

SSL EXPRES

18.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 18-08-2025 Prodej přístavů CK Hutchison pravděpodobně nebude letos dokončen

Velká dohoda o přístavech, do které se zapojila společnost CK Hutchison, se dostala do neklidných vod. Hongkongský konglomerát minulý čtvrtek potvrdil, že plánovaný prodej 43 světových přístavů za necelých 23 miliard dolarů pravděpodobně nebude dokončen v letošním roce, jak se původně doufalo. Lhůta pro exkluzivní rozhovory mezi společnostmi CK Hutchison a zájemci BlackRock a Mediterranean Shipping Co (MSC) vypršela a dohoda není na dohled.

Geopolitické překážky a regulační překážky dohodu zpomalují. Čínské úřady požadují přezkoumání národní bezpečnosti - přestože součástí transakce nejsou žádná čínská aktiva. Společnost CK Hutchison proto jedná o zapojení čínského státního rejdařského gigantu COSCO do konsorcia, aby pomohla zmírnit kontrolu a zajistila si zelenou od Pekingu. Navzdory zpoždění zůstává společnost CK Hutchison opatrně optimistická.

"Při tak velké a složité transakci by k uzavření... v žádném případě nedošlo v letošním roce, i kdyby se letos dohodly závazné [nové] dohody," řekl ve čtvrtek analytikům Frank Sixt, spolutvůrce CK Hutchison. "Existuje rozumná šance, že tato jednání povedou k dohodě, která bude výhodná pro všechny strany. Trvá to však mnohem déle, než jsme očekávali," dodal Sixt.



SSL Express 18-08-2025 Řešení problému s brzdovým blokem LL u nákladních železnic je na dohled (eurotransport.de)

Poté, co nezávislá Rada pro bezpečnostní vyšetřování (SUST) zveřejnila v červnu 2025 svou zprávu o nehodě v Gotthardském patním tunelu, například Švýcarské federální dráhy (SBB) oznámily, že postupně ukončí provoz nákladních vozů s tzv. brzdovými špalíky LL. Zpráva ukázala, že v železniční nákladní dopravě existuje systematické riziko rozlomení kol v důsledku nových kompozitních brzdových špalíků. Mnoho dalších železničních provozovatelů však zjevně nevidělo důvod k akci. Federální úřad pro dopravu (FOT) však nyní identifikoval potřebu a hodlá zavést závazné předpisy.

Důraz je kladen na předepsání většího minimálního průměru kol a častějších intervalů údržby pro nákladní vozy projíždějící Švýcarskem. Dále by se odvětví mělo organizovat tak, aby železniční společnosti v budoucnu bylo jasné, že jsou dodržovány intervaly údržby přepravovaných vozů. Společnost zodpovědná za údržbu je odpovědná za zajištění dodržování těchto intervalů. Vozy s přehřátými koly by navíc měly být systematicky vyřazovány z provozu a odesílány na údržbu. Podle Federálního úřadu pro dopravu (BAV) by tato opatření mohla být zavedena v krátké době. Na základě současných znalostí významně snižují riziko zlomení kol, uvádí úřad. BAV je proto plánuje vydat a zavést „co nejdříve“ s přihlédnutím k podnětům z odvětví. Důležitým faktorem je však i ekonomická stránka věci.

Podle Federálního úřadu pro dopravu se v současné době přezkoumávají další krátkodobá a střednědobá opatření, která byla projednána v dialogu s odvětvím. V dlouhodobém horizontu bude podrobněji zkoumán dopad použití kompozitních brzdových špalíků (brzdové špalíky LL) na kola. Dále budou podporovány inovace v brzdových systémech.



SSL express 18-08-2025 Hapag-Lloyd omezuje prognózu zisku

Společnost Hapag -Lloyd zužuje svou prognózu zisku pro běžný rok, čímž výrazně snižuje očekávané maximum. Představenstvo nyní očekává zisk před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací (EBITDA) ve výši 2,5 až 3,4 miliardy eur. Skupina dříve uváděla rozmezí 2,4 až 3,9 miliardy eur. Tím se spodní limit zvyšuje o 100 milionů EUR a horní limit snižuje o 500 milionů EUR. Očekávání jsou celkově zúžená a formulovaná opatrněji. Tento krok je odůvodněn geopolitickým napětím, nestabilními sazbami přepravy a nejistou poptávkou. Pokud by Hapag-Lloyd dosáhl horní hranice nového rozpětí, byl by to pátý nejlepší provozní výsledek v historii společnosti.

Dánská přepravní a logistická skupina Maersk, alianční partner společnosti Hapag-Lloyd v síti Gemini, nedávno zvýšila svou prognózu na celý rok 2025. Místo dříve očekávaného provozního výsledku (EBIT) mezi 0 a 3 miliardami dolarů nyní Maersk očekává výsledek mezi 2 a 3,5 miliardami dolarů. To Maersk jasně odlišuje od trendu v odvětví: Většina velkých kontejnerových přepravních společností zaujímají v druhé polovině roku poměrně opatrný přístup. Prognóza společnosti Hapag-Lloyd je také v souladu s tímto opatrným výhledem trhu. Je však třeba poznamenat, že optimismus společnosti Maersk je do značné míry poháněn jejím terminálovým byznysem. Ve druhém čtvrtletí se tento segment podílel více než polovinou provozního zisku, zatímco kontejnerový byznys výrazně poklesl. Divize námořní dopravy dosáhla zisku před zdaněním a úročeními (EBIT) pouze 229 milionů dolarů – méně než polovina oproti předchozímu roku. Společnost Hapag-Lloyd se nemůže spoléhat na tak silný segment terminálů: Divize terminálů a infrastruktury tohoto německého dopravce přispěla v první polovině roku k EBITDA skupiny pouze 72 miliony eur, což představuje pouhých 4 procenta.

V první polovině roku dosáhla společnost Hapag-Lloyd zisku EBITDA ve výši 1,76 miliardy eur, oproti 1,82 miliardy eur ve stejném období loňského roku. Odpovídající marže klesla z 21 na 18 procent. Konsolidovaný čistý zisk také mírně poklesl na 709 milionů eur ze 732 milionů eur v předchozím roce. Přestože tržby vzrostly o 10 procent na 9,7 miliardy eur, klíčové ukazatele zisku byly nižší než v předchozím roce. Je však třeba poznamenat, že první polovina roku 2024 se vyznačovala mimořádně vysokými zisky, a stanovila tak náročné měřítko. Objem přepravy vzrostl o 11 procent na 6,75 milionu standardních kontejnerů (TEU). Průměrná sazba za přepravu zůstala oproti předchozímu roku prakticky nezměněna na 1 400 USD za TEU.

Ve svém klíčovém segmentu liniové dopravy dosáhla Skupina EBITDA ve výši 1,69 miliardy EUR, což je rovněž mírně méně než v předchozím roce. Segment Terminály a infrastruktura mezitím zvýšil svůj EBITDA o 6 milionů EUR na 72 milionů EUR.

P.S. Odpovídající marže klesla z 21 na 18 procent. Kdo z vás to má...



