

SSL EXPRES

24.02.-28.02.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 24-02-2025 Severní Amerika: Logistika VW vidí silný trend směrem k lokalizaci

Cla na dovoz automobilů do USA se budou "blížit 25 procentům", řekl Donald Trump minulý úterý v odpovědi na otázku na tiskové konferenci ve svém sídle Mar-a-Lago v americkém státě Florida. 2. dubna se chce vyjádřit konkrétněji. Příplatky by se nevztahovaly, pokud by společnosti vyráběly v USA, řekl americký prezident. Tato zpráva obletěla ve středu ráno také mezi účastníky Automotive Logistics Forum, které letos v Drážďanech uspořádaly Německý automobilový svaz (VDA) a Německý logistický svaz (BVL). Na dotaz ohledně Trumpova prohlášení na stupních vítězů Simon Motter, šéf logistiky koncernu Volkswagen, řekl: "Pokud přijdou cla, budeme muset v krátké době s něčím přijít. Jako logistická společnost jsme zde velmi žádaní. Protože pak musíme počítat s tím, že objemové toky budou jiné." Volkswagen vyváží z Evropy a Mexika do USA. Pokud dojde k posunům objemu, pravděpodobně dojde také k úpravám logistických smluv. Společnosti jako Volkswagen musí neustále hledat způsob, jak co nejflexibilněji zabezpečit přepravní kapacity. Plánování však není příliš krátké, "aby bylo možné i nadále umožňovat vysoké objemy, pokud dojde k nejhoršímu," řekl Motter.

Logistická společnost VW Group zároveň zdůraznila, že automobilka zvýší svou stopu v Severní Americe. Pro značku Scout například vyrostle nový závod u Columbie v Jižní Karolíně. V kanadském St. Thomasu – přibližně na půli cesty mezi Torontem a americkým automobilovým městem Detroit – společnost se sídlem ve Wolfsburgu také staví továrnu na baterie. "Severní Ameriku vnímáme jako rostoucí trh," zdůraznil Motter v Drážďanech. "A tam, kde se zvětšujeme, přicházejí také úspory z rozsahu." Mohlo by se tedy také vyplatit, aby jeden nebo druhý dodavatel přesídlil na kontinent.

Motter si myslí, že "lokální pro místní", což znamená něco jako "Z regionu – pro region", jako cíl, je "naprosto správné, zejména v takových hodnotových řetězcích a s takovými objemy, jako je ten náš". Svou roli sehrály také náklady na logistiku. Ty se ve Volkswagenu za posledních deset let výrazně zvýšily, pokračoval Motter. Regionalizace má výhody s ohledem na kratší dodací trasy. "Čína se bude jasně vyvíjet směrem k lokálnímu a místnímu. Tento trend však velmi silně pozorujeme i v Severní Americe. Budeme proto dbát na to, aby se náš podíl z regionálních zdrojů zvýšil," dodal Motter.

Andreas Koetz, vedoucí dodavatelského řetězce u automobilového dodavatele ZF, také řekl u kulatého stolu v Drážďanech druhý den průmyslového setkání, že nová americká cla se více zaměří na místní přístup. "Téma lokalizace musíme více prosazovat. Ale to bude herkulovský úkol v příštích dvou až třech letech," řekl.

Německý svaz automobilového průmyslu (VDA) poukazuje na již tak velké nasazení německých výrobců a dodavatelů v USA s celkem 138 000 zaměstnanci. V roce 2023 němečtí výrobci vyrobili v USA více než 900 000 vozidel, což je více než kdykoli předtím. "Cla jako nástroj vyjednávání jsou špatným prostředkem," tvrdí předsedkyně VDA Hildegard Müllerová. "Pokud se na tarify reaguje protitarify nebo jinými opatřeními, roztáčí se spirála, která vede zejména k tomu, že spotřebitelé musí nakonec platit více."

Pokud jde o Trumpovo poslední oznámení, hlavní ekonom VP Bank Thomas Gitzel je přesvědčen, že vzhledem k obrovskému objemu obchodu mají tato cla v podstatě potenciál oslabit evropskou ekonomiku, což platí zejména pro Německo. Cla by také ovlivnila dovoz z Mexika, kde hlavní němečtí výrobci automobilů v posledních desetiletích investovali do někdy gigantických továren. Navzdory poklesu byla v loňském roce nejdůležitějším vývozním artiklem "Made in Germany" motorová vozidla a jejich díly s celkovou hodnotou 262 miliard eur (minus 4,0 procenta), následované strojním vybavením (216,5 miliardy eur/minus 4,8 procenta) a chemickými výrobky (138,6 miliardy eur/minus 2,1 procenta).



SSL Express 25-02-2025 HPA: "Budeme schopni se vypořádat s uzavřením přístavní železnice"

Jak již bylo oznámeno, v červenci bude muset být uzavřen centrální úsek hamburské přístavní železnice mezi Hausbruchem a Waltershofem. Důvodem jsou stavební práce společnosti Deges (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) na tunelu a konstrukci žlabu na dálnici A26 West. V této souvislosti budou koleje přístavní železnice přemístěny o něco východněji, jak v pátek potvrdil odpovědný hamburský přístavní úřad (HPA). Na rozdíl od toho, co bylo původně hlášeno, bude úplná uzavírka stanovena v období od pátku 4. července, 07:00 do úterý 8. července 2025, 07:00. Během těchto 96 hodin nelze odbavit žádnou železniční dopravu do a z kontejnerových terminálů Altenwerder, Burchardkai a Eurogate a také do terminálu pro volně ložený náklad Hansaport.

Harald Kreft, vedoucí přístavní železnice v HPA, očekává, že výluka se dotkne "výrazně méně než 500 vlaků". Je to stále obrovská výzva, ale již optimalizovaný plán, který úřad obhájil při jednáních s postiženými terminály, železničními společnostmi (RU) a Deges. Za předpokladu, že by se jednalo o 450 kontejnerových vlaků, z nichž každý by byl naložen 90 TEU, by to mělo za následek objem více než 40 000 kontejnerových jednotek, které by se v daném čase nedostaly na terminály ani z nich. Výroba výrobce oceli Salzgitter AG, který je denně zásobován po železnici surovinami z terminálu Hansaport, není ohrožena, zdůrazňuje Kreft. Alternativně se také uvažovalo o uzavření úzkého hrdla na tři a půl měsíce pouze v jednom jízdním pruhu, aby byl v zásadě zachován provoz, uvádí správce přístavní železnice. Tehdy by však více než 4 000 vlaků nemohlo být odbaveno. "To by znamenalo výrazně přísnější omezení pro přístav." Během procesu schvalování územního plánu HPA lobbovala u Deges, aby bylo úplné uzavření stanoveno na "přístavní svátky", jako jsou Velikonoce nebo Svatodušní neděle. Vzhledem k tomu, že na terminálech jsou pracovní dny kráceny, je objem kontejnerů v této době výrazně nižší. Tato podmínka ze strany HPA je součástí stavebního povolení z prosince 2018, říká Kreft. Kvůli opakovaným zpožděním výstavby projektu A26 však bylo odloženo i uzavření přístavní železnice. Podle Degese je současné časové okno pro stavební práce, a tedy i uzavírka, "bez alternativy", uvádí Kreft.

