

LOGISTICKÝ EXPRES NOVINY

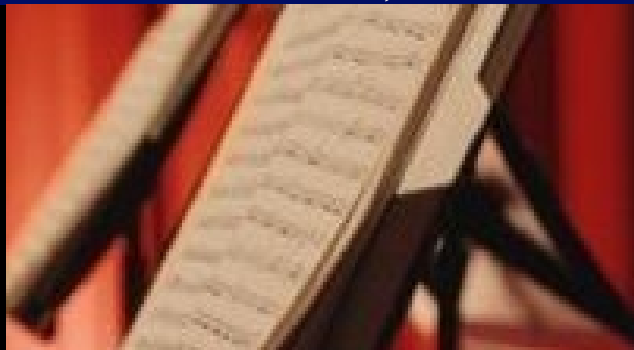
PROSINEC 2023

Číslo 1 - 2023/24

– DIGITÁLNÍ NOVINY –

LOGISTICKÝ EXPRES

PROSINEC 2023, č. 1 – 2023/24



LOGISTIKA

KULTURA A LITERATURA

ZDRAVÍ

VESELÉ VÁNOCE A ŠŤASTNÝ NOVÝ ROK!!

„Vánoce, děti, to není jen datum. Je to stav mysli.“ — Mary Ellen Chase



VÍTĚZNÝ PUTOVNÍ POHÁR OBHÁJILI LOGISTICI Z DALOVIC

Střední škola logistická Dalovice v úterý 17. října 2023 zahájila již 15. ročník prestižní celostátní soutěže LOGISTIK JUNIOR SŠ 2023. Soutěž se stala již tradiční událostí na středoškolské scéně, je známá svým náročným charakterem a schopností postavit soutěžní týmy před skutečné výzvy v oboru logistiky.

Zahájení a finální soutěž s vyhlásováním výsledků se konaly ve slavnostním sále Obecního úřadu Dalovice. Letošního ročníku se zúčastnilo 20 soutěžních týmů po 3 žácích ze 14 škol. Do soutěže se přihlásili zástupci ze škol z Dalovic, Břeclavi, Brna, Prahy, Liberce, České Třebové, Olomouce, Děčína, Opavy, Ostravy-Vítkovic, Plzně a Nového Města na Moravě.

První den soutěže žáci bojovali o získání co nejvyššího počtu bodů v logistice, spedici, logice a ekonomických úkolech. Na druhý den dostali žáci úkol zpracovat prezentaci na přepravu nadměrného nákladu do zahraničí. Žáci prokazovali své znalosti nejen z aplikované logistiky, ale též uplatnili dovednosti manažerské, prezentační a týmovou spolupráci. Soutěžící museli obhajovat své práce před komisí i v anglickém jazyce. Získané body poskytly čtyřem nejlepším týmům prostor sázet na své znalosti ve finálové soutěži RISKUJ. Otázky připravili odborníci z praxe, předseda Svazu, spedice a logistiky ČR, Ing. Petr Rožek, Ph.D a rektor VŠ logistiky prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., DBA. Po napínavém finále je pořadí nejlepších následující: 1. místo Střední škola logistická Dalovice, tým A, 2. místo Střední škola technická a dopravní Česká Třebová, tým B, 3. místo SŠ technická a dopravní Ostrava – Vítkovice, tým A. Třetí den se soutěžní týmy zúčastnily exkurze v jedné z firem v našem regionu.

Tento 15. ročník celostátní soutěže byl bezpochyby úspěšným a inspirativním zážitkem pro všechny zúčastněné.

Velké poděkování náleží partnerům školy, sponzorům, organizačnímu týmu, soutěžícím a jejich pedagogům.

Ing. Andrea Kovardinská, tisková mluvčí školy





NOVINKY Z LOGISTIKY (ZDROJ SSL)

EU a Velká Británie chtějí odložit cla na obchod s elektrickými vozidly

Změna pravidel původu baterií a dalších komponentů hrozí na přelomu roku zavedením desetiprocentního cla na obchod s elektromobily přes kanál La Manche. Evropská komise nyní předložila návrh, jak tomu zabránit. Od 1. ledna snad nebudou zavedena žádná nová cla na obchod s elektrickými vozidly mezi zeměmi EU a Spojeným královstvím. Evropská komise navrhuje prodloužit o tři roky stávající celní předpisy pro baterie a elektromobily, které se mají změnit v důsledku vystoupení Spojeného království z EU k 1. lednu 2024. Britská vláda již vyzvala k tomu samému. Návrh Komise bude nyní předložen členským státům EU k rozhodnutí. Stávající pravidla původu pro elektrická vozidla a baterie stanoví, že tyto vozidla a baterie musí být převážně vyrobeny v EU nebo ve Spojeném království, aby se s nimi mohlo obchodovat bez cla. Baterie jsou osvobozeny od celních plateb, jakmile jsou obchodovány přes Lamanšský průliv, pokud byly smontovány buď v zemi EU, nebo ve Spojeném království. Zpřísnění je však plánováno již na 1. ledna. Podle asociace výrobců motorových vozidel v EU ACEA se pak výjimka uplatní pouze v případě, že všechny díly baterií a také některé "kritické suroviny" budou pocházet z EU nebo Velké Británie. Vzhledem k omezeným kapacitám výroby baterií v EU a Spojeném království však tento požadavek nelze splnit. V tomto případě by byla splatná sazba ve výši 10 procent.

