na co nejflexibilnějších smlouvách o přepravě.

Uplynulý rok se pravděpodobně zapíše jako jeden z nejbouřlivějších v análech obchodní lodní dopravy. S kontejnerovými linkami prchajícími z Rudého moře před útoky Húsíů a přesměrováním spojů z východu na západ kolem jižního cípu Afriky bylo najednou z trhu staženo více kapacity než kdy předtím. Sazby za přepravu vzrostly třikrát nebo čtyřikrát, doba přepravy se náhle prodloužila o dva týdny – návrat k normálu po kovidové pandemii již skončil. Co přinese rok 2025? Vypadá to, že seznam rušivých faktorů se v novém roce nezkrátí. Vzhledem k tomu, že hlavní řešení blízkovýchodního konfliktu je stále ještě v nedohlednu, začíná být zřejmé, že dopravci budou až do odvolání směřovat své služby kolem Mysu Dobré naděje. Mnozí z branže ani letos neočekávají návrat na suezskou trasu.

I když se kapacita flotily podle prognózy zvýší o 5 až 6 procent, prostor pravděpodobně zůstane omezený. Britská poradenská firma Drewry Shipping Consultants se dokonce domnívá, že je pravděpodobné, že dojde k ještě větším dočasným úzkým místům. „Základní scénář“ expertů je založen na další stávce v přístavech na východním pobřeží a pobřeží Mexického zálivu v USA, protože odbory a zaměstnavatelé nemohou dosáhnout dohody v otázce automatizace. „Vidíme 70procentní pravděpodobnost, že se to stane,“ říká Philip Damas, výkonný ředitel a vedoucí poradenství pro dodavatelský řetězec ve společnosti Drewry. Výsledná zpoždění lodních systémů po celém světě pravděpodobně zajistí, že se průměrné využití kontejnerových lodí ve srovnání s letošním rokem zvýší – z 84 na více než 85 procent. To zahrnuje i určitá zpoždění kvůli restrukturalizaci aliancí (Gemini, MSC, Premier Alliance). Stejně tak dočasný nápor na zvýšení kapacity v USA nastane před obávaným uvalením vysokých cel ze strany Trumpovy administrativy. „Vše nasvědčuje tomu, že to bude pátý rok v řadě, kdy dojde k výraznému narušení trhu,“ varuje Damas. Zákazníci nemohli doufat v oslabení sazeb za přepravu. Smluvní sazby pro velké přepravce by mohly i nadále rychle růst, aby ke konci roku mírně polevily. „Výrazné slevy budou opět dostupné až v roce 2026,“ říká Damas.

Peter Sand, hlavní analytik cenové informační služby Xeneta se sídlem v Oslu, již pozoruje masivní nárůst cen přepravních smluv hlášených poskytovateli služeb. Na trase Dálný východ-Evropa zaznamenala společnost na konci listopadu průměrnou úroveň přes 3 000 USD/FEU u dlouhodobých smluv ve srovnání s přibližně 1 300 dolary před rokem. „Trhy nejsou pro zákazníky

příznivé; využití kapacity lodí se pro tuto roční dobu výrazně zvýšilo,“ zdůrazňuje Sand. Vzhledem k tomu, že trh pravděpodobně směřuje k vrcholu, přepravci by se měli vyvarovat příliš dlouhého závazku k sazbám za přepravu. „Je vhodné upravovat smlouvy čtvrtletně a vyloučit prvky, které aktuálně tlačí trh nahoru, z pevné základní sazby,“ říká Sand. Pokud se oproti očekávání stane suezská trasa opět splavnou a kapacity se v důsledku toho uvolní a sazby za přepravu klesnou, přepravci by také mohli upravit své smluvní sazby na konci čtvrtletí.

Konzultační firma Transporeon doporučuje odesílatelům, aby od počátku trvali na „dvou samostatných základních sazbách“ od dopravců. "Jedna pro cestu podél Mysu Dobré naděje a jedna pro průjezd Suezským průplavem, obvykle o tři lodě méně na službu," řekla mluvčí (DVZ). To by zajistilo, že sazbu lze bez prodlení přizpůsobit nové realitě na trhu.

Nárůst flexibility nových smluv o námořní přepravě byl pozorován již několik měsíců na platformě pro výběrová řízení na nákladní dopravu dceřiné společnosti Freightos Shipsta. „Zákazníci ve všech oblastech přešli z rigidních na dynamické smlouvy, aby byli schopni okamžitě vnímat změny na trhu,“ říká zakladatel a výkonný ředitel Christian Wilhelm. Je sjednáno buď tzv. „obnovení sazby“ v pevně stanovených intervalech v průběhu termínu, tedy nové sjednání ceny. Nebo budou smluvní sazby úzce spojeny s indexem, jako je Freightos Baltic nebo Shanghai Index (SCFI); to jim umožní měsíčně sledovat výkyvy na spotovém trhu v určitém rozmezí. Mnoho významných zákazníků také zcela odstranilo větší části nákladu ze smluv a rezervovalo je pro zpracování at spot. V závislosti na strategické důležitosti jednotlivých oblastí přepravy pro vaše vlastní podnikání – podle kategorizace A (vysoká), B nebo C (nízká) – se použití těchto dynamických cenových nástrojů liší, říká Wilhelm.

