

SSL EXPRES

26.01.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



🧑‍💻 🖨️ 🏠 🚚 SSL Express 26-01-2026 PepsiCo využívá digitální dvojčata k přetvoření svých operací a skladů

Na veletrhu CES 2026, významném technologickém veletrhu konaném v Las Vegas, společnost PepsiCo oznámila víceletou spolupráci se společnostmi Siemens a Nvidia. Partnerstvím s německou technologickou skupinou a americkým specialistou na grafické procesory a vysoce výkonné výpočty si PepsiCo klade za cíl přehodnotit způsob, jakým jsou její sklady a továrny digitálně simulovány a testovány. Americký potravinářský a nápojový gigant, který již ve Spojených státech probíhá, pracuje na využití digitálních dvojčat a umělé inteligence. „Tradiční metody expanze jsou pomalé a drahé, což omezuje flexibilitu a škálovatelnost potřebnou k uspokojení rostoucí poptávky spotřebitelů a zároveň k podpoře inovací,“ vysvětlila PepsiCo v tiskové zprávě.

Nadnárodní společnost, která přijala digitálně řízenou strategii plánování, nyní využívá digitální dvojčata a agenty umělé inteligence jako spolupracovníky pro simulaci, ověřování a optimalizaci uspořádání svých logistických a průmyslových budov. To se provádí před jakoukoli skutečnou výstavbou nebo adaptací továrny či skladu. Za tímto účelem společnost PepsiCo používá řešení Siemens Digital Twin Composer, založené na knihovnách Nvidia Omniverse, k testování úprav svých zařízení ve Spojených státech.

„Díky technologiím Siemens Digital Twin Composer, Nvidia Omniverse a počítačovému vidění nyní PepsiCo dokáže s fyzickou přesností znovu vytvořit každý stroj, dopravník, trasu palet a dráhu operátora. To umožňuje agentům umělé inteligence simulovat, testovat a zdokonalovat úpravy systému a identifikovat až 90 % potenciálních problémů ještě před provedením jakýchkoli fyzických změn,“ vysvětluje PepsiCo. Potravinářská a nápojářská společnost se také snaží tento přístup rozšířit globálně.

P.S. Každá lahev Pepsiny bude mít odteď dvojče. Škoda že to nejde zavést i u nás Na růžku s pivem



♂ SSL express 26-01-2026 „Naprostá hanba“: V roce 2025 bylo opuštěno rekordních 6 223 námořníků

Podle nových údajů shromážděných Mezinárodní federací dopravních pracovníků (ITF) dosáhl počet opuštěných námořníků v roce 2025 rekordní úrovně, kdy bylo ponecháno svému osudu 6 223 námořníků na 410 lodích. Jedná se o šestý rok v řadě, kdy počet plavidel, na nichž došlo k opuštění, překonal rekordy. Tyto počty představují 31% nárůst počtu opuštěných lodí ve srovnání s rokem 2024 a 32% nárůst počtu opuštěných námořníků.

Údaje ITF, které budou předloženy v zprávě Mezinárodní námořní organizaci (IMO) před jejím projednáním na zasedání právního výboru v tomto roce, také ukazují, že námořníkům bylo v roce 2025 v důsledku opuštění lodí dluženo celkem 25,8 milionu dolarů. Z této celkové částky ITF vymohla a vrátila námořníkům 16,5 milionu dolarů. Každý den po celém světě čelí námořníci hrůzným porušováním svých lidských a pracovních práv, a to vše proto, aby společnosti, které se živí na úkor druhých, mohly na jejich úkor rychle zbohatnout. Je zcela zřejmé, že se jedná o systémový problém v tomto odvětví – a to znamená, že je třeba, aby se celé odvětví spojilo s námořníky a jejich odbory, aby řeklo „dost je dost“ a společně podniklo kroky k ukončení této krize.

Opuštění námořníků je podle IMO definováno na základě tří kritérií: neuhrazení nákladů na repatriaci námořníka; ponechání námořníka bez nezbytné péče a podpory; jednostranné přerušování vztahů s námořníkem, včetně neplacení smluvní mzdy po dobu nejméně dvou měsíců. IMO a Mezinárodní organizace práce (ILO) provozují společnou databázi opuštěných námořníků.

