S S L E X P R E S
30.06.-04.07.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

✈️📊🗓️ SSL Express 02-07-2025 Částečné oživení tonáže na Blízkém východě a v jižní Asii (25. týden)

Tonáž leteckého nákladu z Blízkého východu a jižní Asie (MESA) se ve třetím červnovém týdnu částečně zotavila poté, co v předchozích dvou týdnech prudce klesla v důsledku svátků Íd al-Adhá a konfliktu mezi Izraelem a Íránem. Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy společnosti WorldACD Market Data se tonáž letů z MESA opět zvýšila a ve 25. týdnu (od 16. do 22. června) vzrostla o 10 % oproti předchozímu týdnu (WoW) poté, co v prvních dvou týdnech měsíce klesla o přibližně -15 %. Poklesy ve 23. týdnu, zejména v rámci MESA (-26 %) a v rámci MESA do Afriky (-16 %), pokračovaly i ve 24. týdnu, přičemž obzvláště silně byly ovlivněny země Levanty (-17 %) a jižní Asie (-12 %) - včetně poklesu dopravy z Bangladéše (-48 %) a Pákistánu (-30 %). Tyto poklesy byly částečně zvráceny ve 25. týdnu, kdy došlo k oživení o +14 % z Levanty, +32 % z Pákistánu a k nárůstu WoW o +18 % v přepravní hmotnosti z Bangladéše.

Přeprava z MESA do Evropy zaznamenala ve 25. týdnu nárůst +17 % WoW, přičemž přeprava v rámci MESA se opět zvýšila o +12 % a objemy do Asie a Tichomoří vzrostly o +11 % WoW, a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí zahrnutých do údajů společnosti WorldACD. Největší trh původu v regionu, Indie, zaznamenal po propadu v předchozím týdnu nárůst o +7 % WoW a výrazný nárůst WoW zaznamenal také provoz ze SAE (+10 %), Izraele (+12 %) a Saúdské Arábie (+40 %). V celosvětovém měřítku zaznamenala celosvětová tonáž ve 25. týdnu nárůst o +2 % WoW, což znamená meziroční nárůst o +5 %, a to díky nárůstu WoW z oblasti MESA (+10 %), Evropy (+5 %), Afriky (+4 %) a Asie a Tichomoří (+1 %).

Průměrné celosvětové sazby se v 25. týdnu zvýšily o cca +1 % na 2,43 USD za kilogram, a to na základě mixu spotových a smluvních sazeb na celém trhu, čímž se dostaly mírně (-1 %) pod úroveň z 25. týdne minulého roku. Spotové sazby byly ve 25. týdnu rovněž relativně stabilní a činily celosvětově v průměru 2,57 USD za kilogram, přičemž spotové ceny z oblasti MESA zaznamenaly rovněž malou změnu WoW (-1 %), a to navzdory objemovým výkyvům na tomto trhu, ačkoli spotové sazby z tohoto regionu jsou výrazně (-26 %) pod svou nadsazenou úrovní v tomto období loňského roku.

Letecký provoz na Blízkém východě, který byl ovlivněn uzavřením vzdušného prostoru, byl minulý týden částečně obnoven po uzavření příměří mezi Izraelem a Íránem a státy Perského zálivu včetně Kataru, SAE, Bahrajnu a Kuvajtu znovu otevřely svůj vzdušný prostor a umožnily lety přes klíčové uzly, jako je Dauhá a Dubaj. Mnoho mezinárodních dopravců však nadále provozuje omezené lety do regionu a z něj, přičemž se očekává, že normální provoz bude obnoven až příští měsíc - v závislosti na tom, zda příměří vydrží a zda bude plně otevřen vzdušný prostor. Tento vývoj se pravděpodobně odrazí v údajích za 26. a 27. týden.

👩🏻‍💻🥨🔄 SSL Express 02-07-2025 Generační změna ve společnosti Dachser European Logistics

Poskytovatel logistických služeb Dachser se sídlem v Kemptenu nyní vytyčil směr pro budoucnost organizace v Německu a severní Evropě. S platností od 1. ledna 2026 převezme Claus Wetzel (44)

odpovědnost za obchodní jednotku European Logistics Germany od Andrease Fritsche, který od 1. ledna 2023 vedl německou divizi společnosti Dachser, která zahrnuje přepravu a skladování průmyslového a spotřebního zboží. Florian Zehetleitner (46) povede obchodní jednotku European Logistics North Central Europe od 1. ledna 2026. Převezme funkci po Wolfgangu Reinelovi (62), který vedl obchodní jednotku od roku 2014.
Wetzel, který do společnosti Dachser nastoupil v roce 2019 ze skupiny Raben Group, bude jako výkonný ředitel zodpovědný za řízení rozvoje obchodu ve 41 německých pobočkách obchodní jednotky European Logistics Germany. V současné době je tento vystudovaný ekonom (DH) vedoucím provozu European Logistics Germany a je zodpovědný za vývoj jednotných standardů produktivity a kvality v německých pobočkách. Ve své nové pozici Wetzel podléhá Alexandru Tonnovi, provoznímu řediteli pro silniční logistiku společnosti Dachser.
Florian Zehetleitner se 1. ledna 2026 ujme vedení obchodní jednotky European Logistics North Central Europe (NCE). S podporou Wolfganga Reinela se nyní připravuje na převzetí odpovědnosti za obchod společnosti Dachser European Logistics ve Švýcarsku, Rakousku, Polsku, České republice, jakož i v regionech Beneluxu, Severských zemí, jihovýchodní Evropy a Spojeného království/Irska v nově vytvořené pozici zástupce generálního ředitele.
Zehetleitner v současné době vede strategický prioritní program společnosti Dachser s názvem „Interlocking Recharged“. V této roli vyvíjí a řídí synchronizaci obchodních jednotek Road Logistics a Air & Sea Logistics. To umožňuje společnosti nabízet zákazníkům optimálně přizpůsobená a globálně konzistentní komplexní logistická řešení.
Před nástupem do společnosti Dachser v roce 2021 zastával několik let různé pozice, mimo jiné ve společnosti Panalpina. Naposledy vedl divizi přepravy běžných nákladů a smluvní logistiky skupiny Bexity Group Austria jako výkonný ředitel pro provoz a prodej. Rodák z Allgäu zahájil svou kariéru v logistickém průmyslu v roce 2001 jako učeň v pobočce Dachser v Memmingenu.
V rámci generační obměny ve vedení postupně odejdou Andreas Fritsch a Wolfgang Reinel ze svých provozních pozic. Budou i nadále k dispozici společnosti v poradní funkci a přinesou své bohaté zkušenosti.