SSL express 18-08-2025 HHLA v první polovině roku výrazně zlepšuje výsledky

Společnost Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) dosáhla v první polovině roku 2025 konsolidovaných tržeb ve výši 884,5 milionu eur, což představuje nárůst o 16,3 procenta oproti předchozímu roku. Zisk před zdaněním a úroky (EBIT) vzrostl o 34,8 procenta na 79,4 milionu eur a konsolidovaný zisk po menšinových podílech se zvýšil o 44,4 procenta na 19,1 milionu eur. Zároveň však skupina dosáhla pouze něco málo přes třetinu své roční prognózy s marží 37 až 41 procent.

Propustnost kontejnerů na všech pobočkách HHLA vzrostla o 7,9 procenta na 3,17 milionu TEU. Zatímco objemy zámořské dopravy ze Severní Ameriky a Středního východu prudce poklesly,

objemy z Dálného východu – zejména z Číny – výrazně vzrostly. V Hamburku bylo odbaveno 3,01 milionu TEU, což představuje nárůst o 6,9 procenta, zatímco mezinárodní terminály, včetně Terstu a Tallinnu, zaznamenaly nárůst o 27,9 procenta na 165 000 TEU. Podle Správy hamburského přístavu (HPA) rostl hamburský přístav jako celek ve stejném období přibližně o 10 procent, což znamená, že HHLA dosáhla mírně podprůměrných výsledků.

V segmentu kontejnerů měly opět pozitivní dopad vyšší poplatky za skladování. Tržby vzrostly o 12,6 procenta na 426,2 milionu eur a zisk před zdaněním (EBIT) se zvýšil o 24,5 procenta na 42,8 milionu eur. Marže EBIT vzrostla na 10,0 procenta – což představuje výrazný nárůst oproti 9,1 procenta v předchozím roce.

Intermodální segment zůstává hnací silou pozitivních výsledků. Objem přepravy se zvýšil o 19,6 procenta na 997 000 TEU. Z toho bylo 863 000 TEU přepraveno po železnici – což představuje nárůst o 20,2 procenta, zatímco silniční doprava se zvýšila o 16 procent na 133 000 TEU. Příjmy z intermodální dopravy vzrostly o 22,2 procenta na 400,5 milionu eur a zisk před zdaněním (EBIT) se zvýšil o 23,1 procenta na 48,2 milionu eur. Každé druhé euro provozního zisku tak pochází z vnitrozemského obchodu. „To podtrhuje výkonnost našich integrovaných celoevropských logistických řešení,“ zdůrazňuje generální ředitelka HHLA Angela Titzrath a uzavírá: „HHLA má dobrou pozici k bezpečné navigaci v trvale nestabilním prostředí – a k dalšímu rozvoji s výhledem do budoucna.“

Tentokrát se revize pololetních finančních výkazů HHLA koná také v kontextu již potvrzené změny vedení. Po devíti letech v čele skupiny Titzrath-ová koncem září předá předsednictví výkonné rady Nizozemci Jeroenu Eijssinkovi. K přechodu dochází v době, kdy pozorovatelé zaznamenávají rostoucí vliv majoritního akcionáře, společnosti MSC, na strategické směřování skupiny.

HHLA svými pololetními údaji v podstatě potvrzuje svou prognózu pro rok 2025. Za celý rok společnost očekává zisk před zdaněním a úročením (EBIT) v rozmezí 195 až 215 milionů eur – původní rozmezí maxima 235 milionů eur bylo tak výrazně revidováno směrem dolů.

P.S. Zlatá slepice začíná snášet větší vejce...



SSL Express 18-08-2025 Rakousko plánuje zvýšit mýtné pro nákladní automobily (DVZ)

Mýtné pro nákladní automobily na rakouských dálnicích se má v roce 2026 opět zvýšit. Uvádí se, že došlo ke zvýšení mezd kolem 10 procent. Podle směrnice EU o nákladech na infrastrukturu mají nákladní vozidla s vysokými emisemi znečišťujících látek i hlučná vozidla v budoucnu platit vyšší mýtné. Dopravní průmysl se proti těmto plánům bouří. "Ve skutečnosti by to bylo zvýšení daní. Již nyní máme jedno z nejvyšších mýtných zatížení v rámci EU," vysvětluje Wolfgang Schneckenreither, předseda Hornorakouské hospodářské komory pro dopravu. Dokonce i spolkový předseda pro dopravu Rakouské spolkové hospodářské komory Alexander Klacskahovoří o možných protestních opatřeních v ulicích: "Dopravní průmysl je na bodu zlomu."

Současné mýtné tarify v Rakousku se pohybují od 5 do 61 centů za kilometr v závislosti na počtu náprav, emisích a hlukové třídě. Těžké nákladní automobily platí obvykle 53 centů za kilometr. Hospodářská komora vyzývá k omezení zvýšení mýtného na úroveň míry inflace 2,9 procenta. Za tímto účelem by mělo být pozastaveno zvyšování daně z CO₂. "Malý příspěvek CO₂ není úplně absurdní," říká na druhou stranu Reinhard Gschöpf, dopravní konzultant rakouských Zelených.

Plánované zvýšení mýtného vyvolává diskusi také v Tyrolsku, Bavorsku a Bádensku-Württembersku, protože Brennerský tranzit mezi Kufsteinem a Brennerem bude také dražší.

Kromě mýtného na základě ujetých kilometrů platí dopravci speciální mýtné v současné době přibližně 105 eur za nákladní vozidla emisní kategorie Euro 6 se čtyřmi a více nápravami. Ulf Schmid, jednatel speditérské společnosti Foodsped a předseda průmyslové skupiny pro nákladní

dopravu v Tyrolské hospodářské komoře, odmítá zvyšování mýtného, které překračuje míru inflace. Zajímá ho, jak dlouho bude ekonomika v alpském regionu schopna odolat rostoucímu nákladovému zatížení. "Potřebujeme fungující výměnu zboží mezi Bavorskem, Bádenskem-Württemberskem, Tyrolskem, Vorarlberskem, Jižním Tyrolskem a Benátskem," zdůrazňuje. Pozorovatelé vídeňské politiky očekávají, že nová vyhláška o mýtném bude hotová do podzimu.



SSL express 18-08-2025 Dovození byznys z Dálného východu se hroutí (DVZ)

Klima na trhu s nákladní dopravou se nadále zhoršuje, dochází k uvolnění úzkých míst a klesajícím sazbám v obchodu mezi Dálným východem a Evropou. Relevantní indexy z Číny vykreslují jasný obrázek: Indexová sazba pro trasu Šanghaj/severozápadní Evropa v indexu Shanghai SCFI minulý týden klesla o 4 procenta na 1 961 USD/TEU. Doplnkový index SCFIS, který je založen na vypořádání sazeb pro tento obchod z předchozího týdne, 11. srpna klesl o 2,7 procenta. Index kontejnerové přepravy v Ningbo dokonce vykazuje pokles cen o 8 procent ve srovnání s předchozím týdnem. Podle logistických expertů bylo zvýšení cen oznámené dopravci na srpen zrušeno. Místo toho nyní na trhu kolují ještě nižší nabídky ve výši pouhých 1 500 USD/TEU a 2 400 USD/FEU za přepravu do Rotterdamu nebo Hamburku na konci měsíce. Zvýšená poptávka po nákladním prostoru ke konci léta zatím nebyla zjištěna. Nejnovější analýza poskytovatele datových služeb Container Trades Statistics (CTS) mezitím odhaluje prudký pokles objemu přepravy na trase Dálný východ – Evropa již v červnu. Počet kontejnerů naložených těmito linkami klesl ve srovnání s květnem o 15 procent na 1,5 milionu TEU, ačkoli kvůli sezónnosti červen obvykle nadále roste. Tento vývoj podtrhuje rozsah, v jakém je globální obchod narušován celní politikou USA. Předchozí prudký nárůst v květnu je pravděpodobně způsoben přesunem čínského exportu z USA do Evropy.