Zástupci energetických společností obvinili HPA, že dostatečně nehájila jejich zájmy a špatně komunikovala o uzavření. HPA to odmítá. Dialog s dotčenými stranami byl zahájen bezprostředně po posledním informačním setkání s Degesem v prosinci 2024. V nadcházejících týdnech chce HPA společně se zástupci dotčených terminálů, veřejných služeb a Deges diskutovat o tom, jak lze minimalizovat logistický dopad uzavření. Za tímto účelem bude zřízena koordinační skupina. Lze si představit, že v přístavu bude držena zásoba kontejnerů pro posun a manipulaci s terminály. Kromě toho se připravují postupy pro odvoz kontejnerů po opětovném zprovoznění linky, vysvětluje Kreft.

Další obavou RU je, že budou muset platit poplatky za stání za své lokomotivy a vagóny, které během výluky uvíznou v síti přístavní železnice. Poplatky za skladování se také obvykle platí za

kontejnery, které jsou na terminálech déle, než bylo plánováno. O tom, zda a jak budou tyto náklady kompenzovány, ještě nebylo rozhodnuto, říká Kreft. Vzhledem k tomu, že uzavření přístavní železnice je vyvoláno stavebním projektem společnosti Deges, musí k němu zaujmout stanovisko, upřesňuje. V rámci přípravných prací na úplné uzavírce na začátku července budou z důvodu přípravných opatření otevřeny také jednokolejné uzavírky v délce několika hodin. Poté dojde k další úplné uzavírce trati na přibližně 16 hodin v neděli, která zatím nebyla naplánována. Kreft, který v HPA pracuje již více než 16 let, zatím nezažil tak rozsáhlé omezení, ale je si jistý: "S uzavřením přístavní železnice se budeme moci vypořádat. Zůstává to výzvou, ale není to konec světa."

P.S. Ano, HPA se s uzavírkou vypořádá, horší to budou mít operátoři vlaků, které nedostanou v náhradním režimu na koleje. Zákazníku, nezoufej, nemá to cenu



SSL express 25-02-2025 Kombiverkehr také přichází o zásilky

Objem dodávek společnosti Kombiverkehr v roce 2024 nadále klesal. Jak společnost uvedla (pro DVZ), objem v loňském roce činil přibližně 780 000 zásilek. To je o necelých 5 procent méně než v roce 2023 (815 467 zásilek). Na národní úrovni byl minus podle předběžných údajů asi 3 procenta, zatímco v mezinárodním měřítku byl dvakrát vyšší, 6 procent. Vzhledem k obtížným ekonomickým podmínkám a mnoha výlukám a problémům v železniční síti byl Armin Riedl, generální ředitel společnosti Kombiverkehr, s výsledkem spokojen. Protože: "Pokles lze jednoznačně připsat jednotlivým úzkým místům v infrastruktuře," řekl Riedl. Jako příklad uvádí stavební práce na mnichovském terminálu Riem, které by vedly k tomu, že vlaky měly být ve skutečnosti zrušeny.

Pro letošní rok je optimistický, že se objem opět zvýší, i když se již objevila oznámení, že překladiště jako Kolín nad Rýnem-Eifeltor nebo terminály v Hamburku či Lübecku nemohou být obsluhovány na denní bázi. "To znamená, že opět ztratíme objemy." Přesto pro rok 2025 očekává růst. "Očekávám růst nejméně o 4 až 5 procent," řekl generální ředitel Kombiverkehr.

Hupac také mezitím zveřejnil své údaje na konci ledna. Objem přepravy u švýcarského operátora činil 940 000 zásilek, což je o 2,6 procenta méně než v předchozím roce.

V roce 2024 společnost Kombiverkehr také dokončila jedno ze svých největších restrukturalizačních opatření v historii společnosti. Společnost se na jaře 2024 rozhodla kompletně reorganizovat trakci. Důvodem bylo řízení EU o státní podpoře proti Německu ohledně DB Cargo a riziko, že by DB Cargo mohlo selhat jako trakční akcionář. Společnost Kombiverkehr poté přidělila trakci pro velkou část dopravy jiným železničním společnostem (RU) během pouhých šesti měsíců. Kombirail Europe, 100% dceřiná společnost Kombiverkehru, nyní zajišťuje veškerou vnitrostátní dopravu, kontinentální dopravu mezi Německem a Nizozemskem a mezi Duisburgem a Poznaní. "Před restrukturalizací pokrývala společnost Kombirail šest až sedm spojení s Kombiverkehr, nyní existuje více než 60 dalších okružních jízd," říká Riedl.

"Vytvoření potřebného základu v organizaci bylo výzvou," zdůraznil generální ředitel společnosti Kombirail Europe Gerd Wehland. Během pouhých dvou čtvrtletí se podařilo ztrojnásobit počet výpravčích v provozu 24/7 na 16 a zvýšit počet strojvedoucích na více než 40. To znamená, že počet zaměstnanců se nyní pohybuje v trojčíferných číslech, protože v současné době je zde 16 vozmistrů a 33 odborníků na administrativu, řízení bezpečnosti a plánování vlakových služeb. Kromě Kombirail Europe jsou hlavními trakčními skupinami Lokomotion, SBB Cargo International a DB Cargo (mimo jiné do Španělska a Francie). Kromě toho však pro Kombiverkehr operuje celkem 18 železničních operátorů. 11 z nich jsou přímí smluvní partneři – tzv. smluvní dopravci – kteří zase pověřují 7 dalších RU jako provádějící dopravce poskytováním služeb. K novým

přírůstkům v intermodální síti patří Frachtbahn z Vídně a Hector Rail z Bochumi. Celkem společnost Kombiverkehr změnila partnery na přibližně 35 linkách.

Ihned po představení plánů v červnu 2024 byla zahájena realizace a jeden vztah za druhým byl převeden na nové partnery. "Pokud dotčená spojení vynásobíte počtem odjezdů týdně, získáte přibližnou představu o tom, kolik vlaků nyní jezdí pod novým vedením. Je to několik stovek týdně," vysvětluje rozsah restrukturalizace Heiko Krebs, generální ředitel společnosti Kombiverkehr.

Kromě toho se změnilo i vedení vagónů. Společnost Kombiverkehr dosud nakupovala vozy jako součást celkového trakčního balíčku. Nyní se provozovatel od tohoto konceptu do značné míry odklonil a pronajímá si vozy na vlastní riziko. Servisní společnost pro intermodální dopravu (DIV), dceřiná společnost Kombiverkehr, tak spravuje velký vozový park a zajišťuje jejich efektivní využití ve vlacích. "Speciální zařízení na trhu jsme museli obstarat ve velmi krátkém čase a nasměrovat ho na odpovídající trasy právě včas," popisuje nejzásadnější aktivitu posledních měsíců Daniel Jähn, výkonný ředitel DIV. Od začátku roku DIV spravuje fond více než 1 600 vozů.

