

SSL EXPRES

28.04.-02.05.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL express 28-04-2025 Evropská komise chce, aby kontrola zajištění nákladu byla povinná

Když budou kamiony zastavovány kvůli silniční kontrole v EU, inspektoři budou muset v budoucnu také kontrolovat, zda je náklad správně zajištěn. Dosud je takové ovládání nepovinné. Návrh Evropské komise je součástí legislativního balíčku o způsobilosti vozidel, který byl představen ve čtvrtek. Revidovat se mají směrnice o pravidelných technických prohlídkách vozidel, registračních dokladech vozidel a silničních kontrolách užitkových vozidel. Pokud jde o zajištění nákladu, návrh Komise požaduje, aby během provozu nákladního vozidla, včetně „nouzových situací“ a při rozjezdu na svahu, naložené zboží „mohlo jen minimálně změnit svou polohu vůči sobě, stěnám nebo povrchům vozidla“ a aby „nemohlo vypadnout z nákladového prostoru nebo se přesunout mimo ložnou plochu“. Členské státy by také měly mít povinnost zajistit, aby byli inspektoři vyškoleni ke kontrole zajištění nákladu. Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC) uvítala návrh, aby byly kontroly zajištění nákladu povinné.

Pokud budou legislativní návrhy přijaty Evropským parlamentem a členskými státy EU, změní se mimo jiné také předpisy upravující měření výfukových plynů u těžkých užitkových vozidel. Po pozitivních zkušenostech v Německu, Nizozemsku a Belgii s testy počtu částic (PN testy) pro měření pevných částic Komise navrhuje přejít od aktuálně požadované zkoušky opacity výfukových plynů na měření počtu částic pro měření výfukových plynů u vozidel se vznětovým motorem s filtry pevných částic. U těžkých užitkových vozidel by se to mělo uplatňovat při silničních kontrolách. Zkušební postupy pro oxidy dusíku (NOx) mají být rovněž změněny a navrženy tak, aby umožňovaly současné zkoušky PN a NOx. Komise chce, aby od prvního roku po nové registraci byly roční testy emisí povinné pro dodávky. Aby bylo možné přesněji rozhodnout, která vozidla by měla být kontrolována, Komise chce, aby členské státy v budoucnu používaly dálkové měření hluku a emisí výfukových plynů pro všechny typy vozidel. Při silničních kontrolách by členské státy měly ročně zkontrolovat alespoň tolik těžkých nákladních vozidel, aby představovaly 5 procent vozidel příslušných kategorií registrovaných na jejich území. Komise navrhuje zavést cíl 2 procent pro kontroly užitkových dodávek o hmotnosti do 3,5 tuny (kategorie N1).

Kontroverzně bude v legislativním procesu pravděpodobně diskutován návrh, aby auta a dodávky starší deseti let procházely každoročními technickými kontrolami. Podle Komise je to již povinné ve většině zemí EU, v některých případech od tří nebo čtyř let. Německo patří do skupiny jedenácti členských států, ve kterých musí tato vozidla podstupovat kontroly TÜV méně často.

"Německý systém, který počítá s generální kontrolou každé dva roky, se dostatečně osvědčil a je dostačující i pro starší vozy," řekl europoslanec CDU Jens Gieseke, mluvčí dopravní politiky křesťansko-demokraticko-konzervativní skupiny EPP. Oznamoval svůj nesouhlas s návrhem. "Roční kontrolní období u starších vozidel zvyšuje náklady majitelům automobilů a vzhledem k mizivému malému podílu nehod způsobených technickými problémy jen málo zlepšuje bezpečnost silničního provozu," řekl Giesekeho kolega poslanec Markus Ferber (CSU). Jan-Christoph Oetjen (FDP), mluvčí pro dopravní politiku liberálů v EP, označil návrh Komise za „zcela přehnaný“. Plány odmítla i Vivien Costanzo (SPD) jako „zbytečnou“ zátěž pro majitele vozidel a testovací centra.

"Lidem by mnohem více pomohlo zlepšit kvalitu testovacích metod, než zvýšit počet testů," řekla.

Evropská rada pro bezpečnost dopravy však plány uvítala a prosazovala, aby každoroční kontroly dodávek a osobních automobilů byly povinné již od šesti let. Podle Komise musí těžká nákladní vozidla absolvovat technické kontroly každý rok ve všech členských státech od okamžiku jejich registrace. Komise uznává, že technické závady tvoří pouze „relativně malou část“ příčin nehod. Argumentuje však, že každoroční kontroly starších dodávek a aut by mohly snížit počet mrtvých a zraněných asi o 1 procento. Kromě toho by to mohlo snížit počet „vysoce znečišťujících vozidel“ v EU o 7 až 8 procent.

Komise chce omezit manipulaci s údaji o najetých kilometrech, která je „obzvláště znepokojující u osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“. Za tímto účelem by členské státy měly zřídit národní databáze pro odečty ujetých kilometrů a vyměňovat si údaje přes hranice při přeregistraci vozidel v jiných zemích EU. Dosud se musely ujeté kilometry zaznamenávat při každé povinné technické prohlídce, která je ve většině případů splatná poprvé až po čtyřech letech od první registrace vozidla. Komise chce nyní vyžadovat, aby se ujeté kilometry zaznamenávaly při každém servisu nebo opravě vozidla. V případě digitálně propojených vozidel by měli mít výrobci vozidel také povinnost pravidelně hlásit počet najetých kilometrů.

Mezi další prvky legislativního balíčku patří úpravy technických kontrol vozidel tak, aby odrážely trend, kdy na trh přichází stále více elektromobilů a vozidel s četnými elektronickými bezpečnostními systémy. "Je v zásadě dobré, že Evropská komise chce zvýšit bezpečnost silničního provozu," řekl Gieseke. "Digitalizace testovacích certifikátů, zavedení digitální registrace vozidel a také specifické kontroly pro elektromobily mají smysl."

Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU) upozorňuje, že předpisy byly naposledy aktualizovány před deseti lety. „Tato dlouho opožděná revize reaguje na to, jak dalece se užitková vozidla vyvinula,“ řekl Raluca Marian, vedoucí zastoupení IRU pro EU. "Chytřejší, digitálnější a aktualizované předpisy zlepší bezpečnost a sníží zbytečnou zátěž pro podniky."



!?! SSL Express 28-04-2025 „Pokračování“ v Hamburku

SPD a Zelení budou v Hamburku společně vládnout dalších pět let. „Koaliční smlouvou pokračujeme v úspěšném směřování našeho města,“ řekl při čtvrtěčném představení vládního programu současný i budoucí starosta Peter Tschentscher (SPD). Rozvoj ekonomiky a přístavu je proto pro současné i budoucí partnery vysokou prioritou – téma je ve 148stránkovém vládním programu na druhém místě. „V oblastech, za které zodpovídám, mě těší dohody o rozvoji přístavů a o podpoře průmyslu a inovací (...),“ dodala Melanie Leonhard, předsedkyně zemské SPD a současná i jmenovaná senátorka pro ekonomické záležitosti.