Pro hlavní podnikání je ideální kombinace dlouhodobé servisní smlouvy a vázání indexu nebo pravidelné úpravy sazeb. Zákazníci by tak měli kapacitní jistotu svých dodávek a zároveň úpravy v průběhu roku, na které by jinak musela být vypsána zcela nová výběrová řízení. „Vypsání nabídkového řízení na námořní dopravu čtyřikrát ročně je nad kapacitu,“ říká Wilhelm. Philip Damas z Drewry také vidí nevýhodu ve zvýšení flexibility smluvních sazeb. Vzniká nové cenové riziko, které lze zajistit pouze v omezené míře. Neexistuje zabezpečení rozpočtu v námořní přepravě. Damas však zdůrazňuje, že u mnoha dopravců se ukázalo, že zajištění rozpočtu založené na pevných smluvních sazbách nebylo o nic vyšší. Smlouvy s majiteli lodí se v posledních letech ukázaly jako stěžejí spolehlivé a vymahatelné. 70 procent zaoceánských dopravců v průzkumu Drewry uvedlo, že smluvní dopravci nedodrželi své dohody. Když spotové sazby prudce vzrostly, méně platící smluvní zákazníci nedostali slíbené sloty. Důsledek: Nakládky byly zrušeny nebo musely být provedeny na místě za mnohem vyšší sazby.

S pokračujícím přizpůsobováním smluvních sazeb tržním úrovním již není pro dopravce motivací znevýhodňovat smluvní zákazníky v situacích s úzkým hrdlem. „Cenové riziko v sazbách je pro přepravce levnější než pevné smlouvy, které se vůbec nedodržují,“ říká Damas. Za účelem dalšího zvýšení jistoty slotů pro smluvní náklad doporučuje Drewry dodatečnou klauzuli pro přidělení náhradních slotů při příštím možném odplutí, pokud je první odjezd podle jízdního řádu zrušen.



SSL Express 07-01-2025 Jednání o stávce v přístavech na východním pobřeží USA budou obnovena

Rozhovory mezi zaměstnavateli a odbory dělníků v přístavech na východě USA a na pobřeží Mexického zálivu by měly být obnoveny dnes v poslední snaze odvrátit stávkou zapsanou na 15. ledna. Po třídní stávce v říjnu loňského roku dosáhla Mezinárodní asociace přístavních dělníků (ILA) dohody s Námořní aliancí Spojených států (USMX) o mzdách a pozastavila jejich navýšení až do ledna. Obě strany se v listopadu vrátily k vyjednávacímu stolu, aby vyjednály nevyřešené otázky týkající se jejich stávající smlouvy, která vyprší 15. ledna, pět dní před nástupem Donalda

Trumpa do úřadu jako 47. prezident USA. Jednání o hlavní smlouvě však v listopadu zkrachovala, avšak Trump vyšel na podporu odborů.

Problém způsobující zkrat v jednání se týká používání poloautomatických jeřábů.

„Zda se dočkáme dohody nebo stávky, je v tuto chvíli docela nepředvídatelné, ale zdá se, že ILA má v jednom rohu podporu jak odcházejícího, tak nastupujícího prezidenta USA, zatímco rejdaři spojení s USMX by mohli potenciálně finančně těžit z dalšího přetížení způsobeného kongescí,“ uvedli analytici Sea-Intelligence ve své nejnovější týdenní zprávě.

Pokud se v nadcházejících dnech neobjeví žádné známky možné dohody, Lars Jensen, který vede společnost Vespucci Maritime pro kontejnerové poradenství, navrhl, že terminály pravděpodobně oznámí prodloužené otevírací hodiny na týden do 15. ledna. „Dopravci by měli zůstat blízko vývoje a podle toho plánovat, aby zmírnili riziko uvíznutí nákladu v přístavech v případě stávky,“ doporučil Jensen v příspěvku na LinkedIn.



SSL Express 07-01-2025 Příběhy, které o Vánocích vyvolaly poprask na mořích

Pokladači kabelů jsou úzce specializovaným segmentem celosvětové obchodní flotily, dnes jich je v provozu pouze 75. V úvodních týdnech roku 2025 jsou připraveny na spoustu akcí, protože další nový segment, řezači kabelů, ovládl titulky přepravy během 19 dnů (od vydání posledního vydání Daily Splash).

Tanker Eagle S, který je součástí temné flotily obsluhující Rusko, byl zabaven a naloděn finskou pobřežní stráží 26. prosince. Loď je podezřelá z poškození podmořského elektrického kabelu spojujícího Finsko a Estonsko a přerušení několika datových kabelů. Finské rozhodnutí nastoupit bylo mnohem rychlejší a rozhodnější než to, co bylo vidět u Yi Peng 3 v listopadu. V tomto případě plavidlo podezřelé ze zničení dvou kabelů ze Švédska do Německa a Finska do Německa kotvilo měsíc, než se Dánové, Švédové a Němci nalodili na jediný den vyšetřování a poté se plavidlo vydalo na cestu. Estonský ministr zahraničí Margus Tsahkna řekl, že poškození životně důležité podmořské infrastruktury je tak časté, že je těžké uvěřit, že šlo o náhodu nebo jen špatné námořnické umění, a dodal: „Musíme pochopit, že poškození podmořské infrastruktury se stalo systémovým a musí se k němu přistupovat jako k útoku na naši základní infrastrukturu.“ Mezitím v Asii tchajwanská pobřežní stráž oznámila, že čínská nákladní loď minulý týden přerušila telekomunikační kabel u severního pobřeží ostrova. V pátek Chungwha Telecom oznámil tchajwanské správě pobřežní stráž (CGA), že podmořský komunikační kabel byl přerušen těsně u pobřeží u Keelungu. CGA vyslala hlídkovou loď, aby zadržela Hongkongský Shunxin-39, který je pod vlajkou Tanzanie.

