

SSL EXPRES

31.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

    **SSL express 31-10-2025 Nová éra umělé inteligence v Amazonu přináší první výsledky: ztrátu 14 000 pracovních míst ve firmě**

„Agenturní umělá inteligence bude pro jednotlivce znamenat ztrátu pracovních míst.“ Tak to alespoň řekl prezident společnosti Flexport Sanne Manders magazínu The Loadstar na začátku tohoto roku – i když dodal, že samotná společnost Flexport doufá, že umělou inteligenci využije k růstu takovým způsobem, který nepovede ke snížení počtu pracovních míst. „Ale ano, v tomto odvětví bude mnoho poražených. To je realita umělé inteligence,“ varoval. A tak se to také stalo.

V úterý ráno Beth Galetti, viceprezidentka Amazonu pro oblast lidských zdrojů a technologie, zaslala zaměstnancům dopis, ve kterém vysvětlila, proč společnost přijde o 14 000 manažerských pracovních míst. Důvodem je v podstatě umělá inteligence. Jak v červnu zaměstnancům sdělil generální ředitel Andy Jassey: „S rozšiřováním generativní umělé inteligence a agentů by se měl změnit způsob, jakým pracujeme.“ Varoval je tehdy: „Budeme potřebovat méně lidí na některé z dnešních pracovních pozic a více lidí na jiné typy práce. Je těžké přesně odhadnout, jak se to v průběhu času projeví, ale v příštích několika letech očekáváme, že se tím sníží celkový počet zaměstnanců společnosti, protože díky rozsáhlému využívání umělé inteligence v celé společnosti dosáhneme vyšší efektivity.“ A paní Galetti nyní poznamenala, že tyto změny již začaly. Napsala: „Mnozí z vás vynaložili značné úsilí na posílení svých organizací tím, že jste snížili počet úrovní, zvýšili odpovědnost a pomohli omezit byrokracii. Výsledky již vidíme... Omezení, o kterých dnes informujeme, jsou pokračováním této snahy o další posílení naší pozice prostřednictvím dalšího snižování byrokracie, odstraňování vrstev a přesunu zdrojů, abychom mohli investovat do našich největších sázek a do toho, co je pro současné a budoucí potřeby našich zákazníků nejdůležitější. Zatímco v některých oblastech to bude znamenat snižování stavů a v jiných najímání nových zaměstnanců, celkově to bude znamenat snížení počtu našich zaměstnanců o přibližně 14 000 pracovních míst.“

Ne všichni však s tímto číslem souhlasí. Tři zdroje sdělily agentuře Reuters, že ztráta by mohla činit až 30 000 pracovních míst, což je asi 10 % z 350 000 zaměstnanců společnosti Amazon. (Při posledním velkém snižování počtu zaměstnanců v letech 2022/3 bylo zrušeno 27 000 pracovních míst.) Paní Galetti dodala, že v příštím roce bude Amazon pokračovat v náboru „v klíčových strategických oblastech“, ale zároveň bude hledat „další místa, kde můžeme odstranit vrstvy ... a dosáhnout zvýšení efektivity“.

Amazon je samozřejmě obrovská společnost s více než 1,5 miliony zaměstnanců po celém světě, takže 14 000 je relativně minimální počet. Ale přilévá to další olej do ohně ohledně toho, jak AI ovlivňuje trh práce – a pravděpodobnost, že další velké organizace budou následovat. „Někteří se mohou ptát, proč snižujeme počet pracovních míst, když se společnosti daří dobře,“ napsala paní Galetti. „Musíme si uvědomit, že svět se rychle mění. Současná generace umělé inteligence je nejrevolučnější technologií od dob internetu a umožňuje společností inovovat mnohem rychleji než kdykoli předtím (v existujících i zcela

nových segmentech trhu). Jsme přesvědčeni, že musíme být organizováni štihleji, s méně vrstvami a větší odpovědností, abychom mohli co nejrychleji reagovat na potřeby našich zákazníků a podnikání.“

Nemýlí se, když říká, že společnost si vede dobře. Ve čtvrtek zveřejnila výsledky za třetí čtvrtletí a její pololetní čistý zisk přesáhl 35 miliard dolarů, což je o 48 % více než v roce 2024. „To, že Amazon propouští zaměstnance a zároveň vykazuje astronomické zisky, ukazuje vše, co je na tomto podnikání špatné,“ řekl národní tajemník odborového svazu GMB Andy Prendergast. „[Generální ředitel Jeff] Bezos může utratit miliardy za vyslání celebrit do vesmíru a pronájem Benátek pro svou svatbu, ale nedokáže zacházet se svými loajálními zaměstnanci s důstojností.“ Jeho komentáře pravděpodobně nejsou jediné, které poukazují na to, že zisky by mohly více podporovat lidi.

