

SSL EXPRES

09.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

   // **SSL Express 09-10-2025 Každá logistická společnost se nyní může stát cílem Číny (DVZ)**

Ať už se jedná o dopravce s americkým nákladem, speditéry s americkými zákazníky nebo digitální platformy, které plně nebo částečně podléhají regulaci USA – u všech z nich se od zpřísnění čínských předpisů pro námořní dopravu může jakýkoli obchod, který s Čínou uskutečňují, odvíjet od politických zájmů. Revidovaným nařízením o námořní dopravě Čína dělá z námořní ekonomiky objekt své mocenské politiky. Nařízení umožňuje sankční opatření proti společnostem ze zemí, které – podle Číny – diskriminují nebo podporují čínskou lodní dopravu. Samotný pojem zůstává vágní. Ačkoli nařízení stanoví, že protipatření by měla být přijata pouze v případě, že mezinárodní smlouvy neposkytují „přiměřené a účinné nápravné prostředky“, Peking sám rozhoduje o tom, co je dostatečné.

Americké společnosti nesou největší riziko, že se stanou cílem regulace, i když rozsah přímých cílů je poměrně malý – americký lodní průmysl je v transpacifickém obchodu jednoduše příliš nevýznamný. Dotčen by však mohl být každý: dopravci, kteří přepravují americký náklad, speditéři s americkými zákazníky nebo digitální platformy, které plně nebo částečně podléhají americké regulaci. Pro ně se objevuje nová úroveň nejistoty: to, zda transakce zůstane nezpochybněna, bude v budoucnu záviset na politických zájmech.

   **SSL Express 09-10-2025 Studie ICCT: EU potřebuje nabíječky pro elektrické nákladní vozy s výkonem 5 300 megawattů**

Pro napájení všech těžkých užitkových vozidel s elektrickým pohonem na baterie, která musí být podle předpisů o limitech emisí CO₂ pro vozový park do roku 2030 na silnicích EU, bude zapotřebí nabíjecí kapacita mezi 22 a 28 gigawattů. K tomuto závěru studie zveřejněné ve čtvrtek nevládní organizací Mezinárodní rada pro čistou dopravu (ICCT). Musí být k dispozici více než 150 000 až 175 000 soukromých a 60 000 až 80 000 veřejných nabíjecích stanic. Z nich by 4 000 až 5 300 muselo být tzv. megawattových nabíječek, které umožňují obzvláště rychlé nabíjení elektrických nákladních vozidel. Megawattové nabíječky s kapacitou alespoň 750 kilowattů budou poskytovat 15 procent celkové nabíjecí kapacity, ale tvoří pouze 2 procenta nabíjecích stanic. „Tato studie ukazuje, že nabíjení bude probíhat převážně v depech a na odpočívadlech, zatímco megawattové nabíječky, ačkoli jsou klíčové, budou co do počtu relativně omezené,“ vysvětlil Hussein Basma, jeden z hlavních autorů studie. Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA) rovněž předpokládá, že většina ze 400 000 užitkových vozidel s nulovými emisemi, které budou potřeba do roku 2030, bude nabíjena primárně v depech. V listopadu 2024 ACEA odhadla potřebu veřejných nabíjecích stanic pro

elektrické nákladní vozy na přibližně 50 000, z čehož by 35 000 bylo megawattových nabíječek.

ICCT nyní odhaduje, že potřeba vysoce výkonných nabíječek bude výrazně nižší. Studie uvádí, že nákladní automobily mohou doplňovat palivo z velké části přes noc na soukromých nabíjecích stanicích. V 98 procentech případů k tomu postačí přípojky s výkonem až 100 kilowattů a pouze 2 procenta by měla tvořit rychlonabíjecí stanice s výkonem mezi 150 a 350 kilowatty. ICCT odhaduje, že tyto rychlonabíječky budou tvořit zhruba 15 procent veřejných nabíjecích stanic pro elektromobily a že megawattové nabíječky budou tvořit něco málo přes 6 procent. Pro zbytek budou postačovat také nabíjecí stanice s výkonem do 100 kilowattů. Technologie baterií se vyvíjí a budoucí elektromobily budou mít baterie s větší úložnou kapacitou, což bude vyžadovat výrazně méně megawattových nabíječek. „Klíčovým zjištěním je, že více než polovinu poptávky po veřejných rychlonabíjecích stanicích lze uspokojit nabíječkami o výkonu 350 kilowattů, které jsou ekonomičtější a snáze se instalují,“ řekl Felipe Rodriguez, ředitel pro těžká nákladní vozidla v ICCT. „Výzva nespočívá jen v energii. Jde o to, postavit nabíjecí stanice ve správný čas, tam, kde jsou nejvíce potřeba.“

