

SSL EXPRES

03.-04.12.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 03-12-2025 Biopaliva se dostávají do centra debaty o limitu CO2 (DVZ)

Když Komise EU v prosinci předloží návrh na revizi nařízení o omezení vozového parku kvůli emisím CO2 pro automobily a dodávky, diskuse se přesune od způsobilosti e-paliv k způsobilosti biopaliv. To je to, co očekává europoslanec Michael Bloss (Zelení). "Biopaliva jsou nová e-paliva," řekl DVZ. Na Komisi je vyvíjen tlak, aby odměnila použití HVO 100, bioetanolu nebo bionafty ve spalovacích motorech tím, že regulaci učiní flexibilnější.

Je například možné zvýšit podíl biopaliv v palivové směsi, především zavedením paliva E20, do kterého se přidává 20 procent biopaliva. Výrobci automobilů by mohli mít klimatický ochranný efekt připsán díky uhlíkovému korekčnímu faktoru za splnění limitů vozového parku. Bloss také věří, že je možné, že Komise navrhne uznání vozidel, která mohou jezdit pouze na biopaliva, jako klimaticky šetrných vozidel.

Zelení však obecně kritizují otevření regulace pro biopaliva. Mimo jiné se obávají, že by to mohlo vést k odlesňování po celém světě.



SSL Express 04-12-2025 Studie: Jak inteligentní softwarové platformy a AI budují odolnost dodavatelského řetězce (VoxLog)

Globální dodavatelské řetězce trpí už delší dobu značným tlakem. Média pravidelně opakují nejistoty, kterým čelí tak různorodé sektory, jako je stavebnictví, chemie, polovodiče a agrobyznys, mezi mnoha dalšími. Hlásí pozitivní vývoj, ale také trvalé výzvy. Články o narušeních, slabé poptávce a pomalém oživení jsou doprovázeny dalšími povzbudivými signály. Na místě tyto problémy způsobují značné obtíže. [Studie](#) ukazují, že 84 % manažerů zažilo narušení svého dodavatelského řetězce, od změn tras a extrémního počasí až po geopolitické otřesy. Tato narušení komplikují plánování a ovlivňují vše od výrobní kapacity až po náklady na dopravu.

Na druhou stranu dodavatelské řetězce také prokázaly neuvěřitelnou odolnost. Organizace po celém světě se přizpůsobují bezprecedentní úrovni narušení, aby udržely provoz podnikání. Ale jak mohou organizace v budoucnu najít rovnováhu mezi udržením kontinuity podnikání a rychlým přizpůsobením se novým rizikům a měnícím se tržním podmínkám?

Klíčem k dlouhodobému úspěchu je trvalý závazek k digitální transformaci. To zahrnuje hlubší integraci propojených platforem dodavatelského řetězce a AI nástrojů, které zvyšují přehlednost a umožňují rychlejší a lépe informované rozhodování. V tomto kontextu jsou "propojené" platformy dodavatelského řetězce moderní, cloudové systémy navržené k propojení dat, procesů a zainteresovaných stran napříč dodavatelským řetězcem. Nahrazují staré, fragmentované nástroje a tabulky jednotným provozním prostředím a integrují data jak z interních funkcí (plánování, nákup, výroba, logistika atd.), tak z externích partnerů (zákazníci, dodavatelé, dopravci, maloobchodníci). Díky tomu poskytují jednotný, konzistentní zdroj

pravdy pro celou síť dodavatelského řetězce. AI může sehrát klíčovou roli při generování akčních analytických analýz pro organizace, které radikálně zlepší plánování a rozhodování. Modely strojového učení zpracovávají velké datové soubory, které jim umožňují rychleji než manuální analýza detekovat vzory, anomálie nebo vznikající rizika. To jim umožňuje předvídat výkyvy poptávky a zásob a využívat tyto informace pro následné plánování. AI také může doporučit opatření (například přesměrování zásilek nebo úpravu výrobních plánů) k minimalizaci narušení, zatímco automatizace snižuje závislost na ručním rozhodování a zkracuje dobu reakce. Tyto schopnosti společně umožňují organizacím rychleji se přizpůsobit, když se podmínky (nevyhnutelně) změní.

Navzdory svému velkému potenciálu není integrace AI do neuvěřitelně složitých dodavatelských řetězců bez výzev. Například mnoho sítí zůstává extrémně roztržštěných. Data jsou často uvězněna v množství systémů, které spolu špatně komunikují. To snižuje kvalitu a úplnost informací dostupných AI modelům a organizace mají potíže s konzistentní implementací nástrojů ve všech relevantních funkcích. Podle studie Blue Yonder věří 82 % manažerů, že zastaralá technologie omezí potenciál jejich dodavatelského řetězce, a 51 % uvádí, že zavádění nových technologií je nejvyšší strategickou prioritou. V závodě o zlepšení výkonu některé organizace implementovaly AI postupně. Nasadili bodová řešení, která se zaměřují pouze na jednu oblast (například optimalizaci skladů nebo prognózování), aniž by podpořila celkové rozhodování od začátku do konce. Výzvou tohoto přístupu je, že snadno vytváří nové bariéry tím, že rozbíjí datové a procesní silo. To komplikuje sdílení informací mezi funkcemi a omezuje schopnost koordinovat reakce při změně podmínek.