Indičtí námořníci byli v roce 2025, stejně jako v roce 2024, nejvíce postiženou národní skupinou, přičemž bylo opuštěno 1 125 námořníků. Na konci roku 2025 indická vláda oznámila, že budou přijata opatření v podobě černé listiny, aby byli námořníci chráněni před loděmi, které mají záznamy o opakovaném opouštění námořníků a jiných špatných praktikách. Druhými nejvíce postiženými byli filipínské námořníci, kterých bylo opuštěno 539, následovaní Syřany s 309 opuštěnými.

Nejhorším regionem z hlediska opuštění lodí byl Blízký východ, následovaný Evropou. Dvěma zeměmi, kde došlo k nejvíce opuštěním lodí – zeměmi s nejvyšším počtem plavidel, na kterých k opuštění došlo – a které mají výrazně vyšší počet opuštění než jakákoli jiná země, byly Turecko (61) a Spojené arabské emiráty (54).



! SSL express 26-01-2026 Světový řád? Ne, zkreslení světa! (úvaha od R.Stiftnera, prezidenta BVL)

Rok 2026 začínáme ve světě, kde mezinárodní systém založený na pravidlech viditelně eroduje. Ruská válka proti Ukrajině, tlak na Tchaj-wan, rivalita mezi USA a Čínou, regionální konflikty a nekompromisní politika v oblasti komodit – od Venezuely po Blízký východ – představují novou realitu: realitu trvalou. Pro logistiku to není „geopolitika“, ale každodenní život: cla, odvetná cla, kontroly vývozu, sankce a odklony se vrátily – a zůstanou tu.

Dodavatelské řetězce již nejsou neutrálním pozadím, ale spíše součástí geopolitických konfliktů – s přímými důsledky pro náklady, přepravní doby a dostupnost. V této situaci je polarizace mezi „globalizací“ a „protekcí“ neúčinná. Klíčovou otázkou je: Jak si dodavatelské řetězce zachovají funkčnost, když se politické napětí stane normou?

Pragmatismus znamená nenaříkat nad riziky, ale systematicky je řídit. Společnosti, které chtějí

být v roce 2026 úspěšné, zvažují společně zadávání veřejných zakázek, dopravu, cla a dodržování předpisů. Spoléhají se na strategie z více zdrojů místo závislostí, na smluvní flexibilitu v případě změn cel a režimů, na alternativní trasy a na plánování operačních scénářů. Spolehlivá schopnost dodávek vzniká tam, kde se geopolitická nejistota neignoruje, ale zohledňuje.

Akční schopnost Evropy není určena na konci, ale na začátku hodnotového řetězce. Bez bezpečného přístupu ke kritickým surovinám – hliníku, oceli, mědi, kovům vzácných zemin nebo průmyslovým minerálům, energii a chemickým prekursorům – zůstávají transformace, digitalizace a tvorba průmyslové hodnoty pouhými prohlášeními o záměru. Strategická autonomie proto neznamena autarkii za každou cenu, ale spíše odolné dodávky: diverzifikované zdroje, zvýšené zpracování a recyklaci v Evropě, strategické rezervy – a logistiku, která činí nové koridory surovin skutečně využitelnými. Odolnost surovin je základem stabilních dodavatelských řetězců.

V roce 2026 se klimatická politika definitivně stane realitou v obchodě. Opatření pro vyrovnání uhlíkových emisí na hranicích (CBAM), nové celní režimy a potenciální protipatření změní strukturu nákladů a procesy v celém dodavatelském řetězci. CBAM primárně chrání dovozní trh. Otázka vývozu zůstane ve střednědobém horizontu zranitelnou – s nevyřešenými toky šrotu a riziky obcházení předpisů ze strany třetích zemí. Pokud se údaje o emisích shromažďují ručně, opakovaně se vykazují a v jednotlivých zemích se interpretují odlišně, vytváří se tím neefektivní byrokracie. Kompatibilita obchodu proto není vedlejším produktem, ale předpokladem pro zajištění ekonomické životaschopnosti klimatických cílů. A potřebujeme prozíravou zahraniční politiku: pokud bude CBAM mezinárodně vnímáno jako sankční clo, zvyšuje se riziko odvetných opatření – se skutečnými náklady pro průmysl a logistiku. Evropa se právem snaží dosáhnout klimatické neutrality. Nemůžeme však regulovat klimaticky neutrálním způsobem a zároveň investovat do infrastrukturně neutrálních řešení. V posledních desetiletích jsme příliš často žili z našich stávajících zdrojů: přetížených koridorů, příliš malého počtu terminálů, pomalých dopravních uzlů a úzkých míst v oblasti energie a dat. Rok 2026 musí být rokem, kdy Evropa rychle zmodernizuje svou infrastrukturu na nejmodernější standardy – železniční, vodní a silniční, včetně koridorů, terminálů, vnitrozemských přístavů a energetické a datové infrastruktury. Škálování je ochrana klimatu: lepší infrastruktura snižuje náklady, emise CO₂ a zároveň rizika.