Nařízení EU o infrastruktuře pro doplňování a nabíjení alternativních paliv (AFIR) stanoví určité cíle pro rozšíření podél os transevropské dopravní sítě (TEN-T). Dosažení těchto cílů do roku 2030 pokryje přibližně 50 až 70 procent poptávky, uvádí studie. Situace se však v jednotlivých členských státech značně liší. V polovině zemí EU, jako je Belgie a Nizozemsko, je cíl AFIR pokryto pouze 30 až 50 procent poptávky. V Rumunsku jsou naopak cíle AFIR přibližně dvakrát vyšší než očekávaná poptávka. Studie rovněž obsahuje několik doporučení, jak by EU mohla urychlit rozvoj infrastruktury. Zaprvé by se měla pozornost zaměřit na vybavení obzvláště důležitých dopravních tras prostřednictvím programů, jako je nedávno spuštěná iniciativa EU pro čisté dopravní koridory. Autoři navrhuje, aby se urychlily procesy plánování a schvalování, mohly by být nabíjecí stanice pro elektrické nákladní automobily prohlášeny za projekty prioritního veřejného zájmu. Považují také za důležité, aby regulační orgány energetických sítí umožnily provozovatelům sítí plánovat rozšiřování sítě na základě očekávané poptávky, a nikoli pouze reagovat na konkrétní poptávku po elektřině.

ICCT je nevládní organizace založená v roce 2001 a financovaná primárně nadacemi, včetně Stiftung Mercator. Mezi její dárce patří také Program OSN pro životní prostředí a Evropská komise. Organizace se proslavila mimo jiné odhalením skandálu s emisemi z diesellových motorů.

P.S. Jak to tak vypadá, bude muset v EU svítit slunce a foukat vítr 25 hodin denně...

SSL Express 09-10-2025 Mikrokoridory usnadní přístup k vnitrozemským přístavům

Stále více zchátralých silničních mostů si vynucuje masivní objížďky pro nadrozměrnou a těžkou přepravu nákladu. Hlavní trasa po vnitrozemských vodních cestách může v mnoha případech přepravní trasu zkrátit. Tyto rozdělené přepravy však často selhávají, protože trasa mezi přístavy a nejbližší dálnicí vyžaduje větší úsilí v plánování – kromě nákladů na manipulaci v přístavu. Alespoň problém trasy mezi přístavem a dálnicí řeší německé federální i státní vlády již nějakou dobu konceptem „mikrokoridorů“. Mikrokoridory jsou navržené trasy předem určené odpovědnými orgány, které umožňují rychlejší vydávání povolení pro silniční přepravu objemného a těžkého zboží do a z přístavů. Zejména v případech, kdy je třeba stejný

náklad přepravovat vícekrát – například při výstavbě větrných elektráren – mohou trvalá povolení pomoci ušetřit čas a poplatky ve schvalovacím procesu.

Koncept mikrokoridoru byl poprvé otestován při výstavbě větrné farmy v regionu Sauerland: Byla definována trasa z přístavu Dortmund k dálniční křižovatce Dortmund-Nordost (dálnice A2) pro opakovanou přepravu segmentů věží a gondol rotorů. V tomto konkrétním případě měly z tohoto mikrokoridoru těžit i listy rotoru, které mohou být dlouhé až 65 metrů, ale v cestě stála strukturální omezení – trasa neumožňuje delší délku než přibližně 43 metrů. Tento případ jasně ukázal, že pro „těžké“ a „dlouhé“ zboží může být nutné vyčlenit různé mikrokoridory. Další mikrokoridor byl vyvinut pro přepravu z dálnice na místo větrné farmy. Souběžně bylo definováno deset typických vozidel, která jsou potřebná pro přepravu prvků větrných turbín a jejich montáž, včetně osminápravového mobilního jeřábu o hmotnosti až 96 tun.