🌎📊🙃 SSL Express 02-07-2025 Východní Evropa: Očekávaný růst (Verkerg)

Očekává se, že ekonomický vývoj ve střední, východní a jihovýchodní Evropě bude v roce 2025 stabilní.
Vídeňský institut pro mezinárodní ekonomická studia (WIW) ve své aktuální letní prognóze na rok 2025 očekává pokračující silnou expanzi v regionu – zřetelně nad úrovní eurozóny.
Ekonomové očekávají v členských státech EU ve východní Evropě průměrný nárůst o 2,3 procenta. Celkově se země jeví jako relativně ekonomicky silné. Očekává se, že oživení v členských státech EU bude v roce 2026 ještě výraznější.
Obzvláště silný růst by měly zaznamenat Polsko, Bulharsko, Chorvatsko a Litva, a to díky soukromé spotřebě a růstu reálných mezd. Pro Maďarsko, Rumunsko a Slovensko je výhled umírněnější, protože růst mimo jiné zpomalují škrty ve výdajích.
P.S. Česko záměrně vynechali...

🚢⏱📈 SSL Express 02-07-2025 Spolehlivost jízdních řádů roste navzdory přetížení evropských přístavů

Navzdory neustálým zprávám a varováním před zhoršující se úrovní přetížení přístavů v severoevropských přístavech došlo v květnu k výraznému zlepšení spolehlivosti letového řádu kontejnerových linek do tohoto regionu. Podle nových údajů společnosti Sea-Intelligence Consulting

dorazilo v tomto měsíci 66,8 % všech plavidel na trase Asie-Severní Evropa včas, což je o 12,4 % více než v dubnu a o 18 % více než v předchozím roce. Nejspolehlivější aliancí dopravců byla Gemini se spolehlivostí 85,4 %, následovaná Ocean Alliance s 68,8 %, MSC s 68,7 % a Premier Alliance s 35 %, ačkoli se oproti předchozímu měsíci zvýšila o 21,1 %.
V posledních několika měsících také trvale klesal počet vynechaných přístavů v pěti hlavních severoevropských uzlech Antverpy, Rotterdam, Bremerhaven, Hamburk a Le Havre - v únoru a březnu dosáhl počet vynechaných přístavů 13 % z celkového počtu příjezdů, což je téměř stejná úroveň jako v době pandemie. Podle společnosti Sea-Intelligence však vynechání v dubnu klesla na 9 % a v květnu na 7 %.

"Pokles počtu vynechaných přístavů i při rozsáhlých zprávách o přetížení přístavů v květnu může znamenat jednu ze dvou věcí: Dopravci se rozhodli, že s přetížením přístavů nelze nic dělat, a nezbývá jim nic jiného než tyto přístavy označit za nepředvídané a plánovat mimo ně; nebo dopravci přístav zcela vyřadí ze své rotace, dokud se situace nezlepší," uvedl analytik.

Podle společnosti Kuehne + Nagel zůstává vytížení terminálů v celém regionu vysoké - několik antverpských terminálů je údajně vytíženo na více než 90 %, zatímco Rotterdam, Bremerhaven a Hamburk jsou vytíženy na 80-85 %. Podle většiny analytiků z přístavního průmyslu začíná při využití nad 75 % docházet k přetížení. Vzhledem k tomu, že od 4. do 8. července je naplánována úplná odstávka železnice v hamburských terminálech, očekává se, že se v nadcházejících týdnech výrazně zhorší vytíženost německých přístavů.

V asijsko-středomořském obchodě byla nejspolehlivější aliance dopravců Gemini se spolehlivostí 79,3 %, následovaná MSC se 73,4 %, Premier Alliance se 48 % a Ocean Alliance s 30 %.

🚚 🚂 🇪🇺 SSL Express 03-07-2025 500 miliard eur – pro německé silnice, železnici a spol. (DVZ)

Rozšiřováníinfrastruktury v Německu je na pokraji změny paradigmatu. Zvláštní fond pro infrastrukturu a klimatickou neutralitu nabízí velké příležitosti pro konkurenceschopnost a zlepšení německé infrastruktury.
Efektivní a rychlé využívání finančních prostředků stojí a padá s právní strukturou infrastrukturních projektů. Zákonodárce je opakovaně žádán o akcelerační zákony. Koaliční smlouva stran podporujících současnou spolkovou vládu pak také počítá s tím, že všechny možnosti pro urychlení plánování a schvalování infrastrukturních projektů budou ambiciózně upraveny v zákoně o budoucnosti infrastruktury.
Na mnoha místech však není ani nutné čekat na zákonodárce. Naopak, také to stojí čas. Jako první krok musí osoby odpovědné za infrastrukturní projekty odvážně využít příležitostí, které již poskytuje současný zákon. A tyto možnosti existují ve všech fázích projektu infrastrukturního projektu: od veřejného financování přes schválení a zadání až po uzavření smlouvy.
Zvláštní fond pro infrastrukturu
Nově vytvořený německý speciální fond pro infrastrukturu má objem 500 miliard eur s vlastním úvěrovým povolením pro další investice. Z toho 100 miliard eur bude věnováno zvláštnímu fondu "Klimatický a transformační fond". Zbývajících 400 miliard eur má být poskytnuto spolkové vládě (300 miliard), spolkovým zemím a obcím (100 miliard) na investice do civilní ochrany a civilní ochrany, dopravy, nemocnic, energetiky, vzdělávání, pečovatelské a vědecké infrastruktury, výzkumu, vývoje a digitalizace. Základem je článek 143h Základního zákona, který vstoupil v platnost na konci března 2025. Podrobnosti jsou upraveny v zákoně o zřízení zvláštního fondu pro

