

SSL EXPRES

11.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 11-08-2025 Červenec vykazuje oživení v tonážích, zatímco sazby zůstávají pod tlakem

V 31. týdnu (od 28. července do 3. srpna) došlo v červenci k poklesu celkového objemu o -2 % oproti předchozímu týdnu, čímž pokračoval trend nepatrných změn v jednotlivých týdnech, který udržoval celkovou zpoplatněnou hmotnost v průběhu měsíce na relativně stabilní úrovni.

Meziměsíční nárůst tonáže však vyskočil o +8 %, čímž se objemy v červenci vrátily k meziročnímu růstu +6 %, což více odpovídá meziročnímu růstu zaznamenanému v období od března do května, po zpomalení na +1 % v červnu. Globální ceny se v červenci téměř nepohnuly, protože meziroční růst objemu byl jen o něco vyšší než expanze kapacit (+5 %).

Všechny regiony vykázaly v červenci meziroční nárůst objemu, v čele s Asií a Tichomořím (+9 %), následovanými Severní Amerikou a Střední a Jižní Amerikou (obě +5 %), Středním východem a jižní Asií (+4 %) a Evropou (+3 %), zatímco Afrika zůstala stabilní. Ke konci měsíce se dynamika zpomalila. Srovnání posledních dvou týdnů s předchozími dvěma týdny (2Wo2W) na základě více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých do údajů WorldACD ukazuje celkově stabilní objem, přičemž všechny regiony původu zaznamenaly pokles mezi -1 % a -3 %, s výjimkou Evropy (+3 %). Zatímco ve 31. týdnu nedošlo k žádné změně globálních sazeb na bázi 2Wo2W a mimo hlavní regiony původu došlo pouze k drobným výkyvům, v červenci pokračoval tlak na globální ceny, které meziročně poklesly o -2 %, což odpovídá meziročnímu trendu v květnu a červnu. Trendy se značně lišily podle regionů původu, přičemž v případě Blízkého východu a jižní Asie (MESA) došlo k poklesu o -11 % z loňské mimořádně vysoké úrovně, zatímco pokles sazeb z Asie a Tichomoří se zhoršil na -4 %. Ceny ze Severní Ameriky se nezměnily, ale sazby z Evropy a Afriky vzrostly o +5 %, resp. o +6 %.

Bez ohledu na týdenní nárůst (WoW) o +1 % byly spotové ceny z asijsko-pacifického regionu do USA o -15 % nižší než v roce 2024, čímž pokračoval sedmitýdenní dvouciferný meziroční pokles. Jižní Korea a Singapur vynikaly poklesem WoW o -10 %, respektive -7 %, zatímco Japonsko vykázalo nejvýraznější nárůst s +7% zvýšením cen. Sazby z Číny a Hongkongu do USA se zvýšily o +2 % WoW, ale meziročně zůstaly o -15 % nižší, zatímco zpoplatněná hmotnost v tomto sektoru klesla o -4 % WoW, čímž zvrátila růst z předchozího týdne po oživení po tajfunu Wipho. Tím se meziroční rozdíl rozšířil z -6 % ve 30. týdnu na -10 % v 31. týdnu. Přeprava z asijsko-pacifických zemí do USA se snížila o -6 % v přepočtu na celý rok, což bylo způsobeno nižšími objemy z Indonésie (-22 %), Malajsie (-19 %) a Thajska (-17 %). Zpoplatněná hmotnost z tohoto regionu do Evropy se nadále snižovala a poklesla o -4 % v přepočtu na celý rok. Největší pokles zaznamenaly Jižní Korea a Tchaj-wan, kde došlo k poklesu o -8 %. Spotové sazby z regionu do Evropy poklesly o -1 % WoW, přičemž nárůst zaznamenaly pouze Čína a Thajsko (po +1 %).

Protichůdné cenové trendy ze Severní Ameriky a Evropy

Ačkoli se přepravní hmotnost ze Severní Ameriky do Asie a Tichomoří snížila o -6 % na bázi 2Wo2W, ceny na tomto obchodním kanálu vzrostly o +2 %. Přeprava ze Severní Ameriky se zvýšila o +1 % jak do Evropy, tak do Střední a Jižní Ameriky (CSA), přičemž sazby vzrostly o +1 %, resp. +3 %.

Dopravci z Evropy naopak zaznamenali ve stejném dvoutýdenním období mírný pokles sazeb ve všech hlavních sektorech kromě CSA, a to o -2 % do MESA a o -1 % do Severní Ameriky, Asie a Tichomoří a Afriky. A to i přes růst objemu o +6 % do Severní Ameriky, +4 % do MESA a +1 % do Asie a Tichomoří.

Navzdory signálům, že předzásobení se do značné míry vyčerpalo, a rozšířenému váhání odesílatelů kvůli nejistotě, došlo v červenci k nárůstu celosvětového pohybu zboží v letecké dopravě. Vzhledem k tomu, že v srpnu tarify z velké části přestanou platit, budou mít odesílatelé lepší přehled, který jim umožní plánovat dopředu. Zda to může vnést do globálních toků novou dynamiku, nebo zda tarify zpomalí dopravu, se teprve uvidí.



SSL Express 11-08-2025 Každý druhý řidič kamionu je nespokojený

Výsledky nové zprávy o spokojenosti s prací za rok 2025 od platformy JobMatch jsou varovným signálem pro logistický průmysl: 49 procent dotázaných řidičů kamionů uvádí, že jsou se svou prací nespokojeni. Studie je založena na zpětné vazbě od 24 999 účastníků a podle poskytovatele je dosud nejkomplexnější svého druhu v Německu. Kromě toho 14 procent vyjádřilo neutralitu, což znamená, že nejsou nespokojeni, ale také nejsou citově vázáni na společnost. Je pravděpodobnější, že odejdou, pokud se objeví lepší nabídka, ale jsou ochotni zůstat, pokud se jejich pracovní podmínky zlepší.

Klíčové zjištění zprávy: 69 procent řidičů uvádí, že uznání od nadřízených je pro ně důležité. Uznání tak zůstává jedním z klíčových faktorů motivace a pocitu sounáležitosti. Podle autorů studie mohou speditéři, kteří se tímto problémem konkrétně zabývají, účinně bojovat s fluktuací. Řidiči si obzvláště cení pestré pracovní rutiny. 63 procent preferuje úkoly s flexibilitou a rozmanitostí, zatímco pouze čtvrtina považuje rutinní úkoly za příjemné. Zaměstnavatelům se doporučuje, aby zajistili rozmanitost občasnou změnou trasy nebo nabídkou dalších úkolů. Na rozdíl od některých předpokladů považuje 73 procent respondentů dobrý tým za důležitější než zajímavé úkoly. Sociální vazby v práci jsou pro mnoho řidičů klíčovým kritériem spokojenosti s prací. Vytvoření pozitivního pracovního prostředí proto může nejen posílit morálku, ale také posílit loajalitu ke společnosti. Autoři studie doporučují investovat zejména do spokojené a neutrální skupiny. Pravidelné uznání, svoboda volby a respektující interakce jsou vhodnými prostředky k dlouhodobému udržení zaměstnanců a zajištění úspěchu firmy.