Naproti tomu přeprava z Dálného východu do Severní Ameriky v červnu, jak je nyní patrné, nadále rostla v důsledku celního moratoria vůči Číně. Společnost CTS zaznamenala na této trase v červnu nárůst o téměř 24 procent oproti květnu na 2,07 milionu TEU. Tento silný nárůst pravděpodobně překvapí většinu na trhu, jelikož přepravní sazby již od poloviny června značně ztratily na hodnotě. Dopravci výrazně zvýšili svou kapacitu slotů poté, co Trumpova administrativa dočasně pozastavila většinu cel vůči Číně, a zjevně překročili svůj cíl. Objemy nákladu prudce klesají i na některých dalších trasách, například z Dálného východu do Jižní Ameriky.

V transatlantickém obchodu zřejmě v současné době dochází k kurióznímu vývoji cen. Po výrazném poklesu objemu obchodu v západním směru (Evropa/východní pobřeží USA) v červnu se i tamní sazby dostávají pod tlak. Newyorská lodní burza (New York Shipping Exchange) zaznamenala minulý týden pokles o téměř 6 procent na 1 489 USD/FEU při průměrném spotovém kurzu. Zároveň průměrný kurz pro zásilky v severní Evropě na východ prudce vzrostl o 14 procent na 760 USD/FEU. Tok zboží v tomto obchodu je obecně velmi nevyvážený, což vyvíjí značný tlak na sazby v západním směru.

V červnu se pouze asi 60 procent vývozních kontejnerů z Evropy do Severní Ameriky vrátilo naloženo v opačném směru. Logističtí experti však v současné době pozorují zvláštní efekt. Kvůli krátkodobému nárůstu vládou kontrolovaného amerického nákladu – pravděpodobně vojenského zboží – se údajně výrazně snížila dostupnost prostoru pro soukromé zákazníky v některých přístavech (včetně Houstonu).

SSL EXPRES

19.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

✈️ 📅 SSL express 19-08-2025 Globální tonáž dále zpomaluje s postupným zvyšováním sazeb

Na základě více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých v údajích WorldACD poklesla celosvětová tonáž letecké nákladní dopravy ve 32. týdnu již druhý týden po sobě, a to o -2 % oproti předchozímu týdnu, který byl o -1 % nižší než účtovaná hmotnost ve 30. týdnu. Růst vykázaly pouze Afrika (+3 %) a Střední a Jižní Amerika (+1 %), zatímco objem se snížil ze Severní Ameriky (-5 %), Středního východu a jižní Asie (-4 %) a Evropy (-3 %). Tonáž z Asie a Tichomoří se nezměnila. Kromě přírůstku +1 % ve 30. týdnu celosvětový objem letecké nákladní dopravy ve třech z posledních čtyř týdnů ustoupil v nízkých přírůstcích. Pokles ve 32. týdnu znamená zhoršení při srovnání posledních dvou týdnů s předchozími dvěma týdny (2Wo2W), které vykazuje malý pokles o -1 %. Při porovnání 32. týdne se stejným obdobím minulého roku (meziročně) došlo k nárůstu započitatelné hmotnosti ze všech regionů s výjimkou Evropy a Afriky (oba zůstaly stabilní), v čele s Asií a Tichomořím (+7 %) a Střední a Jižní Amerikou (CSA, +6 %).

Na bázi 2Wo2W se provoz z Asie a Tichomoří v rámci regionu nezměnil a ustoupil Severní Americe (-2 %), Střednímu východu a jižní Asii (-3 %) a Evropě (-5 %). Původní region Blízký východ a jižní Asie (MESA) zaznamenal stejný provoz do Evropy a pokles o -9 % do Asie a Tichomoří. Zpoplatněná hmotnost ze Severní Ameriky se do CSA nezměnila, do Evropy klesla o -2 % a do Asie a Tichomoří zaznamenala prudký pokles o -11 %. I přesto, že globální kapacita se v porovnání s předchozím týdnem téměř nezměnila, globální ceny vzrostly o +1 %. K tomu přispěly vyšší sazby z Evropy (+3 %) a Asie a Tichomoří (+1 %). Meziročně se ceny celkově snížily o -1 % a klesly ve všech zemích s výjimkou Afriky (+9 %) a Evropy (+7 %). Zatímco sazby z Asie a Tichomoří, CSA a Severní Ameriky klesly v nízkých jednociferných procentech, z MESA jsou nižší o -14 %, což odráží určitou normalizaci po prudkém růstu sazeb, který byl zaznamenán před rokem v důsledku krize v Rudém moři. S výjimkou +7% skoku v cenách z CSA do Evropy a -4% poklesu sazeb z MESA do Evropy se kolísání sazeb mezi regiony v období 2Wo2W odehrává v úzkém pásmu v souladu s pomalou sezónou.

Vývozní tonáž z Asie a Tichomoří do Evropy a Severní Ameriky naznačuje rozdílné trendy, přičemž v prvním z uvedených sektorů se zpoplatněná hmotnost snížila o -1 %, což představuje čtyři po sobě jdoucí týdny poklesu. Ačkoli tonáž směřující na západ z Japonska, Hongkongu a Tchaj-wanu vzrostla, z Číny se propadla o -3 % a z Jižní Koreje (-10 %) a Indonésie (-18 %) klesla dvouciferným tempem. Tonáž z Číny do Evropy klesá již čtyři týdny. Přesto objem z Asie a Tichomoří do Evropy meziročně vzrostl o +7 %, a to zejména díky nárůstu o +29 % z Vietnamu, +21 % z Hongkongu a +8 % z Číny. Na rozdíl od nedávného zpomalení tonáže směřující do Evropy vzrostla zpoplatněná hmotnost z Číny do USA o +1 % meziročně, a to po stabilním růstu v 31. týdnu a +5% nárůstu ve 30. týdnu. Poté, co se od poloviny dubna pohybovala pod loňskými objemy, je to první týden, který nyní vykazuje meziroční růst +5 %. Protichůdný vývoj v sektorech do Evropy a Severní Ameriky naznačuje potenciální obnovení rovnováhy čínského vývozu letecké nákladní dopravy a obnovení spolupráce s USA s tím, jak se dokončují další cla.