Před dvěma lety zveřejněný plán rozvoje přístavu nadále slouží jako základ pro budoucí rozvoj přístavu. Kromě toho má být pro oblast přístavu vypracován koncept „intenzivnějšího využívání a strategie osídlení na základě kritérií inovace, přidané hodnoty, zachování prostoru a ochrany klimatu“. Oblast rozvoje přístavu má zůstat ve své současné velikosti – jinými slovy, oblast Moorburg zůstane součástí lokality a nebude oddělena, jak se v minulosti často diskutovalo. I když zahájení výstavby pro rozvoj centrálních přístavních oblastí Steinwerder Süd bylo oznámeno krátce před zemskými volbami, koaliční smlouva stále obsahuje závazek k projektu. Koaliční partneři chtějí také realizovat projekt západní expanze a výstavbu točnice před přístavem Waltershof. To zní konkrétněji než před pěti lety. Tehdy bylo konstatováno, že přednost má rozšíření poloměru otáčení a že zbývající zástavba západní expanzní plochy bude definitivně vyhodnocena na základě aktuální analýzy manipulačního potenciálu.

Pro realizaci zamýšlených investic se zpracovávají investiční plány. SPD a Zelení zároveň požadují, aby se spolková vláda více finančně podílela na nákladech. „Významný federální příspěvek k financování nákladů na infrastrukturu německých námořních přístavů, alespoň k posílení financování projektů, je (...) stále nezbytný. Nejdůležitějším infrastrukturním projektem pro vládní období je renovace Köhlbrand mostu. V ideálním případě by měl být dokončen dříve, než bylo původně plánováno, díky rychlejšímu plánování a schvalovacím postupům. Je také důležité, aby federální vláda dodržela svůj závazek financování projektu. Stavba dálnice A26 východ, která byla v minulosti mezi oběma stranami důvodem kontroverze, má být podle koaliční smlouvy realizována podle původního plánu. Boj proti závažné a organizované trestné činnosti, kterou přístavní a logistické společnosti v minulosti trpěly, zůstává ústředním zájmem koaličních partnerů. V souladu s tím má „Hamburg Safe Port Alliance“ pokračovat s cílem zvýšit bezpečnostní standardy v přístavu. Přístavní bezpečnostní centrum má být dále posíleno, aby bylo možné rozbít struktury nebezpečné trestné činnosti související s drogami. Konkrétně by se mělo více investovat do zabezpečovacích technologií. Strany rovněž podporují výstavbu dalšího zařízení na testování kontejnerů v přístavu.

Červeno-zelená koalice chce také dále posílit železniční spojení přístavu s vnitrozemím. Jako konkrétní opatření zmiňují rozšíření obchvatu Alte Süderelbe, dvoukolejné rozšíření Hohe Schaar, rozšíření kapacity pro stacionární provoz na železnici a modernizaci kolejových systémů. Na úrovni EU chtějí budoucí vládní strany zajistit, aby „přístavní železnice mohla být podporována z veřejných prostředků bez složitých procedur pomoci“. Aby bylo dosaženo klimatických cílů města, měl by být dále podporován přechod na ekopohon nákladních vozidel. Navíc by se mělo ušetřit co nejvíce emisí na poslední míli logistiky a balíkových služeb. "Každý nadcházející projekt stavebního inženýrství by měl být prozkoumán, aby se zjistilo, zda lze integrovat nabíjecí body." Přestože všechny projekty vládního programu podléhají financování, Tschentscher předpokládá, že všechny projekty budou realizovány v průběhu legislativního období.



SSL Express 28-04-2025 Sazby z Asie a Tichomoří dále klesají kvůli nejistotě na trhu

Trhy letecké nákladní dopravy z Asie a Tichomoří a celého světa v týdnu do 20. dubna dále oslabily kvůli dopadům velikonočních svátků a nejistoty způsobené změnami v celní a obchodní politice USA, podle nejnovějších týdenních údajů WorldACD Market Data.

Tonáž leteckého nákladu a sazby leteckého nákladu z Asie a Tichomoří v 16. týdnu (14.-20. dubna) mezitýdně klesly o -4 %, respektive -3 %, přičemž celosvětová účtovatelná hmotnost klesla o -6 %. Tento pokles poptávky po WoW o -6 % je podobný poklesu o -5 % v ekvivalentním velikonočním týdnu loňského roku, který se odehrál ve 13. týdnu. V obou případech poptávka z každého z původních regionů klesla, WoW. Velkým rozdílem oproti loňskému roku je vývoj sazeb, které byly v loňském roce na vzestupu, ale letos ceny klesly, WoW, ze všech regionů původu v týdnu 16, s výjimkou Střední a Jižní Ameriky.

Průměrné globální ceny, založené na celotržním průměru spotových a smluvních sazeb, klesly v 16. týdnu o -2 % na 2,42 USD za kilogram, včetně poklesu spotových sazeb o -4 % na 2,58 USD, v čele s -6% poklesem spotových cen WoW z Asie a Tichomoří, Evropy a Afriky. Ve srovnání s loňským rokem byly průměrné globální sazby v 16. týdnu velmi podobné stejnému týdnu loňského roku, a to jak z hlediska spotových sazeb, tak z hlediska průměrných tržních sazeb, s jedinou výjimkou jsou ceny z Blízkého východu a jižní Asie – které jsou letos nižší přibližně o -16 % ve srovnání s jejich nafouknutými úrovněmi touto dobou v loňském roce. (analyzováno na základě více než 500 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD).

Poptávka a ceny z Asie a Tichomoří, zejména z Číny a Hongkongu, do Evropy byly stabilnější než do USA. Tonáž z Číny do Evropy se v 16. týdnu snížila o -2 %, zatímco tonáž z Hongkongu se po dvou týdnech poklesu vrátila zpět nahoru (+1 %), ačkoli přeprava z Japonska do Evropy klesla třetí týden v řadě – stejně jako tonáž z Asie a Tichomoří do Evropy jako celku, která v 16. týdnu klesla o dalších -4 %. To však následovalo po sedmi týdnech po sobě jdoucího růstu objemů WoW, protože tento trh se po LNY obnovil. Na straně cen se však průměrné celkové spotové sazby mezi asijsko-pacifickou a evropskou oblastí za posledních 10 týdnů pohybovaly poblíž 4 USD za kilogram a v 16. týdnu klesly o -2 % na 4,06 USD za kilogram – což je přibližně -10 % pod úroveň v lednu před LNY. Spotové sazby mezi Čínou a Evropou byly v 16. týdnu stabilní na 4,23 USD za kilogram, přičemž sazby mezi Hongkongem a Evropou a Japonskem ztratily -3 %, WoW na 4,77 USD a 4,43 USD.

Celosvětová kapacita letecké nákladní dopravy zůstává ve srovnání s loňským rokem vyšší, stejně jako od 7. týdne, i když rozdíl oproti loňskému roku se v 15. a 16. týdnu dohromady snížil na +3 %. Ve srovnání s předchozím týdnem se kapacita v 16. týdnu mírně snížila (-1,2 %). Vzhledem k tomu, že zrušení výjimky de minimis pro dovoz zboží nízké hodnoty z Číny do USA je stanoveno na 2. května, může v posledních dubnových dnech dojít k pozdnímu přívalu e-commerce provozu. Poté však může dojít k určitému odklonu kapacity nákladních letadel na jiné trhy.