--



SSL Express 11-08-2025 Majitelé lodí varováni, že ztroskotání pomocí rušené GPS nemusí být kryto pojištěním

Asociace havarijních likvidátorů (AAA) vydala varování pro námořní sektor, v němž upozorňuje na rostoucí právní nejasnosti týkající se pojistných událostí souvisejících s potopením plavidla v důsledku podvržení GPS. V novém diskusním dokumentu AAA varuje, že doložky o vyloučení kybernetických útoků, které se stále častěji objevují v pojistných smlouvách na trupy a stroje (H&M) - zejména doložka LMA5403 - by mohly majitele lodí vystavit nebezpečí v případě nehody, kdy se jedná o GPS spoofing.

"GPS spoofing je případ, kdy falešné signály pro určování polohy ovlivňují navigační systémy plavidla, což vede k nesprávnému hlášení polohy, které může způsobit ztroskotání," vysvětlil Chris Kilbee, předseda AAA: "Havárie plavidla, které bylo způsobeno nebo k němuž přispělo GPS spoofing, by bylo normálně kryto tradiční pojistnou smlouvou na trup a strojní zařízení, ale stále častější zahrnutí klauzulí o vyloučení kybernetických útoků nyní zamlžilo situaci." Podle tradičních

pojistných smluv H&M se ztroskotání - i když v něm hraje roli nedbalost při plavbě - považuje za námořní nebezpečí a obvykle se na něj vztahuje pojistné krytí. V posledních letech však kybernetické výluky, jako je LMA5403, vyvolaly vážné otázky ohledně toho, co je vlastně možné vymáhat, pokud v tom hraje roli elektronický zásah, jako je například spoofing. Doložka LMA5403 vylučuje škody "přímo nebo nepřímo způsobené nebo přispívající, vzniklé použitím nebo provozem jakéhokoli počítače nebo elektronického systému jako prostředku ke způsobení škody". "Další obtíže při určování toho, zda bylo záměrem spoofingu způsobit škodu, potenciálně znamenají, že pojistitelé čelí mnohem vyšší laťce při prokazování, že škoda byla záměrem aktéra spoofingu. To zavádí významnou šedou zónu při posuzování pojistných událostí, kde se příčinná souvislost, chování posádky a kybernetická atribuce protínají," řekl Kilbee. Dokument AAA zdůrazňuje, že záměr, přičítání a příčinná souvislost jsou nyní pro řešení pohledávek zásadní. Pokud pojistitelé nemohou prokázat, že k události spoofingu došlo se zlým úmyslem, mohou mít problém odmítnout pojistné krytí, ale pokud se úmysl prokáže, mohou majitelé lodí čelit nepříjemnému překvapení v podobě zamítnuté pojistné události.

Jednou z možností, kterou majitelé stále častěji zvažují, je využití doložek o zpětném odkupu kybernetických útoků, které umožňují obnovení krytí v případě incidentů souvisejících se spoofingem - za dodatečné pojistné. AAA vyzvala majitele lodí a makléře, aby pečlivě zkontrolovali znění pojistných smluv a zvážili tyto dodatky, zejména pokud působí ve vysoce rizikových oblastech, kde je známo, že dochází ke spoofingu. Splash informoval o rostoucím počtu případů GPS spoofingu v průběhu roku 2020, který se vyvinul z marginální kybernetické nepříjemnosti ve skutečné navigační nebezpečí, s ohnisky v Rudém moři, Černém moři, Perském zálivu a Jihočínském moři.

V červenci 2024 přijímal helpdesk společnosti Marlink, která se specializuje na satelitní komunikaci, obvykle každé dva týdny jeden hovor od klientů, kteří se obávali, že jejich GPS je nedostupná. V polovině července 2025 obdržela samostatná hlášení od více než 150 plavidel během jediného dne. V červnu došlo k ohnivé srážce dvou tankerů jižně od Hormuzského průlivu v důsledku rozsáhlého rušení GPS, zatímco loď MSC Antonia o hmotnosti 7 000 teu najela v květnu u Džiddy na mělčinu v důsledku rušení GPS, přičemž loď se následně objevila na různých službách pro sledování plavidel, jak tvrdě najela na mělčinu v poušti na jiném kontinentu.

SSL EXPRES

12.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 12-08-2025 Čínští rejdaři upravují jízdní řády, aby se vyhnuli návštěvám amerických přístavů, protože hrozí poplatky

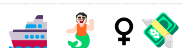
Zdá se, že čínští dopravci upravují své služby, aby předešli říjnovým finančním sankcím pro plavidla postavená, provozovaná nebo vlastněná v tuzemsku, která vplují do amerických přístavů. Od 14. října budou muset tyto lodě platit poplatek 50 USD za čistou tunu, zatímco lodě postavené v Číně a provozované nečínskými dopravci musí platit 33 USD za tunu nebo 250 USD za kontejner, podle toho, která částka je vyšší.

Společnost OOCL v pondělí oznámila novou transpacifickou linku, která bude od 20. srpna spojit nejprve Ensenadu a poté Manzanillo v Mexiku, ačkoli se na nové poplatky neodvolává. Dceřiná společnost rejdáře Cosco uvedla: "Abychom rozšířili pokrytí sítě na rozvíjejících se trzích, jsme velmi potěšeni, že můžeme v rámci naší sítě Asie-Latinská Amerika spustit novou službu Transpacific Latin Pacific 8 (TLP8). Nová linka nabídne přímé spojení mezi Čínou a Mexikem s konkurenceschopnou tranzitní dobou 16, resp. 20 dní z Qingdao do Ensenady a Manzanilla." Komentátoři rychle naznačují, že tato služba má pravděpodobně za cíl chránit společnost OOCL před poplatky za naplутí do přístavu, které doporučil americký obchodní zmocněnec (USTR), a naznačují, že za jejich výběr bude zodpovědná americká celní a pohraniční stráž (CBP). Generální ředitel společnosti Vespucci Maritime Lars Jensen uvedl, že služba OOCL by "měla být pravděpodobně vnímána v kontextu poplatků USTR za plavidla provozovaná Čínou. Společnosti OOCL a Cosco mají problém s tím, že všechna jejich plavidla budou čelit poplatkům. Ostatní dopravci mohou do jisté míry přesunout čínská plavidla ve svých globálních sítích do služeb mimo USA a nahradit je nečínskými plavidly," dodal pan Jensen. "Logickým krokem je upravit služby tak, že uvidíme více služeb spojujících Asii přímo se západním pobřežím Kanady a Mexika a vyhneme se zastávkám v amerických přístavech.

Jednou z možností by mohlo být, že společnost OOCL změní svou linku PNW1, která dnes spojuje Čínu a Tchaj-wan se Seattlem a Vancouverem, tak, aby zajišťovala pouze do Vancouveru a vyhnula se poplatku USTR. Zastávky v amerických přístavech by pak ve větší míře zajišťovali jejich partneři z Ocean Alliance."