Nicméně spotové sazby z Číny do USA jsou stále o -11 % nižší než před rokem, přestože WoW vzrostly o +5 %. Ceny z Asie a Tichomoří do USA vzrostly o +2 %, ale meziročně zůstávají o -14 % nižší, což odráží výrazné kontrasty mezi jednotlivými obchodními trasami. Ceny z Tchaj-wanu do

USA vzrostly o +9 % WoW, ale z Jižní Koreje klesly o -5 % a z Japonska, Vietnamu a Singapuru o -2 %. Pokles cen v Jižní Koreji o -5 % následoval po propadu o -10 % v předchozím týdnu, který vymazal předchozí meziroční zisky. Tchaj-wan je jediným trhem v regionu, který vykazuje vyšší ceny (+9 %) vůči USA v meziročním srovnání. Poklesy se pohybují od -8 % u cen z Thajska po -29 % z Vietnamu.

Spotové sazby z Asie a Tichomoří do Evropy vykazovaly menší turbulence, oproti minulému týdnu byly stabilní a meziročně klesly pouze o -3 %. Týdenní poklesy z Číny (-3 %), Hongkongu a Singapuru (po -2 %), Jižní Koreje, Tchaj-wanu a Thajska (všechny -1 %) byly kompenzovány nárůstem z Vietnamu (+4 %), Japonska, Malajsie a Indonésie (všechny +3 %). Ceny z Asie a Tichomoří do Evropy vykazovaly jen malou změnu WoW od poklesu o -5 % na začátku května. Od druhého červnového týdne se ceny ve srovnání s předchozím rokem z větší části snížily. Ve 32. týdnu jsou Thajsko (+2 %) a Japonsko (+1 %) jedinými trhy původu z Asie a Tichomoří, které vykazují vyšší sazby do Evropy v meziročním srovnání.

SSL express 19-08-2025 Xeneta kupuje eeSea

Společnost Xeneta koupila skandinávskou společnost eeSea, která se zabývá daty o námořní dopravě a dodavatelském řetězci.

Přidáním údajů o globálním jízdním řádu, době přepravy a spolehlivosti společnosti eeSea do své stávající řady údajů o sazbách za přepravu společnost Xeneta ve zprávě uvedla, že umožní nákupním týmům BCO spravovat smlouvy o přepravě a dodavatele na základě úrovně služeb, a nikoli pouze na základě nákladů.

Patrik Berglund, generální ředitel společnosti Xeneta, uvedl: "Dnešek je pro společnost Xeneta klíčovým milníkem; Spojení s eeSea a spojení našich dat a dovedností podporuje naše společné poslání přinést transparentnost a efektivitu do nákupu a prodeje námořní přepravy. Naše kombinované zdroje dat a pokrytí poskytnou zákazníkům více využitelných informací pro kontrolu výdajů na přepravu a spolehlivost dodávek."

SSL Express 19-08-2025 DB: Asociace podávají návrhy na Lutzova nástupce

Příští šéf železnic by měl podle sdružení cestujících Pro Bahn pocházet z dopravního sektoru a vyznat se v železničním systému v Německu. "A měl by to být někdo, kdo není u železniční společnosti navždy a tři dny," řekl národní předseda asociace Lukas Iffländer z německé tiskové agentury. Iffländer navrhl současnou výkonnou ředitelku Hamburského dopravního svazu HVV, Annu-Theresu Korbüttovou, jako nástupkyni šéfa železnice Richarda Lutze. Korbüttová může překvapit, například jak zaujala jasné postoje v debatě o financování Deutschlandticketu. Je důležité, aby nový generální ředitel měl kolem sebe dobrý tým, zdůraznil Iffländer. Jedině tak lze rozbít zarostlé struktury ve skupině, ve kterých inovativní přístupy často prosakují nebo jsou blokovány. "Pokud vyměníte pouze horní hlavu, moc toho neuděláte," varoval. Jsou potřeba lidé, kteří firmu vyčistí a zajistí, aby ti, kteří blokují, už nebudou mít moc. Nicméně docela dobře by mohlo existovat vnitřní řešení.

Sdružení cestujících je podporováno Iniciativou pro ekologickou, udržitelnou osobní a nákladní dopravu (IÖNPG). Navrhuje obsadit pozici v čele železniční skupiny dvěma manažerkami. Kromě Korbüttové by se spolupředsedkyní měla stát odcházející generální ředitelka HHLA Angela Titzrath.

"S ohledem na vážné problémy v Deutsche Bahn AG považujeme za vhodné, aby Angela Titzrath a Maria-Theresa Korbütt společně převzaly řízení tohoto infrastrukturního giganta, který je pro

Německo tak důležitý," komentuje návrh mluvčí IÖNPG Manfred Schuster. Obě manažerky dosáhly v minulosti vynikajících výsledků jako generální ředitelky společností HHLA a HVV, což dokazuje, že společně mohou také "vybičovat kolos DB AG do formy".

SSL Express 19-08-2025 Přínosy HVO pro klima se vytrácejí

"Biopaliva nejsou nástrojem ochrany klimatu," zdůrazňuje Merlin Jonack, pracovník pro dopravní politiku v Nabu (Unie ochrany přírody a biologické rozmanitosti). HVO100 je trnem v oku ekologické organizaci pro dekarbonizaci silniční nákladní dopravy, jelikož neumožňuje dopravu bezemisní. Naproti tomu elektromobilita je nyní z velké části připravena na trh silniční nákladní dopravy. Přesto se mnoho hráčů nadále spoléhá na HVO100, protože je inzerován politiky a výrobci jako rozumná alternativa. Velcí distributoři slibují 90procentní snížení emisí díky HVO100. Toto ujištění je však v rozporu s vědeckými úvahami, ve kterých je podle Jonacka brán v úvahu celý řetězec. Analyzuje: "Pokud se spojí několik věcí, může být HVO pro klima celkově škodlivější než konvenční nafta."

V centru jeho kritiky je původ surovin. "Z polí stále pochází mnoho surovin," říká ekolog. Existují také významné případy podvodů: Použité kuchyňské oleje jsou redeklarovány a místo odpadních vod z lisoven palmového oleje se používá čerstvý palmový olej. "Polovina surovin pro výrobu biopaliv pochází ze zemí mimo EU. Pokud z těchto zemí odebereme suroviny, budou muset používat konvenční naftu," řekl Jonack. Kritizuje také skutečnost, že opětovně použité odpadní materiály již byly použity v jiných hodnotových řetězcích. Dopravní expert tvrdí: "Solární moduly dosahují šedesátinásobného energetického faktoru ve srovnání s rostlinami na jednom hektaru. U větrné energie je tato mezera ještě větší," vysvětluje Jonack v podcastu DVZ "Von A nach Grün". Proto vyvozuje zničující rovnováhu: "Přínos HVO100 pro klima je zcela ztracen."