Základním požadavkem je, aby přístavy co nejpřesněji popsaly svá překladiště GST. Tato fáze je nyní z velké části dokončena a data jsou k dispozici na webových stránkách Federálního institutu pro vodní inženýrství a výzkum (BAW) v „Databázi překladišť GST“. Dalším krokem bude začlenění těchto dat do mapové základny VEMAGS jako směrovatelných bodů. Cílem je co nejdříve umožnit podávání žádostí o rozdělenou přepravu zahrnující plavidla vnitrozemské vodní dopravy pomocí jediné žádosti. Pokud se přepravní doby vypočítají správně, lze se vyhnout zbytečnému meziskladování v přístavech. Federální vláda v současné době shromažďuje od jednotlivých států návrhy na další mikrokoridory.

Neexistuje však jen cukr v podobě snazší žádosti o přerušenu přepravu, ale i bič v podobě obtížnější „negativní certifikace“: Otázka v žádosti, která je často řešena pouze formálně, proč není lodní doprava možností, je něco, co chce Spolkové ministerstvo dopravy (BMV) podpořit „jasnými a nebyrokratickými testovacími kritérii pro přiměřenost přepravy po vodních cestách“, jak je uvedeno ve zprávě pro Konferenci ministrů dopravy. Zahrnutí vnitrozemské vodní dopravy do systému žádostí VEMAGS spolu s přísnějším přístupem k „negativnímu certifikátu“ jsou správnými kroky ke zvýšení povědomí mezi zasilateli a přepravci projektů o potenciálu vodní cesty. I když vodní cesta nemůže být vždy součástí řešení – síť je na to příliš řídká – může se jistě projevit častěji, než je tomu v současnosti.

SSL Express 09-10-2025 Ochránci životního prostředí kritizují rezoluce ICAO

Dvoutýdenní valné shromáždění organizace OSN pro civilní letectví ICAO v Montrealu nepřineslo žádný hmatatelný pokrok v úsilí o ekologičtější leteckou dopravu, uvedla evropská environmentální organizace Transport & Environment (T&E). Nástroj ICAO na ochranu klimatu CORSIA nebyl posílen, shromáždění nestanovilo žádné průběžné cíle na cestě k nezávaznému cíli klimaticky neutrální letecké dopravy do roku 2050 a také nepřijalo nic nového ke snížení účinků skleníkových plynů nezpůsobených CO₂, uvedla pro DVZ expertka T&E na letectví Marte van der Graafová. Chris Lyle, konzultant managementu specializující se na letectví, také na LinkedIn uvedl, že shromáždění ICAO nepřineslo žádný pokrok v ochraně klimatu. Samotná ICAO uvádí, že CORSIA je na správné cestě a počet států, které se dobrovolně zapojí do roku 2027, se má v příštím roce zvýšit ze zhruba 120 na 130. Měla by pokračovat práce na otázkách, jako jsou dopady na klima jiné než CO₂, hluk z letadel a kvalita ovzduší, stejně jako úsilí o přilákání více investorů do projektů na ochranu klimatu. 193 členských států rovněž potvrdilo plány na podporu výroby udržitelného leteckého paliva (SAF) a snížení emisí CO₂ o

pět procent do roku 2030. Nicméně druhý jmenovaný cíl nezahrnuje snížení celkových emisí, ale pouze snížení ve srovnání se scénářem, kdy budou lety i v roce 2030 nadále poháněny výhradně petrolejem, kritizovala van der Graafová.

Mluvčí Evropské komise v reakci uvedl, že členské státy ICAO musí nyní pracovat na dosažení cílového snížení emisí prostřednictvím zvýšeného využívání SAF, i když to zatím nezajistí, že letectví přispěje k plnění cílů OSN v oblasti ochrany klimatu. Co nejvíce států by mělo být povzbuzováno k zavedení systému CORSIA dříve, než se jeho uplatňování stane povinným pro všechny státy bez výjimky od roku 2027. Rezoluce přijatá na shromáždění ICAO znovu potvrzuje možnost zachování regionálních systémů obchodování s emisemi, jako je systém EU, dodal mluvčí Komise.