Nečínské dopravci si samozřejmě uvědomují své možnosti, Maersk dal najevo své myšlenky, když jeho mluvčí řekl The Loadstar: "Na společnost Maersk - a její zákazníky - to nebude mít (nákladový) dopad. Můžeme přerozdělit kapacitu tak, aby lodě, kterých se to dotkne, nemusely plout do USA."

Již nyní se však hovoří o tom, že Trumpova administrativa může přikročit k uvalení nějaké formy dodatečné pokuty, podobné té, která je ukládána rejdářům, kteří se pokoušejí vyhnout clům pomocí překládky. Hlavní analytik společnosti eeSea Destine Ozuygur řekl serveru The Loadstar, že to sice "není za hranicí zdravého rozumu", ale zároveň by to bylo "neuvěřitelně přitažené za vlasy" a pravděpodobně by to vytvořilo byrokratickou a vynucovací noční mŕu. Domnívá se však, že poplatky USTR by mohly vyvolat nárůst vnitroregionálních služeb, aby se toky udržely v pohybu.



SSL express 12-08-2025 Optimismus společnosti Maersk může být jen "udržením dobré nálady (a ceny akcií)".

Očekávaný celoroční zisk společnosti Maersk překvapil zainteresované strany v situaci zvýšené nejistoty na trhu, ale možná existuje důvod, proč je dopravce tak sebevědomý. Ve své zprávě o výsledcích za 2. čtvrtletí minulý týden dánský dopravce zvýšil svůj odhad EBITDA z 6-9 miliard USD na 8-9,5 miliardy USD. Jako jeden z důvodů Maersk uvedl "odolnější poptávku na trzích mimo Severní Ameriku" a uvedl, že očekává růst globálního trhu s kontejnery v rozmezí 2 až 4 %, čímž aktualizoval svůj předchozí odhad -1 až +4 %.

James Hookham, ředitel Global Shipper's Forum, však řekl časopisu The Loadstar: "Jsem zvědavý, jak si mohou být tak jistí tak brzy po potvrzení konečných celních sazeb. Možná si pískají, aby si udrželi dobrou náladu (a cenu akcií)," dodal.

Pan Hookham vysvětlil, že většina odesílatelů pravděpodobně ještě zdaleka neví, jaká bude jejich poptávka v příštím roce, zejména v zemích, které byly zasaženy nečekaně vysokými cly, o nichž se dozvěděly před méně než týdnem. Pokračoval: "Vím, že na USA připadá pouze 15 % veškeré kontejnerové přepravy, ale podívejte se na následné narušení, když loni americké přístavy krátce

stávkovaly, nebo na léto 2020, kdy lodní průmysl obvinil ze zpoždění v americkém přístavu (LA/Long Beach), že způsobilo celosvětovou mizérii, kterou byla špičkou sezóny 2021, a poslalo spotové sazby na oběžnou dráhu. Zkušenosti naznačují, že americké obchody určují jádro poptávky po nasazené kapacitě v kontejnerové dopravě a nebylo možné je ze sítě prostě vyčlenit a izolovat jejich účinky způsobem, který nyní naznačuje společnost Maersk."

Philip Damas, vedoucí oddělení poradců pro dodavatelské řetězce ve společnosti Drewry, sdělil serveru The Loadstar, že na základě nejnovějších prognóz této poradenské námořní společnosti bude pro Maersk a další dopravce ve druhé polovině letošního roku obtížné růst, protože se očekává pokles objemu dopravy v Severní Americe a celosvětový objem zůstane celkově na stejné úrovni. Námořní analytická společnost Sea-Intelligence totiž varovala před možným "cyklem boomu a propadu" v letošním roce, jehož "efekt biče" by mohl "představovat významné riziko pro odvětví kontejnerové dopravy". V případě objemů v amerických přístavech po boomu v prvních čtyřech měsících okamžitě následoval propad, kdy se objemy v květnu meziročně prudce snížily o 4,1 % a v červnu o 8,2 %. Abychom to uvedli do kontextu, průměrný květnovo-červnový růst v letech 2015-2019 činil 4 %, zatímco pokles v roce 2025 činí 7,5 %. "Tento rychlý obrat ukazuje, že návratnost předzásobením je realitou," naléhá Sea-Intelligence.



SSL Express 12-08-2025 Větší tlak na ceny dopravy kvůli minimální mzdě v roce 2026

Plánované zvýšení německé zákonné minimální mzdy na 13,90 eura za hodinu k 1. lednu 2026 bude mít dopad i na logistický průmysl. Podle nedávné analýzy Institutu pro výzkum zaměstnanosti (IAB) je úpravou mezd významně ovlivněn zejména sektor dopravy a logistiky. Podle analýzy v současné době 8,5 procenta zaměstnanců, kteří v tomto sektoru podléhají odvodům na sociální zabezpečení, vydělává méně než 13,90 eura za hodinu. Mezi okrajově zaměstnanými osobami – tj. osobami pracujícími v minizaměstnání – je tento podíl dokonce vyšší než 55 procent. Díky tomu je logistika jedním z nejvíce postižených odvětví ze všech, podobně jako pohostinství a zemědělství. Tento vývoj je obzvláště důležitý s ohledem na nově přijaté zaměstnance: Podle IAB se očekává, že do konce roku 2025 bude téměř každý čtvrtý nově přijatý v odvětví dopravy a logistiky pobírat hodinovou mzdu nižší než nová hranice minimální mzdy. To představuje rizika pro personální plánování a tlak na náklady.

Kromě přímo postižených zaměstnanců odborníci očekávají také tzv. efekty přelévání: Aby se udržely mzdové rozdíly, mohly by být firmy nuceny zvyšovat platy nad minimální mzdu – například kvalifikovaným pracovníkům ve skladové logistice nebo řidičům. Důsledek: další růst nákladů na pracovní sílu. Zda a do jaké míry tento vývoj ovlivní zaměstnanost v tomto odvětví, se teprve uvidí. Podle IAB však předchozí zvýšení minimální mzdy mělo pouze omezené negativní dopady – především na minizaměstnání, méně na stálé pozice. Odborníci z oboru nicméně očekávají, že logistické společnosti se budou stále více spoléhat na rezervy produktivity nebo se zdrží nábory nových zaměstnanců. Druhá fáze zvýšení již byla také rozhodnuta: Od 1. ledna 2027 se minimální mzda zvýší na 14,60 eura za hodinu.

SSL EXPRES

14.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 14-08-2025 Regulace AI v Evropě - novinka (zdroj Aegis Law)

Evropská regulace umělé inteligence se posouvá do další fáze. Po první vlně povinností plynoucích z tzv. AI Act, který nabyl účinnosti letos v únoru, **od 2. srpna 2025 přichází další zásadní změny**. Tentokrát se do hledáčku dostávají zejména tzv. GPAI modely – tedy systémy s obecným využitím – a s nimi i přísnější pravidla pro transparentnost, hloubkovou dokumentaci, spolupráci mezi vývojáři a s tím související důsledky v podobě sankcí. Pravidla platící od 2. srpna letošního roku se netýkají jen vývojářů nebo gigantů typu OpenAI. Dopadnou i na firmy, které tyto technologie využívají, a to bez ohledu na jejich velikost.