infrastrukturu a klimatickou neutralitu (SVIKG) a v zákoně o financování státní a místní infrastruktury (LuKIFG). Oba zákony jsou k dispozici jako návrhy zákonů od začátku června 2025. LuKIFG přitom také určí, jak má být 100 miliard eur rozděleno mezi státy a obce. V současné době se plánuje rozdělení finančních prostředků mezi spolkové země podle Königssteinského klíče a zároveň povinnost územních států poskytnout alespoň 60 procent přidělených finančních prostředků na projekty svých obcí.
Při čerpání prostředků zvláštního fondu musí být dodržovány evropské zákony o státní podpoře. To je jasně uvedeno v důvodové zprávě pro LuKIFG. Právní předpisy o státní podpoře však nesmí být brzdou rychlého rozšiřování infrastruktury. Důsledné rozlišování mezi ekonomickou a nehospodářskou infrastrukturou, odvaha ospravedlňovat, když místní infrastruktury nejsou relevantní pro vnitřní trh, možnosti výjimek podle obecného nařízení o blokových výjimkách nebo pověření službami obecného hospodářského zájmu jsou způsoby, jak poskytnout veřejné prostředky na infrastrukturu, aniž by to musela schválit Evropská komise. A pokud je cesta do Bruselu do Evropské komise nezbytná, konstruktivní spolupráce s Evropskou komisí urychlí oznamování veřejné podpory. Za tímto účelem by si poskytovatelé a příjemci podpory měli dobře připravit skutkové okolnosti případu a vzít si požadavky a praxi Komise jako vodítko pro své oznámení. Dobrým příkladem je pomoc ve výši 200 milionů eur od spolkové vlády a spolkové země Dolní Sasko na výstavbu kotvišť 5 až 7 pro manipulaci s prvky větrných turbín na moři v Cuxhavenu pro přístavní infrastrukturní společnost Niedersachsen Ports. Evropská komise schválila tuto důležitou podporu na rozšíření přístavů v roce 2024 za něco málo přes čtyři měsíce, což výrazně prospělo napjatému harmonogramu projektu.
Je těžké vysledovat, kolik akceleračních zákonů zákonodárce v posledních letech využil ke zvýšení rychlosti schvalovacích procesů. A je také dobře, že zákonodárce na tom dál pracuje. Územní povolovací a další schvalovací postupy však lze výrazně urychlit, a to zejména v rámci současného právního rámce, především zjednodušením postupů. Hlavními pákami jsou včasná koordinace mezi developery projektů, úřady a zúčastněnými stranami, výhledová analýza konfliktů a zadávání pozemků, právně bezpečné dokumenty k žádosti a také používání tolerančních příkazů, schválení předčasného zahájení, okamžité vymáhání a převod vlastnictví. Kdo tyto možnosti důsledně využívá, bude udávat tempo a může být rád, když mu zákonodárce v budoucnu ještě více usnadní život.
Nová spolková vláda si dala za úkol modernizovat veřejné zakázky. Přitom by však udělala dobře, kdyby se zabývala též obavami staré federální vlády. Jedná se o návrh zákona o přeměně zákona o veřejných zakázkách, který se bohužel stal obětí diskontinuity. Zejména usnadnění zadávání zakázek generálním dodavatelům slibuje výhody pro rozšíření infrastruktury. Zde si Německo, na rozdíl od mnoha jiných členských států Evropské unie, zbytečně ztěžuje situaci národně ovlivněnými omezeními. Totéž platí pro zadávací řízení: Zatímco v jiných členských státech je běžnou praxí vytvářet smlouvy společně s trhem prostřednictvím konkurenčních dialogů a inovačních partnerství, veřejní zadavatelé v Německu, a tím spíše jejich financující orgány, si zoufají nad tím, že nedokážou rozpoznat nutné odůvodnění pro tyto, stále ještě relativně nové a zvláštní typy postupů. Může být užitečné agresivně obhajovat důvody pro tuto volbu postupu: Například inovační partnerství umožňuje veřejnému sektoru vyvinout požadovanou službu společně se smluvním partnerem v jednom postupu prostřednictvím partnerství a poté ji získat nebo nechat vybudovat ve druhém kroku. Know-how uchazečů a trhu tak může být zahrnuto do zadávání veřejných zakázek mnohem dříve a ve větší míře. Zejména klienti z veřejné správy se často musí rozhodnout, co by mělo být primárním cílem jejich smlouvy: vysoce kvalitní služba? Rychlý výkon? Levná služba? Všechny tři cíle obvykle nelze sledovat současně. Smluvní cíle jsou

tedy seřizovacími šrouby návrhu zakázky. Měly by být jasné ještě před sepsáním smlouvy, aby byla jednání o smlouvě úspěšná.
Je třeba dodat, že velké infrastrukturní projekty zřídka selžou kvůli technologii, ale často kvůli nejasným a neúplným standardním předpisům. Dobré smlouvy upravují nejen výkon, termíny a odměnu, ale také odpovědnost, rizika a postupy pro případné změny spolu se správnými pobídkami. Je důležité mít výhledový, srozumitelný design, který je vhodný pro konkrétní projekt s jeho výzvami, s jasnými odpovědnostmi, jasně regulovanými procesy a mechanismy pro předcházení sporům. Kontrakt se tak stává kontrolním nástrojem namísto kamene úrazu.