✈️👤🏠📱 SSL Express 25-02-2025 Dohoda v občanském soudním řízení o kartelové dohodě o letecké nákladní dopravě

Společnosti Deutsche Bahn (DB) a Cathay Pacific dosáhly dohody v občanskoprávním řízení týkajícím se kartelu letecké nákladní dopravy identifikovaného Evropskou komisí. Tím končí spor před Krajským soudem v Kolíně nad Rýnem, který trvá již více než deset let. Urovnání uzavírá řízení, protože Cathay Pacific byla posledním zbývajícím žalovaným. Byla dohodnuta důvěrnost o podrobnostech vyrovnání a výši částky vyrovnání. Před vyrovnáním se společností Cathay Pacific již bylo dosaženo mimosoudního vyrovnání s jinými leteckými nákladními společnostmi, které byly původně žalované.

Evropská komise – stejně jako různé další orgány pro hospodářskou soutěž po celém světě – uložila pokuty jedenácti leteckým nákladním společnostem Air Canada, Air France-KLM, British Airways, Cathay Pacific, Cargolux, Japan Airlines, LAN Chile, Martinair, SAS, Singapore Airlines a Qantas. Byli obviněni z antimonopolních dohod o palivových a bezpečnostních příplatcích. Rozhodnutí Evropské komise je v současné době předmětem konečného přezkumu Soudním dvorem Evropské unie.

Dceřiná společnost DB Barnsdale AG uplatňovala od roku 2013 nároky na náhradu škody u Zemského soudu v Kolíně nad Rýnem. Zastupovala přitom také nároky společnosti DB Schenker, jakož i dalších spedičních podniků a zasílatelů, kteří postoupili své pohledávky členům Komise.

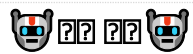
🚢🏠👍 SSL Express 25-02-2025 Rotterdam zůstává v současné době největším kontejnerovým uzlem v Evropě

Celková propustnost v rotterdamském přístavu v loňském roce mírně klesla ve srovnání s předchozím rokem = o 0,7 procenta na 435,8 milionu tun. Důvodem je zejména pokles přepravy uhlí a ropy. Přístav naopak zaznamenal nárůst propustnosti kontejnerů o téměř 3 procenta ve srovnání s předchozím rokem. To činilo 13,8 milionu TEU. Oznámil to přístavní úřad v pátek. Rotterdam tak dokázal obhájit svou přední pozici největšího kontejnerového uzlu v Evropě. Ztráta na druhém místě, Antverpy-Bruggy, se však stále zmenšuje. Překladiště nyní oddělují pouze asi 300 000 kontejnerových jednotek. Ve finančním roce 2023 činil náskok Rotterdamu před belgickými uzly stále více než 900 000 TEU. V roce 2021, rok před sloučením dvou belgických přístavů, činil náskok Rotterdamu před Antverpami více než 3 miliony TEU. Pokud jde o celkovou propustnost, Rotterdam je však před Antverpami-Bruggami téměř nedohonitelný. Celkový objem

dvou belgických hubů činil v loňském roce 277 milionů tun, což je o téměř 160 milionů tun méně než v Rotterdamu.

Obrat přístavního úřadu se vyvíjel pozitivně. Vzrostl o téměř 5 procent na 882 milionů eur. Čistý zisk se zvýšil přibližně o 40 milionů eur na 273,7 milionů eur. Díky své finanční situaci dokázala přístavní správa se sídlem v Rotterdamu v uplynulém finančním roce zvýšit své investice o 11 procent na 320 milionů eur. Nejvyšší částky byly vynaloženy na výstavbu nábrežních zdí pro rozšíření kontejnerového terminálu v Prinses Amaliahaven (42,5 milionu eur), výstavbu projektu přepravy a skladování CO₂ Porthos (39,4 milionu eur) a rozšíření kanálu Jang-c'-ťiang (22,5 milionu eur). Jedná se o přístup ke kontejnerovým terminálům na Maasvlakte 2.

Přístavní správa v Rotterdamu letos zintenzivňuje své úsilí v boji proti trestné činnosti související s drogami. Od konce března 2024 mohou být všechny kontejnery přijíždějící do Rotterdamu z Latinské Ameriky uvolněny a vyzvednuty z terminálů pouze prostřednictvím autorizovaných a známých osob. Takzvaný "Secure Chain" má za cíl zvýšit bezpečnost procesu sběru kontejnerů a zabránit nezákonnému sběru boxů. Od zavedení technologie bylo podle správy tímto způsobem odbaveno více než 630 000 dovozních kontejnerů. Poslední obchodní trasy, Asie a Oceánie, mají být přidány tento měsíc.



SSL Express 26-02-2025 Co se může umělá inteligence naučit od Blockchainu v oblasti přepravy a obchodu

Umělá inteligence (AI) se dostává do popředí zájmu a mění vše od prediktivní analýzy v dodavatelských řetězcích až po inteligentní automatizaci v přístavech. Než se však necháme unést revolucí AI, stojí za to se zeptat: Jaké ponaučení si může AI vzít z cesty Blockchainu v oblasti přepravy a obchodu? Blockchain sice udělal velký pokrok, ale jeho zavádění v oblasti dopravy a obchodu nebylo tak hladké, jak se původně předpokládalo. Umělá inteligence, která je nyní na podobné trajektorii rychlého zavádění, riskuje, že narazí na některé ze stejných nástrah, pokud si neuděláme chvíli na rozmyšlenou.

Na standardech a interoperabilitě záleží - a hodně. Účinnost blockchainu byla s největší pravděpodobností omezena roztržitostí, různými platformami, nedostatečnou standardizací a špatnou komunikací mezi platformami. AI nesmí udělat stejnou chybu. Pokud různé zúčastněné strany v oblasti přepravy a obchodu vyvinou izolované modely AI, které spolu nekomunikují, vrátíme se k digitálním silům, jen s nablýskanějšími technologiemi. Datové standardy pro celé odvětví jsou pro úspěch umělé inteligence klíčové.

Přijetí bez spolupráce je slepá ulička: Blockchainová řešení se těžko prosazovala, když jednotlivé společnosti experimentovaly bez kolektivní podpory ekosystému. Úspěch umělé inteligence v lodní dopravě a obchodu závisí na spolupráci celého odvětví, od odesílatelů přes dopravce, celníky až po přístavy a další propojené subjekty. Bez ní riskujeme nesourodá, izolovaná řešení, která se nepodaří rozšířit.

Sladění s předpisy nemůže být vedlejší záležitostí: Problémy s přijetím blockchainu nebyly jen technologické, ale také regulační. Nejistota ohledně dodržování předpisů a odpovědnosti zpomalila jeho rozmach. Umělá inteligence čelí podobným výzvám a pohybuje se v šedé zóně, pokud jde o transparentnost a rozhodování. AI se musí včas sladit s regulačními orgány a zajistit, aby její modely byly vysvětlitelné a kontrolovatelné. Bez proaktivního zapojení by AI v lodní dopravě a obchodu mohla čelit stejnému odporu, který brzdil růst Blockchainu.