Ale lidé jsou chaotičtí a nákladní. Stačí letmý pohled na soudní spory Amazonu v USA – kterých je značné množství – a zjistíme, že v posledních několika dnech byly proti společnosti podány tři hromadné žaloby, včetně žaloby kupujících „špatně vyrobeného“ lithiového bateriového produktu, kteří tvrdí, že došlo k podvodu a nedbalosti, a obvinění z vydírání kvůli způsobu, jakým Amazon zachází se svými partnery v oblasti doručovacích služeb. Čím více lidí máte, tím větší je počet nespokojených. Amazon je těžkopádná organizace, která by se bezpochyby ráda zjednodušila. A jako jedna z technologicky nejvyspělejších společností na světě bude její poučení ostatními pečlivě studováno.

A není jediná. V červnu Dario Amodei, generální ředitel společnosti Anthropic zabývající se umělou inteligencí, řekl: „Umělá inteligence by mohla vymazat polovinu všech základních administrativních pracovních míst – a v příštích jednom až pěti letech zvýšit nezaměstnanost na 10 % až 20 %. Stane se to v krátké době – za pouhé dva roky nebo i méně,“ řekl.

SSL express 31-10-2025 Nálada manažerů v exportu v Německu zchladla

Zatímco mnoho společností dříve očekávalo brzkou stabilizaci globální ekonomické situace, očekávání znatelného oživení v řadě odvětví se snížilo. Mnoho exportně orientovaných podniků v současnosti vidí především rizika – jako jsou geopolitické nejistoty, rostoucí náklady na financování a obchodní konflikty. Podle průzkumu institutu Ifo v Mnichově klesl barometr očekávání exportu na +2,8 bodu.

„Německý exportní sektor je v pasti,“ řekl Klaus Wohlrabe, vedoucí průzkumů Ifo. „Skutečné oživení není v dohledu.“

Institut poukazuje na to, že nižší důvěra souvisí také s již realizovanými poklesy v příjmu objednávek a na mezinárodních prodejních trzích. Typickým příkladem je kovoprůmysl, kde chybí růst exportu. Výrobci hlásí nadměrné zásoby, zpožděné dodávky a rostoucí konkurenční tlak. Čína také klesá jako prodejní trh, což je jeden z mnoha důsledků mezinárodních celních debat.

Navzdory těmto varovným signálům odborníci zdůrazňují, že německá exportní ekonomika má stále pevné základy – strategicky důležitá odvětví, zavedené sítě a vysoký technický standard by mohly pomoci zpomalit další zhoršování.



SSL Express 31-10-2025 Dlouhé nákladní vozy: ministr Schnieder chce prodloužit výjimku

Dočasné schválení dlouhého nákladního vozu typu 1 v Německu má být prodlouženo i po roce 2026. Tento plán oznámili spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder a bavorský ministr hospodářství a energetiky Hubert Aiwanger s odvoláním na Schniederův dopis po pracovní schůzce v Berlíně. Dopis však podle prohlášení DVZ z Mnichova nespecifikuje dobu trvání plánovaného prodloužení. Aiwanger požadoval dalších sedm let.

Nákladní vozidla typu 1 jsou kombinace nákladního vozidla s přívěsem o délce až 17,88 metru s přívěsem prodlouženým o 1,30 metru. Tyto vozy byly původně povoleny k provozu na německých silnicích po omezenou dobu sedmi let od 1. ledna 2016 do konce roku 2023. Toto nařízení bylo následně prodlouženo o tři roky do konce roku 2026.

Federální ministerstvo dopravy zároveň podle prohlášení státního ministra podporuje Aiwangerovu výzvu k úpravám předpisů, jako je například zahrnutí delších kabin pro nákladní vozidla s palivovými články do předpisů o licencování silničního provozu (StVZO).



SSL express 31-10-2025 Sazby námořného z Dálného východu nadále rostou

Cenové hladiny pro námořní přepravu z Dálného východu nadále rostou. Minulý týden významné tržní indexy již druhý týden po sobě výrazně vzrostly. Šanghajský index (SCFI) vzrostl o 7 procent na 1 403 bodů, zatímco index World Container Index vzrostl o 3 procenta na 1 746 USD/FEU. „SCFI založený na ustálených sazbách“, který je založen na hlášených přepravních smlouvách z předchozího týdne, 27. října vzrostl o dalších 15 procent na více než 1 312 bodů pro obchod mezi Šanghají a severní Evropou.

Podle účastníků trhu se krátkodobé sazby za rezervace do Evropy nyní pohybují kolem 2 000 USD/FEU, což je téměř dvojnásobek oproti začátku měsíce. Úspěch posledního kola zvyšování cen je pravděpodobně způsoben racionalizací plavebních řádů pro Zlatý týden v Číně. Podle údajů společnosti Linerlytica, která se zabývá průzkumem trhu, se týdenní kapacita slotů do severní Evropy v prvních třech týdnech října snížila o 10 až 15 procent. Podle speditérů však nedošlo k žádnému vážnému nedostatku prostoru. Zdá se ale, že přebytek nákladového prostoru se snížil alespoň natolik, aby se sazby dostaly z propadu. Několik dopravců oznámilo další zvýšení cen s platností od 1. listopadu. Zda se jim podaří dosáhnout úrovně 2 500 USD/FEU a udržet ji po delší dobu, se teprve uvidí.