Dopravní úředník ekologické organizace také nepovažuje vodíková nákladní vozidla za rozumnou alternativu k bateriovým elektrickým vozidlům. "Vodík je skvělou surovinou pro energetickou transformaci, ale i pro odvětví, jako je letectví a lodní doprava nebo ocelárny." Pro Jonacka jsou e-trucky jedinou rozumnou bezemisní možností pohonu v silniční nákladní dopravě: "Automobily poháněné bateriemi ještě na začátku nedosáhly připravenosti na sériovou výrobu – to se nyní změnilo. Na této úrovni vývoje nákladních vozidel jsme mohli stavět. Výsledkem jsou vozidla připravená k uvedení na trh, která se po krátké době vyrábějí sériově. V budoucnu budou muset výrobci nákladních vozidel dodržovat limity CO₂ vozového parku," říká Jonack a zdůrazňuje zrychlující se vliv politické regulace na rozjezd trhu. "Hlavní pákou, která to umožňuje, je rychlé rozšíření nabíjecí infrastruktury," dodává. Proto musí být v současné době mnohem více podporována, požaduje ekolog.

Kritizuje však dotace na samotná vozidla. "V minulých opatřeních se u výrobců vozidel projevil jasný efekt mrtvé váhy," vysvětluje Jonack. Podle jeho názoru je třeba zatraktivnit používání elektrických nákladních vozidel především díky dalším výhodám, jako je prodloužení osvobození od mýtného.

P.S. vzhůru do bezemisních oblak!

SSL EXPRES

20.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 20-08-2025 YM Mobility – výbuch a požár – vyšetřovací zpráva o tom, co se skutečně stalo

Když se kontejnerová loď převážející každodenní spotřební zboží plaví přes oceány, málokdy se pozastavíme nad tím, že může také převážet chemikálie s potenciálem samovznícení a exploze. Přesně to se stalo 9. srpna 2024, kdy YM Mobility, kontejnerová loď plující pod liberijskou vlajkou, utrpěla požár a explozi, když kotvila v přístavu Ningbo-Zhoushan v Číně. Incident způsobený jediným kontejnerem terc-butylperbenzoátu (TBPB) zničil náklad, vážně poškodil loď a vedl k přímým ekonomickým ztrátám ve výši přibližně 90 milionů juanů. I když nebyly hlášeny žádné oběti, nehoda potvrzuje, jak i malé nedostatky při manipulaci s nebezpečným zbožím mohou mít katastrofální následky.

Kolem 13:30 si členové posádky všimli úniku kouře a kapaliny z chladicího kontejneru převážejícího TBPB, nebezpečný organický peroxid třídy 5.2. Během několika minut se bílý kouř změnil v hustá oblaka a ve 1346 hodin kontejner explodoval. Několik blízkých kontejnerů se rozpadlo, další spadly do moře a části trupu a paluby plavidla byly výbuchem zdeformovány. Záchrané týmy reagovaly rychle, nasadily hasičské remorkéry, chemická záchraná plavidla a více než 50 hasičských vozů. Díky včasné evakuaci a koordinovanému hašení požáru se podařilo požár zvládnout bez ztrát na životech.

Oficiální vyšetřování čínského úřadu pro námořní bezpečnost zdůraznilo několik přispívajících faktorů:

1. **Tepelná nestabilita TBPB** TBPB je vysoce nestabilní a náchylná k samočinnému rozkladu při zvýšených teplotách, kdy dochází k uvolňování masivního tepla a plynů. Simulační experimenty ukázaly, že jeho rozklad by mohl dosáhnout 800 °C – katastrofální riziko, pokud by nebyla řízena teplota.
2. **Použití odpojených chladicích kontejnerů** Místo přepravy TBPB v aktivně chlazených chladicích kontejnerech byl přepravován v odpojených chladicích kontejnerech. Takové kontejnery sice poskytují izolaci, ale zachycují teplo a snižují riziko tepelného úniku.
3. **Extrémní letní vedra** Šanghaj a Ningbo zaznamenaly v červenci a srpnu 2024 denní maxima nad 35–40 °C. Skladování TBPB kontejnerů venku za těchto podmínek urychlilo rozklad.
4. **Mezery v rezervaci a kontrole nákladu** Odesílatel ani dopravce plně neposoudili rizika přepravy zboží třídy 5.2 za takových podmínek. Došlo k nedbalosti při schvalování dopravního plánu bez záruk proti letním vedrům.
5. **Kaskádovité následky** Jakmile začal tepelný únik, reakce byla nezastavitelná. Výbuch poškodil sousední kontejnery, části YM Mobility a narušil provoz přístavu.

Zpráva vydala několik doporučení pro řízení bezpečnosti zaměřených jak na dopravce, tak na odesílatele nákladu:

Pro dopravce

- Přísnější přezkum rezervačních plánů pro nebezpečné zboží třídy 5.2, zejména pokud jde o typ kontejneru a faktory prostředí.
- Nařizuje aktivní regulaci teploty pro organické peroxidy a podobný náklad, zejména během horkých povětrnostních období.
- Vylepšete výcvik posádek, abyste včas identifikovali varovné signály tepelného úniku a prováděli rychlé reakce na mimořádné události.

Pro odesílatele

- Přesná prohlášení o nákladu s úplnými technickými specifikacemi a požadavky na manipulaci.

- Vyhněte se použití odpojených chladicích zařízení pro zboží vyžadující teplotní stabilitu, bez ohledu na úsporné tlaky.
- Hodnocení rizik před odesláním s ohledem na dobu balení, dobu trvání trasy a podmínky prostředí.

Případ YM *Mobility* není ojedinělým incidentem. Podobné nehody s organickými peroxidy, nesprávně deklarovaným nákladem nebo nesprávným uložením způsobily katastrofální požáry na moři. Klíčové poznatky pro globální přepravu jsou jasné:

- Shoda deklarace s nebezpečným zbožím musí být absolutní, nikoli dobrovolná.
- Digitální nástroje pro řízení rizik nákladu (např. monitorování chladírenských kontejnerů v reálném čase, automatizovaná kontrola rezervací) mohou pomoci zabránit nehodě.
- Spolupráce mezi odesílateli, dopravci, příst

SSL Express 20-08-2025 Obtížné plánování dodávek energie (Verkehr.at)

Cena evropského zemního plynu (futures kontrakt TTF) se před několika dny propadla na nejnižší úroveň v průběhu roku. Podle údajů Rakouské energetické agentury je rakouský index cen plynu také na zlomku úrovně ze zimy 2022/2023. Budoucnost je ale nejistá:

Podle zpráv z médií se důležitý ropovod Družba, který zásobuje východní a střední Evropu ropou z Ruska, nedávno stal terčem vojenského útoku s cílem narušit provoz. Není to poprvé, co se průtok potrubím stal problémem. Kromě toho vyšlo najevo, do jaké míry EU v loňském roce dovezla ruský LNG: LNG byl dovezen z východu do Evropy za 4,5 miliardy eur, zatímco LNG v hodnotě 13,7 miliardy eur pocházel z USA.

Evropské dodávky energie se proto vyznačují silnou závislostí, výrazně kolísavými cenami a neustále se měnící geopolitickou situací. To ztěžuje předvídaní dalšího cenového vývoje, a proto by firmy měly k novým kontraktům na energie přistupovat krátkodobě a poptávkově.