Evropská komise navrhuje prodloužit platnost stávajících pravidel jednorázově do 31. prosince 2026 a zároveň stanovit, že prodloužení nad tuto hranici je vyloučeno. Výroba baterií v Evropě rostla pomaleji, než se očekávalo, když byla uzavřena dohoda o brexitu, uvedla Komise v odůvodnění. Ve středu také oznámila, že z rozpočtu EU budou na příští tři roky uvolněny další 3 miliardy eur na podporu výroby baterií. Pokud by byla cla zavedena, mohlo by to výrobce v EU stát v letech 2024 až 2026 až 4,3 miliardy eur, varuje ACEA od jara. Nejdůležitějším automobilovým trhem pro EU je Velká Británie, kde se prodává přibližně čtvrtina všech elektromobilů. Cla by mohla vést k tomu, že se v EU bude vyrábět o 480 000 elektromobilů méně, zatímco výroba se má dle očekávání naopak zvýšit. Kromě toho společnosti z EU pravděpodobně ztratí podíl na trhu ve Velké Británii, například ve prospěch čínských výrobců, očekává asociace. "Chceme, aby náš evropský průmysl hrál vedoucí úlohu v ekologické transformaci," uvedl po rozhodnutí sboru komisařů místopředseda Evropské komise Maroš Šefčovič, který je odpovědný za Zelenou dohodu. "Jedná se o vyvážené řešení, které chrání zájmy EU." Spolkový ministr hospodářství Robert Habeck (Zelení) o této otázce jednal na začátku listopadu s předsedkyní Evropské komise Ursulou von der Leyenovou. Vyslovil se přitom také pro prodloužení osvobození od cla o tři roky



Klimatická konference opět s vágním usnesením

Z pohledu klimatických expertů hrozí, že 28. světová klimatická konference v Dubaji skončí fiaskem. Důvodem je navrhovaný text předložený včera pro závěrečnou deklaraci o ústupu od fosilních paliv, po kterém mnoho zemí – včetně Evropanů – ve skutečnosti volá. Problém: V návrhu o tom není nic, nebo alespoň nic konkrétního. Obsahuje pouze velmi vágní formulaci, že výroba a spotřeba fosilní energie by měla být snížena „spravedlivým, uspořádaným a vyváženým způsobem“,... „aby bylo do roku 2050 v souladu s vědeckými poznatky dosaženo čisté nulové produkce“. Součástí osmibodového návrhu je i plán na rychlejší snižování emisí v silničním provozu a co nejrychlejší zavedení bezemisních a nízkoemisních vozidel a rozšíření odpovídající infrastruktury. Ani tohle opravdu není převratné.

P.S. Kdy si už konečně klimapiónýři uvědomí, že 3/4 světa nelze prostě snižování emisí nadiktovat?

Letecká a námořní spedice bude v roce 2024 pravděpodobně stagnovat

Výzkumníci trhu z Transport Intelligence ve své nejnovější analýze předpokládají, že rok 2024 přinese sektoru spedice jen malé zlepšení. Znatelné tempo růstu očekávají až v roce 2025.

Podle nejnovější prognózy britské společnosti pro výzkum trhu Transport Intelligence (TI) mohou námořní a letecké spediční společnosti v příštím roce očekávat mírný nárůst příchozích objednávek. Očekává se však, že objemy budou výrazně pod rokem rozmachu v roce 2022. Ve své zprávě „Global Freight Forwarding Market Size & Forecast“ experti předpovídají nárůst globálního prodeje v spedičním sektoru o 0,3 procenta. V námořní přepravě očekávají mírně nadprůměrný nárůst o 0,4 procenta na 217,5 miliardy eur. Letecká nákladní doprava naopak vzroste pouze o 0,2 procenta s celkovými tržbami 136,2 miliardy eur. Vzhledem k tomu, že TI ve svých prognózách předpokládá stabilní měny a sazby za přepravu, změny v prodejích do značné míry odrážejí vývoj objemů nákladu. Makroekonomickým základem, o který se Britové opírají, je prognóza růstu světové ekonomiky Mezinárodního měnového fondu. To předpokládá v příštím roce nárůst o 0,3 procenta.



Pokud jde o přepravu běžného nákladu, TI stále očekává utlumenou první polovinu roku a lepší druhou polovinu roku. Ukončení snižování zásob a nárůst nových objednávek od maloobchodníků a velkoobchodů v západních průmyslových zemích lze očekávat až od poloviny roku. Od roku 2025 se dynamika světového obchodu pravděpodobně opět zvýší. Výzkumníci trhu předpovídají do roku 2027 průměrný roční růst námořní a letecké přepravy o 1,5 procenta. Podle propočtů se trh letos reálně zmenšil o 5 procent. Podle TI nominální tržby odvětví klesly o 46,6 procenta ve srovnání s předchozím rokem kvůli prudkému poklesu sazeb za přepravu.