GPAI modely: Co to je a proč se jich AI Act týká?

GPAI (General Purpose AI) modely jsou modely trénované na rozsáhlých datech, které zvládají široké spektrum úloh – často generují text, obrázky, video nebo kód. Patří sem například jazykové modely jako GPT nebo multimodální systémy typu Gemini. Evropská legislativa říká jasně: **kdo takový model poskytuje, nese odpovědnost za jeho transparentnost, bezpečnost a srozumitelnost**. Pokud jej navíc někdo používá jako součást tzv. vysoce rizikového AI systému, musí být zajištěna spolupráce mezi poskytovatelem modelu a tím, kdo jej integruje.

Jaké mají povinnosti poskytovatelé GPAI?

Každý poskytovatel GPAI modelu musí od srpna 2025 splňovat zejména tyto požadavky:

- vytvořit **podrobnou technickou dokumentaci** včetně popisu tréninku, schopností, omezení a potenciálních rizik,
- **zveřejnit přehled o tréninkových datech** – zejména s ohledem na možná porušení autorského práva,
- **zajistit srozumitelné instrukce pro uživatele o tom, jak model funguje**, jak jej správně používat a jaká jsou jeho omezení,
- **spolupracovat s integrátory**, pokud je model využíván jako součást tzv. vysoce rizikového AI systému.

V České republice bude naplňování výše uvedených povinností usnadněno prostřednictvím **regulatorního sandboxu**, který bude provozovat Česká agentura pro standardizaci (ČAS). Tento rámec umožní firmám testovat své GPAI modely v kontrolovaném prostředí, a to za podpory státu. V praxi tak půjde o bezpečný prostor pro ověřování souladu s požadavky AI Actu – ještě před jejich ostrým nasazením. U modelů se „systemickým rizikem“ – tedy modelů, které by mohly výrazně ovlivnit veřejný diskurz nebo bezpečnost – platí ještě přísnější pravidla. Tyto modely musí být například zaregistrovány u Evropské komise, pravidelně testovány a monitorovány a musí být zavedeno řízení jejich rizik včetně hlášení incidentů.

Kdo bude dohlížet a kdo certifikovat?

Každý členský stát musí určit tzv. oznamující orgány – specializované instituce, které budou posuzovat technickou shodu AI systémů s požadavky AI Actu. V Česku tuto roli zastává Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (ÚNMZ), který zároveň dohlíží na to, kdo tuto certifikaci smí provádět. Systém dohledu pak doplňují instituce jako Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO), Český telekomunikační úřad (ČTÚ) nebo ČAS, které budou hrát klíčovou roli při kontrole a podpoře správného zavádění AI systémů.

Sankce? Ano, a ne malé!

S druhou vlnou povinností dle AI Actu vstoupil v účinnost také sankční režim dle článků 99 a 100 AI Actu. Pokud některý ze subjektů povinnosti neplní, hrozí mu citelné sankce – nejen finanční, ale i reputační. Povinnostem tak nově podléhají nejen **vývojáři a poskytovatelé** AI systémů, ale také jejich **dovozci, distributoři a v určitých případech i samotní uživatelé**. Nejvyšší pokuty podle AI Actu hrozí v případech porušení **zásadních zákazů uvedených v článku 5**, tedy při

používání **zakázaných AI praktik**. Jde například o systémy využívající podprahovou manipulaci, klamání uživatelů, zneužívání jejich zranitelnosti nebo jiné techniky, které jsou v rozporu s ochranou základních práv. V těchto případech může pokuta dosáhnout až **35 milionů eur nebo 7 % celosvětového ročního obrátu**, podle toho, která částka je vyšší. U méně závažných porušení – jako je nedodržení povinností týkajících se **transparentnosti, dokumentace nebo registrace** – se pokuty mohou vyšplhat až na **15 milionů eur nebo 3 % obrátu**. V případě fyzických osob nebo malých a středních podniků je však možné sankce upravit s ohledem na zásadu přiměřenosti.

Co teď? Praktická doporučení.

Čas běží. Pokud máte s AI co do činění, je ideální chvíle učinit tyto kroky:

1. **Proveďte audit AI systémů** ve vaší firmě – používáte nějaký GPAI model?
2. **Zajistěte potřebnou dokumentaci** – zejména technický popis, datové zdroje a uživatelské instrukce.
3. **Navažte kontakt s poskytovateli AI modelů** – ověřte si, jaké informace vám mohou dodat.
4. **Zvažte vstup do sandboxu** – ideální cesta, jak otestovat AI systém a připravit se na compliance.
5. **Vzdělávejte tým** – zvyšte AI gramotnost, zejména u klíčových lidí v právu, IT, vývoji a bezpečnosti.

Shrnutí na závěr

Druhá vlna povinností dle AI Actu přináší konkrétní, jasně definovaná pravidla – a stejně konkrétní dopady, pokud je adresáti nedodrží. Transparentnost, zodpovědnost, spolupráce a prevence rizik se stávají základními pilíři AI compliance. Evropská legislativa tím vysílá silný signál: AI je vítaná, ale jen pokud bude pod kontrolou.

SSL Express 14-08-2025 Regulační USA odmítly rámec IMO pro čistou nulu

Spojené státy formálně odmítly návrh Mezinárodní námořní organizace (IMO) na uhlíkovou daň a označily ji za "globální uhlíkovou daň pro Američany" a slíbily, že před klíčovým hlasováním v říjnu shromáždí opozici. Ve společném prohlášení ministr zahraničí Marco Rubio, ministr obchodu Howard Lutnick, ministr energetiky Chris Wright a ministr dopravy Sean Duffy uvedli, že prezident Donald Trump nepřijme "žádnou mezinárodní dohodu o životním prostředí, která nepřiměřeně nebo nespravedlivě zatěžuje Spojené státy nebo poškozuje zájmy amerického lidu".

Navrhovaný rámec pro čistou nulu, na kterém se v dubnu v zásadě shodla většina členských států IMO, se snaží omezit emise skleníkových plynů z odvětví lodní dopravy zavedením palivových norem a poplatků pro lodě, které nesplňují přísné cíle. Zastánci tvrdí, že opatření jsou kritická pro splnění klimatických cílů IMO do roku 2050, ale americká delegace tvrdí, že pravidla by neúměrně zvýhodnila Čínu a penalizovala paliva, kde americký průmysl vede, jako je LNG a biopaliva. "Tyto palivové normy by Číně pohodlně prospěly tím, že by vyžadovaly používání drahých paliv, která jsou v globálním měřítku nedostupná," uvádí se ve společném prohlášení. "Dokonce i malá plavidla by byla zatížena miliony dolarů na poplatcích, což by přímo zvýšilo náklady pro americké spotřebitele." Vláda varovala, že "nebude váhat s odvetnými opatřeními nebo prozkoumáním nápravných opatření", pokud IMO toto opatření přijme. Nebyly poskytnuty žádné podrobnosti o formě takové odvety.