Z nedávné minulosti nelze vyvodit žádná seriózní doporučení k činnosti, protože kdo by očekával, že se cena plynu v posledních letech více než zdvojnásobí a o něco později opět výrazně klesne? Vzhledem k tomu, že Evropská komise uvažuje o úplném zákazu dovozu ruského plynu v blízké budoucnosti a zároveň se diskutuje o průměří na Ukrajině, lze očekávat pokračující nevyřešenou situaci na energetickém trhu.

P.S. Ach ti Hútiové...

!? SSL Express 20-08-2025 Objednávka lodí o kapacitě 10,4 milionu TEU vyvolává podezření na desetiletý přebytek dodávek

Podle údajů asijské kontejnerové poradenské společnosti Linerlytica dosáhl počet objednávek kontejnerových lodí rekordní výše 10,4 milionu TEU, přičemž podíl objednávek vzrostl na 31,7 % současné flotily, což je nejvyšší úroveň od roku 2010. "Naposledy, když poměr objednávek překročil tuto úroveň v letech 2004-2009, skončilo to desetiletým převisem dodávek, který trval dekádu, než se vyčistil," varovala Linerlytica v nové zprávě a dodala, že stále existuje více než 1 milion TEU nevyřízených objednávek lodí, které mají být přidány do konce letošního roku.

Číslo 10,4 mil. TEU je vyšší než u jiných objednávek od konkurenčních poskytovatelů dat.

Společnost Clarksons Research má hodnotu 9,87 milionu teu, což je podobné jako Alphaliner.

Clarksons poznamenává, že kontraktace boxships v letošním roce zůstaly velmi pevné, na dvojnásobku 10letého průměru, přičemž letos již bylo nasmlouváno 275 plavidel.

Obrovský seznam objednávek vedl společnost Linerlytica k předpovědi, že kontejnerová přeprava bude až do konce desetiletí čelit nerovnováze mezi nabídkou a poptávkou. "Růst flotily rejdařů

bude i nadále předstihovat růst poptávky, přičemž se předpokládá, že převis nabídky bude přetrvávat až do roku 2029," uvedla společnost Linerlytica v nedávné zprávě. Z výchozího indexu 100 v roce 2019 nyní velikost globální přepravní flotily činí 145 bodů, podle údajů společnosti Xeneta, platformy pro sazby za přepravu. Ve stejném období se celosvětová poptávka po kontejnerové dopravě zvýšila z výchozích 100 bodů na pouhých 113 bodů. I když vezmeme v úvahu dopad probíhajících objízdných tras kolem mysu Dobré naděje s využitím teu-mil, poptávka se stále zvýšila pouze na 130 bodů, což je daleko za růstem nabídky. "Dopravci čelí obrovské výzvě, jak zabránit dalšímu poklesu sazeb za přepravu na pozadí značné nadměrné kapacity v globální flotile," varovala Xeneta v nedávné zprávě.

--

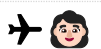


SSL Express 20-08-2025 Celní dohoda EU/USA se setkává s logistikou

Evropská unie a USA urovnaly svůj celní spor. Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová a americký prezident Donald Trump společně oznámili výsledek. V budoucnu bude na dovoz zboží z EU do USA platit celní sazba ve výši 15 procent. Toto číslo je výrazně pod dříve hrozícími 30 až 40 procenty. Celní sazba na ocel a hliník však zůstává na 50 procentech. Jako kompenzaci za koncesi USA EU zcela ruší nebo snižuje mnoho svých cel na americké výrobky. Například na vozidla z USA se vztahují pouze 2,5% cla. Podle von der Leyenové by měla existovat reciproční celní sazba ve výši nula procent na řadu produktů. Patří mezi ně některé letecké komponenty, chemikálie, generika, polovodičová zařízení, zemědělské produkty a některé kritické suroviny.

Reakce na novou obchodní dohodu jsou smíšené. Kancléř Friedrich Merz (CDU) není spokojen s dosaženým výsledkem. S ohledem na složitou výchozí situaci však zjevně nebylo možné dosáhnout více. Merz byl přesvědčen, že cla poškodí i USA a podpoří tamní inflaci. Hildegarda Müllerová, prezidentka Německého svazu automobilového průmyslu (VDA), poděkovala kancléři Merzovi za jeho nasazení v první reakci. "Je v podstatě dobře, že předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová a americký prezident Donald Trump dokázali oznámit rámcovou dohodu a odvrátit tak další eskalaci obchodního sporu," uvedl Müller. Americká celní sazba ve výši 15 procent, včetně těch pro automobilové výrobky, však bude stát společnosti v německém automobilovém průmyslu miliardy ročně a zatíží je uprostřed transformace.

P.S. Tak si budou Němci kupovat auta vyrobená v USA, no...



SSL Express 20-08-2025 Stávka společnosti Air Canada končí, ale do obnovení normálního provozu zbývá "týden nebo více"

Odborově organizované letušky společnosti Air Canada ukončily stávku, kvůli které byla uzemněna flotila aerolinek a přibližně 75 % objemu nákladu přepravovaného belly dopravou. Kanadský odborový svaz státních zaměstnanců na Facebooku oznámil, že bylo dosaženo dohody s vlajkovým dopravcem země: "Stávka skončila. Máme předběžnou dohodu." Po tomto průlomu společnost Air Canada včera uvedla, že od té chvíle postupně obnoví provoz, ale varovala, že návrat k normální úrovni služeb může trvat až 10 dní.

"Obnovení provozu velkého dopravce, jako je Air Canada, je složitý úkol. Úplné obnovení provozu si může vyžádat týden i více, proto prosíme naše zákazníky o trpělivost a pochopení v nadcházejících dnech," uvedl generální ředitel Michael Rousseau.

Provoz byl od soboty přerušen, což vedlo ke zrušení přibližně 700 letů během víkendu. Kanadská rada pro průmyslové vztahy (CIRB) označila stávku za nezákonnou a nařídila společnosti Air

Canada, aby obnovila provoz a letuškám, aby se vrátily ke svým povinnostem, ale CUPE nařídila svým členům, aby se příkazu k návratu do práce vzepřeli.

Dopad na nákladní dopravu zatím není znám, ale je pravděpodobné, že bude obzvláště výrazný, protože divize upravuje provoz ve snaze ochránit přibližně 25 % objemu. Od zprávy o této úpravě, která zahrnovala provozování "dočasného letového řádu nákladních letadel", včetně kapacity do Evropy, umožňujícího spojení nákladu do klíčových destinací, nebyly ze strany nákladní divize poskytnuty žádné aktuální informace. "Přidali jsme také rozsáhlou síť nákladní dopravy mezi destinacemi nákladní dopravy a našimi klíčovými uzly," dodal dopravce.

SSL EXPRES

22.08.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 22-08-2025 Hamburský přístav roste rychleji než konkurence (DVZ)

Podle marketingového oddělení přístavu Hamburk překročila propustnost kontejnerů v přístavu Hamburk v první polovině roku růst oproti konkurenci v Rotterdamu a Antverpách-Bruggách. Objem překládky 4,2 milionu standardních kontejnerů představuje 9,3% nárůst oproti stejnému období loňského roku. Statistiky zahrnují jak ložené, tak prázdné kontejnery.