Bezpečnostní situace v Rudém moři se rychle zhoršuje

Rakety a bezpilotní letouny v neděli zasáhly mezinárodní obchodní lodní dopravu v Rudém moři, kde se stále častěji objevují příplatky za válečné riziko a kde se námořní koalice snaží udržet krok s množstvím útoků na Blízkém východě. V posledních týdnech začali jemenští Hútiové, Íránci a Somálci útočit na plavidla spojená s Izraelem v Rudém a Arabském moři, přičemž jedna loď s 25 členy posádky byla unesena a převezena do Jemenu a řada dalších se stala terčem útoků. O víkendu se však útočníci odklonili od scénáře a zaútočili na lodě, které zdánlivě neměly žádné vazby na Izrael, který je od 7. října v násilné válce s Hamásem. Největší pozornost na titulních stranách novin se v uplynulých 36 hodinách pravděpodobně věnovala útoku na loď Number 9 o hmotnosti 4 250 teu, která pluje pod panamskou vlajkou a kterou provozuje společnost Overseas Orient Container Line (OOCL), jejíž mateřskou společností je čínský státem kontrolovaný námořní gigant COSCO. Loď postavená v roce 2007 byla zasažena dronem 63 mil severozápadně od jemenského města Hodeida a nabrala vodu.

Hútiové poté pohrozili druhým úderem na loď, pokud nezmění kurz směrem k jemenskému pobřeží. Kapitán lodi odpověděl, že změna kurzu není možná, protože motor je nefunkční. Loď byla v době útoku na cestě ze Singapuru do Evropy.

"Z pohledu kontejnerové přepravy jde o poměrně výrazný nárůst v hodnocení hrozeb, když plavidlo provozované aliancí nyní dostalo zásah na lince Asie-Evropa," poznamenal Lars Jensen, zakladatel kontejnerové poradenské společnosti Vespucci Maritime prostřednictvím sítě LinkedIn. "Z geopolitického hlediska stojí za zmínku, že to vzhledem k vlastnictví společnosti OOCL de facto vtahuje do konfliktu také Čínu," dodal Jensen. Mezitím byla m/s Unity Explorer, loď na přepravu volně loženého zboží plující pod

bahamskou vlajkou a vlastněná Spojeným královstvím, napadena raketovou palbou při průjezdu Rudým mořem směrem na jih přibližně 34,5 mil. m západně-severozápadně od jemenského města Mocha. Podle bezpečnostní poradenské společnosti Ambrey se k velkoobjemové lodi přiblížily nejméně dva bezpilotní letouny (UAV). Jeden explodoval přibližně 30 m nad plavidlem a druhý explodoval pouhý metr před bulkerem. Nebyli hlášeni žádní zranění a plavidlo nebylo poškozeno. Vlastnictví a řízení napadeného velkoobjemového plavidla bylo spojeno s britským občanem Danem Davidem Ungarem. Galaxy Leader, automobilový transportér, kterého se minulý měsíc zmocnili Hútíové a který byl zadržován v jemenském městě Hodeida, byl spojen s Abrahamem Ungarem, který pochází z Izraele. Na jiném místě zažila loď na přepravu hromadných nákladů AOM SOPHIE II plující pod panamskou vlajkou a vlastněná Japonskem silné vibrace způsobené výbuchem v její blízkosti a údajně byla zasažena neidentifikovaným objektem v jižní části Rudého moře. Důvodem k obavám byly také zprávy z lodi C. Genuine, rok staré VLCC plující pod liberijskou vlajkou a vlastněné Jižní Koreou, jejíž posádka ohlásila výbuch ve vzduchu nad plavidlem na zádi přibližně 10 mil od jemenského pobřeží Taizz. Nebyly hlášeny žádné škody ani zranění. Včera kolem poledne jemenského času americký torpédoborec USS Carney v mezinárodních vodách zasáhl a sestřelil bezpilotní letoun vypuštěný z oblastí kontrolovaných Hútíi v Jemenu. Dron mířil na americkou loď, ačkoli jeho konkrétní cíl není jasný. "Tyto útoky představují přímou hrozbu pro mezinárodní obchod a námořní bezpečnost. Ohrožují životy mezinárodních posádek, které zastupují mnoho zemí po celém světě. Máme také všechny důvody se domnívat, že tyto útoky, ačkoli je zahájili Hútíové v Jemenu, plně umožnil Írán. Spojené státy zváží všechny vhodné reakce v plné koordinaci se svými mezinárodními spojenci a partnery," uvádí se v prohlášení Ústředního velitelství USA.

Slovenští dopravci se připojili k blokádě na ukrajinské hranici

Protesty proti usnadňování pro autodopravce z Ukrajiny se rozšiřují. Klíčovým požadavkem slovenské strany je, aby se vrátila povinnost žádat o povolení k přepravě do EU, která byla v průběhu války pozastavena.

Protesty proti uvolnění restrikcí pro ukrajinské dopravní společnosti se šíří Slovenští speditéři z obavy, že budou vytlačeni levnější ukrajinskou konkurencí, blokují od pátku jediný hraniční přechod s Ukrajinou pro kamiony v tomto členském státě EU. Bojují za zachování domácích pracovních míst v logistice, oznámila slovenská asociace UNAS. Protest ve Vyšném Německém bude pokračovat zatím bez termínu ukončení. Slovenské dopravní podniky se tak připojují k protestu polských přepraveců, kteří na začátku listopadu uzavřeli hraniční přechody na polsko-ukrajinské hranici. Organizátoři chtějí podle organizátorů zvýšit tlak na politiky, aby našli řešení svých problémů před pondělní schůzkou ministrů dopravy EU. Slovenští i polští dopravci volají po návratu k pravidlům, která platila před začátkem ruské útočné války proti Ukrajině. Do té doby musely ukrajinské dopravní společnosti, stejně jako ostatní společnosti ze zemí mimo EU, žádat o povolení k přepravě.