Tento postoj je v souladu s dubnovým zasedáním Výboru pro ochranu mořského prostředí (MEPC), kde američtí vyjednavateli odešli z rozhovorů. V dubnovém hlasování 63 členských států – včetně Číny, Brazílie a zemí EU – rámec podpořilo, zatímco 16 bylo proti. Dohoda představuje palivový standard, jako takový mandát týkající se intenzity emisí skleníkových plynů ze spotřebované energie, spojený s mechanismem tvorby cen a obchodování. Lodě, které sníží intenzitu emisí skleníkových plynů – včetně oxidu uhličitého, metanu a oxidu dusného – v souladu se dvěma trajektoriemi snižování emisí uvedenými v nových předpisech, které musí být ještě

vyhlášeny na příštím zasedání MEPC v říjnu, budou považovány za lodě s emisním deficitem. To je pak nutné řešit nákupem tzv. sanačních jednotek. Pro dodržení takzvané základní cílové trajektorie budou jednotky stát 380 dolarů za tunu emisí ekvivalentu CO₂. U toho, čemu se říká přímý cíl souladu, budou stát 100 USD. Obě ceny jsou pouze pro roky 2028-2030, přičemž o budoucích číslech bude rozhodnuto později.

Říjnové rozhodnutí bude vyžadovat dvoutřetinovou většinu – 108 ze 176 členů IMO, kteří příslušnou úmluvu ratifikovali –, pokud nebude možné dosáhnout konsensu.

IMO se k hlasování uchyluje jen zřídka, ale s přitvrzováním pozic se formální hlasování jeví jako stále pravděpodobnější.

Ekologické nevládní organizace odsoudily postoj USA a varovaly, že další zpoždění v regulaci emisí z námořních paliv může podkopat schopnost sektoru splnit klimatické cíle.

P.S. Je na čase, aby tatínek vyhlásil americe válku...

SSL EXPRES

15.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL EXpress 15-08-2025 POUČTE SE Výhody a nevýhody sběrného kontejneru

V průběhu vaší práce jste možná slyšeli o pojmu "**Consol Box**". V tomto vysvětlujícím článku se podíváme na to, co je to consol box, jak funguje a jaké jsou **výhody a nevýhody consol boxu**. Inovativní myšlenka kontejnerizace, kterou před 69 lety koncipoval Malcom McLean, umožnila globalizaci a nasměrovala ji na pevnou trajektorii růstu, která odesílatelům usnadnila přepravovat své zboží po celém světě rychle, snadno a bezpečně. Jak se vyvíjely kontejnery, vyvíjely se i různé velikosti a typy kontejnerů a také typy kontejnerových služeb.

Jedním z těchto typů kontejnerových služeb je **Full Container Load (FCL)**..

- U typu kontejnerové služby FCL je plný kontejner využíván výhradně jedním zákazníkem pro svůj náklad.
- V FCL přebírá zákazník odpovědnost za balení a stav nákladu zabaleného v kontejneru.

FCL je nejběžnější typ kontejnerové služby, ale co se stane se zákazníky, kteří nemají dostatek nákladu, aby sami naplnili kontejner? Pro takové zákazníky existují možnosti dodávat v menších množstvích a tato možnost se nazývá **LCL** zásilka.

LCL je zkratka pro **Less než Container Load**, což je, když se stejný kontejner používá pro náklady patřící více odesílatelům a příjemcům. **Konsolidace**, která se týká aktu "konsolidace" (nebo seskupování, jak je známo v určitých kruzích) různých LCL nákladů operátorem známým jako **konsolidátor** (nebo operátor sběrné služby). Zákazníci doručí svůj náklad do balicí stanice (dříve nazývané **CFS** – Container Freight Station), kde je náklad zabalen do kontejneru.

I když koncept shromáždění několika nákladů a jejich zabalení do jednoho kontejneru může být stejný, je rozdíl mezi LCL a konsolidací nebo sběrnou prací. Zatímco na straně exportu původu se nazývá "Konsolidace" nebo "Consol", na druhé straně v destinaci se nazývá "Dekonsolidace" nebo "Deconsol". Pokud je tato konsolidace/dekonsolidace prováděna námořní linkou / NVOCC v jejich vlastním skladu, kontejner se označuje jako **LCL kontejner**, a pokud tuto konsolidaci/dekonsolidaci provádí konsolidátor, pak se kontejner označuje jako **Consol Box**. LCL služby přepravními linkami byly v minulosti oblíbené. Postupem času provozuje LCL službu méně dopravců a není

dohledatelné, kolik linek tuto službu v dnešní době skutečně nabízí. Většina LCL služeb, které jsou nyní nabízeny, je poskytována konsolidátory.

Jak tedy funguje consol box? No, je to vlastně docela jednoduché

1. Různí odesílatelé dodávají LCL náklady směřující do různých destinací do balicího skladu určeného konsolidátorem
2. Řekněme, že přístav nakládky je Durban
3. Konsolidátoři mají obvykle několik konsolidačních nebo dekonsolidačních bodů po celém světě – například Dubaj pro země Blízkého východu, Singapur pro země Dálného východu/jihovýchodní Asie, New York pro Ameriku, Hamburk pro EU atd
4. Konsolidátor konsoliduje náklad na základě jeho konečného místa určení a podle toho zajistí balení
5. Například přístavy na Dálném východě, jihovýchodní Asii a Australasii, jako jsou Keelung, Penang, Sydney, Adelaide a Honiara, mohou být rezervovány přes Singapur, který by mohl být hlavním přístavem konsolidátora pro tyto oblasti
6. Konsolidátor tedy zarezervuje 20' nebo 40' kontejner do Singapuru jako FCL box za podmínek FCL/FCL s přepravní linkou
7. Pokud jde o konsolidátora, ten obdržel od odesílatelů různé LCL náklady, a proto jejich dodací podmínky pro zákazníka mohly být LCL/LCL
8. Každý odesílatel, který předal náklad konsolidátorovi, obdrží po zaplacení veškerého nákladu a všech dalších poplatků domácí nákladní list pro svůj náklad
9. Kontejner je naložen a loď vyplouvá
10. Kontejner je vyložen v Singapuru
11. Kancelář konsolidátora nebo jeho zástupce v Singapuru převezme dodávku FCL kontejneru z expediční linky a přesune celý kontejner do svého skladu
12. Náklad je pak z kontejneru vybalen podle konečné destinace nákladu, jako je Keelung, Penang, Sydney, Adelaide a Honiara
13. Podobně jako u těchto nákladů přicházejících z Durbanu bude mít konsolidátor náklady do těchto destinací přicházející z jiných míst, jako je New York, Bombaj atd
14. Konsolidátor pak naloží všechny náklady směřující do Keelungu do jednoho kontejneru, náklady směřující do Sydney do druhého a tak dále a tak dále, dokud nebude veškerý náklad, který obdržel z Durbanu, New Yorku a Bombaje, přepracován na příslušné kontejnery směřující do těchto destinací
15. Tyto kontejnery pak plují do příslušných destinací
16. Po příjezdu do Keelungu nebo Sydney kancelář konsolidátora nebo jeho zástupce převezme uvolnění celého kontejneru z přepravní linky a vybalí kontejner ve svém skladu
17. Příjemci těchto nákladů se obrátí na kancelář nebo zástupce konsolidátora s žádostí o uvolnění a zajistí uvolnění svého nákladu po odevzdání domácího nákladního listu, po zaplacení jakýchkoli poplatků za místo určení

Jaké jsou výhody a nevýhody Consol boxu = Jako u každé činnosti, existují výhody a nevýhody používání consol boxu, které jsou diskutovány níže.