Mezi další velké novinky, které se odehrály, patřilo uplatnění mezního opatření Evropské unie pro námořní regulaci FuelEU 1. ledna. Cílem nařízení je snížit uhlíkovou náročnost paliv v nádržích používaných loděmi vplouvajícími do přístavů Evropské unie s 2% snížením do roku 2025, následovaným exponenciálním nárůstem každých pět let – 6 % do roku 2030, 14,5 % do roku 2035, 31 % do roku 2040, 62 % do roku 2045 a 80 % do roku 2050. Emise skleníkových plynů se počítají v rozsahu well2wake. Kromě emisí ze spalování na palubě zahrnuje tento výpočet také emise související s těžbou, pěstováním, výrobou a přepravou paliva.

Ve finančních zprávách Kenon Holdings, subjekt ovládaný izraelským námořním magnátem Idanem Oferem, oficiálně prodal své zbývající podíly v izraelské lodi ZIM 26. prosince.

Na titulní stránky se dostaly kanály – stejně jako po většinu 20. let 20. století: Egypt právě úspěšně otestoval nové prodloužení části kanálu o 10 km umožňující obousměrný provoz.

Předseda Úřadu pro Suezský průplav uvedl, že s tímto 10 km prodloužením části průplavu umožňující obousměrný provoz může nyní průplav odbavit dalších šest až osm lodí denně a také

poskytnout odolnost v případě další nehody, jakou bylo najetí na mělčinu Ever Given z roku 2021, které na šest dní zastavilo provoz. Expanze však přichází v době, kdy je provoz na této mezikontinentální vodní cestě na minimech, jaká nebyla zaznamenána po desetiletí, protože Húsíové z Jemenu pokračují v tažení proti obchodní lodní dopravě v regionu. Egyptský prezident Abdal Fattáh al-Sísí koncem minulého měsíce uvedl, že kvůli „regionálním výzvám“ ztratila země v roce 2024 přibližně 7 miliard dolarů na příjmech ze Suezského průplavu, což představuje více než 60% pokles oproti roku 2023.

Mezitím na západní polokouli, kde se nachází další hlavní světový průplav, prezident Panamy vyloučil, že by diskutoval o kontrole Panamského průplavu se zvoleným americkým prezidentem Donaldem Trumpem, a odmítl možnost snížení průplavného poté, co Trump minulý měsíc vznesl nějaká pobuřující tvrzení o kontrole ceny na kanálu.

SSL Express 08-01-2025 Jaké jsou největší trendy a výzvy pro dodavatelské řetězce v roce 2025?

Nedostatek personálu v letecké nákladní dopravě, americko-čínský obchod a slabiny dodavatelského řetězce patří mezi problémy, které budou v příštím roce znepokojovaly logistické profesionály, tvrdí jeden z odborníků z oboru. Generální ředitel společnosti Fluent Cargo Archival Garcia věří, že mnoho z nich nebude nových, a proto je klíčové plánovat dopředu. I když se domnívá, že v roce 2025 nebude v odvětví dopravy a logistiky ani jeden největší narušitel, uvedl, že "nedostatek kvalifikované pracovní síly bude jednou z nejkritičtějších výzev v roce 2025".

Garcia dodal: "Tento dopad již vidíme napříč dodavatelskými řetězci, zejména v lodní dopravě, kde tradiční procesy a zastaralé systémy ztěžují přilákání talentů. Imigrační omezení dále omezují dostupnou pracovní sílu, což ovlivňuje národní produktivitu."

Nalezení kvalifikovaných odborníků, kteří by řídili pokračující přechod letecké nákladní dopravy k používání inteligentních technologických řešení, je proto zásadní, zdůraznil Garcia. "Vzhledem k tomu, že se společnosti předhánějí v zavádění automatizačních a technologických řešení, bude stále obtížnější najít kvalifikované odborníky, kteří by tyto přechody zvládli. Tato mezera v talentech v kombinaci s pokračujícím technologickým narušením a vyvíjejícími se požadavky zákazníků na cenovou transparentnost tlačí průmysl směrem k více regionalizovaným dodavatelským sítím spíše než k dálkovým dodavatelským řetězcům."

Při pohledu na obchodní trasy Garcia uvedl, že čínsko-americký koridor nebude v roce 2025 překvapivě ústředním bodem, ale dodal, že zatímco vztahy mezi USA a Čínou jsou pod tlakem, ostatní země toho mohou využít ve svůj prospěch. "Všechny oči se upírají na čínsko-americký koridor, vzhledem k tomu, že Donald Trump nastupuje do úřadu a hovoří o uvalení cel na Čínu. Očekávejte prudký nárůst dodávek a šílený spěch při dodávání produktů, pokud to vypadá, že budou zavedena cla," přemítá Garcia. "Dynamika je jasná – Čína má přebytek produktu, zatímco americká poptávka zůstává silná, takže obchod je logický navzdory politickému napětí. Klíčovou otázkou pro rok 2025 bude, jaký dopad budou mít cla na čínské dodavatele a americké podniky. Budou to další země jako Austrálie a další země v regionu APAC vnímat jako příležitost k vybudování lepších obchodních partnerství s Čínou a využít ji?"

Společnosti se mezitím stávají chytřejšími ve svých strategiích řízení zásob v návaznosti na nedávné volatility dodavatelského řetězce a posouvají se směrem k vertikální integraci. "Již nyní vidíme posun směrem k diverzifikovaným nákupním strategiím a sofistikovanějšímu plánování dodavatelského řetězce. Pozoruhodným trendem je posun směrem k vertikální integraci, kdy společnosti přebírají odpovědnost za více prvků dodavatelského řetězce, aby zlepšily kontrolu a spolehlivost," řekl Garcia. "Svědčí o tom konsolidace, jako jsou nedávné akvizice DP World. I když

by ideální byla lepší spolupráce mezi dodavatelskými řetězci, ochranářské postoje ke sdílení dat nadále brzdí pokrok.