Ze slovenské hraniční blokády jsou vyloučeny mimo jiné potraviny podléhající rychlé zkáze, vojenské a humanitární zboží a přeprava zvířat. Kromě toho mají každou hodinu projet čtyři kamiony. Policie oznámila, že se bude snažit zajistit co nejbezpečnější a nejplynulejší provoz.

Výhledy (německého) dopravního sektoru na další dva roky

Pro letošní rok očekává Spolkový úřad pro logistiku a mobilitu (BALM) o šest procent nižší objemy přepravy napříč všemi druhy dopravy ve srovnání s rokem 2022. Přepavní výkony (v tunokilometrech) by měly klesnout o 4,3 procenta. Tento vývoj je mimo jiné způsoben prudkým poklesem v odvětvích náročných na dopravu, jako je chemický průmysl, menším počtem přeprav uhlí a globálním ekonomickým vývojem obecně.

Výhled na další dva roky je ale pozitivní. Vyplývá to ze střednědobé pohyblivé prognózy společnosti BALM, která byla zveřejněna ve středu. Uvádí se v něm: "Podle současných odhadů si německá ekonomika najde cestu zpět k růstu. Zahraniční obchod po letošním jen mírném zvýšení opět silněji poroste. Obojí pak má dopad i na průmyslovou výrobu."

Studie předpovídá v roce 2024 nárůst objemu dopravy napříč všemi druhy dopravy o 1,6 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Pro rok 2025 autoři studie očekávají o 1,3 procenta vyšší objemy zboží. Přepavní výkony by měly vzrůst o 2,1 procenta (2024) a o 1,6 procenta (2025).

Kromě potrubní dopravy mohou téměř všechny druhy dopravy (silniční, železniční, vnitrozemská vodní, letecká přeprava, námořní doprava) očekávat v příštích dvou letech mírně vyšší objemy. Očekává se, že námořní doprava zvýší objemy o 2,1 %



(2024) a 1,1 % (2025), zatímco letecká přeprava může očekávat nejvyšší tempo růstu 3,7 % a 4,5 %. V silniční nákladní dopravě je prognóza růstu 1,7 a 1,5 procenta.

Pokud však porovnáme objem dopravy očekávaný v roce 2025 s objemy před pandemií (2019), je zde minus takřka 6 procent v celkové modální nákladní dopravě. Nejvyšší úbytek necelých 15 procent se očekává ve vnitrozemské lodní dopravě. Kombinované druhy dopravy (+5,3 procenta) a letecké nákladní dopravy (+6,1 procenta) mohou očekávat růst ve srovnání s rokem 2019.

Asijsko-evropští dopravci hrají tvrdou hru a hrozí pozastavením provozu

Přepravci na obchodní trase Asie-Severní Evropa se obávají zvýšeného rizika pro své dodavatelské řetězce, protože námořní dopravci hrozí, že před únorovým čínským novým rokem odstaví lodě. Poté, co se ve třetím čtvrtletí propadla ziskovost liniových dopravců, a i ve čtvrtém čtvrtletí se očekávají velké ztráty, jsou dopravci pod silným tlakem akcionářů, aby v rámci příprav na začátek nového finančního roku řešili problém s nedostatkem hotovosti. A mezi sítěmi dopravců jsou to právě asijsko-evropské linky, které nejvíce krvácejí, navíc pod tlakem obrovského počtu 24 000 teu ultra velkých lodí, které jsou přijímány z loděnic ve stejnou dobu, kdy poptávka vysychá. Minulý měsíc dopravci převzali další čtyři lodě s kapacitou 24 000 teu a jejich snaha zapojit je do asijsko-severoevropských smyček způsobila manažerům lodí zase větší bolesti hlavy. "Problémem je, že se stále musíme snažit tyto velké lodě naplnit, i když slabá poptávka znamená, že by nám stačila plavidla o polovinu menší," uvedl jeden z kontaktů dopravců (pro The Loadstar). "Myslím, že jsme velmi blízko bodu, kdy je prostě zaparkujeme, jakmile vyjedou z loděnic," dodal. A tato zpráva začíná pronikat na trh, protože dopravci se potýkají s dopadem velmi nízkých spotových sazeb během obtížných ročních jednání o sazbách. Kontaktní osoba z britské společnosti NVOCC sdělila, že zatím vedla pouze jedno předběžné jednání o smlouvě s dopravcem, které považuje za "znepokojivé". "Nechovali se jako obvykle a každý by si myslel, že v posledních několika letech přišli o spoustu peněz, místo aby vydělávali miliardy," řekl. "Ale oni se tvářili zcela vážně a zjevně dostali pokyn, aby od obchodů pod určitou úrovní ustoupili. Uvedli, že linka je připravena odstavit své lodě, dokud se situace na trhu nezlepší, což nám připadalo dost znepokojivé," dodal. Dopravci se dosud při řešení nerovnováhy mezi nabídkou a poptávkou na této trase spoléhali především na osvědčené strategie prázdných plaveb, superslow steaming a sliding, ale ani tak se nepodařilo podpořit 1. listopadu GRI (obecné zvýšení sazeb), přičemž obnovení zvýšení cen v prosinci se zdá také nepravděpodobné. Nedávný přehled trhu námořní dopravy od analytiků Danish Ship Finance mimo jiné nabídl obzvláště pesimistický výhled pro sektor kontejnerových linek. "Slabé využití flotily v důsledku vysokého růstu flotily a nízké poptávky způsobilo výrazný pokles přepravních sazeb," uvádí se v něm. Autoři navíc dodali, že "různá opatření" k omezení škod měla doposud "malý účinek". Za prvních deset měsíců letošního roku přibýlo do světové kontejnerové flotily přibližně 1,5 milionu teu nově postavených slotů, což představuje 6% nárůst, přičemž dalších 2,4 milionu teu má být dodáno v příštím roce a vyřazování lodí je v útlumu. Z toho vyplývá, že přetrvává obrovský nesoulad mezi chronickým přebytkem kontejnerové tonáže a neaktivní kontejnerovou flotilou, která podle posledního průzkumu společnosti Alphaliner ve skutečnosti mírně poklesla na 4,4 % celosvětové flotily, z čehož pouze 1,6 % bylo technicky v nečinnosti, tj. nebylo v opravnách. Nyní však vše nasvědčuje tomu, že počet odstavených lodí výrazně vzroste, protože dopravci využívají poslední nástroj řízení kapacity a pozastavují další služby