🚰 🥨 🦊 SSL Express 02-07-2025 Polsko od pondělí kontroluje hranici s Německem (DVZ)

Od pondělí zahájilo Polsko vstupní kontroly na svých hranicích s Německem a Litvou. Odpovídající nařízení ministerstva vnitra je platné od 1.7., oznámil premiér Donald Tusk na tiskové konferenci ve Varšavě. Polsko tak reaguje na kroky německé vlády. "Varoval jsem německou stranu již v březnu a několikrát jsem o tom mluvil s novým kancléřem," řekl Tusk zástupcům médií. Dřívější trpělivý postoj jeho země k jednostranným kontrolám již nelze udržet změněnou praxí, že lidé jsou nyní také posíláni zpět do Polska. Tusk také potvrdil očekávanou dobu polských kontrol závislou na rozhodnutích německé vlády. Ve skutečnosti měly německé kontroly skončit v září, ale existují informace, že by měly být prodlouženy, řekl šéf vlády. "Naše reakce na to bude také symetrická. Konečně skončila doba, kdy Polsko nebude na určitá opatření adekvátně reagovat."
Německo již od října 2023 provádí namátkové kontroly na hranicích s Polskem, aby zastavilo nelegální migraci. Spolkový ministr vnitra Alexander Dobrindt (CSU) také nařídil intenzivnější hraniční kontroly krátce poté, co se nová spolková vláda v květnu ujala úřadu. Zároveň nařídil, že žadatelé o azyl mohou být v budoucnu také vráceni zpět na hranice. Spolková vláda se této praxe drží i po naléhavém rozhodnutí berlínského správního soudu. Soud shledal, že odmítnutí tří Somálců při hraniční kontrole na vlakovém nádraží ve Frankfurtu nad Odrou 9. května bylo nezákonné. Spolkové ministerstvo vnitra se však domnívá, že se jedná o rozhodnutí případ od případu. Odmítnutí vstupu na vnitrostátní úrovni na vnitřních hranicích je v rámci EU považováno za právně kontroverzní. Ačkoli Schengenský hraniční kodex umožňuje za určitých podmínek dočasné vnitřní kontroly, odmítání žadatelů o azyl je v rozporu s azylovým právem EU a Ženevskou úmluvou o uprchlících. Odpovědný schengenský výbor Evropské komise opakovaně upozornil na povinnost provádět individuální bezpečnostní kontroly. Odborníci proto považují rozhodnutí berlínského správního soudu za potenciální precedens se signálním efektem. V Polsku je odmítání ze strany západního souseda horkým tématem. Tuskova středolevá vláda je pod tlakem pravicové konzervativní opoziční strany PiS. "Německo pravidelně tlačí nelegální migranty na naši stranu. Stát abdikoval a chaos a beztrestnost se den ode dne zvyšují," napsal v pondělí na sociální síti X lídr PiS Jaroslaw Kaczyński.
"Výslovně litujeme rozhodnutí polské vlády a uvítali bychom řešení v evropském kontextu," zdůrazňuje Eberhard Tief, výkonný ředitel Státního svazu dopravního průmyslu Berlína a Braniborska (LBBV). "Poláci se však do jisté míry setkávají sami se sebou," klasifikuje postup s ohledem na nákladní dopravu. Přepravy do sousední spolkové země jsou v současné době prováděny především dopravci, kteří tam sídlí. "Přibližně polovina německých společností již vypadla ze svých polských přeprav kvůli čekacím dobám při vstupu do Německa," uvádí.
Nekoordinovaný přístup sousedících zemí Polska a Německa nyní opět ukazuje, že země EU v současné době nejsou schopny najít společnou politickou linii v migrační politice, hodnotí Tief překvapivé polské oznámení. V obou zemích se domácí politický tlak stal tak obrovským, že byla přijata jednostranná opatření.

Odvětví dopravy se však v současné době neobává žádných vážných dopadů na přeshraniční nákladní dopravu v důsledku nařízených kontrol. "Namátkové kontroly osob na německých hranicích dosud neprokázaly žádný významný dopad na nákladní dopravu. Zpoždění související s kontrolou se vyskytují jen sporadicky a obvykle zůstávají malá," vysvětluje Spolkový svaz spedice a logistiky DSLV na žádost DVZ. Na německo-polské hranici již byly delší čekací doby než na jiných hraničních úsecích. Teprve se uvidí, zda nyní dojde k většímu narušení logistických procesů. "Za každou cenu je třeba se vyhnout dominovému efektu způsobenému vzájemnými kontrolními opatřeními v rámci EU," pokračuje DSLV.
Konkrétní podoba polských opatření je zatím stále nejasná. Zprávy v médiích spekulují, že polské kontroly se více zaměří na osobní dopravu. Polská vláda si je však vědoma toho, že omezuje svobodu pohybu lidí, zdůraznil Tusk.
--

🚂 🥨 🇪🇺 SSL Express 03-07-2025 Šéf Deutsche Bahn vidí miliardovou finanční mezeru do roku 2029 (DVZ)