1. Pokud používáte službu Consol, nemusíte se zabývat určitými činnostmi ani vám nevznikají náklady spojené se zásilkou FCL, jako je např.

- vyzvednutí prázdného kontejneru z traťového depa
- zajištění čistoty a zdravého stavu kontejneru
- zabalení kontejneru ve vlastním nebo 3. skladu třetí strany
- zajištění práce pro balení
- Přeprava celého vozu zpět do přístavu

2. Při používání Consol Boxu platíte pouze za prostor, který využíváte. Konsolidátor vypočítá prostor nebo hmotnost (Freight Ton), kterou váš náklad v kontejneru využívá, a podle toho vám bude účtovat. Tato cena může být levnější než plná cena FCL na základě využití prostoru/hmotnosti v kontejneru.

3. Použití consol boxu může být výhodné, pokud se chcete vyhnout skladování velkého inventáře zboží. Pokud je to správně naplánováno, můžete obdržet správné množství doplnění zásob, když to potřebujete. To také pomáhá při řízení a sestavování rozpočtu vašeho cash flow.

4. Konsolidátor vám sdělí konkrétní termíny balení otevřené pro konkrétní destinace, což vám umožní naplánovat dodávky nákladu.

5. Službu consol můžete využít také pro testování spolehlivosti služeb nového dodavatele nebo pro testování nových produktů, které možná kupujete. Menší množství poskytují flexibilitu odesílateli i příjemci.

6. Náložný list si můžete zajistit ihned po předání nákladu přepravní lince (OBL v případě LCL) nebo konsolidátorovi (HBL v případě konsolidace nákladu). Čím dříve obdržíte konosament list, tím dříve můžete být schopni vyjednat platbu s bankou nebo získat peníze od zákazníka po předložení nákladního listu.

Ale stejně jako u každého podnikání/služby, i s Consol Boxem existují určité nevýhody.

1. Nalezení spolehlivého konsolidátora se zkušenostmi v oboru je jednou z hlavních výzev při přepravě nákladu ve sběrném boxu.

2. Zásilky Consol vyžadují více plánování a organizace a odesílatel si musí být vědom nákladů, cen, frekvence zásilek, doby přepravy a rozměrů nákladu, aby bylo zajištěno efektivní plánování.

3. Consol box může být náchylný ke zpožděním v původním CFS při čekání na konsolidaci dalšího nákladu do stejného přístavu.

4. Kvůli vícenásobné manipulaci existuje možnost poškození nákladu ve srovnání s FCL, protože s nákladem může být manipulováno několika různými konsolidačními body. Mohou existovat destinace, které vyžadují konsolidaci nákladu nebo manipulaci dvakrát.

5. Existuje šance, že celý kontejner bude zadržen kvůli celní kontrole nebo vyšetřování, i když je podezřelý pouze jeden z nákladů v kontejneru.

6. Mezi LCL a FCL do stejného přístavu může být rozdíl v době přepravy a odesílatel a příjemce si toho musí být vědomi a uspořádat své zásilky v souladu s tím.

7. S Consol Boxem obdržíte House B/L operátora, ale možná budete muset počkat na vydání celého Ocean B/L přepravní linky, než zajistíte uvolnění vašeho nákladu.

V lodní dopravě neexistuje žádné "univerzální řešení", takže si pamatujte, že consol box nemusí být vhodný pro každého, i když přepravují méně než plnou kapacitu kontejneru. Například, pokud je váš náklad větší než asi 12-14 CBM nebo je to těžký náklad, jako jsou dlaždice atd., obvykle může být levnější přepravit FCL, protože náklady na tunu při použití sběrného boxu mohou být v těchto případech vyšší. Tento výpočet je založen na úsporách z rozsahu. Když mluvíme o úsporách z rozsahu, je důležité si uvědomit, že náklady LCL jsou účtovány na základě "freight tuny" nebo nejčastěji označované jako W/M. W/M odkazuje na váhu nebo míru, podle toho, co je vyšší. Například 20 \$ za w/m do Singapuru, což znamená, že pokud je váš náklad 2 tuny vážící, ale 12 cbm v objemu (představte si náklady jako dětské sedačky), pak by sazba byla $12 \times 20 = 240$ \$, protože to je větší než $2 \times 20 = 40$ \$. Naopak, pokud váš náklad váží 5 tun, ale má 3 cbm objem (představte si náklad jako činky), pak by sazba byla $5 \times 20 = 100$ \$, protože to je větší než $3 \times 20 = 60$ \$.

Ze stejných důvodů úspor z rozsahu využívá konsolidátor pro konsolidaci v co největší míře 40' kontejner. Pokud jde o hmotnost, 40' kontejner unese víceméně stejný náklad jako 20' kontejner o hmotnosti asi 26 tun. Ale 40' kontejner GP může přepravit asi 66 cbm nákladu, pokud jde o

objem, ve srovnání s 33 cbm nákladu ve 20'. 40' HQ může přepravit asi 73 cbm nákladu, a proto je 40' HQ nejpreferovanější velikostí/typem kontejneru pro konsolidátory. To samozřejmě závisí na dostupnosti nákladu. Protože v kontejneru budou různé druhy nákladu v různých tvarech (krabice, sudy, kartony, cívky, palety, nerovné tvary), vždy bude v kontejneru nějaké zbylé místo. Takže osvědčené optimální maximum pro dosažení úspor z rozsahu na LCL je mezi 12-14 cbm, po kterém LCL zásilka nemusí být tak nákladově efektivní a FCL může začít znít lépe z hlediska nákladů.

Jak vidíte, existuje několik výhod a nevýhod používání sběrného kontejneru. Ale není to jen o výhodách a nevýhodách. Zda chcete použít sběrný kontejner nebo ne, závisí na tom, co je vhodné pro vaše přepravní potřeby. Nezapomeňte, že v tomto logistickém oboru musíte dávat pozor na náklady, požadavky, povahu podnikání a termíny. Hodně zdaru.



SSL Express 15-08-2025 Rozšíření vyzvedávání zásilek od Amazonu na čerpacích stanicích v Německu

V Aralu již bylo po celém Německu zřízeno přibližně 30 výdejních stanic a další budou následovat. První skříňka na čerpací stanici Aral byla uvedena do provozu na adrese Rheinlanddamm 103 v Dortmundu.