Ve stejném období zaznamenal největší evropský kontejnerový přístav Rotterdam nárůst o 2,7 procenta a propustnost kontejnerů dosáhla 7 milionů TEU, uvádí se v oficiálním prohlášení. V Antverpách-Bruggách se propustnost zvýšila o 3,7 procenta na 6,9 milionu standardních kontejnerů, uvedl přístav v tiskové zprávě.

Růst Hamburku byl tažen především obchodními cestami na Dálném východě s nárůstem o 10,7 procenta na 1,8 milionu standardních kontejnerů a obchodními cestami přes Baltské moře s nárůstem o 20,8 procenta na 734 000 standardních kontejnerů. V Asii byly nejsilněji rostoucími trhy Čína, Indie a Malajsie. Nejdůležitějším obchodním partnerem v hamburském přístavu byla Čína. Objem odbavených kontejnerů z Číny se zvýšil o 10,5 procenta na 1,2 milionu, což odpovídá 28,6 procenta celkového objemu. Americký obchod trpěl cly Trumpovy administrativy a zaznamenal pokles o 19,3 procenta na 275 000 kontejnerů.

Přístav také těžil z výrazného nárůstu překládky, která v první polovině roku vzrostla o 23,8 procenta na 1,6 milionu TEU. Kontejnerová přeprava ve vnitrozemské dopravě po železnici, kamionech a vnitrozemských vodních cestách se zvýšila o 2,2 procenta na 2,6 milionu TEU. Celková překládka námořního nákladu v přístavu Hamburk vzrostla o 3,6 procenta na 57,8 milionu tun. Na rozdíl od rostoucího trendu došlo k poklesu přepravy hromadného a obecného nákladu.



SSL Express 22-08-2025 Letiště Vídeň odbavuje více nákladu

Letecká nákladní doprava na letišti ve Vídni se v první polovině roku 2025 výrazně zvýšila s nárůstem o 9 procent. Silný růst byl zaznamenán v dubnu (plus 13 procent) a květnu (plus 15 procent). To bylo způsobeno především sektorem elektronického obchodování a spuštěním nových dálkových letů z Vídne. Podle Juliana Jägera, člena představenstva společnosti Flughafen Wien AG, se letiště etablovalo především jako nákladní uzel mezi Asií a jihovýchodní Evropou.

Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku se objem přepravy belly nákladu od ledna do června 2025 zvýšil o téměř 9 500 tun na něco málo přes 67 000 tun. To představuje nárůst o 16 procent. To více než vykompenzovalo mírný pokles čistě letecké přepravy. Objem odbavený v centru pro farmaceutickou manipulaci v první polovině roku se také zvýšil – o 12,0 procenta na celkem 2 040 tun.



SSL Express 22-08-2025 Dopravní sloty jako cesta ke spravedlivé hospodářské soutěži v Brennerském koridoru

Mohou technická řešení pomoci s návratem volného pohybu zboží na jednotném evropském trhu? Podle rakouských médií to signalizuje italský ministr dopravy Matteo Salvini (Lega). Naznačil otevřenost zavedení digitálního systému slotů pro řízení dopravy v koridoru Brenner, citoval v sobotu deník „Tiroler Tageszeitung“ hejtmana autonomní provincie Bolzano Arna Kompatschera. Před cca rokem Evropská komise schválila italský postoj, že omezení tranzitu přes Brenner, která od roku 2009 postupně zaváděla rakouská spolková vláda a tyrolská zemská vláda, porušují evropské právo. Rozhodnutí Soudního dvora v této věci se očekává do konce roku. Salvini mezitím pevně věří, že evropští soudci prohlásí blokové zpracování praktikované od roku 2009, zákaz jízdy v noci zavedený v roce 2010 a sektorový zákaz jízdy zavedený v roce 2016 za nezákonné, uvádí Kompatscher. Na schůzce s ním koncem července ministr dopravy poprvé opustil svůj nesouhlas se systémem časových úseků pro regulaci dopravy, který upřednostňují spolkové země Bavorsko, Tyrolsko a Jižní Tyrolsko. Toto řešení, které je navrženo jako náhrada za blokovou manipulaci, vyžaduje, aby si nákladní automobily před jízdou po trase Brenner rezervovaly digitální tranzitní slot, čímž se zajistí, že kapacita trasy nebude překročena ve dnech s vysokým objemem dopravy. Po víkendech a svátcích způsobují omezení v bavorském údolí řeky Inn pravidelně dopravní zácpy. Na dálnici A93 vede přísný limit 150 až 300 průjezdů nákladních vozidel za hodinu k tomu, že nákladní vozidla stojí v kolonách až k Inntaldreiecku, napojení na dálnici A8 z Mnichova do Salcburku. „Pro nás, bavorské dopravní společnosti, tu neexistuje férová konkurence,“ stěžuje si Christian Huber, generální ředitel stejnojmenné dopravní společnosti se sídlem v Albingu. Tyrolští konkurenti jsou již na cestě do Itálie, zatímco bavorští řidiči se zdržují v pohraniční dopravě a ztrácejí čas povolený pro řízení.

Bavorsko, Jižní Tyrolsko a Tyrolsko se snaží zajistit plynulou nákladní dopravu a větší spolehlivost logistického plánování prostřednictvím vývoje digitálního systému slotů. Spolkové země se k tomuto cíli zavázaly v Kufsteinské deklaraci z 12. dubna 2023. „Zůstává pravdou, že systémy řízení dopravy, jako je systém slotů, který společně vyvinul Svobodný stát Bavorsko, by mohly výrazně zvýšit spolehlivost plánování silniční nákladní dopravy,“ uvedl pro DVZ mluvčí bavorského ministerstva dopravy v odpovědi na dotaz. „Regiony však nejsou odpovědné za implementaci,“ zdůraznil a dodal, že národní státy musí jednat, protože pouze ony mají v této věci legislativní pravomoc. Estonský poskytovatel softwaru Go Swift vidí věci jinak. Pro řízení dopravy by se mohlo zavést řízení front, jako je plánovaný systém slotů, na základě místních dopravních předpisů. „To nevyžaduje ani mezinárodní dohodu, ani mezinárodní smlouvu,“ zdůrazňuje Madis Sassiad, člen představenstva společnosti, která vyvinula oficiální systém správy hranic pobaltské republiky. V Německu se právní experti domnívají, že vhodnou variantou by mohl být § 45 německého zákona o silničním provozu (StVO). Minulý týden okres Rosenheim na jeho základě poprvé zakázal navazující vedlejší trasy pro osobní dopravu kvůli dopravní zácpě na dálnici. Dopravní právník Saive je také přesvědčen, že k zavedení systému slotů postačuje celostátní předpis. „Vzhledem k rozsahu by byl vhodnější federální zákon než spoléhat se pouze na StVO,“ hodnotí. V Estonsku se díky aplikaci Go Swift zkrátily čekací doby na vnějších hranicích EU z přibližně 60 hodin na současnou jednu až dvě hodiny. Digitální aplikace je propojena se systémy řízení

dopravy prostřednictvím univerzálního rozhraní pro programování aplikací (API), což automatizuje rezervaci časových úseků a flexibilní změny plánování. Od svého spuštění umožňuje místnímu dopravnímu průmyslu ušetřit miliony ročně díky vylepšeným podmínkám plánování a navíc zlepšuje uhlíkovou stopu: Podle poskytovatele softwaru spotřebují nákladní automobily o 20 až 40 litrů méně nafty na jeden hraniční přechod bez čekání v dopravních zácpách, což odpovídá snížení emisí CO₂ až o 80 procent. Aplikaci lze flexibilně konfigurovat podle politických požadavků a mohou ji provozovat kontrolní orgány, jako je policie, pohraniční stráž nebo celníci, pokračoval Sassiad. V současné době se používá na devíti hraničních přechodech v Estonsku, Finsku a Litvě, je naprogramována v souladu s předpisy o ochraně osobních údajů a zaručuje spravedlivé přidělování časů tím, že automaticky zabraňuje překrývání nebo vícenásobným rezervacím pro stejné vozidlo.