Navzdory dodatečným miliardám pro Deutsche Bahn ze zvláštního infrastrukturního fondu spolkové vlády by peníze na železnice mohly být za několik let opět nedostatečné. To by mohlo mít důsledky pro novou výstavbu a expanzi, obává se generální ředitel Deutsche Bahn Richard Lutz. "Skutečnost, že dostáváme další peníze ze zvláštního fondu, je supertřída," řekl Lutz německé tiskové agentuře (dpa). "Je to velký krok vpřed a celé odvětví a samozřejmě i zákazníci v osobní a nákladní dopravě jsou vládě vděční za důležitý signál 'pro rail'." Peníze však stále nestačí. Základní potřeba dodatečných finančních prostředků do roku 2029 na provedení nezbytných renovací a položení základů pro digitalizaci železniční sítě činí přibližně 45 miliard eur. "Pro finanční roky 2025 a 2026, o kterých v příštích měsících rozhodne Spolkový sněm, jsme těmto údajům o poptávce docela blízko," řekl šéf železnic. Ale poté se další poptávka zvyšuje. Do roku 2029 bude chybět přibližně 17 miliard eur. "Příštích několik měsíců a let ukáže, zda se tuto mezeru ve financování podaří ještě zaplnit."
Minulý týden kabinet rozhodl, že Deutsche Bahn by měla do roku 2029 získat přibližně 107 miliard eur na investice do infrastruktury, což je výrazně více, než bylo stanoveno v rozpočtu staré spolkové vlády. Velká část částky, přibližně 81 miliard eur, pochází podle informací agentury DPA ze zvláštního fondu federální vlády financovaného dluhem. To však zahrnuje také fondy ve výši přibližně 38 miliard eur, které byly dosud rozpočtovány v hlavním rozpočtu spolkové vlády a odtud mají být přesunuty do zvláštního fondu. K mání jsou také plánované fondy, které by měly v příštích několika letech přitéct Deutsche Bahn jako vlastní kapitál – přibližně 14 miliard eur. Pokud by se tyto částky vyloučily, Deutsche Bahn by do roku 2029 měla ze zvláštního fondu dodatečné prostředky ve výši 29 miliard eur. Podle Lutze by však potřebovala kolem 45 miliard eur.
"Nakonec je to samozřejmě spolková vláda a parlament, které určují, kolik peněz by mělo na železnici v Německu proudit, a významně tak ovlivňují, jak se bude vyvíjet kapacita, stabilita a kvalita železniční infrastruktury," pokračoval generální ředitel. Na základě konečných rozhodnutí udělají Deutsche Bahn a spolková vláda vše pro to, aby stanovily správné priority a zlepšily provozní situaci cestujících a zákazníků nákladní dopravy. "Zachování a obnova stávající infrastruktury má vždy přednost před novou výstavbou a rozšířením," řekl Lutz.
Aby se společnost Deutsche Bahn vypořádala s problémem špatné železniční infrastruktury, bude v příštích několika letech renovovat desítky frekventovaných tratí. Nedávno však vyšlo najevo, že harmonogram této tzv. generální rekonstrukce bude posunut o čtyři roky. Poslední trať má být modernizována až v roce 2035 namísto roku 2031. Státní společnost v současné době diskutuje o nových jízdních řádech s průmyslem a politiky. "Předpokládáme, že DB InfraGo bude schopna ve

třetím čtvrtletí přijmout koordinovanou koncepci se spolkovou vládou," řekl generální ředitel Deutsche Bahn Lutz. "Předchozí harmonogram, který byl také koordinován s federální vládou a průmyslem, byl bezesporu ambiciózní. Všichni samozřejmě věděli, že plánujeme neuvěřitelné množství, pokud jde o renovace, zejména v letech od roku 2028." Vzhledem k tomu, že příslušné koridory budou po dobu rekonstrukce po dobu trvání rekonstrukce zcela uzavřeny, budou se cestující a nákladní společnosti muset smířit s náhradními službami a dlouhými objížďkami. Zejména Unie, ale i konkurenti v nákladní dopravě proto vždy kritizovali otázku, zda by celková renovace mohla být provedena do začátku 30. let 21. století. V koaliční smlouvě nové vlády se uvádí, že harmonogram bude průběžně přezkoumáván.
"Mezi řízením a výstavbou zůstává oblast napětí, která musí být vyvážena a vyřešena jak ve víceletém programu renovace, tak v řízení staveniště v průběhu roku," zdůraznil Lutz. "Prodloužený harmonogram je samozřejmě dobrá věc z hlediska kompatibility s trhem. Nelze však přehlížet skutečnost, že požadovaný cílový stav, ve kterém budeme mít opět kompletně zrekonstruovanou a vysoce výkonnou infrastrukturu, bude poté o několik let odložen a že provozní rizika plynoucí z elektráren náchylných k poruchám, které lze vyměnit a obnovit až později, přetrvají déle."

🛃🌍🎁 SSL Express 03-07-2025 Státy EU podporují manipulační poplatek u dovážených zásilek

Dánské předsednictví Rady EU, které 1. července vystřídalo Polsko, může zahájit jednání s Evropským parlamentem o konečném znění reformovaných celních předpisů. To je možné díky tomu, že se členské státy minulý pátek alespoň částečně dohodly na společném postoji k celní reformě. Opět však vynechaly některé otázky, mezi než patří mimo jiné právní akt, kterým se ruší limit hodnoty zboží ve výši 150 eur pro dovozní zásilky, pod kterým se nemusí platit clo. To má "velkou podporu", ale členské státy podle Rady ministrů stále potřebují více času, aby se dohodly na všech podrobnostech. Klíčovými prvky reformy má být zřízení jednotného centra pro celní údaje EU a celní agentury EU. Na nové platformě budou moci speditéři, přepravci nebo dealeři zadávat všechny informace, které jsou potřebné například pro dovoz kontejneru s tričky do EU. Místo toho, aby dovozci museli zadávat informace do různých prohlášení, která jsou v současné době vyžadována, v některých případech několikrát, měly by mít různé orgány v EU přístup k informacím ze souboru údajů v reálném čase, které potřebují. Lepší přehled o toku zboží v rámci EU by měl vnitrostátním celním orgánům pomoci zlepšit jejich analýzy rizik. Zákonodárci doufají, že v tomto ohledu bude další podpora ze strany nové celní agentury EU, která má koordinovat práci vnitrostátních orgánů a navrhovat společné normy a postupy. "Celní orgány EU naléhavě potřebují moderní nástroje na ochranu našeho vnitřního trhu," komentoval dohodu mezi členskými státy polský ministr financí Andrzej Domanski. "Dnešní dohoda je důležitým krokem k vytvoření právního rámce, který obstojí i v budoucnu a umožní našim orgánům jednat jako jeden orgán."
Velkou výzvou pro celní orgány je neustále rostoucí objem balíkových zásilek se zbožím, které si spotřebitelé v EU objednávají od internetových prodejců ve třetích zemích. Letos v květnu proto Komise EU doplnila své legislativní návrhy na celní reformu z roku 2023 o návrh na zavedení poplatku za zpracování pro dovoz z elektronického obchodu až do výše 2 eur za balík. Návrh v zásadě podporují členské státy. Ve svém vyjednávacím mandátu se však nezavázali k tomu, jaká výše takového poplatku bude a komu by měl peníze pobírat: například jaký podíl by měl plynout do rozpočtu EU a jaký do rozpočtu jednotlivých členských států.
Členské státy chtějí změnit návrhy Komise týkající se výsad, která mohou při vyřizování celních formalit získat obzvláště důvěryhodné společnosti. Komise chce dále rozvinout stávající koncepci