Kromě toho poznamenal, že zatímco umělá inteligence (AI) může podnikům pomoci přijmout prediktivní analýzu a zlepšit odolnost jejich dodavatelského řetězce, lidské znalosti jsou nezbytné pro zajištění efektivního využívání této technologie. "I když se nástroje umělé inteligence rychle vyvíjejí, jejich účinnost stále závisí na lidských znalostech při implementaci. Klíčovou výzvou není jen sběr dat – je to identifikace toho, co je relevantní, a zajištění přesnosti v reálném čase," komentuje Garcia. "Ve společnosti Fluent Cargo spolupracujeme s univerzitami na vývoji metodik pro klasifikaci narušení a měření spolehlivosti. Důraz je kladen na budování robustních rámců pro předpovědi paralelně s vývojem technologických řešení."



SSL Express 08-01-2025 Společnosti Volvo a DHL testují autonomní silniční nákladní dopravu na texaských silnicích

Společnosti Volvo Autonomous Solutions a DHL Supply Chain zahájily autonomní nákladní dopravu v Texasu s využitím autonomního nákladního vozidla Volvo VNL Autonomous, které je poháněno řidičem Aurora a je připraveno k uvedení do výroby. Podle obou partnerů má autonomie způsobit revoluci v dopravním průmyslu snížením provozních nákladů, zvýšením efektivity a zlepšením bezpečnosti. Díky schopnostem 24/7 může autonomní doprava podle jejich analýzy zrychlit dodací lhůty a optimalizovat dodavatelské řetězce, aby podpořila odolnější dopravní síť. "Autonomní nákladní vozidla mohou řidičům také poskytnout nové příležitosti, jako je vzdálené monitorování a správa vozového parku, a zároveň řešit přetrvávající problémy s pracovní silou," řekl Jim Monkmeyer, prezident dopravy DHL Supply Chain North America. Autonomní nákladní vozidla navíc mohou snížit fyzickou a psychickou zátěž řidičů, zlepšit kvalitu života a spokojenost s prací. »

V této fázi bude náklad přepravovaný autonomními nákladními vozidly zpočátku nasazen na dvou trasách v Texasu: Dallas-Houston a Fort Worth-El Paso.

Volvo VNL Autonomous bylo podle svých konstruktérů navrženo s redundantními systémy, aby byla zajištěna bezpečnost osob a majetku v případě poruchy. Redundance nahrazuje zálohu poskytovanou lidským řidičem systémy, které mohou automaticky převzít řízení ve vzácných případech, kdy primární systémy narazí na problém. Tento přístup k bezpečnosti je dále posílen partnerstvím společnosti Volvo se společností Aurora, jejíž technologie umožňuje autonomnímu systému Volvo VNL "bezpečně" navigovat v okolním prostředí. Řidič Aurory je vybaven výkonnými senzory, včetně kamer s vysokým rozlišením, zobrazovacího radaru a patentovaného lidaru s dlouhým dosahem, které umožňují autonomní provoz při dálničních rychlostech bezpečným způsobem.

Podle amerického obchodního média *Supply Chain Dive* je však přechod na autonomní nákladní vozidla v odvětví dopravy stále dlouhou cestou plnou úskalí, zejména pokud jde o úvahy o pojištění. "Existuje mnoho nezodpovězených otázek, například zda pojistné půjde nahoru nebo dolů, jak bude vyhodnoceno riziko a kdo nebo co je na vině v případě nehody," řekl Timothy Good, prezident Good's Insurance Agency.



SSL Express 08-01-2025 Směrnice o kombinované dopravě chybí v programu polského předsednictví v Radě EU

Na kapitole programu polského předsednictví Rady EU o dopravě je obzvláště zajímavé to, co v ní není: plánovaná směrnice o kombinované dopravě (KD). Není tam ani zmínka o návrhu zákona, který by ztraktivnil využívání intermodální dopravy, i když je na stole ministrů dopravy EU stejně

dlouho jako nařízení o řízení železniční kapacity, o kterém Poláci říkají, že ho chtějí uzavřít. Ministři se však nedokázali shodnout ani na společném postoji Rady ke směrnici KD. Na posledním prosincovém zasedání ministrů dopravy se také ukázalo, že dohoda je v nedohlednu. Jedním z největších sporných bodů je proveditelná definice kombinované dopravy. Na tom závisí dotace a zvláštní práva pro provozovatele KD. To, že Poláci toto téma ani nezařadí na svůj seznam úkolů, asi není dobré znamení. Zástupce odvětví řekl (DVZ), že se obává, že reforma směrnice z roku 1992 by mohla znovu zcela selhat - jako pokusy v letech 1998 a 2017.

Polské předsednictví Rady Evropské unie má v úmyslu pokročit v práci na různých probíhajících legislativních projektech, které se konkrétně dotýkají dopravního průmyslu. Například k plánované nové směrnici o vahách a mírách v silniční dopravě, k níž musí ministři dopravy ještě najít společný postoj. Předsednictví Rady chce spolu s Evropským parlamentem vyjednat konečné znění revidované směrnice o řidičských průkazech a nová pravidla pro Evropskou agenturu pro námořní bezpečnost (EMSA). Třístranná jednání o směrnici o přeshraničním vymáhání zákazů řízení mohou být zahájena také poté, co k ní Rada ministrů v prosinci přijme svůj postoj. Poláci chtějí také pracovat na směrnici o technické způsobilosti vozidel, kterou by měla Evropská komise předložit na jaře.