– DIGITÁLNÍ NOVINY –

Stejné místo, jiná pozice

Rozhovor s panem učitelem Mgr. Tomášem Vostrým

Proč jste se stal učitelem?

Být učitelem nebylo vždy mé vysněné povolání. Po škole jsem začal pracovat v justici v Praze, a protože se nám s manželkou narodily dvě děti, chtěli jsme se z Prahy vrátit zpátky do regionu, ze kterého oba pocházíme. Učitelství mám v rodině, a protože jsem v resortu justice dále setrvávat nechtěl, zdálo se povolání učitele ideální volbou. Navíc jsem velmi upovídaný, což manželce občas vadí, takže učitelství má pro nás i ten benefit, že už doma tolik nemluvím, protože se vypovídám ve škole.

Proč jste si vybral právě naši školu?

Myslím, že jsem si školu nevybral. To škola si vybrala mě (smích). Ne, vážně. Na škole jsem před více než deseti lety odmaturoval. Znáám ji tedy a vždy se mi líbila. Škola je situována v zajímavém prostředí, je menší, a to se mi vždy líbilo. Skutečnost, že jsem se stal učitelem právě na této škole je ale spíše dílem náhody.

Líbí se vám u nás?

Ano, líbí.

Jak trávíte svůj volný čas mimo školu? Máte nějaké koníčky?

Volný čas? Co to proboha je? Poměrně hodně času, který jsem mimo školu, trávím přípravou na výuku nebo studiem na CCV. Pokud bych měl ale definovat volný čas tím, že nedělám nic, co souvisí se studiem nebo prací, pak trávím volný čas s rodinou. S manželkou a dvěma naprosto úžasnými dětmi.

Máte nějaký nezapomenutelný zážitek z vaší vlastní školní docházky, který ovlivnil váš přístup k výuce dnes?

Jeden zážitek, který ční nad všechny ostatní, bych měl. Myslím ale, že není publikovatelný. Raději budu mluvit obecně. Když jsem se rozhodl, že budu učit, musel jsem přirozeně přemýšlet o tom, jak k tomu přistoupím. Jelikož nejsem vystudovaný kantor, nejsem ovlivněn tím, co jsem se naučil na vysoké škole. Snažil jsem se tedy vybavit si všechny možné situace, které jsem na škole zažil a které by mohly zformovat můj přístup. Výhodu mám v tom, že učím na škole, kterou jsem sám studoval a na které jsou stále někteří z učitelů, kteří mě učili. Snažím se tedy vzít si z každého jednoho z nich to nejlepší, co si pamatují. A samozřejmě můj přístup ovlivňuje i moje mamka, která je zkušenou kantorkou s více než třiceti letou praxí a s kterou k sobě máme velmi blízko.

Jaká je vaše nejvíce a nejméně oblíbená věc na práci s mladými lidmi?

Nestává se mi, že by mi došla slova. Tahle otázka je ale opravdu těžká (smích). Co mám nejraději? Nejvíc mě asi baví, když mě žáci poslouchají a baví je hodina. Co nemám rád? Nemám rád, když mají žáci mobil v ruce. Chápu, že ne každého musí všechno bavit, ale telefon v ruce je hrozným výrazem neúcty. To mi opravdu vadí. To a sluchátko v uchu.

Máte nějakou radu pro studenty nebo budoucí učitele, kterou byste rád předal?