--

SSL Express 28-04-2025

Evropská komise přijala další klíčové opatření k zásahu proti tzv. stínové flotile proplouvající jejími vodami. Změna směrnice o sledování plavidel nyní vyžaduje, aby všechna plavidla, včetně těch, která pouze proplouvají vodami Evropské unie, aniž by vstoupila do přístavu EU, poskytovala informace o pojištění. "Tím, že vyžadujeme, aby všechna plavidla provozovaná v naší blízkosti byla řádně pojištěna, se posiluje schopnost EU monitorovat a v případě potřeby vyšetřovat námořní aktivity a řešit rizika, která představují nepojištěná nebo nebezpečná plavidla," uvedla EK ve zprávě. Generální ředitelka pro mobilitu a dopravu Magda Kopczykńska uvedla: "Jedná se o cílené opatření s potenciálně velkým dopadem, které posílí připravenost pobřežních států EU."

Počet plavidel zasažených sankcemi přesáhl koncem loňského roku 1 000, přičemž údaje společnosti S&P Global Market Intelligence ukazují, že více než 800 z těchto lodí nemá potvrzené pojištění. Průměrné stáří sankcionovaných lodí – 21 let – je navíc asi o osm let starší než celosvětový průměr, což přispívá k rostoucím obavám, že rozrůstající se takzvaná stínová flotila by mohla vést k mnoha nákladným ekologickým katastrofám. V důsledku několika téměř katastrof, které se týkaly stárnoucích lodí ruské stínové flotily, a také řady podmořských kabelů, které byly přerušeny loděmi táhnoucími za kotvy, přijaly země po celé Evropě opatření k řešení rizik představovaných temnou flotilou tankerů. To vedlo k tomu, že mnoho lodí čelí sankcím, zatímco NATO a řada pobaltských států od ledna provozují námořní operaci nazvanou Baltic Sentry, aby zakročily proti podmořským útokům.

Dánský námořní úřad od února provádí státní přístavní kontroly na tankerech, které považuje za vysoce rizikové a které kotví u Skagenu na dalekém severu země, kde je oblíbené kotviště.

Také v tomto roce Společné expediční síly (JEF) aktivovaly pokročilý reakční systém vedený Velkou Británií, aby sledoval potenciální hrozby pro podmořskou infrastrukturu a monitoroval ruskou stínovou flotilu. JEF je severoevropské nadnárodní vojenské partnerství vedené Velkou Británií. Námořní operace s názvem Nordic Warden využívá umělou inteligenci k vyhodnocování dat z řady zdrojů, včetně automatického identifikačního systému (AIS), který lodě používají k vysílání své polohy, aby vypočítaly riziko, které představuje každé plavidlo vstupující do oblastí zájmu.



SSL Express 28-04-2025 Poplatky USTR povedou k "úplné destabilizaci" aliancí kontejnerové dopravy

Poplatky USTR za lodě postavené v Číně hrozí "úplnou destabilizací" oceánských aliancí, protože dopravci s kontejnerovými loděmi, které jsou z těchto sankcí vyňaty, se pokoušejí izolovat. Podle Nicka Evanse, manažera pro rozvoj obchodu ve společnosti AFS Global, se jakékoli přepravní linky s vazbami na Čínu "stanou neatraktivními" pro speditéry, kteří budou upřednostňovat alternativy, u kterých by se vyhnuli vysokým pokutám uvaleným na náklad jejich zákazníků. A předpověděl "přliv požadavků od výrobců, aby se zaměřili na operátory, kteří nejsou čínského původu", což by zase vedlo k "velkému narušení dodavatelského řetězce". Varoval, že by to mohlo způsobit "úplnou destabilizaci" aliancí kontejnerové dopravy.

Společnost Alphaliner minulý týden oznámila, že novými předpisy bude obzvláště zasažena čínská skupina Cosco. Jako čtvrtá největší liniová skupina na světě má Cosco hlavní zastoupení v asijsko-amerických obchodech se svou sesterskou společností OOCL. "Obě společnosti jsou členy Ocean Alliance, spolu s CMA CGM a Evergreen. Očekává se, že Trumpova 'protičínská daň' způsobí skupině velké nepříjemnosti," řekl analytik lodní dopravy. Dominovým efektem bude obrovská ztráta obchodu u lodních linek s čínským původem, čímž se aliance začínají rozpadat, protože lodní linky osvobozené od těchto sankcí se pokoušejí izolovat. Podle společnosti Alphaliner by nejlepší strategie společnosti Cosco spočívala v nalezení dohody s jejími aliančními partnery o zvýšení transpacifických přidělení slotů na lodích CMA CGM a Evergreen. V opačném případě by "nejlepší šancí" čínských dopravců bylo nasadit do USA lodě menší než 4 000 TEU. Alphaliner vysvětluje: "Pokud by všichni hlavní dopravci byli zvýšením nákladů postiženi stejně, lodní linky by mohly zaujmout přístup 'počkáme a uvidíme' a přenést dodatečné náklady na vlastníky nákladu a – v konečném důsledku – na spotřebitele. To však není tento případ, protože čínští dopravci byli zaměřeni způsobem, který jim ponechává omezené možnosti, zatímco jiní by se mohli pokusit přesunout tonáž vyrobenou v Koreji a Japonsku na služby související s USA."

Navrhované poplatky USTR představují děsivou realitu pro speditéry a jejich zákazníky, kteří usilovně poptávají nejlepší možnosti služeb pro jejich náklad a zároveň se ochránili před zvyšováním sazeb. V době, kdy je svět pod tak obrovským finančním tlakem, by se USA měly místo restrikcí snažit zaměřit na posílení odolnosti dodavatelského řetězce pro výrobce a spotřebitele. Více než 56 % veškerého dovozu běžného nákladu a asi 90 % projektového nákladu do Ameriky tradičně přicházelo na lodích vyrobených v Číně.

Akce USTR 301 oznámená ve čtvrtek znamená, že od října budou lodě postavené v Číně, které připlouvají do amerických přístavů, zpoplatněny 18 dolary za čistou tonáž plavidla nebo 120 dolarů za vyložený kontejner, podle toho, která hodnota je vyšší. Do dubna 2028 se poplatek postupně zvýší buď na 33 USD za čistou tonáž plavidla, nebo na 250 USD za vyložený kontejner. A od října musí čínští provozovatelé plavidel platit dalších 50 dolarů za čistou tonáž bez ohledu na to, kde byly jejich lodě postaveny, a tato cena se do dubna 2028 postupně zvýší na 140 dolarů.