Mottem polského předsednictví v Radě Evropské unie je "Bezpečnost, Evropa!". Pokud jde o dopravní politiku, Poláci se chtějí postarat o odolnost transevropské dopravní sítě (TEN-T). Chtějí se zaměřit na implementaci nových standardů TEN-T přijatých v roce 2024. Ty by nejen umožnily udržitelnější dopravu, ale také by zvýšily odolnost dopravní sítě vůči hrozbám změny klimatu a vůči sabotážím a záměrnému ničení. S ohledem na geopolitickou situaci je důležité zlepšit nejen přepravu zboží a osob, ale také přepravu vojáků a vojenského vybavení, jak uvádí prezidentský program. Kromě toho musí být dobře chráněna dopravní infrastruktura. Dvě konference v únoru a dubnu se zaměří na provádění nových norem TEN-T a na to, jak je lze financovat.

Plánují se také konference s cílem zlepšit globální konkurenceschopnost letecké, námořní a železniční dopravy. Předsednictví avizovalo, že bude nějakou dobu trvat diskuse o konkurenceschopnosti železnic a bezpečnosti lodních společností a jejich postavení na světových trzích.

Posílení rámce EU pro koordinaci kybernetické bezpečnosti je uvedeno jako jedna z priorit telekomunikační politiky. Stejně jako posílení výzkumu a dovedností v oblasti umělé inteligence. S ohledem na rozvoj digitálních služeb se chce polské předsednictví postarat o poštovní a kurýrní služby. Jejich efektivita je důležitá zejména pro malé podniky v EU, protože tyto služby potřebují, aby měly dobrý přístup k zákazníkům a dodavatelům. Poláci chtějí zahájit diskusi o tom, zda je současný právní rámec EU pro poštovní a kurýrní služby stále dostatečný.

Poláci mají určité ambice také v celní politice. Během svého předsednictví chtějí v Radě ministrů dosáhnout dohody o rozsáhlé celní reformě. Chtějí také podporovat spolupráci mezi celními orgány členských států a se sousedními zeměmi, jako je Ukrajina, Moldavsko a západní Balkán, mimo jiné s cílem lépe připravit celní orgány na vymáhání sankcí vůči třetím zemím, jako je Rusko.



SSL Express 08-01-2025 Asfinag zveřejnil kalendář jízd pro Brennerskou dálnici

Rakouský provozovatel dálnic Asfinag zveřejnil [jízdní kalendář](#) pro most Lueg na dálnici A13 Brenner. Dokument stanoví 36 dnů úplného zákazu jízdy pro nákladní automobily nad 7,5 tuny ve směru na Itálii, což je o 14 více než v předchozích letech; od Jižního Tyrolska po sever jich naopak existuje pouze 21. Od Nového roku se přes zchátralou stavbu jezdí pouze v jednom jízdním pruhu, v březnu budou zahájeny nové stavební práce. Vzhledem k tomu, že nosná konstrukce mostu je

nenávratně poškozena, nemůže být podle společnosti Asfinag z bezpečnostních důvodů již plně zatížena.

Spolu s jízdním řádem tak společnost Asfinag včas informuje o omezeních, která na této trase v průběhu roku plánuje. Jádrem plánování je obousměrná doprava ve dnech s obzvláště vysokou intenzitou dopravy. Nákladní automobily budou jezdit uprostřed mostu místo na okraji jako obvykle, aby se odlehčilo stavbě. V obou směrech má tento koncept poskytnout výraznou úlevu na 180 dní.

Přesto bude trať občas ohrožena značnými zácpami, což si možná vyžádá další dny zákazu jízdy. Kromě 17 sobot hlavní cestovní sezóny od června do září proto dálnice zůstává uzavřena pro nákladní automobily, zejména kolem Velikonoc, Nanebevstoupení Páně a Božího těla a také Dne německé jednoty 3. října. V závislosti na počasí by mohly být v zimě přidány další zakazy jízdy, protože těžká posypová a odklízeč vozidla již nesmějí jet po okraji mostu. Podle společnosti Asfinag musí být všechna tato opatření ještě formálně nařízena příslušným úřadem pro silniční dopravu.

Kromě plánovacího dokumentu, který poskytuje informace o řízení dopravy, stavebních opatřeních a uzavírkách, poskytuje provozovatel dálnice také informace o dopravním proudu v reálném čase na speciálně zřízené [webové stránce](#). Tam mohou uživatelé zjistit, jaká zpoždění mohou nastat; živé záznamy z webových kamer na místě jim také umožňují udělat si vlastní obrázek o hustotě provozu. Před zahájením cestovní sezóny na jaře mají být dokončeny automatizované systémy řízení a řízení dopravy.

SSL express 08-01-2025 COSCO se stalo terčem Pentagonu kvůli údajným vazbám na Lidovou osvobozenou armádu

COSCO, jedna z největších světových dopravních společností, je ve skupině čínských jmen souvisejících s lodní dopravou, které byly přidány na seznam společností, které americké ministerstvo obrany považuje za společnosti s vazbami na Lidovou osvobozenou armádu. Zatímco být na černé listině Pentagonu s sebou nese žádné konkrétní sankce, odrazuje to americké firmy od obchodování s těmito společnostmi, které Washington považuje za vojenské entity.

Na černé listině Pentagonu jsou také China State Shipbuilding Corp (CSSC), největší výrobce lodí v zemi, a China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), přední čínský průzkumník pobřežních vod. Mezi další firmy související s lodní dopravou, které Pentagon považuje za vojenské subjekty, patří China International Marine Containers (CIMC), přední světový výrobce kontejnerů, China Communications Construction Group, hlavní stavitel přístavů po celém světě, a Sinotrans & CSC Holdings, jeden z největších čínských vlastníků lodí.