"oprávněného hospodářského subjektu" (AEO) do statusu "Trust & Check Dealer" (T&C). Taková osoba by musela poskytovat celní datové platformě EU informace o svých zásilkách zboží v reálném čase a prokázat, že dodržuje všechny příslušné předpisy. Jednou z přislíbených výhod je, že u všech dodávek již nebude nutné podávat celní prohlášení. Státy EU se ve svém společném postoji vyslovují pro pokračování zachování statusu AEO. Pomáhá tisícům malých a středních podniků (MSP) dodržovat jejich celní předpisy, oznamuje Rada ministrů.
To by mělo potěšit evropské sdružení speditérů CLECAT. Podle jeho názoru slibované přínosy celní reformy příliš závisí na statusu T&C, který by podle Evropské komise získalo 75 procent všech společností. Speditéři o tom však pochybují. Aby byl uznán jako prodejce zboží, musí být splněno ještě více podmínek než pro status AEO. V roce 2022 bylo na celním území EU pouze 18 210 OHS, zatímco "miliony obchodníků" obchodovaly se třetími zeměmi. Mnoho společností, zejména malých a středních podniků, by nebylo schopno splnit ještě rozsáhlejší požadavky na všeobecné obchodní podmínky, protože jim chybí jak IT struktury, tak know-how pro celní odbavení, uvádí CLECAT.

🛬🥨🤝 SSL Express 03-07-2025 Zeitfracht prodává letiště Rostock-Laage

Letiště Rostock-Laage se po třech a půl letech opět potýká se změnou majitele. Byla uzavřena dohoda se "strategickým investorem ze západního Německa" o kompletním převzetí, oznámila skupina Kolibri, která vlastní také vlastníka letiště Zeitfracht. Kupující nebyl jmenován. Dokončení transakce ještě podléhá schválení regulačními orgány, uvádí se v tiskové zprávě skupiny společností, která zahrnuje Zeitfracht Logistik, její dceřiné společnosti Zeitfracht Medien a leteckou společnost German Airways. Kupní cena nebyla zveřejněna. Ministr hospodářství Wolfgang Blank (nezávislý) zdůraznil význam letiště pro severovýchod: "Letiště Rostock-Laage je důležité pro regionální hospodářství a cestovní ruch v Meklenbursku-Předním Pomořansku. Nový investor může být příležitostí, jak tento potenciál v budoucnu ještě lépe využít."
Společnost však upozornila, že profil požadavků letiště se v posledních letech změnil, a to zejména z hlediska obranných technologií a environmentální strategie. Tím se změnil i profil využití letiště, které je letectvem využíváno pro civilní účely, ale také pro vojenské účely.
Společnost Zeitfracht převzala letiště v roce 2021. Předtím byla ve vlastnictví hanzovního města Rostock, okresu Rostock a města Laage prostřednictvím městem vlastněné společnosti RVV Rostocker Versorgungs- und Verkehrs-Holding GmbH. V listopadu 2021 se výbory všech tří dohodly na privatizaci civilní části letiště. Prodejem "strategickému investorovi" bude pokračovat transformace letiště a rozvoj do lokality orientované na budoucnost bude dále pokračovat, pokračuje tisková zpráva.
Letiště Rostock-Laage je největší komerční letiště v Meklenbursku-Předním Pomořansku. Zařízení, které bylo zřízeno jako základna pro německé ozbrojené síly, využívá společnost Flughafen Rostock-Laage GmbH od roku 1993 jako civilní regionální letiště.

🚚🤷‍♀️💻 SSL express 03-07-2025 Digitální páčidlo (eurotransport.de)

Bezpečnost je u vozidel nejvyšší prioritou. To platí jak pro samotné vozidlo, tak pro digitální rozhraní. Výrobci vozidel jsou však již dobře připraveni.
Vyčerpaný řidič Manfred na konci dne dojíždí s nákladním vozidlem s přívěsem na jedno z velmi žádaných parkovacích míst. Najít vůbec nějakou je těžké. Po chvíli hledání to vyjde a nákladňák je zaparkovaný. Hlavní je teď vypnout, dodržet si odpočinkové období a trochu se uklidnit. Přívěs má naložené různé tablety a chytré telefony. Hodnota: několik milionů eur. Je dobře, že je vozidlo