Jak tedy v praxi vypadají procesy dodavatelského řetězce poháněné umělou inteligencí? Vezměme si výrobce, který získává klíčové komponenty od více dodavatelů v různých regionech. Bez předchozího varování dojde k narušení, například extrémní povětrnostní událost vedoucí k uzavření přístavu nebo zpoždění výroby u dodavatele. Pomocí tradičních procesů by týmy měly manuálně shromažďovat informace z nákupu, logistiky a výrobních systémů pochopit rozsah problému, úkol, který může trvat hodiny nebo dokonce dny. Na druhou stranu, vybavení správnou datovou platformou a AI nástroji, a protože data z nákupu, výroby, logistiky a zásob jsou jednotná, organizace dostává včasné varování. AI modely rychle analyzují pravděpodobný dopad problému, včetně identifikace, které objednávky budou ovlivněny, očekávaných zpoždění a dopadu na výrobní kapacity, mimo jiné faktory. Platforma pak vyhodnocuje několik scénářů, například využití alternativních dodavatelů, přesměrování přes jiné přístavy, úpravu výrobních plánů nebo přerozdělení zásob mezi distribučními centry. Poté doporučuje nejefektivnější variantu na základě doby dodání, nákladů a závazků k službám. Plánující manažeři mohou doporučenou reakci přezkoumat a schválit, podpořenou jasnými argumenty. Odtud jsou automaticky spouštěny kroky na úrovni nákupu, přepravních partnerů a skladových operací. Jak se situace vyvíjí, AI nadále monitoruje výkon a upravuje svá doporučení, aby zajistila splnění závazků zákazníků a minimalizaci dopadu na náklady.

V mnoha ohledech je debata ve prospěch využití AI ke zlepšení výkonnosti a odolnosti dodavatelského řetězce již uzavřena. Studie ukázaly, že 80 % lídrů v oboru tvrdí, že AI již mění způsob jejich práce. Abychom plně využili potenciál této technologie, je nutné přejít od experimentování k rozsáhlému nasazení. To znamená sjednocení dat, propojení procesů a posílení týmů, aby jednaly sebevědomě, na základě analytiky poháněné umělou inteligencí.



SSL Express 04-12-2025 EBIT marže rejdařů se zotavují

Hlavní společnosti zabývající se kontejnerovou dopravou si vedly ve třetím čtvrtletí roku 2025 provozně lépe než v předchozím čtvrtletí. Podle Alphaliner dosáhla průměrná EBIT marže devíti největších reportovacích linek 13,7 procenta, po 9,9 procenta ve druhém čtvrtletí, což je nejnižší úroveň od konce roku 2023. Tento nárůst je tedy významný, ale výrazně nižší než vysoké marže ze stejného čtvrtletí předchozího roku. Nedávné zlepšení výsledků jsou výsledkem zvýšených objemů dopravy a vyšších průměrných příjmů na TEU. Například ve třetím čtvrtletí trh zaznamenal nejvyšší objem nákladu v historii, protože odesílatelé odesílali zásilky před očekávanými termíny pro celní a přístavní poplatky. Devět největších reportujících dopravců vygenerovalo za toto období provozní zisk přesahující 4,3 miliardy dolarů. Za období od ledna do září tedy jejich příjmy z EBIT činí 12,7 miliardy dolarů.

Wan Hai vede žebříček s provozní marží 25,6 procenta, následuje Evergreen s 22,7 procenta a před Cosco s 20,9 procenta. Ocean Network Express (ONE) dosáhl marže 6,3 procenta po dvou slabých čtvrtletích. Na spodní hranici jsou evropští hráči: Hapag-Lloyd dosáhl 4,1 procenta; Maersk 6,2 procenta. Obě lodní společnosti zaznamenaly letos výrazné poklesy; EBIT Hapag-Lloyd klesl za devět měsíců o 55 procent, zatímco Maersk klesl o 51 procent. ONE zaznamenal minus 80 procent, Zim o 54 procent, Yang Ming o 71 procent.

V nadcházejících měsících několik dopravců očekává změnu v situaci se zisky. Maersk poukazuje na klesající ceny přepravy a očekává možné ztráty ve čtvrtém čtvrtletí. Zim očekává EBIT ve výši 700 až 900 milionů dolarů za celý rok po EBIT 872 milionů dolarů v prvních devíti měsících, což znamená nízké příspěvky do zisku v posledním čtvrtletí. ONE předpovídá provozní ztrátu ve výši 70 milionů dolarů za období od října do března.

V tomto kontextu Alphaliner odkazuje na pokračující rozšiřování flotily a klesající sazby, což může zatěžovat podnikání s linkovými dopravou.