Naposledy se na COSCO Washington zaměřil v roce 2019, kdy byly na jeho tankery uvaleny sankce na několik měsíců za přepravu íránské ropy, což byl krok, který rychle způsobil, že sazby VLCC vyskočily na 200 000 dolarů denně.

V souvisejících zprávách se v posledních dnech objevily zprávy, že odcházející administrativní Joea Bidena připravuje jeden ze svých největších balíčků sankcí zaměřených na ruskou takzvanou temnou flotilu tankerů.

P.S. Přitahuje...ale proč?

SSL Express 09-01-2025 Pět trendů AI ke sledování v roce 2025

Umělou inteligenci čeká v roce 2025 opět velký rok. Očekáváme nejen, že se technologie zlepší a že společnosti budou vydávat nové a inovativní aplikace, ale také očekáváme, že vládní politici a

regulátoři nebudou chtít zůstat pozadu. Jak se mění politické prostředí, mění se hlavní trendy, které odborníci na umělou inteligenci letos sledují:

1. Nová správa, nová pravidla: Očekává se, že nastupující administrativa Donalda Trumpa bude mít k regulaci umělé inteligence volnější přístup než Joe Biden. Xiaomeng Lu, ředitelka geotechnologií v Eurasia Group, uvedla, že očekává, že se Trump bude o umělou inteligenci "starat méně". Zatímco car Bílého domu pro umělou inteligenci David Sacks a politický poradce pro umělou inteligenci Sriram Krishnan se více zaměřují na "podporu a usnadňování inovací v oblasti umělé inteligence" než na prevenci konkrétních škod způsobených touto technologií, ředitel Úřadu pro vědeckou a technologickou politiku Bílého domu Michael Kratsios a náměstkyně Lynne Parkerová (bývalá Bidenova úřednice) jsou ve svém přístupu mnohem "vyváženější", poznamenává Lu. Mina Narayananová, výzkumná analytička z Centra pro bezpečnost a nové technologie v Georgetownu, očekává, že i když je Trump v regulaci umělé inteligence volnější než Biden, nemyslí si, že dojde k zásadnímu posunu. "Zejména se domnívám, že nastupující administrativa bude i nadále upřednostňovat podporu bezpečnosti umělé inteligence, posilování domácího ekosystému umělé inteligence a udržování globálního vedoucího postavení v oblasti umělé inteligence," uvedla.

2. Průlom v autonomních vozidlech: Další politické zaměření by se mohlo soustředit na autonomní vozidla. "Nové studie ukázaly jasné důkazy o masivním snížení jak tělesných škod, tak škod na majetku díky rozšířenému používání autonomních vozidel," řekl Matt Mittelsteadt, výzkumný pracovník v Mercatus Center při Univerzitě George Mason, libertariánském mozkovém trustu. Myslí si, že pokrok v tomto odvětví – jako je expanze Waymo, plně autonomní robotaxi služby od Googlu, na nové trhy – podtrhuje potřebu politik, které jsou méně "zaměřeny na člověka" a více přístupné vozidlům bez řidiče. Vzhledem k tomu, že generální ředitel Tesly Elon Musk hraje v Trumpově administrativě významnou poradní roli, mohou se naděje pana Mittelsteadta stát skutečností.

3. Zrychlení vojenské a národní bezpečnosti: Pentagon v roce 2025 pouze upevní své přijetí umělé inteligence. Jeremy Goldman, senior ředitel marketingu, obchodu a technologických briefingů společnosti EMARKETER, předpovídá "větší investice do autonomních systémů, analýzy inteligence řízené umělou inteligencí a nástrojů kybernetické války nové generace". Varuje však, že "s větším používáním přichází větší kontrola; kontrolní skupiny zvýší tlak, aby zabránily plíživým rizikům misí umělé inteligence a nezamýšlené eskalaci." Joel Predd, hlavní inženýr a spolureditel RAND Geopolitics of AGI Initiative, vznesl dvě zásadní otázky týkající se AI. Za prvé sleduje, zda se umělá inteligence stane nejvyšší prioritou v národní bezpečnostní strategii. "Umělá inteligence se dnes častěji objevuje jako součást technologické soutěže v rámci širší strategické soutěže s Čínou," řekl. "Otázkou je, zda se umělá inteligence v roce 2025 objeví jako nejvyšší a transcendentní problém národní bezpečnosti vzhledem k transformačnímu pokroku v hraničních modelech." Dále řekl (GZERO), že bedlivě sleduje, zda je umělá inteligence zapojena do nějaké velké národní bezpečnostní nebo ekonomické krize, jako je například to, že umělá inteligence povede ke zvýšení nezaměstnanosti nebo zda nestátní aktér použije umělou inteligenci k zahájení pokročilého kybernetického útoku. "Až se NSC sejde, aby diskutovala o příští krizi, bude umělá inteligence hrát významnou roli při diagnostice problému... Nebo řešení?"

4. Konkurence mezi USA a Čínou se zintenzivňuje: V roce 2025 se napětí mezi USA a Čínou jen zintenzivní. "Studená válka mezi USA a Čínou v oblasti čipů umělé inteligence v dohledné době neochladne," řekl Goldman a poznamenal, že Trumpova administrativa pravděpodobně "zdvojnásobí kontrolu vývozu", která začala za Bidena. Goldman očekává "odvetná ekonomická opatření ze strany Pekingu, ale také kreativní snahy čínských firem o obcházení omezení prostřednictvím partnerství s třetími stranami". Eskalující napětí přichází v době, kdy oba národy

soupeří o nadvládu umělé inteligence. Vítěz bude mít strategickou výhodu nejen technologickou, ale i ekonomickou a vojenskou.