SSL Express 28-04-2025 Scénáře a důsledky dohody o přístavu Hutchison-TIL

Před třemi týdny měl být zpečetěn prodej dvou kontejnerových terminálů Hutchison u vjezdů do Panamského průplavu konsorciu amerického investora Blackrock a Terminal Invest Limited (TIL). Ale místo toho, aby byla uzavřena, dohoda – která představuje pouze 4 procenta celkové dohody – získává geopolitickou pozornost a vede k napětí mezi USA a Čínou. Aby se neztrácelo ještě více času na mnohem větší části – jmenovitě na prodeji dalších 41 terminálů Hutchison – říká se, že

mezi partnery probíhají diskuse o oddělení panamského obchodu od zbytku byznysu. Minulý týden o tom informoval Wall Street Journal.

V tomto kontextu se zdají být nejasné pozdější podíly mezi partnery konsorcia Blackrock a TIL, dceřinou společností švýcarské přepravní společnosti MSC. K tomu kolují různé scénáře. Podle zprávy Wall Street Journal se plánovalo, že TIL bude vlastnit 51 procent většiny terminálů k prodeji a Blackrock 49 procent. Pouze v případě panamských terminálů v Balboa a Cristóbal je rozdělení přesně opačné. Scénář číslo dvě, o kterém informovala americká mediální služba "Bloomberg", popisuje, že většina dvou terminálů v Panamě by vešla do společnosti Blackrock. Společnost TIL by se tak stala jediným vlastníkem ostatních 41 přístavů určených k prodeji. Tyto dva plány lze považovat za ústupek americkému prezidentovi Donaldu Trumpovi, který již před nástupem do úřadu řekl, že přivede Panamský průplav zpět pod americkou správu, ačkoli vodní cestu od roku 1999 spravuje panamský stát. Díky účasti amerického investora Blackrock by USA měly alespoň větší vliv na provoz terminálů v těchto dvou lokalitách – ale ne přímo na provoz průplavu.

Třetí scénář popsal Diego Aponte, prezident skupiny MSC. Podle něj bude mít TIL v budoucnu většinu 70 procent v konsorciu, 20 procent by držel Blackrock, 10 procent fond ze Singapuru. "Je tedy jasné, že odpovědnost vedení leží na nás, protože jsme profesionálními akcionáři," řekl Aponte před několika dny v rozhovoru pro italský online časopis "ShipMag". I když se podrobná struktura akcionářů stále zdá nejasná, jedna věc je jistá: švýcarská MSC uzavírá dohodu o přístavech a upevňuje svou námořní nadvládu. S 900 loděmi je MSC již v dohledné budoucnosti zdaleka největší kontejnerovou přepravní společností na světě. Kromě toho skupina již provozuje více než 80 terminálů. V závislosti na konečném podílu zhruba 40 terminálů Hutchison a způsobu výpočtu by se MSC brzy mohla stát světovým provozovatelem terminálů číslo jedna. Firma se zatím stále drží na sedmém místě.

Z pohledu Antonelly Teodoro, konzultantky britské analytické služby MDS Transmodal, je dohoda více než finanční investicí, je to "strukturální přeskupení rovnováhy sil v globální logistice". To by společností MSC umožnilo vybudovat globální síť hub-and-spoke kolem vlastní infrastruktury.

Tento proces podtrhuje transformaci MSC na plně vertikálně integrovanou skupinu.

Očekává, že další hráči, jako jsou PSA a DP World, v důsledku dohody prohloubí svá partnerství s přepravními společnostmi, aby si zajistili objemy. Společnost Cosco by mohla díky své přístavní divizi rychleji pokročit v nákupu dalších terminálů.

V každém případě je strategický motiv MSC pro tuto transakci velmi přesvědčivý, říká Teodoro. Vidí však také rostoucí riziko pro trh. Dvojí dominance MSC v lodní dopravě i v terminálovém byznysu by mohla podkopat konkurenční neutralitu ve sdílených přístavech. Je proto přesvědčena, že regulátoři budou dohodu velmi pečlivě zkoumat, aby zajistili spravedlivý přístup a vyhnuli se monopolní dynamice v jednotlivých lokalitách.



SSL Express 28-04-2025 Patrick Schnieder (CDU) se stává novým ministrem dopravy v Německu

Po mnoha spekulacích je nyní jasné, kdo bude novým ministrem dopravy. Volba padla na Patricka Schniedera (CDU). Oznámil to v pondělí designovaný kancléř Friedrich Merz (CDU). Od roku 2018 je Schnieder parlamentním předsedou poslaneckého klubu CDU/CSU ve Spolkovém sněmu a v letech 2009 až 2021 byl členem výboru pro dopravu Spolkového sněmu. Tento 57letý právník byl v letech 1999 až 2009 také starostou Verbandsgemeinde v Arzfeldu v Porýní-Falci. Christian Hirte je jmenován parlamentním státním tajemníkem. Doposud působil mimo jiné jako státní tajemník na ministerstvu hospodářství ve vládě Merkelové IV. a jako zmocněnec spolkové vlády pro nové spolkové země.

Karsten Wildberger se stane spolkovým ministrem pro digitální a státní modernizaci. Od roku 2021 je generálním ředitelem společností Ceconomy AG a Media-Markt-Saturn Group. Jeho parlamentními státními tajemníky mají být Philipp Amthor a Thomas Jarzombek.

Katherina Reiche se má stát novou spolkovou ministryní hospodářství a energetiky. Narodila se v Braniborsku a od roku 2020 je generální ředitelkou společnosti Westenergie AG. V letech 1998 až 2015 zastupovala ve Spolkovém sněmu volební obvod Postupim – Teltow-Fläming II. Od roku 2013 byla dva roky parlamentní státní tajemnicí na Spolkovém ministerstvu dopravy.



SSL express 29-04-2025 Bavorská ekonomika vyžaduje větší rychlost npři budování severního přístupu k Brenneru

Pokud jde o názor Svazu bavorského průmyslu (VBW), musí být nyní rychle ukončeny debaty o severním přístupu k Brennerskému patnímu tunelu. "Dokončení Brennerského patního tunelu je naplánováno na rok 2032. Nejpozději do té doby musí být spojení, dříve by to samozřejmě bylo lepší," řekl (DVZ) generální ředitel VBW Bertram Brossardt. Téměř před 21 lety, dne 30. dubna 2004, byla podepsána Státní smlouva o výstavbě Brennerského patního tunelu mezi Rakouskem a Itálií. "Bavorská přístupová cesta se již ukazuje jako úzké hrdlo," kritizoval Brossardt. Není možné, aby se 55 kilometrů dlouhý tunel přes Alpy dokončil o mnoho rychleji než téměř stejně dlouhý úsek o délce 54 kilometrů, který je místy nad zemí. "To se prostě musí udělat rychleji," požadoval zástupce bavorské ekonomiky a dodal: "Očekáváme, že nový Spolkový sněm okamžitě rozhodne o trase a od budoucí spolkové vlády skutečný závazek k rychlé implementaci." Brossardt je obeznámen s dlouholetými debatami o trase a severním přístupu. Proto si není příliš jistý, že bude dokončena ve stejnou dobu. "To by hraničilo se zázrakem," řekl Brossardt. Proto bude nutné provést úhybný manévr na stávající linii. To je vysoká zátěž pro stávající trasy, "o to důležitější je rychlý a jasný pohled na přístupovou trasu". Signály přicházející z Berlína však nejsou příliš pozitivní. Například "Tagesspiegel" uvedl, že severní přístup k Brenneru byl jedním z hlavních projektů, které Deutsche Bahn (DB) zpočátku již nerealizovaly kvůli nedostatku finančních závazků ze strany spolkové vlády. "Tagesspiegel" odkazuje na interní dokumenty společnosti DB InfraGo. DB však poté projekt zamítla.