Umělá inteligence musí upřednostňovat transparentnost: Největší silou blockchainu byl jeho zabudovaný mechanismus důvěry a sledovatelnosti, v němž byla zaznamenána každá transakce a s ničím nebylo možné manipulovat. Na druhou stranu je umělá inteligence často černou skříňkou, nikdo přesně neví, jak se některá rozhodnutí umělé inteligence přijímají. Zatímco můžeme vidět

vstup a výstup modelu, složité fungování, které vede k určitému rozhodnutí, může být obtížné plně pochopit nebo vysvětlit. To je problém pro odvětví postaveném na smlouvách, dodržování předpisů a řízení rizik. Umělá inteligence musí integrovat transparentnost, sledovatelnost a etické záruky, aby si vybudovala stejnou úroveň důvěry.

Závěr: Ačkoli umělá inteligence vykazuje veškerý potenciál, který má pro reorganizaci globálního obchodu, musí aktivně pochopit úskalí, která brání očekávanému přijetí Blockchainu. Odvětví umělé inteligence musí řešit problémy, jako je roztříštěnost, regulační nejistota, nedostatečná standardizace a pomalá spolupráce, což jsou problémy, které omezily dopad také u Blockchainu. Umělá inteligence musí integrovat nejlepší zkušenosti z vývoje Blockchainu - zejména v oblasti standardizace, interoperability, spolupráce, regulačního předvídání a transparentnosti. Teprve díky tomu bude moci umělá inteligence překročit rámec experimentování a stát se skutečným prostředkem škálovatelné, všeoborové digitální transformace v oblasti námořní dopravy a obchodu.



SSL Express 26-02-2025 Projekt nádrže v Panamě má zelenou ve snaze bojovat proti omezením v důsledku sucha

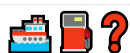
Správní rada Panamského průplavu schválila financování výstavby nového jezera na středním toku povodí řeky Indio, což je masivní projekt, který má pomoci zajistit, aby vodní cesta mohla bojovat se suchem. Po většinu roku 2023 a loňského roku byl průplav nucen omezit tranzity a maximální ponor, protože Panama zažila nejhorší zaznamenané sucho, což si vynutilo změnu v globálních vzorcích námořního obchodu, které se ještě plně nekorigovaly.

Práce na projektu za 1,2 miliardy dolarů, který zahrnuje obrovskou přehradu, mají začít v roce 2027 a jejich dokončení by mělo trvat čtyři roky. V povodí řeky Indio bude vybudována nádrž s kapacitou 1,5 miliardy metrů krychlových a 8,7 km dlouhý přenosový tunel, který by odtud vedl do povodí Panamského průplavu, s cílem posílit kapacitu zásobování sladkou vodou dvou umělých jezer, která napájejí vodní cestu, Gatún a Alajuela.

V období od června 2023 do září 2024 byl průjezd Panamským průplavem omezen kvůli nízké hladině vody v jezeře Gatun. Existovala omezení jak na celkový počet průjezdů, tak na ponor lodí a lodě soutěžily o omezené tranzitní sloty. Přestože se objem přepravy ve 4. čtvrtletí loňského roku vrátil k normálnímu provozu, dosud se plně nezotavily.

Podle analýzy společnosti BIMCO byla mezi zářím 2024 a lednem 2025 kapacita lodí v tunách tranzitu Panamským průplavem o 10 % nižší než průměr let 2019-22.

"Ačkoli v tomto období neexistovala žádná tranzitní omezení, tranzity lodí se suchým sytkým nákladem, LNG a v menší míře i tankerů se nevrátily na svou historickou úroveň," řekl Filipe Gouveia, manažer lodní analýzy ve společnosti BIMCO. "Tranzitní poplatky, změny v obchodních vzorcích a zavedení nového normálu, to vše by mohlo bránit lodím v plném návratu do průplavu," dodal.



SSL Express 26-02-2025 Trh s lodními palivy je rozbitý - a alternativní paliva to nespraví

Námořní průmysl se nachází uprostřed energetické transformace. Zpříisňují se předpisy, alternativní paliva získávají na popularitě a majitelé lodí se snaží najít smysl podnikání v budoucnu. Ve spěchu za dekarbonizací se však často přehlíží jeden zásadní problém - samotný trh s palivy je od základu rozbitý. Dokonce i s alternativními palivy se způsob, jakým lodní doprava nakupuje palivo, nevyvinul. Ceny zůstávají neprůhledné, dostupnost je nepředvídatelná a transakční procesy jsou zastaralé. Největší výzvou v tomto odvětví není jen přechod z ropy na

metanol, čpavek nebo LNG - jde o zajištění transparentnosti a efektivity způsobu, jakým se palivo získává, oceňuje a obchoduje.

Po celá desetiletí se transakce s bunkrovým palivem odehrávaly ve světě nejistoty. Tvorba ceny je roztržštěná mezi více zprostředkovatelů, dodavatelů a přístavů. Kupující se při zajišťování paliva spoléhají na soukromé sítě, zprávy WhatsApp a řetězce e-mailů. Dostupnost kolísá v závislosti na podmínkách v přístavech, geopolitických rizicích a nepředvídatelné poptávce. Výsledkem je trh, kde majitelé lodí často přeplácejí, špatně odhadují potřeby dodávek nebo se dostávají do sporů o kvalitu paliva. Přejít na alternativní paliva tuto neefektivitu nespraví - ve skutečnosti by ji mohl ještě zhoršit. Nová paliva jsou spojena s ještě větší volatilitou cen, menším počtem dodavatelů a nestálou dostupností. Pokud lodní doprava nemodernizuje způsob nákupu paliva, riskuje, že přechod na alternativní paliva bude ještě složitější a nákladnější.

Mezinárodní námořní organizace (IMO) a systém Evropské unie pro obchodování s emisemi (EU ETS) nutí majitele lodí přehodnotit své palivové strategie. Náklady na emise uhlíku rostou a lhůty pro splnění požadavků se zkracují. Infrastruktura, která by podpořila široké přijetí alternativních paliv, však není zdaleka připravena. Vezměme si například zelený metanol - společnost Maersk se k němu sice zavázala, ale jeho dodávky jsou stále omezené a kolísání cen z něj činí nepředvídatelnou volbu. Čpavek a vodík čelí ještě větším výzvám, protože obavy týkající se bezpečnosti, skladování a výroby omezují krátkodobé přijetí. LNG je zavedenější, ale jeho dlouhodobý dopad na emise uhlíku je sporný a ceny jsou stále nestabilní. Vzhledem k tomu, že náklady na palivo a sankce za emise nyní přímo ovlivňují ziskovost, potřebují majitelé lodí lepší způsoby, jak sledovat dostupnost v reálném čase, porovnávat druhy paliva a optimalizovat rozhodnutí o dodávkách. Současný trh s palivy však nabízí jen málo spolehlivých údajů nebo účinných obchodních mechanismů.

Je digitalizace chybějícím prvkem? Lodní doprava přijala digitalizaci v mnoha oblastech - správa lodního parku, prediktivní údržba a sledování nákladu. Nákup bunkrového paliva však do značné míry zůstal stejný. Pokud to odvětví myslí s dekarbonizací vážně, musí začít s nápravou základů.