Mnoho strategií selhává nikoli kvůli nedostatku vize, ale kvůli nedostatku kapacit. Úspěšné společnosti se v roce 2026 přesunou od projektů ke kapacitám: Vybudují si operační systém dodavatelského řetězce – data, týmy, procesy – který se bude denně zlepšovat. To zahrnuje digitální dvojče s podporou umělé inteligence jako nástroje pro rozhodování. Propojí náklady, dodací lhůty, profily CO₂, celní status a alternativy v jednom systému. Integrovaný pohled na zásilky, dodavatele a kapacity umožní zvládat narušení – dříve, než se vyhrotí v krizi. To není samoučelná, ale hmatatelně konkurenční výhoda.

Co to všechno znamená konkrétně pro logistický průmysl a společnosti, které ho podporují? Rok 2026 nebude rokem snadných odpovědí, ale rokem jasných priorit.

1. Představte si infrastrukturu jako bezpečnostní projekt: zmapujte kritické uzly, stanovte priority úzkých míst, naplánujte redundance (fyzické i digitální) – a procvičte si procesy přepínání.
2. Aktivně zohledňujte ceny v obchodní politice: včas využijte příležitostí plynoucích z dohod o volném obchodu, mapujte změny cel a sankcí v daných scénářích a operativně zajistěte dodržování předpisů.

3. Měřitelnost odolnosti surovin: definování kritických materiálů, posuzování závislostí, pravidelné testování alternativ a strategií skladování – včetně odolných dopravních koridorů.
4. Produktivita umělé inteligence: zabezpečení výpočetního výkonu a datových prostorů, škálování případů užití z hlediska plánování, prognózování, rizik a CO₂ – s jasnou odpovědností namísto nepřetržitého pilotního provozu.

Starý svět se nevrátí – ale ten nový lze formovat. Logistika propojuje trhy, tlumí otřesy a umožňuje skutečně realizovat transformaci. Proto v roce 2026 nezáleží na dokonalé předpovědi, ale na lepší přípravě. Ti, kteří navazují kontakty – například prostřednictvím specializovaných formátů a webinářů nabízených Evropskou radou přepravců (ESC) nebo Rakouskou logistickou asociací – se učí rychleji a efektivněji aktivně utvářejí evropské rámcové podmínky.

Nový rok začíná třením. Využijme ho – jako hnací sílu.

SSL express 26-01-2026 Tipy pro snížení zatížení sítě ve skladovacích zařízeních

Německá vláda urychluje svůj generální plán infrastruktury. Nové předpisy EU pro nabíjecí stanice v komerčních budovách mají být zavedeny do května 2026. Letos také probíhá novela zákona o elektromobilitě, která poskytne preferenční zacházení těžkým nákladním vozidlům. Současně probíhá plánování celostátní sítě rychlonabíjecích stanic pro elektrické nákladní vozy do roku 2030. Zatímco politická agenda pokračuje, praktická implementace v logistických centrech je i nadále brzděna omezeným připojením k síti, vysoce volatilními cenami elektřiny a poptávkou po elektřině, která roste s každou elektrifikovanou flotilou.

Mezi poskytovatele specializující se na tento vývoj patří startup Encentive, založený ve Šlesvicku-Holštýnsku, který nyní má kanceláře v Hamburku a Berlíně. Jeho platforma „flexOn“ využívá přístup, který úzce integruje výrobce a spotřebitele energie na daném místě. „flexOn“ integruje mimo jiné fotovoltaické systémy, nabíjecí stanice, bateriové úložiště, tepelná čerpadla a chladicí systémy. „Pomáháme logistickým společnostem spotřebovávat energii, když je obzvláště levná,“ říká spoluzakladatel Torge Lahrsen v rozhovoru pro trans aktuell. Platforma v podstatě funguje jako inteligentní „řídící vrstva“, která sdružuje množství různých systémů s jejich příslušnými zátěžovými profily. To je obzvláště důležité pro logistická centra, která přecházejí na elektrické nákladní vozy. Mnoho dep má připojovací kapacitu kolem jednoho megawattu. Zároveň se nabíjecí kapacita moderních rychlonabíječek zvyšuje až na 400 kilowattů na nabíjecí bod. Pokud se však současně nabíjejí tři elektrické nákladní vozy, bod připojení k síti je často přetížený. K tomuto scénáři v praxi dochází často, protože auta se obvykle vrací v podobné době a vyžadují vysokou nabíjecí kapacitu po krátkou dobu. Takové špičkové zatížení má přímý dopad na náklady. Podle Lahrsena tvoří poplatky za síť zhruba třetinu výdajů za elektřinu v daném místě – a tuto složku nákladů určuje 15minutové období v roce, po které trvá špička. Nekontrolované procesy nabíjení nebo současné spouštění mnoha systémů rychle způsobují nárůst této špičky. „Čím nižší je špička, tím větší je dopad na celkové náklady na energii,“ vysvětluje. „Mnoho společností si nyní poprvé uvědomuje, jak významně lokální zatížení ovlivňuje jejich roční účty.“