Mezinárodní asociace leteckých společností (IATA) interpretuje rezoluce ICAO poněkud odlišně. Ve svých rezolucích shromáždění zdůrazňuje „podporu leteckého průmyslu pro systém CORSIA jako jednotný globální systém kompenzace emisí uhlíku, na rozdíl od směsice státních a regionálních tržních nástrojů,“ zdůraznil v rozhovoru pro DVZ Yue Huang, zástupce ředitele pro klimatickou politiku v IATA. Výsledky shromáždění ICAO hodnotila jako „docela pozitivní“. Členské státy v zásadě podpořily dohodu CORSIA a nezahajovaly nové debaty o jednotlivých prvcích. Čína upustila od svých výhrad k nástroji na ochranu klimatu. Podle van der Graafové ICAO vyčká a uvidí, co se stane před povinným spuštěním systému CORSIA v roce 2027. Dvě změny návrhů textů provedené během týdnů zasedání považovala za důkaz nedostatku ambicí organizace OSN v oblasti ochrany klimatu: Zprv, byl vypuštěn odkaz na potřebu stanovit si ambicióznější vlastní cíle v oblasti ochrany klimatu, aby byla letecká doprava udržitelnější. Zadruhé, delegáti zrušili požadavek v textu na usnadnění přístupu k obnovitelným zdrojům energie pro letecký průmysl.

Americká vláda zpochybnila podporu ICAO. „Možná to není překvapivé,“ řekla van der Graafová vzhledem k nedávné kritice ICAO ze strany amerického ministra dopravy Seana Duffyho. „ICAO přeměřovává příliš mnoho zdrojů na sociální programy a programy na ochranu klimatu, místo aby se zaměřila na efektivitu a bezpečnost leteckého provozu,“ vysvětlil Duffy krátce před Valným shromážděním. „Budoucí směřování ICAO bude záviset na míře podpory, kterou od USA dostane,“ varoval. Ředitelka IATA Huang však vnímala velmi tiché chování USA během schůzky jako pozitivní znamení. Vyjádřila přesvědčení, že se Washington nepokusí CORSIA blokovat.

T&E považuje systém CORSIA, který neomezuje emise, ale usiluje o omezení jejich nárůstu kompenzací prostřednictvím projektů na ochranu klimatu, za mnohem méně efektivní než systém EU pro obchodování s emisemi pro letectví. Nová analýza T&E dospěla k závěru, že do roku 2035 by systém CORSIA kompenzoval pouze 26 procent emisí z letecké dopravy v EU. Za to by letecké společnosti musely zaplatit sedm až 43 miliard eur – v závislosti na vývoji cen – za certifikáty na ochranu klimatu schválené v systému CORSIA. Dokonce i jediný projekt na ochranu klimatu v Guayaně, který je v současné době k dispozici ke koupi certifikátu, má pouze pochybné výhody. „Proč by měl letecký průmysl EU na tohle utrácet miliardy eur?“ ptá se analýza. Asociace se dále domnívá, že na Valném shromáždění ICAO nebylo rozhodnuto o ničem, co by mohlo usnadnit vydávání dalších certifikátů CORSIA. IATA se však domnívá, že montrealské setkání uznalo naléhavou potřebu zpřístupnit více uhlíkových kreditů splňujících podmínky CORSIA. Huang uvedla, že další dvě země, Rwanda a Malawi, udělily povolení k využívání projektů na svém území pro tento účel. IATA vidí velký potenciál, zejména v Africe, pro další projekty na ochranu klimatu, které by mohly generovat certifikáty.

T&E doporučuje, aby se EU zaměřila na „skutečná řešení“ namísto systému CORSIA, jako je rozšíření systému obchodování s emisemi tak, aby od roku 2027 zahrnoval všechny lety do

třetích zemí. To by mohlo do roku 2040 generovat příjmy přibližně 147 miliard eur, které by mohly být použity na podporu ekologičtější letecké dopravy, argumentuje T&E. Takové rozšíření obchodování s emisemi by však riskovalo, že se EU dostane do konfliktu s USA a možná i s dalšími třetími zeměmi.