- Co kdyby majitelé lodí měli okamžitý přístup k aktuálním cenám bunkrů, dostupnosti dodávek a emisním nákladům v globálních přístavech?

- Co kdyby se transakce automatizovaly, čímž by se omezilo časově náročné vyjednávání a chyby?

- Co kdyby se nákup paliva stal stejně bezproblémovým jako rezervace nákladového prostoru nebo optimalizace lodní trasy? Nejde jen o pohodlí - jde o ziskovost, dodržování předpisů a dlouhodobou konkurenceschopnost. Trh s palivy je zpožděný a ti, kteří budou první, budou mít velkou výhodu.

P.S. A jak by na to reagovaly palivové přírážky, milé děti? No samozřejmě by rostly...



SSL Express 26-02-2025 Kolik elektřiny stojí chladné počasí

Mercedes-Benz Trucks opět otestoval eActros 600. Jak se vyvíjí spotřeba elektrického kamionu v zimě a kolik elektřiny stojí spaní v teplé kabině? Největší testovací jízda v historii společnosti pro Mercedes-Benz Trucks proběhla teprve před šesti měsíci. V létě výrobce vyslal na evropské turné dva téměř produkční prototypy eActros 600. Byli na cestě 45 dní, projeli 22 zemí a pokaždé urazili hodně přes 15 000 kilometrů.

Mercedes-Benz Trucks nyní poslal na zimu stejné prototypy do severní Evropy znovu. Ujelo se kolem 6500 kilometrů přes Německo, Dánsko, Švédsko, Finsko (až k polárnímu kruhu), Estonsko, Lotyšsko, Litva, Polsko, Česko a Rakousko. Více než polovina z nich cestovala na stejných trasách jako v létě. Cíl: získat přehled o vlivu zimních teplot a stavu vozovky na spotřebu energie.

Podmínky k tomu byly ideální. Teploty se pohybovaly mezi minus 18 a plus 9 stupni, rychlost mezi 64 a 77 km/h. Mercedes-Benz Trucks poskytl podrobné informace o trase, která byla projeta po

silnici bez sněhu po studeném startu při průměrné teplotě minus 2 stupně na pneumatikách třídy energetické účinnosti B: inženýři odhadují dodatečnou spotřebu na přibližně 25 procent ve srovnání se stejnou trasou na pneumatikách třídy A v létě. Přibližně 15 procent z toho bylo způsobeno zvýšeným valivým odporem a odporem vzduchu, pět procent vytopením kabiny na 21 stupňů, čtyři procenta nižším výkonem rekuperace (kvůli výše zmíněnému zvýšenému valivému odporu a odporu vzduchu) a méně než jedno procento vyhřívání baterie a pomocné spotřebiče. Na náročnější etapě se sněhem a ledem na silnici a skandinávskými pneumatikami třídy D spotřeboval eActros 600 podle výrobce o téměř 50 procent více paliva než v létě. Důvodem je i zde výrazně zvýšený jízdní odpor.

Neméně vzrušující byl také test účinků spánku v teplém kamionu za chladných nocí. „Přes den jsme nastavili teplotu na 21 stupňů a v noci na 19 stupňů na spaní – s venkovními teplotami mezi minus 7 a plus 4 stupni,“ vysvětluje Werner Kempfle, vývojový inženýr a co-projektový manažer eActros 600. To vedlo ke snížení dosahu o dvě až pět procent.

Co se týče infrastruktury, výsledky testovacího provozu jsou opět smíšené. Gottstein říká, že zejména ve Skandinávii jsou některé moderní nabíjecí stanice, kde není nutné odpojovat přívěs. "V zásadě však musíme také přiznat, že to byla spíše výjimka a že dobíjecí infrastrukturu ve většině případů, které jsme viděli, lze ještě rozšířit."

SSL Express 27-02-2025 MSC stahuje megamaxy z linek mezi Asií a severní Evropou

V rámci toho, co popisuje jako "překvapivý krok", společnost Alphaliner oznámila, že společnost Mediterranean Shipping Co (MSC), největší kontejnerová linka na světě, se rozhodla přesunout všechny své megamax lodě s kapacitou 19 200 až 24 300 teu, které v současné době obchodují mezi Asií a severní Evropou, na obchod Asie – Středomoří a Asie – západní Afrika.

MSC, která se od začátku tohoto měsíce osamostatnila v hlavních obchodech mezi východem a západem, nyní nasadí lodě s průměrnou velikostí kolem 14 700 TEU na Asii a severní Evropu.

"Podle indexu Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) činily sazby mezi Šanghají a severní Evropou minulý týden 1 578 USD za TEU, což představuje pokles o 44 % oproti prvním sedmi týdnům letošního roku. Snížení kapacity na této obchodní trase by mohlo být považováno za pokus o snížení tlaku na sazby," upozornila společnost Alphaliner ve své poslední týdenní zprávě a také poznamenala, že spotové sazby za přepravu na kratší trase Šanghaj – západní Afrika jsou mnohem lepší a pohybují se kolem 4 000 USD za TEU.

"Pokles spotových sazeb do severní Evropy je mnohem rychlejší a hlubší než obvyklá sezónnost – přesto se Asie až Středomoří v podstatě řídí normální sezónností," poznamenali analytici konkurenční poradenské společnosti Sea-Intelligence.

SSL Express 27-02-2025 Dopravci varují před narušením nákladní dopravy kvůli stávkám na letišti v Mnichově

Společnost Lufthansa Cargo (LC) varovala zákazníky, že dnešní a páteční stávky na mnichovském letišti (MUC) budou znamenat "výrazné omezení" jejího provozu. Německý odborový svaz ver.di oznámil "varovné stávky" bezpečnostního a pozemního personálu MUC na 27. a 28. února. "V důsledku toho je pravděpodobné, že od čtvrtěční půlnoci do pátku ve 23:59 nebude přepravován žádný náklad z, do Mnichova nebo přes Mnichov osobními letadly skupiny Lufthansa," varovala včera zákazníci Lufthansa Cargo.

Dále od včerejšího poledne do páteční půlnoci společnost LC uvalila embargo na příchozí silniční zásobovací služby na pozemní zásilky, produkty citlivé na teplotu, živá zvířata a zboží podléhající

rychlé zkáze. Pro dotčené odesílatele se smlouvami s LC to objasnilo jako "výjimečnou událost, o které byli řádně informováni". Německý dopravce ujistil, že se bude snažit minimalizovat dopad a požádal zákazníky, aby "proaktivně zkontrolovali stav [své] zásilky prostřednictvím služby eTracking na příslušném rezervovaném letu".

Mnichov, druhé nejrušnější letiště v Německu, zdůraznilo, že během dvou dnů stávky nebude uzavřeno a uvedlo, že je "na uvážení a rozhodnutí příslušných společností, zda zruší lety nebo ne". Podle MUC letecké společnosti zaregistrovaly za čtvrtek i pátek přibližně 830 letových pohybů, ale uvedly, že úroveň účasti na stávkách různých poskytovatelů služeb a dopad na letový provoz nebylo možné předvídat. Vedení MUC sdělilo *The Loadstar*, že očekává "značný dopad na veškerý letový provoz, včetně nákladu a nákladu" a uvedlo: "Cílem letiště, leteckých společností a všech partnerů je zajistit co největší stabilitu prostřednictvím plánování zaměřeného na budoucnost a co nejvíce snížit nepohodlí."