A právě zde přichází na řadu Encentive – technicky i organizačně. Platforma pracuje nejen s daty v reálném čase, ale také s prognózami na příštích 24 až 72 hodin. Zahrnuje historické profily zatížení, provoz na staveništi, teplotu, počasí a sezónnost. Pokud jsou k dispozici relevantní data, lze zahrnout i pohyby palet, protože poskytují poznatky například o zatížení

chlazením. To umožňuje vytvářet harmonogramy zaměřené na jednotlivé spotřebitele ještě předtím, než skutečně nastane špička.

Jedním z prvních odvětví, která z toho těží, je logistika chladírenského řetězce. Zde lze mrazicí sklad využít jako velký systém pro ukládání energie: Při nízkých cenách vytváří zvýšené chlazení teplotní rezervu, kterou lze využít v obdobích vysokých cen snížením výkonu chladicího systému. Kvalita produktů zůstává nedotčena, protože teplota je regulována v povolených rozmezích. V provozech s řízenou teplotou lze obvykle dosáhnout úspor mezi 16 a 23 procenty. S rostoucí elektrifikací tento přístup nabývá na významu. Označené vyšší nabíjecí kapacity – potenciálně až jeden megawatt na nabíjecí stanici – dále zhorší špičkové zatížení. Mnoho vozových parků se vrací ze svých tras mezi 15:00 a 18:00. V této době je přirozeně nejvyšší poptávka po energii: nákladní vozy se musí nabíjet, zatímco současně běží tepelná čerpadla nebo chladicí jednotky. FlexOn může tato časová okna upřednostnit a přesunout jiné spotřebiče nebo je kompenzovat pomocí akumulčních systémů. Tím se vytváří profil zatížení, který je technicky lépe zvládnutelný a ekonomicky výhodnější.

Souběžně s tím se vyvíjí regulační rámec. Federální agentura pro síť pracuje na zavedení dynamických poplatků za síť, které budou silněji reagovat na kolísavé dodávky energie z obnovitelných zdrojů. Podrobnosti se očekávají do roku 2026, přičemž implementace je plánována na 30. léta 21. století. Bude zaveden dynamický poplatek za síť, podobný tarifu za elektřinu, což pro logistické společnosti znamená, že flexibilita již nebude volitelná, ale spíše klíčovým faktorem ziskovosti a konkurenceschopnosti. Optimalizace napříč lokalitami nabízí další perspektivu. Více skladů patřících jedné společnosti lze konsolidovat a spravovat společně. To vytváří větší potenciál flexibility, který lze využít buď ke snížení zátěže, nebo ve spolupráci s obchodníky s energií. Pro Lahrsena to představuje významnou nevyužitou příležitost pro toto odvětví. I provozy bez regulace teploty, které kombinují fotovoltaiku, skladování a nabíjecí stanice, těží z inteligentní koordinace všech systémů.

Optimalizace není jednorázová událost, ale průběžný proces. Systém se učí každý týden a přizpůsobuje své prognózy specifickým charakteristikám každé lokality – jako jsou sezónní výkyvy, využití chladicích systémů nebo typické provozní harmonogramy vozového parku. Enciente to považuje za zásadní výhodu oproti rigidním systémům, které reagují pouze na prahové hodnoty. Souhra automatizovaného řízení systému a průběžné analýzy dat vytváří dynamický profil, který flexibilně reaguje na změny cen, počasí a provozní procesy. To také v první řadě zviditelňuje potenciální výhody nad rámec pouhé optimalizace nákladů – jako je například poskytnutí flexibility obchodníkům s energií.

P.S. Ano, svítit budeme přes den, chladit v zimě a dobíjet fotovoltaikou v noci...