vzadu v bezpečí a uzamčeno moderní technologií, ale na parkovacím místě nenajdete kamerový dohled. Není tedy třeba se obávat, alespoň si myslel řidič, dokud si druhý den ráno neuvědomil, že přívěs je otevřený a zboží chybí. Známky vloupání? Žádné, alespoň ne v konvenčním smyslu. Trailer byl digitálně odemčen počítačem – kybernetický útok.
Dobře, tohle je jen fiktivní příklad, protože to není tak jednoduché jako v hollywoodském trháku. Výrobci vozidel se totiž tématu IT bezpečnosti a kybernetické bezpečnosti věnují již delší dobu. Téma by však nemělo být bráno na lehkou váhu. Na rozdíl od osobních automobilů jsou užitková vozidla a jejich vozové parky mnohem oblíbenějším cílem zločinců s bílými límečky. Logicky se totiž vždy jedná o celé flotily vozidel a důležité, někdy velmi drahé zboží.
Jednou z výzev u užitkových vozidel je flexibilita. Aby bylo zajištěno, že vše bude spojeno, jsou vozidla obvykle kompatibilní s mnoha různými systémy a mohou se vzájemně propojit. Docela praktické, ale pro kyberzločince to nabízí více bran, než je tomu například u automobilů. Bylo by myslitelné, že by přívěs (nebo tahač) mohl být infikován a číst data. Infikované vozidlo se připojí k novému tahači na další cestě. Hacker tak postupně získává přístup k dalším a dalším datům. Na oplátku by mohl systematicky získávat přístup k dalším a dalším vozidlům a zcela infiltrovat vozový park. Jak to ale vlastně funguje? Centrální elektronická řídicí jednotka (ECU) je zodpovědná za komunikaci ve vozidle. Podobný princip platí i pro osobní automobily, ale tam funguje hlavně protokol Can Bus. U užitkových vozidel naopak existuje docela podobná varianta, ale je flexibilnější a složitější. Tento jednotný terminál přenáší elektrické impulsy a binární informace. Proudí sem například datové toky pro infotainment nebo ABS. Pokud pak hackeři zacílí na vozidlo z dálky, často jde o infiltraci celých flotil vozidel nebo alespoň hrozí jejich paralyzací.

🚢 🏗️!? SSL Express 04-07-2025 Objednávky MSC vyvolávají obavy z protisoutěžního chování a poklesu sazeb v 2. pololetí (The Loadstar)

Lodní gigant MSC se sídlem ve Švýcarsku přidal do svého nákupního košíku další kontejnerové lodě, ale objevují se varování, že by trh a/nebo úřady mohly podniknout kroky, "pokud by se jeho nadvláda stala příliš hegemonistickou". Podle časopisu Alphaliner z tohoto týdne společnost MSC údajně zadala čerstvé objednávky na stavbu "až šesti" kontejnerových lodí s kapacitou 22 000 teu poháněných LNG. Čínské zdroje tvrdí, že lodní gigant zadal objednávky v loděnici CMHI Haimen v čínské provincii Ťiang-su a za každou loď údajně zaplatí přibližně 200 milionů dolarů a za celou sérii až 1,2 miliardy dolarů.

Současný "nákupní košík" kontejnerových lodí MSC čítá 125 lodí s celkovou kapacitou 2,04 milionu teu. Ty jsou tvořeny výhradně loděmi na dvě paliva, poháněnými LNG/VLFSO, s výjimkou "několika oportunistických transakcí při dalším prodeji", napsal Alphaliner. Šest ohlášených objednávek společnosti CMHI by zvýšilo objem jejích objednávek o 132 000 teu, což je již nyní největší objem objednávek na světě před společnostmi CMA CGM s 1,5 milionu teu a COSCO s 1 milionem teu. Objednávky však nebyly potvrzeny a předběžná data dodání zatím nebyla zveřejněna.

Ve své prognóze kontejnerové přepravy na druhé pololetí roku 2025 společnost Upply zdůraznila, že MSC "se podařilo etablovat jako referenční společnost a určovatel trendů na trhu". "Udává tón a ostatní dopravci ji následují," uvedla společnost poskytující údaje o přepravě. A přestože společnost Upply poznamenala, že MSC se zatím nerozhodla zahájit cenovou válku a snížit ceny pod úroveň, která by byla pro její konkurenty ještě rentabilní, předpověděla, že by se to mohlo ve druhé polovině roku změnit. "Zejména pokud se ocitneme v situaci "hladového vlka", kdy je v

důsledku obchodní války a obecných ekonomických a geopolitických podmínek k dispozici méně kontejnerů k nakládce v Asii, vypadá pokles sazeb za přepravu v druhé polovině roku pravděpodobně."

Jeho pravděpodobnost a rozsah však bude záviset na situaci na Blízkém východě, dodal Jérôme De Ricqlès, odborník na námořní dopravu ze společnosti Upply. "Pokud se situace rychle vrátí k normálu, takže dojde k rozsáhlému návratu lodní dopravy do Suezského průplavu, sazby za přepravu by se mohly propadnout," vysvětlil.
"Lodní společnosti již zajistily finanční rok 2025 a výsledky budou vyšší, než se předpokládalo, ale při přípravě rozpočtů na rok 2026 bude určitě na prvním místě opatrnost." Pan De Ricqlès uvedl, že "není pochyb o tom, že společnost MSC bude pod dohledem jak svých konkurentů, tak regulačních orgánů", neboť předpověděl, že její vedoucí postavení na trhu začne "vzbuzovat závist ze strany jejích konkurentů a dokonce přitahovat dravce z veřejného i soukromého sektoru". Poté, co v dubnu 2024 skončila výjimka z předpisů Evropské unie o hospodářské soutěži z roku 2009, podléhají nyní lodní společnosti standardním pravidlům hospodářské soutěže. "Na některých hlavních obchodních koridorech bude pro některé z nich jistě obtížné omezit svůj podíl na trhu na 20 %, přičemž MSC není jediným subjektem, kterého se to týká," tvrdí pan De Ricqlès. "Transparentnost a přesný sběr dat zde budou mít zásadní význam," doporučil.