Mezitím ver.di také vyzval zaměstnance ve všech balíkových centrech v Německu, aby již včera večer až do časných ranních hodin stávkovali. Jednání o zvýšení mezd pro zaměstnance Deutsche Post, dceřiné společnosti skupiny DHL, probíhají od začátku ledna a po třech kolech jednání nebylo dosaženo žádné dohody. Další výpadky jsou plánovány na příští týden.



SSL Express 27-02-2025 Společnosti zabývající se logistikou vozidel požadují lepší podmínky vykládky

Oborové sdružení evropských společností zabývajících se logistikou hotových vozidel (ECG) se zavázalo zajistit bezpečné dodací podmínky v autosalonech. Ve své výroční zprávě organizace poukazuje na to, že každá desátá nehoda nebo mimořádná událost je způsobena nakládkou a vykládkou v autosalonech. Hlavním důvodem nárůstu je nedostatek bezpečných nakládacích a vykládacích ploch. Podle logistických společností se vykládky často odehrávají na silnicích s rychlostními limity 50 až 70 kilometrů za hodinu. Běžný provoz projíždí kolem řidičů nákladních vozidel nebezpečně blízko. Specializovaná skupina ECG pro dodávky do maloobchodu proto vydala pokyny pro bezpečnou nakládku a vykládku.

Asociace chce snížit počet incidentů prostřednictvím třístupňového procesu eskalace, který začíná hledáním řešení s místním autosalonem. Pokud se to nepodaří, musí být zapojen výrobce vozidla. Pokud ani tento pokus selže, chce zasáhnout sám.

Bezpečnost řidičů musí být na prvním místě. Praktická řešení by měla zajistit větší bezpečnost práce. "Pokud naši členové nedokážou vyřešit problém nebezpečných vykládacích prostor sami, podpoříme je," slibuje generální ředitel ECG Frank Schnelle. "Pokud se nenajde řešení ani ve spolupráci, můžeme být nuceni přestat dodávat," varuje.



SSL express 28-02-2025 Těžký čas pro leteckou přepravu

Oznámení vlády USA o zrušení bezcelního limitu pro dovoz z Číny by mohlo vést k zásadním změnám v zavedeném dodavatelském řetězci elektronického obchodu založeném na letecké nákladní dopravě. Účinky by se mohly znásobit, pokud by byl zrušen limit bezcelního odbavení také v Evropské unii, který je již nějakou dobu pod tlakem.

Více než dvě třetiny všech nákladních letů z Číny a Hong Kongu do USA procházejí americkým státem Aljaška. Na své cestě nad jednou z takzvaných polárních tras letadla přelétají rozsáhlý vzdušný prostor nad hlavním městem Anchorage na přímé trase do uzlů v Los Angeles, Chicagu a New Yorku. Něco nápadného se stalo nad Anchorage na začátku února. "Nákladní doprava mezi koncem ledna a 5. únorem výrazně poklesla," říká Frederic Horst, zakladatel poradenské společnosti Trade and Transport Group (TTG), která se specializuje na leteckou přepravu. Horst

odkazuje na svou analýzu dat ze sledování letů, podle které počet letů přicházejících z Asie na této trase klesl mezi 30. lednem a 5. únorem o dobrých 11 procent ve srovnání s předchozím týdnem. Podle Horsta je část poklesu způsobena čínským Novým rokem, který začal 29. ledna, ale závažnost propadu nelze vysvětlit pouze tím. Pro Horsta je ztráta tak velkého množství nákladní kapacity jasným znamením, že dodavatelský řetězec elektronického obchodování, který normálně funguje jako dobře namazaný stroj, byl na krátký, ale výmluvný okamžik vyhozen ze synchronizace.

Anomálie tohoto druhu v současné době elektrizují pozorovatele trhu v odvětví letecké nákladní dopravy po celém světě, stejně jako institucionální investory a analytiky specializující se na obchodování v e-commerce. Všichni se zabývají stejnou otázkou: Jakou budoucnost má zavedený obchodní model přeshraničního čínského elektronického obchodování? Jeho boom byl dosud z velké části založen na tom, že především čínští výrobci vyrábějí zboží s nízkou hodnotou, které je následně přepravováno leteckou nákladní dopravou a dováženo na dva největší světové prodejní trhy, USA a Evropskou unii, s využitím liberálních dovozních předpisů. Vznik dvou agresivních e-commerce společností Temu a Shein na konci roku 2023 dovedl tento systém do extrému. Přibližně 20 procent celosvětového objemu letecké přepravy nyní tvoří e-commerce s nízkou hodnotou zboží. Podle TTG bylo v loňském roce do USA dovezeno více než 1,2 miliardy zásilek elektronického obchodu; podle analytického domu Rotate, mají celkovou hmotnost 1,2 milionu tun. V průměru váží balík pouhý 1 kilogram. Podle zprávy Výzkumné služby amerického Kongresu (CRS) ze začátku února činila hodnota čínského dovozu do USA, na který se vztahuje pravidlo de minimis, v roce 2023 66 miliard dolarů; zatímco v roce 2018 to bylo 5,3 miliardy dolarů. Průměrná hodnota zásilky je podle CRS 47,50 USD. Více než 3 miliony balíků dovážených do USA denně jsou v současné době celníky jednoduše prohledávány mávnutím ruky. Podle Briana Whitlocka, odborníka na logistiku z americké společnosti Gartner, která se zabývá průzkumem trhu, má americká celní a pohraniční ochrana (CBP) odpovědná za kontrolu dovozu personální a technickou kapacitu ke kontrole maximálně 140 000 zásilek denně v rámci běžného celního procesu (formálního vstupu). Když americký prezident Donald Trump na začátku února škrtem pera poprvé zrušil bezcelní limit (tzv. pravidlo de minimis) pro dovoz z Číny a Hongkongu ve výši 800 dolarů a o den později jej "až do odvolání" znovu zavedl, byl trh elektronického obchodování rozmrzelý. Podle Bílého domu bude bezcelní limit zrušen, jakmile bude mít CBP prostředky k odbavení všech zásilek přicházejících do USA v rámci regulovaného celního procesu. Podle konzultanta managementu Toma Goulda by tomu tak mohlo být již v příštích třech měsících. Gould to řekl 18. února na interním strategickém setkání v Bank of America Securities, investiční bankovní odnoži druhé největší americké banky. Banka je jedním z největších institucionálních investorů se svými divizemi "Global Corporate Aircraft Finance" (GCAF) a "Global Trade and Supply Chain Finance". Pokud předchozí úspěšný model čínského elektronického obchodování narazí na své limity, pravděpodobně to povede k přehodnocení vyhlídek na růst a úvěruschopnosti jejich dlužníků.