Brossardt očekává "vážné důsledky", pokud se rozšíření přístupové trasy zpozdí. Brennerská trasa je totiž zdaleka nejdůležitějším spojením v transalpské nákladní dopravě. Při 50 milionech tun zboží ročně by to odpovídalo přibližně 30 procentům celkového objemu zboží v alpském oblouku. Dodatečné náklady spojené se zpožděním není možné seriózně vyčíslit. Tyrolská omezení, jako je odbavování v blocích a zákazy jízdy v noci, rozhodně nejsou řešením. "Musíme také pracovat na vývoji dostatečné infrastruktury pro alternativní technologie pohonu – zejména pro nákladní automobily," požaduje Brossardt. Aby bylo možné lépe se vypořádat s již existujícími překážkami, vyzval ke zřízení přeshraniční informační platformy, aby bylo možné lépe koordinovat stavební opatření na silnici a železnici. "Je zřejmé, že to není koordinováno ani napříč druhy dopravy, ani přes hranice," kritizoval generální ředitel VBW. Na nástupišti by mohly být zobrazeny dostatečné alternativní trasy. Dalším tématem jsou simulace přeshraniční dopravy. "Spoléháme na vládní agentury, že podpoří takové projekty, které berou v úvahu jak zájmy ekonomiky, tak zájmy ochrany životního prostředí," řekl Brossardt.

Znovu a znovu je do rozpravy zaváděn také systém provozních časů, který má zajistit lepší plynulost dopravy přes Brennerský průsmyk. "V systému automatů není vidět žádný pohyb, spíše dochází k zastavení. Takový systém by musel být odsouhlasen zúčastněnými národními státy a já v tom nevidím žádnou aktivitu," řekl Brossardt. Povolovací automat by navíc nevytvořil žádnou dodatečnou kapacitu. Spíše je třeba opatření omezující provoz v Tyrolsku - sektorový zákaz jízdy, zákaz jízdy v noci, odbavování v blocích - přinejmenším omezena, ale lépe řečeno zcela zrušena.

Další úzká místa v důsledku stavebních opatření, jako je most Lueg, také vyžaduje úlevu v této oblasti.

Brossardt získal podporu pro svůj požadavek na informační platformu od bavorského ministra hospodářství Huberta Aiwangera, který napsal svému kolegovi z kabinetu, ministru dopravy Christianu Bernreiterovi. Vyzývá v něm k digitální platformě, "která poskytuje společností napříč zeměmi všechny informace, které potřebují pro plánování, realizaci a řízení nákladní dopravy přes Brennerský průsmyk bezbariérovým způsobem z jednoho zdroje". Model dopravních dat by mohl pomoci vytvořit digitální rezervační systém pro Brennerský koridor.



SSL Express 29-04-2025 Dceřiná společnost SNCF RLE restrukturalizuje KD

Transformace neprobíhá pouze v DB Cargo: Rail Logistics Europe (RLE), nákladní železnice francouzské železniční společnosti SNCF, prochází také procesem změny. Nyní společnost oznámila, že obě dceřiné společnosti Naviland Cargo a VIIA budou úžeji spolupracovat. Kromě toho RLE klasifikuje kontinentální kombinovanou dopravu jako strategický segment, který má být v roce 2025 rozšířen. Společnost RLE říká, že těmito inovacemi chce urychlit "rozvoj kombinované dopravy" a posílit svou přítomnost v Evropě. Toho má být dosaženo zvýšenou spoluprací mezi prodejními týmy všech tří segmentů (námořní doprava, návěsová doprava a kontinentální doprava). Ve spolupráci se zahraničními aktéry má být nabídnuta rozšířená síť. RLE na dotaz neřekl, kdo by tito spoluhráči mohli být. RLE, například, zahrnuje také Captrain. Železniční společnost má pobočky v Německu, Francii, Španělsku, Portugalsku, Itálii, Belgii, Polsku a České republice a drží 45% podíl v BLS Cargo.

Cílem RLE je, aby divize KD nabízela širší škálu vysoce kvalitních služeb, které jsou stejně flexibilní jako služby na cestách. Realizace tohoto projektu vyžaduje úzkou spolupráci mezi týmy VIIA a Naviland Cargo. Za tímto účelem má být rovněž zřízena společná správní rada, která bude koordinovat strategická rozhodnutí. Musí však být zachována právní a finanční nezávislost jednotek. Bénédicte Colínová bude předsedat sloučené obchodní jednotce ve své funkci prezidentky společností VIIA a Naviland Cargo. Eric Champeyrol, současný generální ředitel společnosti Naviland Cargo, se také stane generálním ředitelem VIIA. Integrace má být například rozšířena na všechny produkty odvětví kombinované dopravy a má být urychlen přesun dopravy na železnici. Mluvčí RLE DVZ řekl, že hlavním cílem je vytvořit synergie na komerční úrovni, a pokud možno i na úrovni výroby. "Nedojde k žádnému propouštění," zdůraznil mluvčí. Cílem je rozšířit kontinentální nákladní dopravu o KD.

Naviland Cargo přepravuje kontejnery ve vnitrozemí námořního přístavu po železnici. Podle společnosti se 500 zaměstnanců stará o to, aby bylo ročně přepraveno 250 000 intermodálních dopravních jednotek a aby byl generován obrát 190 milionů eur ročně. Naviland Cargo je v Německu zastoupen na dvou místech (Duisburg a Hamburk).

VIIA přepravuje pouze návěsy. Společnost sází výhradně na technologii modálního ucha, při které lze vagóny otevřít a do vozu pak vtlačit přívěs. To znamená, že lze naložit i návěsy, které nelze použít jeřábem. VIIA obsluhuje terminály v Aitonu, Barceloně (Španělsko), Bettembourgu (Lucembursko), Calais, Le Boulou, Mâconu, Orbassanu (Itálie) a Sète.

Společnost RLE dosáhla v roce 2024 tržeb ve výši 1 843 milionů eur, což představuje nárůst o 7,65 procenta ve srovnání s předchozím rokem. EBITDA, tj. zisk před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací, byl kladný a činil 211 milionů eur. To bylo o 64,8 procenta více než v předchozím roce. Pro srovnání, DB Cargo v roce 2024 vygenerovala tržby ve výši 5 402 milionů eur a vykázala EBITDA ve výši 66 milionů eur (předchozí rok: mínus 74 milionů eur).