5. Silicon Valley se opět sblíží s Washingtonem: Obři ze Silicon Valley jsou stále více připraveni hrát vlivnou roli v Trumpově administrativě. Trump nejenže obsazuje hráče jako Musk, Sacks a další technologické stálice, ale dostává také štědré dary od technologických společností a lídrů. Amazon, Meta, Uber, Robinhood a Perplexity spolu se zakladatelem OpenAI Samem Altmanem (demokratickým dárcem) přislíbily na Trumpovu inauguraci 1 milion dolarů nebo více. To by mohlo signalizovat zvýšenou vstřícnost vůči technologiím, ale ani v pravicových kruzích Silicon Valley není snadné se shodnout na všem. "Vysoce kvalifikovaná imigrace, a zejména víza H-1B, se ukázala jako rozdělující téma," řekl Narayanan. "Nově zvolený prezident Trump nedávno schválil víza H-1B, která umožňují americkým zaměstnavatelům najímat zahraniční pracovníky na speciální profese. Tento postoj vyvolal odpor Trumpových spojenců, kteří kritizují víza H-1B jako to, že berou pracovní místa pracovníkům narozeným v USA. Bude nastupující administrativa pokračovat v podpoře víz H-1B nebo přijme různé mechanismy k posílení pracovní síly v oblasti umělé inteligence v USA?"

Příští rok: Je nemožné předpovědět, co nás čeká v roce 2025, ale jedna věc je jasná: vliv umělé inteligence na politiku, národní bezpečnost a každodenní život se bude jen prohlubovat, protože technologie se budou nadále rychle vyvíjet a prosazovat se v naší práci, vzdělávání a společenském životě.



SSL Express 09-01-2025 Přeskupení aliance zvýší nedostatek boxship lodí, protože dopravci loví "nárazníky"

Zapomeňte na to, že je rokem hada, rok 2025 bude "rokem prvního velkého dopravce bez aliance". Kombinovaná kapacita plavidel, které kontrolují více než 1 % celosvětové liniové flotily, vzrostla v loňském roce o 10,3 %, uvádí společnost Alphaliner. Jako jediný dopravce, který se v roce 2025 rozhodl pro samostatnou operaci bez aliance, vykázala MSC v roce 2024 nepřekvapivě nejsilnější růst, pokud jde o počet teu slotů. Podle dnešního zpravodaje společnosti Alphaliner přidal dopravce se sídlem v Ženevě v loňském roce do své flotily 50 nově postavených letadel a 692 000 slotů, což představuje nadprůměrný růst o 12,3 %. Její současná kapacita flotily je 6,3 milionu teu, čímž se rozšiřuje mezera mezi světovým operátorem číslo dvě Maersk s 4,4 miliony teu na 1,9 milionu teu. Údaje společnosti Alphaliner ukazují, že dánský dopravce loni zvýšil svou flotilu o 7,3 % a postavil 23 nových lodí.

Příští měsíc zahájí společnost Maersk spolupráci Gemini se společností Hapag-Lloyd, která provozuje flotilu s kapacitou 2,3 milionu TEU, která se v roce 2024 rozšířila o 367 000 TEU, tj. o 18,7 %. Analytik zjistil, že v procentuálním vyjádření zaznamenala společnost Hapag-Lloyd v loňském roce třetí největší expanzi flotily mezi 12 největšími dopravci, po PIL s 29,9 % a Zim s 26 %. Na opačném konci spektra byl růst flotily společnosti Evergreen o 6,9 %, který byl nižší než průměr trhu, i když přibýlo 24 nových plavidel s 212 500 teu.

Navzdory neúnavné snaze dopravců o větší tonáž v roce 2024 zůstává poptávka na trhu silná a hrozba nadměrné kapacity se stále neobjevila, což se odráží v nízkém volnoběhu plavidel a dostupnosti charterů. Alphaliner poznamenal, že na charterovém trhu chybí tonáž nad 3 000 teu, přičemž nabídky lodí o kapacitě 5 500 teu a více jsou "obzvláště omezené až do léta". Varoval, že tato nízká dostupnost plavidel má potenciál způsobit další nárůst charterových sazeb.

Poznamenal také, že komerčně nečinná flotila kontejnerových lodí zakončila rok "poklesem" z již tak nízkého počtu. A za posledních čtrnáct dní Alphaliner opět zaznamenal snížení volnoběhu kontejnerových nosičů. Ve svém posledním průzkumu z 30. prosince zaznamenala 58 lodí, tedy 173 930 TEU, jako komerčně nečinných. Uvádí: "S pouhými 0,6 % celkové flotily kontejnerových

linek lze tento sektor stále považovat za "plně zaměstnaný" a je zde "nulový strukturální volnoběh."

A analytik varoval, že se očekává, že nadcházející přeskupení aliance v krátkodobém horizontu dále zhorší poptávku po tonáži, protože dopravci budou "potřebovat určitou tonáž navíc jako 'narázník', dokud se plavidla postupně neusadí ve svém novém nastavení sítě". Dospěl však k závěru, že to, jak se bude rok 2025 nakonec vyvíjet z hlediska poptávky po kapacitě, bude "velmi záviset na geopolitice, přičemž klíčovou otázkou bude vědět, kdy skončí krize v Rudém moři. Předčasné znovuotevření trasy do Suezmu by mohlo vykolejit současnou bonanzu pro majitele lodí a dopravce, přičemž pravděpodobný návrat nadměrné kapacity zasáhne zejména největší lodě. Hrozba je o to pravděpodobnější, že se očekává, že v roce 2025 budou dodány další 2 miliony TEU nové stavební kapacity".