Gould řekl třem bankéřům, že dodavatelský řetězec elektronického obchodování bude odstraněním limitu bezcelního obchodu zásadně přetvořen. Nejmasivnější změna se týká fyzické přepravy samotných zásilek: namísto letecké přepravy, jak tomu bylo doposud, dojde podle analytika k masivnímu posunu směrem k námořní přepravě. Přeprava z Číny do USA lodí dosud de facto nehrála roli, protože jednoduše trvá příliš dlouho. Podle TTG bylo v roce 2024 do USA dovezeno přibližně 1,3 miliardy zásilek de minimis; na moře připadá pouze 0,3 procenta. Většina (81 procent) přišla do země letecky, zbytek nákladními automobily. Podle Goulda je třeba důvody pro radikální přechod na námořní přepravu spatřovat v tom, že se zrušením pravidla de minimis by veškeré zboží dovážené do USA leteckou nákladní dopravou muselo být pravidelně procleno,

což by znamenalo vysokou míru byrokracie pro každou jednotlivou zásilku. To by znamenalo, že malé dodávky by byly neekonomické. Námořní přeprava se podle Goulda stane atraktivnější díky tomu, že obchodníci budou moci jako celní základ uplatňovat nižší velkoobchodní ceny, zatímco vyšší maloobchodní cena se bude vztahovat na jednotlivé zásilky.

Analytik společnosti Gartner Whitlock také očekává velké změny, jakmile bude pravidlo de minimis zrušeno; nezmiňuje se však o přechodu na přepravu kontejnerovou lodí. "Dotčené společnosti elektronického obchodování budou muset kombinovat více přístupů, aby svůj problém vyřešily," říká Whitlock. "Jedním z přístupů je, že pravděpodobně budou muset zřídit sklady v USA – stejně jako jejich konkurenti – a zpracovávat objednávky odtamtud." Kromě toho by museli přizpůsobit své způsoby dopravy, řekl Whitlock. "Místo jednotlivých zásilek musí přejít na konsolidované dodávky. To například znamená, že spojí 1 000 balíků na jedné obchodní faktuře, pošlou je jako jednu zásilku do USA a deklarují je – pak jsou tyto tisíce balíků distribuovány prostřednictvím U.S. Postal Service."

Podle Dereka Lossinga zrušení pravidla de minimis v roce 2025 nepochybně změní celý globální trh letecké nákladní dopravy. Jedna věc je, že američtí spotřebitelé již nebudou nakupovat levný odpad z Číny přes Temu, ale pro odvětví letecké nákladní dopravy to bude znamenat něco úplně jiného. To se dotkne především DHL, FedEx, UPS a dalších poskytovatelů expresních služeb. Ještě více se dotkne velkých nákladních leteckých společností, jako jsou Atlas Air a Cargolux, protože jsou ještě více závislé na nákladních letech.

"Předpokládáme, že to bude mít významný dopad i na letecké společnosti, jako je Lufthansa," říká Lossing. "Mnoho leteckých společností provozovalo řadu letů mezi Čínou a USA a Čínou a Evropou za účelem přepravy tohoto zboží. Pokud nyní obchod mezi Čínou a USA klesne o 25 až 30 procent, budou muset být tato letadla použita jinde." Mohlo by se stát, že letecké společnosti, které dříve létaly mezi Čínou a USA, budou nyní místo toho létat z Číny do Frankfurtu. "To by zase zvýšilo konkurenci a cenový tlak na Lufthansu a další evropské letecké společnosti," varuje bývalý manažer Amazonu. Dopady na mezinárodní dopravní toky elektronického obchodu jsou zcela nepředvídatelné, pokud bude zrušen také bezcelní limit EU ve výši 150 eur. Evropská komise už dlouho chce podniknout důraznější kroky proti masovému dovozu levného zboží; v podstatě jde o show dvou velkých hráčů Temu a Shein - Komise již zahájila řízení proti oběma společnostem. Podle Evropské komise bylo v roce 2024 dovezeno přibližně 4,6 miliardy zásilek v hodnotě nižší než 150 eur; od roku 2022 se tento počet ztrojnásobil; z nich 91 procent pochází z Číny.

"Pokud by USA i EU zrušily limity pro osvobození de minimis, vedlo by to k vyšším dovozním nákladům pro obchodníky a spotřebitele, výrazně by se zvýšila celní a administrativní zátěž a možná by se posunuly toky letecké nákladní dopravy," řekl DVZ šéf letecké nákladní dopravy Hellmann Martin Habisreiter. Dopady by měly také negativní dopad na ceny dopravy pro letecké společnosti. "V krátkodobém horizontu lze očekávat sníženou poptávku po letecké přepravě a s tím související pokles sazeb," říká Habisreiter. Rozsah, v jakém by k tomu mohlo dojít, vyčísluje hlavní analytik rezervační platformy Freightos Judah Levine. "Pokles poptávky v průběhu změny zákona by podle experta mohl vést ke snížení sazeb na trase mezi Čínou a Severní Amerikou až o 50 procent," uvedl expert. Na pozadí této prognózy je očekávání, že trh e-commerce se vrátí na úroveň před pandemií a že se úroveň sazeb také posune směrem k dřívější úrovni, která byla v průměru až o polovinu vyšší. Předseda výboru pro leteckou přepravu spedičního a logistického svazu DSLV, Timo Stroh, se domnívá, že je představitelné, že se průměr bude muset v průběhu právních změn potýkat s velkými nadměrnými kapacitami, pokud budou zrušeny bezcelní limity v USA a Evropě. "Pokud se to stane, nelze vyloučit, že uvidíme spoustu zaparkovaných nákladních letadel."



SSL Express 28-02-2025 Fraunhofer projekty CML: Digitální oči a flexibilní umělá inteligence

Umělá inteligence (AI) hraje ve Fraunhoferově centru pro námořní logistiku a služby CML v Hamburku stále důležitější roli: "AI přináší revoluci v námořní logistice díky efektivnějším procesům, přesným předpovědím a progresivní automatizaci," říká ředitel CML prof. Carlos Jahn. "Fraunhofer CML konkrétně podporuje tyto inovace, aby se toto odvětví stalo udržitelnějším a konkurenceschopnějším."

Počítačové vidění, replikace biologického vidění prostřednictvím zobrazovacích senzorů a inteligentních algoritmů, je považováno za slibnou aplikaci umělé inteligence. V rámci projektu "Cookie", což je zkratka pro "Container services optimized by artificial intelligence", se zlepšilo plánování údržby a dostupnost prázdných kontejnerů v hamburském přístavu. "Doposud byly kontejnery v depech kontrolovány zkušenými inspektory, zda nejsou poškozené, ale i zde je patrný nedostatek kvalifikovaných pracovníků," říká Maximilian Reimann, Team Leader Maritime Operations Management ve společnosti CML. Kromě toho je tato činnost časově náročná - a také subjektivní z hlediska posouzení škod, například v případě povrchové rzi. V rámci projektu proto CML společně s partnery vyvinula software založený na umělé inteligenci pro detekci škod při kontrole prázdných kontejnerů na základě obrazu.