SSL Express 29-04-2025 Írán: Výbuch v největším kontejnerovém přístavu v zemi

Po obrovské explozi v přístavu Bandar Abbas v jižním Íránu se počet obětí zvýšil na 46. Podle státních médií bylo při nehodě v Perském zálivu zraněno více než 1 000 lidí. Do neděle byla většina z nich schopna opustit kliniky, přibližně 200 zraněných zůstalo v ústavní péči. Šest lidí se po výbuchu stále pohřešuje. Požár je považován za pod kontrolou, ale hasicí práce pokračovaly i v pondělí. K explozi došlo v sobotu odpoledne v přístavu Shahid Rajai poblíž pobřežní metropole Bandar Abbas. Íránské úřady dosud neposkytly žádné oficiální informace o příčině. Došlo k detonaci, jak bylo původně hlášeno, v palivovém skladu v přístavu, nebo bylo spouštěčem nesprávné skladování raketového paliva v jednom ze skladů? Sabotážní akt ze strany úhlavního nepřítele Izraele také není vyloučen.

Íránská hlava státu a náboženský vůdce ajatolláh Alí Chameneí vyzval k důkladnému vyšetření bezpečnostními a soudními orgány, aby se odhalila možná "nedbalost nebo úmysl". Prezident Massoud Peseshkian také požadoval kompletní vyšetření a vyslal na místo nehody speciální tým se dvěma ministry. Mezitím člen parlamentu, který je součástí vyšetřovací komise, řekl, že je vysoce nepravděpodobné, že by příčinou byla sabotáž. "Důkazy, videozáznamy a výpovědi zraněných lidí v blízkosti incidentu naznačují značnou nekompetentnost a nedbalost při nakládce a dalších postupech v přístavu Shahid Rajai," řekl Sejed Mortesa Mahmudi tiskové agentuře Isna. V úterý má být předsedovi parlamentu předložena první zpráva.

Síla detonace byla tak silná, že rázová vlna byla stále cítit v okruhu 50 kilometrů. Způsobila značné škody na přístavní infrastruktuře a ovlivní dovoz a vývoz země na dobu neurčitou. Fotografie v íránských médiích ukazovaly obrázek zkázy s ohořelými a deformovanými hromadami kontejnerů. Podle státní tiskové agentury Irna se přístavní komplex Shahid Rajai skládá z 23 mol, 50 terminálů a je zodpovědný za přibližně 85 procent celkové přepravy kontejnerů v přístavech země. Hormuzský průliv v Perském zálivu je také považován za jednu z nejdůležitějších světových námořních tras pro obchod s ropou.



SSL Express 29-04-2025 Nové varování Houthiů pro lodní dopravu = jak se skupina rebelů zaměří na konkrétní společnosti

Kontejnerové lodě přepravující zboží pro konkrétní společnosti, včetně Boeingu, byly uvedeny jako legitimní cíle milicí Houthiů, protože krize v Rudém moři pokračuje. Íránem podporované jemenské milice vydaly v sobotu prohlášení, v němž uvalily sankce na 15 společností, včetně amerického výrobce letadel, se sekundárními sankcemi na subjekty třetích stran, které mají "jakoukoli formu obchodů se společnostmi uvedenými na seznamu". Mluvčí Houthiů řekl: "Vaší flotile bude zakázáno proplout Rudým mořem, úžinou Bab al-Mandab, Adenským zálivem, Arabským mořem a Indickým oceánem. Kromě toho bude flotila vystavena zaměřování všude, kde je to dosažitelné jemenskými ozbrojenými silami."

Mezi přepravními linkami, o kterých se předpokládá, že obsluhují Boeing, jsou CMA CGM a Maersk, ačkoli mluvčí posledně jmenované společnosti nepotvrdil, že by tomu tak bylo, a odmítl komentovat prohlášení Houthiů. CMA CGM zatím neodpověděla na žádosti o komentář. Nicméně jeden zdroj naznačil, že varování od Houthiů by pravděpodobně mělo velmi málo praktických důsledků pro kontejnerové lodě. Místo toho to popsali jako "zoufalý pokus Houthiů dostat se jednou za čas do zpráv" a že pochybují, že by to ovlivnilo hlavní lodní trasy.

V únoru generální ředitel společnosti Maersk Vincent Clerc naznačil, že návrat k tranzitům v Rudém moři by mohl být možný, ale muselo by dojít k "úplné degradaci jejich schopností (Houthiů), nebo by muselo dojít k nějakému typu dohody".

Pozornost se tento víkend vrátila k Rudému moři a konkrétněji k Suezskému průplavu, když prezident Trump na svém kanálu sociálních médií uvedl: "Americkým lodím, jak vojenským, tak komerčním, by mělo být umožněno cestovat zdarma Panamským a Suezským průplavem." Tvrdil, že žádná vodní cesta by neexistovala bez USA, a pověřil ministra zahraničí Marca Rubia, aby se o to "okamžitě postaral".

V loňském roce zaznamenala egyptská vodní cesta meziroční pokles příjmů o 60% a zaznamenala ztrátu 7 miliard dolarů, a to navzdory snahám amerických a spojeneckých sil zabránit útokům Houthiů, které brání komerční lodní dopravě využívat průplav. Zdá se, že tyto snahy se zintenzivnily od ledna, kdy se Trump ujal úřadu, ale minulé uniklé zprávy od viceprezidenta Vance zjevně naznačují určitý rozpor s Trumpovým posledním prohlášením. Jedna zahrnovala pana Vance, který popsal použití americké síly proti Houthiům jako "opětovné zachraňování Evropy".



SSL Express 30-04-2025 USA: Po chaosu za 800 dolarů DHL opět doručuje

Poskytovatel logistických služeb ukončuje dočasné zastavení některých zásilek poté, co bylo dosaženo konstruktivních dohod s americkými úřady.

Logistický gigant začátkem tohoto měsíce oznámil, že zastaví některé dodávky v hodnotě více než 800 amerických dolarů (asi 700 eur v eurech), což se stalo skutečností 21. dubna.

Jednalo se o soukromé zásilky – ale balíky od firem k firmám (B2B) a od firem k soukromým osobám v hodnotě nižší než 800 amerických dolarů ovlivněny nebyly. DHL shrnula jako důvod, že se byrokracie za amerického prezidenta Donalda Trumpa výrazně zhoršila. Co se stalo? Před změnou dovozních předpisů mohly být balíčky v hodnotě až 2 500 USD přepravovány do Spojených států s malým úsilím. S novou hranicí 800 dolarů Trumpovy administrativy se výrazně zvýšilo formální úsilí potřebné ke zvládnutí dodávek, což by mohlo u mnoha zásilek dokonce vést ke zpoždění mnoha zásilek o několik dní.

DHL nyní uvádí, že zástupci průmyslu byli mezitím schopni vyjednat úpravy celních předpisů. Nová pravidla se projevila natolik pozitivně, že skupina DAX nyní obnovuje dodávky.



SSL Express 30-04-2025 Mateřská společnost KTM Pierer Mobility s miliardovými ztrátami

V roce 2024 zaznamenala společnost Pierer Mobility AG, mateřská společnost výrobce motocyklů KTM, předběžnou ztrátu ve výši přibližně 1,2 miliardy eur. Tržby klesly téměř o třetinu na 1,9 miliardy eur, zatímco čistý dluh vzrostl na 1,6 miliardy eur. To jsou předběžná čísla, která společnost Pierer Mobility oznámila v pondělí večer.