To odpovídá i vizi tyrolské zemské vlády. Systém slotů by měl být „co nejautomaťtěji integrován do stávajících systémů“ a „implementován na základě modelů, jako jsou ty v přístavu Hamburk, Bremerhaven nebo na letišti Frankfurt Cargo,“ vysvětluje mluvčí. Bavorský svaz speditérů (LBS) však o těchto myšlenkách není přesvědčen. Zvláštní předpisy pro rakouskou dopravu mezi zdrojem a cílem v kontextu sektorového zákazu jízdy znevýhodňují jeho členy. Zavedení systému slotů toto nerovné zacházení upevní a povede tak k ukončení volného pohybu zboží, argumentuje svaz.

Spolkové ministerstvo dopravy (BMV) také vyjádřilo skepsi v reakci na dotaz DVZ. V současné době není nutné zavádět rezervační systémy; „na společném vnitřním trhu by vozidla měla mít možnost překračovat vnitřní hranice bez hloubkových kontrol,“ zdůrazňuje ministerstvo. Digitální řešení musí nutně vést ke zlepšení situace na Brennerském průsmyku.



SSL Express 22-08-2025 V sázce je víc než jen skupina DB

Éra Richarda Lutze v Deutsche Bahn (DB) skončila. Reakce médií na rozhodnutí spolkového ministra dopravy Patricka Schniedera byla ohromná a trvá dodnes. Schnieder nyní čelí obtížnému úkolu jmenovat nového šéfa železnice. Kdo to bude? Mohl by to být úspěšný podnikatel. Ale tato osoba by musela být k dispozici relativně rychle. Nebo možná někdo z železniční skupiny, kdo společnost zná? Tento argument je v zásadě pádný. Pokud se ale jedná o někoho z DB, bude tato osoba vždy vystavena obvinění z pokračování ve stejné staré rutině.

Takže nakonec politik? To by byla ta nejhorší ze všech možností. Ne proto, že by politici nebyli vhodní pro řízení společnosti. Ale v případě Deutsche Bahn má v dozorčí radě slovo již mnoho zástupců z různých stran. Navíc je příklad Ronalda Pofally (CDU) stále až příliš dobře (nebo spíše až příliš špatně) vzpomínán. Jako bývalý ministr kancléřství byl v představenstvu DB zodpovědný za infrastrukturu. Jeho zdánlivě dobré kontakty na politiku nemohly zabránit tomu, aby síť stále více chátrala.

Schniederovo rozhodnutí bude pravděpodobně sledováno s velkým zájmem. Mnohem důležitější jsou však odpovědi na jiné otázky, zejména pro nákladní dopravu. Ministr hodlá jednu z nich poskytnout 22. září, jak oznámil v době Lutzovy rezignace. Poté představí klíčové body reformy DB, neboli, jak ji nazývá, „Agendy pro spokojené zákazníky na kolejích“. To, co bylo od Schniedera dosud slyšet, se však – opět – primárně zaměřuje na osobní dopravu.

Nestačí však, aby federální ministr dopravy pouze navrhl reformu DB. Je zodpovědný za veškerou dopravu v síti. V železniční nákladní dopravě existuje kromě DB Cargo více než 100 dalších nákladních železnic, jejichž společný podíl na trhu přesahuje 50 procent. Schnieder, a tedy i současná federální vláda, se musí zabývat veškerou osobní a nákladní železniční dopravou, nejen DB. Vláda, která se řídila „semaforem“, byla obviněna z toho, že si nerealisticky stanovila cíl dosáhnout 25% podílu železniční dopravy do roku 2030. Kritici měli s největší pravděpodobností

pravdu. Všichni ale věděli, kam tato cesta povede. Současná vláda si naopak cíl nestanovila, ale v koaliční smlouvě spíše vágně uvádí: „Chceme přesunout více nákladní dopravy ze silnic na železnici.“ O „vůli“ se nemluví a není zde stanoven žádný konkrétní cíl. Pokud bude Schnieder tak zbožně pokračovat v politice z koaliční dohody, nevytvoří optimistického proželezničního ducha ani ve skupině DB, ani v podnikatelské komunitě. Nebo se vláda jen chce příliš silně postavit na stranu železnic? Taky dobře. Ale pak by to měli říct. A pak musí mimo jiné vysvětlit, jak hodlají dosáhnout svých cílů v oblasti environmentální politiky. A jak hodlají splnit geopolitické požadavky obranyschopného Německa. Protože, alespoň to tvrdí armáda, to není možné bez efektivní železnice. Schnieder a vláda musí tyto otázky co nejdříve vyjasnit. Jsou mnohem důležitější než oznámení nového šéfa železnic.



SSL Express 22-08-2025 Čtvrtletní výkaz pozemní dopravy: Nahoru a dolů a tam a zpět

Silniční nákladní doprava v průběhu čtvrtletí vykazuje smíšený obraz: Nabídka přepravy a ceny dopravy na spotovém trhu dosahovaly až do poloviny léta nezvykle vysokých úrovní, ale během prázdnin klesají. Zároveň počet ujetých kilometrů s mýtným nepřetržitě klesal až do června a začíná růst až během prázdnin. Trendy dopravních výkonů a cen se znatelně liší; jejich jinak silné spojení bylo narušeno měsíci snižování kapacity.

Železniční nákladní doprava trpí pomalou ekonomikou. Přestože se dopravní výkon v Německu v roce 2025 ve třech z pěti měsíců zvýšil, celkový stav za toto období stále činil 1,53 procenta.

Evropská kombinovaná doprava také od čtvrtého čtvrtletí roku 2024 klesá. Přesto se sazby za železniční nákladní dopravu na začátku roku zvýšily. Jedním z důvodů je, že na začátku roku se často uzavírají nové smlouvy s vyššími cenami.

Objem vnitrozemské vodní dopravy se v prvních čtyřech měsících roku 2025 snížil o 4,0 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Vnitrostátní doprava zůstala relativně stabilní.

Nejvíce těmito ztrátami utrpěly lodě plující pod nizozemskou vlajkou, ačkoli i nadále dominují německému trhu. Podle prognóz se očekává, že objem přepravy většiny druhů zboží do roku 2028 vzroste. Nárůst je však v pětiletém období zvládnutelný, a u paliv došlo k prudkému poklesu.