"Nejprve jsme zkoumali, do jaké míry může technologie podpořit testovací proces pro standardní 20stopé kontejnery v kontejnerových depech prázdných beden, a vyvinuli jsme demonstrátor pro případ použití společnosti Hamburger Container- und Chassis-Repair GmbH (HCCR)," říká Reimann. Pro detekci poškození analyzuje umělá inteligence snímky kontejneru z různých perspektiv a také další detailní snímky, které byly dříve pořízeny ručně. Jedna výhoda podle Reimanna: Vzhledem k tomu, že k pořizování snímků nejsou potřeba žádné speciální znalosti, mohou tento proces podpořit i lidé, kteří mění kariéru. Umělá inteligence byla pro tento úkol vyškolená samotnou CML. "Bylo to časově náročné, protože se jedná o velmi zvláštní případ použití a pomocí informací dostupných z HCCR bylo nutné nejprve vygenerovat vhodné datové sady," říká Reimann. Pouze v některých případech bylo možné použít již předem natrénované základní modely. Výsledek: "Větší promáčkliny, vyboulení a díry detekuje umělá inteligence v 90 až 95 procentech případů. Hodnota je srovnatelná s hodnotou člověka," říká Reimann.

Model souborů cookie má však určité problémy. "Malá poškození, jako jsou škrábance a drobné promáčkliny, se kvůli jejich velikosti a nenápadné struktuře hůře zachytí," říká Reimann. Podobná situace je i u znečištění povrchu: nečistoty, prach, rez a skvrny ztěžují rozlišení mezi skutečným poškozením a bezškodními změnami. Kromě toho existují oblasti, které jsou obtížně viditelné:

"Poškození hran, rohů a spodní strany je obtížnější zachytit, protože jsou na snímcích často zakryty nebo zkresleny v perspektivě," vysvětluje Reimann. Zde přicházejí na řadu kamery s vysokým rozlišením. Mohou výrazně zlepšit detekci drobných poškození tím, že přesněji zobrazí jemné detaily. "Kromě toho mohou 3D senzory, jako je technologie lidar, ve kterých jsou laserové signály vysílány do prostředí a jejich odrazy jsou analyzovány, spolehlivě detekovat deformace na základě informací o hloubce." Tímto způsobem lze detekovat i ty nejmenší odchylky ve struktuře povrchu. Tento přístup umožňuje i automatizaci následných procesů. Reimann: "Výsledky umělé inteligence lze propojit s automatizovanými pokyny k opravám a odhady nákladů." HCCR byl s výsledky spokojen. CML chce ve výzkumu v této oblasti pokračovat a do budoucna plánuje nové projekty.



SSL Express 28-02-2025 BLG a Cosco rozšiřují partnerství

BLG Logistics Group a Cosco Shipping Car Carriers se dohodly na strategickém partnerství v oblasti automobilové logistiky a manipulace s rozměrným a těžkým zbožím. Podle dohody má být BLG Autoterminal Bremerhaven (ATB) přeměněn na centrální vstupní přístav pro německý trh společnosti Cosco a také na centrální uzel pro trhy ve Skandinávii, střední a východní Evropě a trhy v pobaltských státech.

Nejedná se o podíl v terminálu. "Pro otevřená překladiště, jako je Bremerhaven, je důležité přizpůsobit se aktuálnímu vývoji trhu. To znamená, že musíme zohlednit měnící se požadavky našich tradičních zákazníků a zároveň vytvořit efektivní logistická řešení pro nové importéry," vysvětluje Axel Bantel, obchodní ředitel společnosti BLG Automobile Logistics.

Čínská lodní společnost plánuje spustit linkovou službu, která zastaví v Bremerhavenu nejméně dvakrát měsíčně. BLG poskytne přepravní společnosti a čínským výrobcům OEM všechny své logistické služby v síti. Patří mezi ně námořní přístavní terminály, vnitrozemské terminály, technické služby s přidanou hodnotou a silniční a železniční doprava, uvádí se v tiskové zprávě. To umožní dovozcům poskytovat komplexní logistická řešení z jednoho zdroje – od závodů v Číně až po obchod v Evropě, uvádí se v tiskové zprávě.

V srpnu 2023 proběhla v Bremerhavenu první zkušební dodávka lodi Cosco RoRo za účelem rozšíření služby do Evropy.



SSL Express 28-02-2025 Linioví dopravci stále nejsou příliš spolehliví

Spolehlivost jízdních řádů globálně působících kontejnerových přepravních společností zůstane v roce 2025 na nízké úrovni: Podle nejnovější zprávy Global Liner Performance (GLP) společnosti Sea-Intelligence dosáhla globální spolehlivost linek v lednu 2025 pouze 51,5 procenta, což je přesně na úrovni ledna 2024. Ve srovnání s předchozím měsícem se dochvilnost snížila o 2,1 procentního bodu.

I přes celkově nízkou spolehlivost existují mezi přepravními společnostmi jasné rozdíly. Mezi 13 největšími kontejnerovými linkami byla nejspolehlivější společnost Maersk s 55% podílem lodí, které dorazily do přístavů včas, následovaná šesti dalšími lodními společnostmi, které také překročily hranici 50 %. Jedná se o dopravce PIL (53,2 procenta), Evergreen (52,3 procenta), Wan Hai (51,5 procenta), Hapag-Lloyd (50,3 procenta) a také HMM a MSC (oba 50,1 procenta).

Na konci žebříčku byly Yang Ming a OOCL, které byly nejméně spolehlivé ze 13 největších přepravních společností s 46,6 procenty. Je však zarážející, že rozdíl mezi nejlepším a nejhorším poskytovatelem byl méně než 8,5 procentního bodu, což je stejně málo jako naposledy v březnu 2017.

Průměrné zpoždění zpožděných lodí se změnilo jen nepatrně, se zlepšením o 0,01 dne na 5,32 dne, ale stále se jedná o nejnižší hodnotu od července 2024 a lepší než ve všech letech zmatků souvisejících s pandemií. Na roční bázi se průměrné zpoždění snížilo o 0,85 dne.

Z přepravních společností, které zaznamenaly zlepšení, zaznamenala největší pokrok ve srovnání s předchozím měsícem společnost Wan Hai, která se zvýšila o 3,7 procentního bodu. Za celý rok zaznamenala nejsilnější zlepšení společnost Maersk s nárůstem o 10,9 procentního bodu.

P.S. A jestli se vám to nelíbí, tak si přečtěte přepravní podmínky liniových rejdařů



♀ SSL Express 28-02-2025 Mnoho milionů nezaplacených daní?

Milánská ekonomická a finanční policie vyšetřuje italskou pobočku DHL Express. Vyšetřovatelé předpokládají, že chybí miliony eur na daních a odvodech na sociální zabezpečení. (zdroj: Eurotransport.de)

Výsledkem je, že vyšetřovatelé už logistickému gigantu zabavili více než 46,8 milionu eur. Případ se týká údajných podvodů s DPH v letech 2019 až 2023. Podezření je, že jde o neexistující faktury

týkající se pracovních smluv. Jak uvedlo několik italských médií, státní zastupitelství vyšetřuje jednoho z manažerů pobočky DHL Express. Konkrétně se jedná o podezření z podvodného deklarování pomocí faktur za neexistující transakce. V tomto případě je společnost odpovědná podle italského zákona „o správní odpovědnosti“.