S přibližně 2 400 čerpacími stanicemi je Aral jedním z předních poskytovatelů lokací ve svém oboru. Spolupráce doplňuje stávající projekty mezi oběma společnostmi, včetně iniciativ v oblasti správy vozového parku a využívání nabíjecí infrastruktury nákladních vozidel Aral pulse.

"Využitím rozsáhlé sítě Aral výrazně rozšiřujeme možnosti pohodlného vyzvedávání balíků," vysvětluje Rocco Bräuniger, Country Manager DACH ve společnosti Amazon.

"Amazon Lockers" umožňují zákazníkům nechat si doručit balíčky na bezpečné místo podle vlastního výběru. Po výběru požadovaného místa a zadání objednávky obdrží zákazníci potvrzení o odeslání s potřebnými informacemi o vyzvednutí.



SSL Express 15-08-2025 DB Cargo rozšiřuje terminál v Győru o další kapacitu

V Győru byly oficiálně zahájeny stavební práce na rozšíření terminálu DB Cargo Hungária. Touto investicí chce automobilka výrazně zvýšit výkonnost své infrastruktury a splnit tak zvyšující se logistické požadavky v regionu – zejména s ohledem na svého dlouholetého partnera AUDI Hungária. Kromě zástupců společnosti DB Cargo Hungária byly na slavnostním položení základního kamene přítomny také zúčastněné partnerské společnosti: István Szijjártó (SZI-GEO Kft), Zoltán Oszuska (Betonsped Kft), Dr. Jan Busch a Tímea Falviné Lukács (oba DBCHU) a také Tamás Husz a Lajos Börzsei (Mérnök-Mátrix Zrt).

V rámci rozšíření bude vybudováno 120 metrů nových kolejí a údržbová jáma speciálně navržená pro lokomotivy a vagóny. Zařízení bude doplněno o údržbovou plochu o rozloze přibližně 1 000 metrů čtverečních, která nabídne další kapacitu pro skladování, manipulaci a servis. To má být přínosem nejen pro stávající zákaznickou základnu, ale také pro oslovení nových partnerů z regionu.

Hlavním cílem projektu je podpora nákladní dopravy šetrné ke klimatu. Expanze umožní přesunout více přeprav ze silnice na železnici, což je ústřední součástí strategie udržitelnosti DB Cargo. Modernizace je navíc reakcí na rostoucí poptávku v oblasti logistiky baterií, která nabývá na významu mimo jiné i díky rozšíření elektromobility v regionu.

Stavební práce jsou prováděny zkušenými maďarskými společnostmi: Mérnök-Mátrix Zrt., BetonSped Kft. a SZI-GEO Kft. Cílem je dokončit dílo do konce roku 2025 v obvyklé vysoké kvalitě. Rozšířením dojde také ke zefektivnění údržby vlastního lokomotivního parku, což zlepší provozní stabilitu v celé síti.

SSL EXpress 15-08-2025 Stávka u Air Canada

Přibližně 6 000 tun nákladu společnosti Air Canada Cargo čelí nejistotě v důsledku zastavení provozu během 72 hodin po stávce letušek zastupovaných Kanadským odborovým svazem veřejných zaměstnanců (CUPE). CUPE oznámila, že po devíti měsících "otálení [Air Canada] u jednacího stolu v zásadních otázkách neplacené práce a chudých mezd" obdržela od svých členů 99,7% mandát ke stávce. Společnost Air Canada dnes reagovala vydáním oznámení o výluce, "aby zmírnila dopad na dopady na zákazníky a umožnila spořádané ukončení provozu". Její lety budou postupně pozastaveny během následujících 72 hodin, přičemž letů společnosti Air Canada Express se stávka netýká. První lety byly zrušeny dnes (14. srpna) a do 16. srpna dojde k úplnému zastavení letů společnosti Air Canada.

V důsledku zastavení letů bude většina aktivit společnosti Air Canada Cargo, která létá převážně v belly, zastavena. Přesné objemy jsou těžko dostupné, ale po snaze posílit flotilu nákladních letadel po skončení programu Covid došlo v loňském roce k obratu v činnosti kanadského vlajkového dopravce, který snížil počet svých letadel určených pouze pro nákladní dopravu z osmi na šest a zvýšil závislost na své flotile přibližně 250 osobních letadel. Podle zdrojů dopravce v průměru za 24 hodin přepraví přibližně 2 000 tun nákladu v PAX a plně nákladních letadlech.

SSL Express 15-08-2025 Generální ředitel DB Richard Lutz musí odejít

Dojde ke změně ve vedení společnosti Deutsche Bahn AG: Spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder v Berlíně po jednáních s předsedou dozorčí rady Deutsche Bahn (DB) Wernerem Gatzerm a předsedou představenstva DB Richardem Lutzem prohlásil, že nastal čas na restrukturalizaci, a to jak strukturální, tak personální. V této souvislosti bylo dohodnuto předčasné ukončení smlouvy s generálním ředitelem, která platí do roku 2027, po vzájemné dohodě. Lutz, který je v čele DB od roku 2017, bude pokračovat ve výkonu svých povinností, dokud nebude nalezen nástupce, oznámil Schnieder. „Rád bych poděkoval panu Lutzovi za jeho velké nasazení v těžkých časech v Deutsche Bahn. Jsem si jistý, že i v zbývajících týdnech bude pro železnici vydávat vše,“ řekl Schnieder.

Předseda dozorčí rady Werner Gatzler o možném nástupci řekl: „Nyní zahájíme výběrové řízení na nového generálního ředitele a poté připravíme odpovídající usnesení pro dozorčí radu.“

Schnieder oznámil, že 22. září 2025 plánuje představit svůj program pro spokojené zákazníky železniční dopravy, který bude zahrnovat klíčové body reformy DB. „Vždycky jsem říkal: nejdříve strategie, pak personál. Naše koncepce je v základní podobě; nyní musíme najít tu správnou osobu, která ji realizuje. I tento výběrový proces je založen na důkladnosti a pečlivosti, nikoli na rychlosti.“

P.S. Byli jsme s vámi po celou dobu spokojeni, a teď vypadněte

SSL Express 15-08-2025 Hútíové se snaží legitimizovat svou námořní roli službou "bezpečný tranzit"

Koordinální centrum humanitárních operací (HOCC), které je řízeno Hútíi (sic!), vydalo nový soubor často kladených otázek (FAQ), v němž zajišťuje bezpečný průjezd plavidel proplouvajících