Indexy nákupních manažerů pro země eurozóny pravděpodobně tento měsíc dodají důvěru přepravním společnostem. Celkový index S&P Global pro výrobní sektor a sektor služeb v oblasti jednotné měny dosáhl 52,2 bodu, což je nejvyšší úroveň za téměř rok a půl. To zvyšuje pravděpodobnost, že vysoká dovozní aktivita z Dálného východu bude pokračovat. Podle údajů společnosti Container Trades Statistics (CTS), která poskytuje data, vzrostly kontejnerové zásilky na trase Dálný východ – Evropa za prvních osm měsíců o více než 9 procent. Sezónní faktory by mohly v posledních týdnech roku dále zvýšit objem přepravy. Rezervace se obvykle opět zvyšují v prosinci a lednu v očekávání nadcházejícího čínského Nového roku.

Aby to pro dopravce fungovalo i nadále, nesmí však mezitím příliš rychle zvyšovat kapacitu. Výhled společnosti Linerlytica na příští čtyři týdny naznačuje poměrně značné týdenní výkyvy. Pro tento a příští týden se prognóza kapacity pro obchod mezi Dálným východem a Evropou pohybuje kolem 353 000, respektive 336 000 TEU, což je výrazně nad úrovněmi posledních

týdnů a průměrnými hodnotami za dosavadní rok. Ve druhé polovině listopadu se očekává výrazný pokles na přibližně 290 000 TEU týdně.

Transatlantický obchod zdaleka nepociťuje takovou volatilitu sazeb, jakou pozorujeme na Dálném východě. Přestože se rezervace na spoje z Evropy na východní pobřeží USA letos mírně zvýšily, zatímco kapacita byla omezena kvůli masivním provozním problémům v západních přístavech, ceny v poslední době nadále mírně klesají. Podle logistických expertů se jejich úroveň pohybuje v závislosti na vstupním přístavu mezi přibližně 1 600 a 1 900 USD/FEU.

SSL Express 31-10-2025 Horizontální překládka nepřináší úspěch

Tato zpráva v létě 2025 mnohé překvapila: Frankfurtská železniční společnost Helrom vyhlásila insolvenční řízení. Samotná technologie se zdála jednoduchá a efektivní. Pomocí bočně sklápěcích kapsových vagónů bylo možné naložit do vlaku všechny typy návěsů bez nutnosti použití speciálních terminálů nebo jeřábů. Jako spojka mezi vagóny a vlakem sloužily převážně elektricky poháněné tahače Terberg. Ty zatlačily přívěsy odpojené od tahače do bočně sklápěcích kapes. Přívěs byl k vagónu připevněn pomocí návěsového čepu.

Pro Ralfa Jahnckeho, řídícího partnera logistické poradenské společnosti TransCare se sídlem ve Wiesbadenu, nebyla insolvence společnosti Helrom žádným překvapením. Horizontální systémy kombinované dopravy (KD) sleduje již léta. Konkrétně konstrukce návěsů a souprav a koncepty bočního nakládání, jako je ten od společnosti Helrom. „Náklady na horizontální systémy jsou vždy o 20 procent vyšší než na vertikální systémy,“ uzavírá. To je způsobeno vyšší hmotností vagónů, a tedy i vlaků, což má za následek vyšší náklady na energii a zároveň nižší kapacitu vlaků. Terminály nejsou ani rychlejší v manipulaci, ani levnější z hlediska investic – a proto jsou nakonec všechny „vysoce dotované“.

„I prázdné vagóny jsou příliš těžké. Samotná hmotnost se počítá,“ řekl pro trans aktuell Dr. Andreas Deutsch, hlavní konzultant společnosti TransCare. Horizontální systémy popisuje jako neefektivní. Kromě systému Helrom Deutsch uvádí jako příklad horizontální nakládací systém Modalohr od alsaské skupiny Lohr. Používá otočné kapsové vagóny; přívěs se pohybuje do strany nahoru a dolů. S cenou 350 000 eur za vůz jsou podle Deutsche třikrát vyšší než u konvenčních systémů. Systém nefunguje bez speciálních terminálů. „Dotační černá díra jako žádná jiná,“ říká Deutsch.

Systém Cargobeamer s patentovanými vagony, překladišti a softwarem čelí také kritice. Podle Ralfa Jahnckeho jsou jeho náklady přibližně o 20 procent vyšší než u konvenčních intermodálních systémů. Navíc návěsy společnosti se sídlem v Lipsku nejsou stohovatelné a náklady na terminály jsou příliš vysoké. Společnost TransCare od roku 1995 uvedla na trhu osm horizontálních intermodálních systémů. Helrom, Modalohr a Cargobeamer jsou jediné, které na trhu stále fungují. Vzhledem k tomu, že se i nadále spoléhají na navýšení kapitálu a dotace, trasy těchto poskytovatelů kvůli vyšším dotacím vedou téměř výhradně přes alpské země Rakousko, Švýcarsko a Francii – nebo alespoň tak to kritika tvrdí.