Radu pro budoucí učitele asi nemám. Jsem na samém začátku, takže se necítím fundovaný k tomu rozdávat rady. Možná bych mohl použít radu jednoho hudebního producenta: „Nezkusíš, nevíš“ (Jaro Slávik). A má rada pro studenty? I učitel je člověk, který nemá den. Člověk, který se blbě vyspal, je nemocný nebo má jiné starosti. I přes to všechno, co se může učiteli dít, se postaví každý den před 20, 30 žáků, z nichž nejméně polovina o jeho výklad nestojí. On si s tím ale dal práci, a tak je fér ji ocenit alespoň tím, že ti, které to nezajímá, nebudou rušit. Věřte mi, všichni chceme, aby ta hodina skončila co nejdříve. A nezapomeňte: „Hodinu končí učitel, ne zvonění!“ (smích)

LOGISTICKÝ EXPRES

NOVINY

PROSINEC 2023

Číslo 1 - 2023/24

– DIGITÁLNÍ NOVINY –

A když už se teď neustále řeší umělá inteligence... jaký máte názor na využití umělé inteligence ve výuce a jak ji vy sám zapojujete do svých hodin?

Bál jsem se, že otázka na AI nepřijde. Zpočátku jsem byl k využití umělé inteligence skeptický. Poprvé jsem se s ní setkal v Ústí na studiích (tedy někdy v říjnu loňského roku). Říkal jsem si, že to je k ničemu, že se toho účastnit nechci a že ji využívat nebudu. Mám ale rád techniku, elektroniku, a tak jsem se o AI začal zajímat více. Zjistil jsem, že poskytuje poměrně zajímavé funkce. V posledních několika málo týdnech se o ni zajímám do té míry, že jsem si pořídil ChatGPT4. Využívám ji především pro vyhledávání zdrojů a tvorbě grafiky do svých prezentací. K tomu slouží úžasně. Další nástroje a možnosti teprve objevuji. Věřím, že AI může být užitečným pomocníkem pro lidi, kteří se orientují ve vyhledávaném nebo řešeném problému. Naopak si ale myslím, že ten, kdo o vyhledávaném tématu neví nic, může hrozně narazit, protože zvláště neplacené verze poskytují omezený přístup k datům a rádi si fakta domýšlejí. Je třeba mít na paměti, že jde pouze o jazykový model, který je nutné učit, nemůžeme z něj neomezeně a slepě čerpat data.



ZÁJEZD DO SLOVINSKA

Dojmy ze Slovinska

V prvním dnu jsme i přes vyčerpání z náročné jízdy v autobuse zakotvili v Planici, kde jsme si mohli prohlédnout ukázkový příklad toho, jak vypadají Alpy. Taktéž následoval výšlap k prameni vodopádu na doporučení pana učitele.

Cestou k našemu ubytování mě i mnohé další okouzlovala monumentalita tamějších hor a celkově přírody.

Na naší výpravě jsme viděli spoustu dalších vodopádů a cest podél řek, které byly křišťálově průzračné a dechberoucí.

Na většinu přírodních úkazů jsme došli pěšky, ale na druhou nejvyšší horu Slovinska Vogel jsme si skutečně netroufli, a tak jsme jeli lanovkou se sklonem 70°

Za jeden den jsme toho stihli překvapivě spoustu, díky tomu jsme viděli hrad, centrum hlavního města a za mě nejúžasnější místo našeho zájezdu, a to jeskyní systém Postojna, který má 24 km.

Jezero Bled a jeho atmosféra, kterou jsem si vychutnal návštěvou jednoho z podniků a procházkou u břehu, bylo taktéž úžasné.

Ubytování jsme měli vždy víc než dostačující a velice vhodně umístěné.

Poslední den jsme strávili v Terstu u moře v teplotách nad 30°, což bylo takové příjemné a uvolňující zakončení našeho zájezdu. Druhý den jsme bez problémů přijeli zpátky do Čech kde bylo 9°.



Tobiáš Votoček, 2.Z



LOGISTICKÝ EXPRES NOVINY

PROSINEC 2023

Číslo 1 - 2023/24

– DIGITÁLNÍ NOVINY –



Adam Payer 3.A



Monika Řeřichová 3.A



Filip Štekl 3.A

LOGISTICKÝ EXPRES NOVINY

PROSINEC 2023

Číslo 1 - 2023/24

– DIGITÁLNÍ NOVINY –



Natálie Fáberová 3.A



Valentýna Valešová 3.A

LOGISTICKÝ EXPRES NOVINY

BŘEZEN 2022

Číslo 2 - 2021/22

– DIGITÁLNÍ NOVINY –



LOGISTICKÝ EXPRES NOVINY

BŘEZEN 2022

Číslo 2 - 2021/22

– DIGITÁLNÍ NOVINY –



Má cesta poznávání

Jako příklad Queer osobnosti jsem já. Jako gay jsem za mojí krátkou existenci na tomto světě zažil poměrně spoustu věcí ohledně tohoto tématu. Vyrůstal jsem zcela v pořádku jako většina ostatních dětí. V jedenácti letech u mého bratra na jeho konzoli se mi zalíbila postava (kluk), za kterého jsem hrál a od této doby jsem se začal vnímat jinak.



Ze začátku jsem byl zmatený, že cítím jen interakci ke klukům. Měl jsem přítelkyně, ale nikdy jsem se s nimi necítil nějak tak jako když jsem viděl herce Kapitána Ameriky.