Krizová situace má trpké důsledky. Od začátku roku 2024 do konce března 2025 přišlo o práci více než 1850 zaměstnanců. V prvním pololetí má být zrušeno dalších 220 pracovních míst.

Výroba v závodě KTM v Mattighofenu v Horním Rakousku je v současné době zastavena.

Probíhající investorský proces zatím nevytvořil požadovaná fakta. Chybí například naléhavě potřebné finanční závazky, které se očekávaly až v dubnu.



SSL Express 30-04-2025 CMA CGM se stává prvním globálním rejdařem, který provozuje plavidlo plující pod indickou vlajkou

CMA CGM přivítala příjezd první kontejnerové lodi registrované pod indickou vlajkou významného zahraničního dopravce.

S celkovou kapacitou 2 592 TEU obsluhuje CMA CGM Vitoria Indii v síti skupiny BIMEX, která nabízí přímé spojení mezi Indií, Perským zálivem a Rudým mořem a každý týden realizuje odjezdy z Nhava Sheva a Mundra.

Skupina v nadcházejících měsících zaregistruje v Indii další tři plavidla, a to v návaznosti na nedávnou návštěvu Narendra Modiho v sídle CMA CGM v Marseille.

S 34letou přítomností v Indii a 17 000 zaměstnanci CMA CGM aktivně rozvíjí přístavní infrastrukturu v Indii, a to díky strategickým investicím do terminálů umístěných v Nhava Sheva Freeport (NSFT) poblíž Bombaje a v přístavu Mundra.

P.S. A po Indech snad ti šmejdi z Jemenu střílet nebudou...



SSL Express 30-04-2025 Novinky z námořní přepravy: Nákladní prostor v jihovýchodní Asii je stále vzácnější

Podle analytiků vedou americká represivní cla ke znatelným posunům v námořním obchodu.

Sazby za přepravu na to již reagují výraznými příplatky za rezervace z jihovýchodní Asie. Dovozci využívají 90denního celního moratoria Trumpovy administrativy na všechny země kromě Číny ke zvýšení objednávek v dalších asijských zemích s nízkými mzdami. V krátkodobém horizontu z toho budou těžit zejména dodavatelé ve Vietnamu, jak je patrné z vývoje spotových sazeb za přepravu v transpacifické dopravě. Hodnocení služby Xeneta poskytující informace o cenách ukazuje, že průměrné krátkodobé sazby za rezervace z Vietnamu na západní pobřeží USA v posledních týdnech překonaly úroveň sazeb z Číny.

Poté, co byly zásilky z Číny v polovině března stále o 100 amerických dolarů dražší, stojí nyní zásilky z Vietnamu o 65 dolarů více než přeprava z Číny. Xeneta udává absolutní úroveň k 25. dubnu na 2 774 dolarů/FEU pro Vietnam a 2 709 dolarů/FEU pro Čínu. Hlavní analytik Peter Sand to považuje za jasný náznak změn souvisejících s cly v obchodních strukturách, které se nyní přelévají na trh námořní přepravy. Jednotlivé kontejnerové linky, jako je Hapag-Lloyd, již potvrdily, že rezervace z jihovýchodní Asie do USA po celním moratoriu prudce vzrostly. Vzhledem k tomu, že represivní cla ve výši 145 procent na zboží z Číny učinila nákupy v Číně neekonomickými, dovozci v USA musí stále více využívat alternativní trhy, aby se vyhnuli tomu, že jejich sklady budou prázdné. Možnosti v jiných dodavatelských zemích však nejsou dostatečné k tomu, aby kompenzovaly výpadky v podnikání v Číně. Nedávná data poskytovatele softwaru Vizion za 15. týden ukazují, že rezervace kontejnerů do USA se celkově snížily o 12 procent ve srovnání s předchozím týdnem a o 22 procent ve srovnání s předchozím rokem. Na trase mezi Čínou a USA byly ztráty 22 procent a 44 procent, uvádí zpráva. Kromě rušení odplutí z Číny dopravci stále častěji přesouvají lodní kapacity do jihovýchodní Asie. Příklad: Zim. Izraelská linka pozastavila provoz svého spojení Central China Express a zároveň rozšířila další službu na Dálný východ USA o zastávku v přístavu Hai Phong ve Vietnamu.

Navzdory obrovským objemovým ztrátám v Číně si dopravci zatím udrželi dobrou kontrolu nad transpacifickým trhem nákladní dopravy. Minulý týden se podle šanghajského indexu SCFI průměrné spotové sazby dokonce velmi mírně zvýšily – na 2 141 dolarů/FEU pro přepravu ze Šanghaje na západní pobřeží USA a na 3 257 dolarů/FEU pro zásilky na východní pobřeží USA. Přispívá k tomu důsledné snižování kapacit, které je ještě větší než v rané fázi pandemie koronaviru, jak uvádí logistická společnost Flexport. V současné době je zrušen každý čtvrtý odjezd lodi z Číny do Severní Ameriky. Osm pravidelných týdenních spojů je nyní dočasně pozastaveno nebo pozastaveno až do odvolání.

Mnoho účastníků trhu nadále spekuluje, že tonáže, která se v Tichomoří stala nadbytečnou, bude brzy stále více využívána v obchodu mezi Dálným východem a Evropou, i když to objemy nákladu neumožňují. V souladu s tím se tlak na spotové sazby v této obchodní oblasti v minulém týdnu dále zvyšoval. Sazby SCFI pro rezervace do severozápadní Evropy a Středomoří klesly přibližně o 4 procenta a 1,5 procenta na 1 260 a 2 129 dolarů/TEU. Čínské logistické společnosti dokonce

vstupují na trh s konkurenčními cenami kolem 1 500 dolarů/FEU pro Rotterdam, Antverpy a Hamburk do poloviny května.

SSL Express 30-04-2025 Celkový týdenní zákaz jízdy v noci pro těžká nákladní vozidla na mostě Luegbrücke

Rakouský provozovatel dálnic Asfinag bude od 5. května renovovat povrch vozovky na zchátralém mostě Lueg. Podle společnosti Asfinag jsou práce nutné, protože asfalt na vnitřním pruhu je poškozený. Vzhledem k opotřebované nosné konstrukci mostu se zde však v současné době musí pohybovat silná doprava; i při jednopruhovém provozu bude po dobu výstavby využívána pouze tato vozovka.

Těžká nákladní vozidla proto nemohou být během rekonstrukce silnic odkloněna. Podle společnosti Asfinag bude most v noci uzavřen pro všechna vozidla nad 3,5 tuny mezi 5. a 11. květnem. Během této doby budou od 20:30 platit další zakazy jízdy na dálnicích Inntal a Brenner, jejichž dodržování bude sledovat policie v Oberlandu u Pettnau a v dávkovacím prostoru u Kufsteinu. Ti, kteří se mohou dostat do cíle pouze přes most Luegbrücke, budou navedeni zpět na kontrolní stanoviště.