Adenským zálivem, Bab el Mandebem, Arabským mořem a Rudým mořem, pokud nejsou spojena se "sankcionovanými subjekty společností". HOCC vyzvala společnosti, aby podaly žádost o bezplatný bezpečný průjezd pro svá plavidla s tvrzením, že působí v rámci parametrů Úmluvy OSN o mořském právu (UNCLOS). "Žádost o koordinaci bezpečného tranzitu pro plavidla je bezplatná a nepovinná služba, kterou HOCC poskytuje plavidlům/společnostem (které nespádají pod vyhlášený zákaz), jež chtějí potvrdit bezpečný tranzit svých plavidel z Rudého moře, Bab Al Mandebu, Adenského zálivu a Arabského moře," uvádí se v často kladených dotazech Hútíů. Odborníci na námořní bezpečnost ze společnosti Vanguard Tech radí, že na nedávno zavedenou službu by se nemělo spoléhat jako na náhradu formálního, profesionálního posouzení rizik. Jedinou cestou vpřed je konstruktivní dialog. "Ačkoli je služba prezentována jako informační nebo poradenská platforma určená na pomoc námořnímu průmyslu, jedná se spíše o strategický krok, jehož cílem je legitimizovat autoritu Hútíů nad jemenskými vodami a utvářet námořní narativy v jejich prospěch," upozornila společnost Vanguard v upozornění zaslaném dnes klientům. Minulý týden vydali Hútíové oficiální varování 64 světovým majitelům lodí. V oznámeních, označovaných jako varování "před trestem", obvinili majitele lodí, na které se vztahují, z porušování samozvané blokády izraelských přístavů a uvedli, že tyto flotily mají nyní "zakázáno proplovat Rudým mořem, úžinou Bab al-Mandab, Adenským zálivem a Arabským mořem" a mohou být napadeny "kdekoli se dostanou do dosahu". K tomuto kroku dochází pět týdnů poté, co Hútíové potopili dvě řecké lodě na přepravu volně ložených nákladů Magic Seas a Eternity C.

Generální tajemník IMO Arsenio Dominguez v pondělním projevu v rámci otevřené rozpravy na vysoké úrovni Rady bezpečnosti OSN uvedl: "Když geopolitické napětí narušuje lodní dopravu a nevinní námořníci přicházejí o život, jak jsme toho byli nedávno svědky v oblasti Rudého moře a během roku 2024, jedinou cestou vpřed je konstruktivní dialog. Námořní bezpečnost není jen technická záležitost - je hluboce lidská."

SSL Express 15-08-2025 Nízká hladina vody u Edersee snižuje dodávky vody pro řeku Weser

Voda pro komerční lodní dopravu na řece Vezera (Weser, co teče do Brém) je čím dál vzácnější. Protože přehrada Edersee v severním Hesensku je naplněna jen asi z jedné pětiny, potýká se i řeka s nedostatkem vody, uvedl Maurice Jurke z Weser Waterways and Shipping Authority. V současné době se z přehrady téměř žádná voda nevypouští. Dosavadní prognózy proto nenabízejí žádný důvod k naději na rychlé zlepšení situace.

„Od března v povodí Ederské přehrady nepršelo v žádném měsíci více než 50 procent dlouhodobého průměru srážek,“ uvedl Jurke. Také v oblasti dalších pramenných řek Weser, Werry a Fuldy, pršelo málo. „Přehrada, která nebyla kvůli nízkým srážkám zcela naplněna, musela být poprvé řízena mnohem dříve než obvykle a nedávno i s poměrně velkým množstvím vody,“ řekl Jurke. To vedlo k relativně brzkému vyprázdnění přehrady.

Alespoň zájemci o turistiku mají nyní možnost vidět pozůstatky zatopených vesnic, které by jinak ležely pod hladinou přehrady, dříve než obvykle – tzv. Edersee Atlantis. Klesající hladina vody na druhou stranu také omezuje vodní sporty na Edersee. Voda v Edersee je již léta politickým tématem, protože je stejně důležitá jak pro cestovní ruch a vodní sporty v severohesenské rekreační oblasti, tak pro lodní dopravu na řece Vezere.

Letos musela být kvůli nízké hladině vody na začátku srpna zastavena podpora hladiny na Horní Vezere, uvedl Jurke. Hladina vody mezi Hann. Münden a Karlshafen je proto nyní závislá na srážkách. „V současné době se vypouští šest metrů krychlových za sekundu, což je minimum.“ Pro srovnání, 20 až 30 metrů krychlových za sekundu není v období sucha neobvyklé, uvádí Jurke.

Obchodní lodní doprava bude v dohledné budoucnosti silně omezená, nebo dokonce zcela nemožná, protože lodě mají příliš hluboký ponor. Předpovědi naznačují další pokles hladiny vody.

SSL Express 15-08-2025 Žaloba společností Daimler, Volvo a spol. proti Kalifornii

12. srpna 2025 v USA výrobci nákladních vozidel Daimler Truck, Paccar, Traton a Volvo podali žalobu na kalifornskou vládní agenturu. Žaloba se týká tzv. „Partnerství pro čisté nákladní vozy“, které přijalo jedenáct států USA. Před dvěma lety se výrobci nákladních vozidel zavázali k výraznému snížení emisí CO₂ v sektoru těžké dopravy. To by vyžadovalo, aby veškerý prodej nových nákladních vozidel byl v budoucnu bez emisí CO₂, což by u vozidel s dieselovým motorem pravděpodobně již nebylo možné.

V žalobě výrobci nákladních vozidel zdůraznili, že „výrobci originálního vybavení (OEM) jsou v bezvýchodné situaci“ a že „žalobci jsou chyceni mezi kalifornskými předpisy a kroky americké federální vlády namířenými proti nim“. Žaloba má značnou váhu, protože tito čtyři výrobci tvoří velkou část trhu s prodejem nákladních vozidel – Daimler asi 40 procent, Volvo asi 15 procent. Důvodem žaloby výrobců nákladních vozidel je pravděpodobně obtížná tržní situace, které čelí hlavní výrobci originálního vybavení (OEM). V USA musí nákladní vozidla urazit výrazně odlišné vzdálenosti a nabíjecí infrastruktura v některých částech země pro to ještě není dostatečně navržena. Zároveň se prodeje výrobců nákladních vozidel v USA snížily. Cílem je proto nyní snížit náklady. A zcela jasně: pokud možno se vyhnout vysokým pokutám.

Mezinárodní organizace na ochranu klimatu Sunrise Project se sídlem v Austrálii žalobu ostře kritizovala a označila ji za „varovný signál“. Klimatičtí aktivisté zdůrazňují, že dohoda s Kalifornskou radou pro ovzduší (California Air Resources Board) má za cíl snížit znečištění ovzduší způsobené dieselovými nákladními vozidly a zajistit budoucnost inovací v odvětví nákladní dopravy.

Kromě nich se na žalobu dívají i další: „Partnerství pro čisté nákladní automobily je důležitým nástrojem pro zajištění investic do ekologicky šetrných druhů dopravy a pro zajištění toho, abychom i nadále dosahovali pokroku ve zlepšování kvality ovzduší a mohli konkurovat technologiím budoucnosti,“ zdůrazňuje Justin Balík, viceprezident pro jednotlivé státy organizace Evergreen Action, další organizace na ochranu klimatu.

Někteří výrobci nepřipojili se k žalobě. Například společnost Cummins reagovala na návrhy na zrušení předpisů EPA prohlášením, že se těší na „spolupráci s EPA s cílem poskytnout zákazníkům regulační jistotu“. Výsledek žaloby je nyní otázkou času.