První osobě, které jsem se se vším svěřil, byl můj spolužák a doteď nejlepší kamarád Nam. Jeho reakci jsem poněkud nečekal, bylo mu to jedno. On byl jediný, kdo o tom v té době věděl. Potom ve dvanácti jsem potkal na táboře jednu holku. Jmenovala se Terka. Naše přátelství bylo krásné, dokud jsem ho nezkazil tím, že jsem si hrál na to, že chci být její přítel, abych vypadal jako hetero. To všechno, co jsem stavil s ní zmizelo. Na tom stejném táboře jsem byl sexuálně napaden vedoucím při ploužáku. Díky tomuhle je mi nepříjemné, když na mě někdo sahá. Ve čtrnácti jsem poznal další osobu, která je jako já. Marii. Ona byla vždy hrdá na to, že je pan a nebinární. Díky ní jsem si začal víc věřit. Po ní jsem potkával spoustu dalších queer lidí. Byl jsem mezi lidmi, jako jsem já, přesto mi ale stále něco chybělo, a to bylo zažít lásku. Již na střední jsem začal vyhledávat seznamky. Ten pocit samoty mě ničil. Každý měl někoho jen já ne. Chtěl jsem už zažít lásku. Počáteční seznámení šla dobře, ale kvůli dalšímu sexuálnímu napadení jsem se cítil strašně. Nikdo nechce vztah, jenom sex. V této době jsem se vyoutoval své rodině. Táta s mamkou si mysleli, že jsem jenom zmatený, zatímco bratr se švagrovou mě podpořili. Dokud jsem nenašel jednoho kluka. Václav mi změnil kompletně život. Necítil jsem se konečně sám. Měl jsem někoho, s kým si rozumím. Díky němu jsem se postavil rodičům a řekl jsem jim na rovinu, že nejsem zmatený. Přestal jsem se ale bavit s mým bratrem a švagrovou, protože paradoxně náš vztah nepodporovali. Vašek mi už zachránil tolikrát život. Já jako ten jediný odcizený od školního kolektivu jsem se každý den cítil hrozně v této třídě. Tolikrát jsem chtěl vše ukončit, ale Václav mě vždy zastavil. V kolektivu jsem doposud jediný, kdo nemá žádné skutečné přátele, ale to mě už nezničí. Jsem jiný. No a co?

Jakub Pala, 2.Z

Na západní frontě klid

Poslední hodiny jsme se na literatuře věnovali německému válečnému filmu “Na západní frontě klid”, který byl natočen v roce 2022. Tento film je založen na stejnojmenném románu od Ericha Maria Remarque.

Film vypráví příběh mladých vojáků, kteří prožívají hrůzy první světové války. Ve filmu se zaměřují na jejich emocionální stavy, traumata a ztrátu nevinnosti. Je to velmi silný a dojemný film, který nám připomíná hrůzy války a její dopady na lidské životy.

Pro mě osobně je celý film velice dojemný a silný zážitek. V jedné ze scén se hlavní postavy, mladí vojáci, nacházejí v zákopech během bitvy. Vojáci zde zažívali velmi intenzivní a emotivní okamžiky plné chaosu a hrůzy z války. Je zde dokonale zaznamenáno, jak se vojáci snaží přežít v nepřátelském ohni, zatímco kolem nich explodují granáty a střely. V jejich obličejích je strach a napětí. Tato scéna mi dává aspoň malou představu o tom, jaké hrůzy, trable, ztráty, pocit vyčerpání a ztrátu nevinnosti na frontě vojáci zažívali.

Tereza Kraftová, 3.Z



Úvaha na téma: Spalovač mrtvol (filmové ztvárnění)

V úvodu své úvahy bych rád zdůraznil, že se jedná čistě o můj subjektivní názor, který vychází z mého pohledu na daný film a zároveň z vyprávění mých prarodičů o tehdejším stavu a postavení židovské komunity ve společnosti v době protektorátu.

Pro případné mladší čtenáře školních novin, kteří se ještě v rámci předmětu literatura a jiné druhy umění nedostali k Ladislavu Fuksovi nebo neviděli film Spalovač mrtvol, bych rád zdůraznil, že děj se odehrává v druhé polovině 30. let 20. století v Praze. Děj se postupem knihy stupňuje a můžeme vidět hlavní postavu Karla Kopfrkingla upadat ve vlastní šílenství, které v něm zčásti vyvolal jeho blízký přítel Willy, který se hrdě hlásí k tehdejší krajně pravicové straně NSDAP, ale také jeho fantasmagorická představa o tom, že svět je plný lidí (především židů), kteří absolutně nechápou, jak je důležité hájit čistou germánskou krev. Proč vlastně židé podle Karla Kopfrkingla nic nechápou? Je to pravděpodobně dané tím, že nastupující režim, který v době protektorátu a mobilizace přichází, tak hájí svá zvěrstva tím, že židé jsou zastaralý národ, který neumí jít s dobou. Ti z vás, kteří knihu četli nebo alespoň viděli, si mohli všimnout, že Karel si vzal za manželku polovičnickou židovku Lakmé (vlastním jménem Marii). Proč to ale udělal?