Průjezd mostem na dálnici A13 pak zůstane zakázán pro všechna těžká vozidla mezi křižovatkami Matrei-Steinach a Brenner-Nord mezi 22:00 a 5:00. Asfinag chce podle vlastních vyjádření co nejrychleji ukončit práce na vozovce závislé na počasí, "využívá k tomu dostatečné prostředky". Ty mají být dokončeny nejpozději do 11. května.

SSL Express 02-05-2025 Dekarbonizace: Allianz potvrzuje koncept dálkové dopravy

Evropská aliance pro čistou dopravní síť (ECTN) hodnotí svůj pilotní test sítě pro silniční nákladní dopravu založenou na reléových stanicích. Cílem studie je dekarbonizovat dálkovou dopravu pomocí elektrických nákladních vozidel. Bateriově napájená elektromobily budou dojíždět mezi terminály, kde budou sbírat energii pro další úsek trasy. První z nabíjecích stanic otevřeli na francouzské čerpací stanici Sommesous.

Poskytovatel služeb Ceva Logistics, který patří do skupiny CMA-CGM, spolu s dodavatelem energie Engie a provozovatelem dálnic Sanef, již 16 měsíců testuje koncept dojíždění nákladních vozidel s kratším dojezdem po pevných, přibližně 300 kilometrů dlouhých úsecích trasy v 900 kilometrů dlouhém koridoru mezi Avignonem a Lille. Aliance podle svých slov získala následující poznatky: Emise skleníkových plynů v síti terminálů se snížily na čtvrtinu původní hodnoty emise dieselových nákladních vozidel na stejné trase.

Tímto způsobem může vozidlo s nízkými emisemi, které se pohybuje tam a zpět mezi dvěma reléovými stanicemi, nahradit dvě konvenční vozidla na úseku trasy. Dojíždějící doprava také zkrátí dobu jízdy v koridoru o čtvrtinu, z 23 na 17 hodin. Partneři zdůrazňují, že pracovní podmínky řidičů kamionů se zlepšují i na úsecích dopravy řízených jízdním řádem, protože mohou spát doma místo v kamionu; to znamená, že potřeba prostoru pro odpočinkové zóny zůstává stabilní. V celé Evropě by stačilo 190 terminálů k vytvoření sítě se vzdáleností 300 kilometrů mezi dvěma nabíjecími stanicemi.

P.S. A v roce 1493 objevil Kryštof Kolumbus Ameriku, v té době již známou

SSL Express 02-05-2025 Cargo Sous Terrain reviduje myšlenku projektu podzemní nákladní železnice

Na letošní valné hromadě společnosti Cargo Sous Terrain AG (CST) představil Christian Späth, generální ředitel CST po dobu necelých šesti měsíců, první výsledky přezkoumání projektu. Reorientace byla zahájena v polovině loňského roku s cílem zajistit schválení, proveditelnost a ekonomickou životaschopnost CST. V té době jednotlivé kantony a obce vyjádřily značné pochybnosti o myšlence přibližně 500 kilometrů dlouhé podzemní nákladní železnice mezi Ženevou a St. Gallenem.

Pod Späthovým vedením tým CST upravil technické řešení logistického systému využitím lanové technologie: přepravní jednotky po kolejích budou do tunelu vtahovány pomocí oběžného ocelového lana. „Tato technologie se vyznačuje spolehlivým provozem, vysokou propustností a jednoduchou konstrukcí,“ říká CST. Cílem je s novým technickým principem výrazně snížit investiční náklady. Tato technologie má navíc také snížit budoucí provozní náklady. Harmonogram byl také přepracován a přizpůsoben novým okolnostem. CST nezveřejnila žádné další podrobnosti.

Výsledky přezkumu projektu budou nyní ověřeny nezávislým přezkumem, který si zadá Federální ministerstvo životního prostředí, dopravy, energetiky a komunikací (DETEC; odpovídá švýcarskému ministerstvu dopravy). Po dokončení mandátu k přezkumu má CST v úmyslu zahájit v druhé polovině roku 2025 dialog se zúčastněnými obcemi s cílem nalézt společně podporovaná řešení pro místní implementaci.

Akcionáři společnosti CST zvolili Hanse-Petera Dreiera do představenstva. Dreier je generálním ředitelem společnosti Spedition Dreier AG, rodinného podniku se 120letou historií a sídlem v Suhru (Švýcarsko). Společnost Dreier AG sleduje projekt CST jako akcionář již léta a upozorňuje i na kritické body. „Jako logistická společnost s dlouholetou tradicí si zakládáme na otevřenosti novým konceptům a nápadům,“ řekl Dreier. Představenstvo dále tvoří Marco Rosso (předseda), Stefan Nünlist, Susanne Sesselmann, Peter Sutterlüti a Daniel Wiener.

SSL Express 02-05-2025 Lufthansa Cargo začíná nový rok se ziskem

Navzdory výrazně vyšším tržbám Lufthansa opět zahájila rok s výrazně červenými čísly, ale ne v segmentu nákladní dopravy. Tam se kapacita zvýšila o 7 procent díky rozšíření nákladní kapacity v osobních letadlech a přidání dalšího nákladního Boeingu 777 – a tržby se rovněž zvýšily o 9 procent. Průměrné tržby se ve srovnání se stejným čtvrtletím loňského roku zvýšily přibližně o 12 procent. Faktor užitečného zatížení se zvýšil o jeden procentní bod na 64,3 procenta. Jednotkové náklady byly mírně sníženy díky přísnému řízení nákladů. V důsledku toho Lufthansa Cargo v prvním čtvrtletí dosáhla výrazně lepšího upraveného zisku EBIT ve výši 62 milionů eur, oproti mínus 22 milionům eur ve stejném období loňského roku. Zisk před zdaněním a úročeními (EBIT) činil 59 milionů EUR (v předchozím roce: mínus 23 milionů EUR).

Podle Skupiny byl rozvoj v segmentu nákladní dopravy podpořen jak pokračujícím silným e-commerce obchodem z Asie, tak obecně silnou poptávkou na trhu. Příjmy společnosti Lufthansa Cargo z přepravy se v prvním čtvrtletí roku 2025 meziročně zvýšily o 22 procent na 782 milionů EUR, a to zejména díky pozitivnímu vývoji v regionech Asie/Pacifik, Amerika a Evropa. Tržby z prodeje vzrostly o 21 procent na 834 milionů eur. Provozní náklady podle informací vzrostly o 7 procent na 787 milionů eur. Zejména náklady a poplatky za charterové lety se zvýšily v důsledku nárůstu výdajů, včetně těch, které vyplývají z rozšiřování flotily, a také osobní náklady v důsledku zvýšení mezd a platů ve srovnání s předchozím rokem.

Investice segmentu v prvním čtvrtletí dosáhly 27 milionů EUR (v předchozím roce: 8 milionů EUR) a byly použity především na rozšíření a rekonstrukci nákladního centra ve Frankfurtu. Počet zaměstnanců k 31. březnu 2025 se meziročně zvýšil o 2 procenta na 4 270.