SSL Express 09-01-2025 COSCO se snaží utlumit roztržku s Pentagonem

COSCO, jedna z největších světových dopravních společností, se snaží bagatelizovat zprávy, které v pondělí přinesl *server Splash*, že byla přidána na seznam společností, které americké ministerstvo obrany považuje za společnosti s vazbami na Lidovou osvobozenou armádu. Zatímco být na černé listině Pentagonu s sebou nenese žádné konkrétní sankce, odrazuje to americké firmy od obchodování s těmito společnostmi, které Washington považuje za vojenské entity.

COSCO ve svém prohlášení uvedlo, že dceřiné společnosti, které Pentagon vybral, nebyly čínské vojenské společnosti a že tento přepravní gigant se sídlem v Pekingu nyní komunikuje s příslušnými americkými stranami, aby "vyjasnil fakta". Zahrnutí dceřiných společností na seznam, zdůraznilo COSCO, neznamena, že byly zahrnuty do jakéhokoli sankčního nebo kontrolního seznamu vývozu, a to neovlivní podnikání a globální operace skupiny, tvrdila společnost.

Lars Jensen, jeden z nejznámějších komentátorů kontejnerového průmyslu, také zlehčoval tyto zprávy a v příspěvku na LinkedIn naznačil, že zařazení na čínský vojenský seznam Pentagonu by samo o sobě nezpůsobilo žádné velké narušení, protože s tím není spojen žádný trest, kromě toho, že americká armáda nebude moci přepravovat náklad s COSCO. "Na COSCO a další firmy uvedené na seznamu nebyly vyhlášeny žádné sankce, i když existuje potenciál pro 'sebesankce' ze strany hráčů na trhu ze strachu, že se dostanou do konfliktu s americkou politikou," tvrdí analytici investiční banky Jefferies ve včerejší poznámce klientům.

Na černé listině Pentagonu jsou také China State Shipbuilding Corp (CSSC), největší výrobce lodí v zemi, a China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), přední čínský průzkumník pobřežních vod. Mezi další firmy související s lodní dopravou, které Pentagon považuje za vojenské subjekty, patří China International Marine Containers (CIMC), přední světový výrobce kontejnerů, China Communications Construction Group, hlavní stavitel přístavů po celém světě, a Sinotrans & CSC Holdings, jeden z největších čínských vlastníků lodí.

Naposledy se na COSCO Washington zaměřil v roce 2019, kdy byly na jeho tankery uvaleny sankce na několik měsíců za přepravu íránské ropy, což byl krok, který rychle způsobil, že sazby VLCC vzrostly na 200 000 dolarů denně.



SSL Express 10-01-2025 Změny v zákoně týkající se zprostředkování služeb v pojištění (zboží) se mohou dotknout každého z vás

Na základě upozornění ze strany našich právníků považuji za důležité zopakovat již sdělený stav v zákonu o distribuci pojištění a zajištění (170/2018 Sb. poslední novela přijatá PČR v prosinci 2024 a účinná od 1.7.2025). Na základě této novely vám v průběhu příštích 2 let vznikne - budete-

li nadále hodlat nabízet zprostředkování cargo pojištění vašim klientům, což předpokládám - povinnost splnit ustanovení řečeného zákona, tedy především se registrovat u ČNB a zajistit proškolení některého z vašich manažerů (za poplatek). Sankce, které by mohly následovat při porušení tohoto zákona, by mohly mít na vaši firmu devastující dopad, tak se prosím rozmyslete včas. Děkuji za pozornost!



SSL Express 10-01-2025 Airbus si pronajal logistickou platformu Logicor v Colomiers

Společnost Logicor, správce logistických nemovitostí, přivítá Airbus na své logistické platformě o rozloze 16 609 m² se sídlem v Colomiers v regionu Haute-Garonne. Nový nájemce, který bude obývat celou budovu, měl zájem o renovační práce na místě a jeho umístění 10 km od centra Toulouse, v blízkosti dálnice A620 a 10 minut od letiště Toulouse-Blagnac. Jeho poloha nabízí přístup do hlavních měst a ekonomických center jižní Francie. "Jsme potěšeni, že můžeme přivítat Airbus a to, že jedna z našich budov je součástí ekonomické dynamiky metropole v Toulouse, historického evropského uzlu pro letecký a kosmický sektor," říká Laurent Dubos, generální ředitel společnosti Logicor France. V tomto regionu, kde vlastníme šest logistických, průmyslových a kurýrních aktiv, která se rozprostírají mezi Tournefeuille, Colomiers, Lespinasse a Bruguières a představují více než 100 000 m² stávajících a více než 15 000 m² ve výstavbě, jelikož máme velmi silné přesvědčení o této výhodě, dodává.

Společnost Logicor získala tuto logistickou budovu a jejích 50 parkovacích míst v lednu 2024 od společnosti Logista. "Tuto platformu jsme převzali s přesvědčením o její schopnosti splnit požadavky na efektivitu náročného uživatele, pokud mu konkrétní práce umožní návrat k provoznímu a ekologickému výkonu," říká Laurent Dubos. Areál pochází z roku 1982 a v roce 2004 byl rozšířen o 4 000 m². Od března 2024 společnost Logicor významně investovala do zlepšení pozic, které považuje za zásadní: kompletní rekonstrukce 10 000 m² stropu, modernizace technických provozů (kotel, elektřina a sprinklery), vytvoření dvou dalších přístupových ramp pro usnadnění toku vozidel. V návaznosti na tuto práci si platforma klade za cíl získat environmentální certifikaci Breeam "In-Use".