To je právě to, na čem celé dílo Ladislava Fukse stojí. Proměna milujícího otce, který nehledí na rasové etnikum ani na to, kdo má jakou krev, protože se dokonce přátelí s židy viz. jeho přítel a soused Doktor Bettelheim. Proměna v naprosto jiného člověka, který upadá v psychickou mánii osvobodit svou rodinu a všechny židy tím, že je jednoho po druhém zabije. Otázkou zůstává, jak mu mohly vraždy svých rodinných příslušníků procházet? Můj subjektivní názor je takový, že ačkoliv to ve filmu ani v knize není zmíněno, tak Willy a ostatní příslušníci NSDAP měli už v době před válkou dlouhé prsty, kterými ovládali pražskou policii, která například zmizení Karlova syna Milivoje brala dle mého názoru na lehkou váhu a případ uzavřeli tím, že se opět zatoulal, jak tomu bylo dle slov jeho otce i mnohdy za jeho života

zvykem. Jak vlastně Karel Kopfrkingl propadl psychické narušenosti? Může se na první pohled jevit, že jeho čistokrevná germánská krev se nezapřela a rasismus, který v té době vůči nevinným židům začal, dělal své. V případě hlavní postavy Spalovače mrtvol je to však podle mě jiné situace. Od počátku příběhu je posedlý Tibetem a jeho kulturou. Na první pohled se to nemusí zdát jako nic špatného, když porovnáme dnešní Tibet a jeho útlak ze strany totalitní Číny. V případě Karla Kopfrkingla je to však opravdu posedlost, která vede až k přeludům, ve kterých vidí sám sebe jako posla dalajlámy. On sám věří tomu, že je vyvolený a reinkarnovaný spasitel našeho i onoho světa. Já si myslím, že ačkoliv se tento jev objevuje hned v několika epických dílech světových spisovatelů jako například v románu od George Orwella 1984, kde fanatická STRANA s jejím vrcholným představitelem Velkým Bratrem věří své kruté ideologii nebo v románu od Viktora Huga Chrám Matky Boží v Paříži, kde sadistický soudce Claude Frollo páchá ve jménu Pána zvěrstva na pařížské romské komunitě, tak Karel Kopfrkingl propadl tomuto šílenství během velice krátké doby. Neštítí se vzít život těm, kterým ho dal. Otázkou zůstává, jak takovýto člověk může dopadnout? V rámci knihy a filmu není znám přímý osud hlavního protagonisty a zároveň antagonisty tohoto díla. Můj názor však je, že mnoho jiných, kteří se dopustili nejodpornějších činů v dějinách lidstva, si v klidu dožilo život v luxusu za podpory argentinských elit.

Na závěr bych chtěl říct, že ačkoliv se dílo odehrává před téměř 90 lety, tak svět a lidé, kteří se snaží pošlapat základní lidská práva a demokracii tu s námi stále jsou a dvě války během jednoho roku by nám měly být odstrašujícím příkladem toho, že nejen Spalovač mrtvol a mnoho jiných novel ukazuje krutost mezi vlastní rodinou. V dnešní době spolu bojuje jedna jazyková rodina viz. Rusko a Ukrajina a zároveň Izrael a Palestina. Knihy a díla nás mají naučit a zároveň poučit o tom, abychom usilovali o mír za každou cenu a bojovali proti násilí.

Sebastian Holuška 4.A



LOGISTICKÝ EXPRES NOVINY

BŘEZEN 2022

Číslo 2 - 2021/22

– DIGITÁLNÍ NOVINY –

Poslední školní den v tomto roce žáci 2.Z navštívili domov pro seniory ve Staré Roli. Byl to určitě pro některé silný zážitek, žáci se pobavili s lidmi v tomto domově, ti jim vyprávěli různé věci ze svého života a většina z nich byla moc ráda, že je navštívili mladí lidé. I pro studenty to byl zajímavý a jedinečný zážitek. Popřáli seniorům krásné Vánoce, předali drobné dárečky a plni dojmů z této návštěvy jsme zakončili tento kalendářní rok.



KOFOLA KOMIKS 3.Z

A KDYŽ TO
VYDRŽÍŠ AŽ DO
VÉČERA,
NEPAPAT



EHM...



TAK UVIDÍŠ
ZLATÉ
PRAŠÁTKO



A bude mít ty velký zahnutý...



... ZUBY
NAHORU?



MUSÍŠ
VYDRŽET A
BUDOU I ZUBY



NEHE JÁ
NEMUSÍM, JÁ
UŽ HO VIDÍM



jéééé...



jéééé...

Jéééé...



Jéééé...

Veselé
Vánoce
3.Z

– DIGITÁLNÍ NOVINY –

Divadlo ve škole Československo, Divadelní soubor Jedeme k vám!



Zodpovědní redaktoři: Ing. Jan Chylo, Mgr. Hasan Zahirović, Ph.D.

Školní redakce: Darina Těťřuková, 3.A, Kateřina Štěrbová, 3.A, Logistický expres, č. 1, prosinec/2023, Střední škola logistická, p. o.,

Karlovy Vary – Dalovice.

(Školní bulletin vychází již od roku 1980.)

<https://www.logistickaskola.cz/> <https://www.facebook.com/logistickaskola/posts/4638234746292032>