Poukázal také na nedávné zprávy o tom, že americká investiční skupina Black Rock a dceřiná společnost MSC Terminal Investment Limited (TiL) chtějí převzít všechny nečínské terminály společnosti Hutchison Port poté, co prezident Trump napadl to, co prohlásil za kontrolu Číny nad Panamským průplavem prostřednictvím terminálů Balboa a Cristobal, které na obou jeho koncích drží hongkongská skupina Hutchison Port.

Čínská vláda se proti dohodě postavila a uvedla, že její regulační orgán musí vynést svůj verdikt. "V současné obchodní válce je pro velké hráče, jako je MSC, velmi obtížné zůstat na politické úrovni zcela neutrální a zároveň udržovat dobré místní vztahy na všech kontinentech planety. V době, kdy se soupeření mezi Čínou a Spojenými státy prosazuje s novou silou, by příliš otevřené stranění jedné či druhé straně mohlo vést k nežádoucímu úderu. MSC má jasně stanovené dominantní postavení, ale zdá se jasné, že by trh a/nebo úřady mohly podniknout kroky, pokud by se její dominance stala příliš hegemonistickou," uzavřel pan De Ricqlès.

🚂🐓🪑 SSL Express 04-07-2025 Portmann a DB Cargo France dodávají Ikeu po železnici v regionu Île-de-France

Výrobce a distributor nábytku Ikea využívá novou železniční dopravu pro zásobování svých prodejen v regionu Île-de-France. Spojuje Mety v Moselle s Valentonem ve Val-de-Marne přes Champigneulles v Meurthe-et-Moselle s pěti týdenními zpátečními spoji. „Rozvoj intermodality pro naše trhy, zejména ve Francii, je pro nás prioritou“, vysvětluje Claes Lindgren, vedoucí dopravních a logistických služeb v divizi Ikea Supply Chain Operations. „Železnice v kombinaci s rozšířeným používáním elektrických nákladních vozidel na první a poslední míli nám umožňuje výrazně snížit naši uhlíkovou stopu a zároveň zvýšit spolehlivost našich logistických operací. „Tato nová služba, která se každoročně vyhne až 24 000 nákladním vozidlům na silnicích, přispěje ke snížení emisí CO2 spojených s přepravou zboží a zmírní dopravní zácpy na francouzských silnicích ,“ vysvětluje Ikea.
Tato služba je výsledkem spolupráce mezi dopravní a logistickou skupinou Portmann a společností DB Cargo France, která se zabývá železniční nákladní dopravou a naznačuje, že

podniká „první kroky jako provozovatel kombinované dopravy “. DB Cargo France provozuje tuto službu se svými partnery, společnostmi Rhenus Group, poskytovatelem logistických služeb, který provozuje terminál SE3M v přístavu Mety pro terminál Champigneulles, a Novatrans (Charles André Group), která spravuje kombinovaný železniční a silniční terminál ve Valentonu.

🚛♻️🐂 SSL Express 04-07-2025 Zkušební jízda v kamionu na LNG a naftu

Iveco modernizovalo řadu S-Way – a dalo mu zbrusu nový model xCursor 13. Celkový balíček slibuje obrovské úspory paliva. Takto jezdí nový italský vůz se sídlem v Madridu na LNG a naftu.
Nejnovějším projektem je nová generace vozu Iveco S-Way, vybavená novou generací motoru Cursor 13, který lze rozpoznat podle písmene „x“ na přední straně. Celkově se říká, že S-Way spotřebuje ohromujících 10,54 procenta méně paliva než jeho předchůdce. Velká část toho je zjevně způsobena motorem (mínus sedm procent u nafty, mínus osm procent u benzínu), který nyní nabízí o něco vyšší výkon (maximálně 580 koní), ale je také mnohem lehčí. Třináctilitrový motor váží dokonce o 62 kg méně než model 911 a o 114 kg méně než starý model 13. To je nezbytné, protože v důsledku různých zákonných požadavků se na vozidle zvyšuje hmotnost i v jiných oblastech. Tomu nyní čelí výkonná motorová brzda, která je schopna brzdit až 530 kW u vznětových motorů a až 260 kW u benzínových motorů a nahrazuje retardér.
Nový prediktivní GPS tempomat a MirrorCams ušetří každý 1,5 procenta. Pravopis však není náhodný: Daimler a Iveco používají pro tyto komponenty stejného dodavatele. Podle Iveca lze dalších čtyřprocentní úspory dosáhnout školením v oblasti ekologické jízdy.
Úpravy designu však jdou nad rámec kamer v zpětných zrcátkách. Zatímco Iveco je obzvláště hrdé na rozmanité možnosti přizpůsobení exteriéru dostupné z výroby, z modernizace interiéru těží zejména řidič. Volant je menší a nabízí výrazně více možností nastavení – za to vděčí ergonomii. Nový systém klimatizace má za cíl lépe a především rovnoměrněji rozvádět chladný vzduch po celé kabině. Iveco také přepracovalo řídicí jednotku klimatizace. Mezi další přednosti patří robustní, skládací stolek před sedadlem spolujezdce, prostorné zásuvky ve středové konzoli, nový multifunkční volant, elektrická parkovací brzda a stylový nový klíč, který ladí s novým, plně digitálním a přizpůsobitelným kokpitem.

🛂🗽🚢 SSL Express 04-07-2025 Termín změny cel Bílého domu je v programu linek velmi důležitý (Splash 247)

Donald Trump a cla jsou opět na titulních stranách zpráv o přepravě, přičemž jedna klíčová dohoda se zdá být uzavřena a o mnoha dalších se jedná před termínem, který vyprší příští týden. Rychle se ale blíží datum 9. července, kdy Bílý dům pozastaví dubnové reciproční tarify na dlouhý seznam zemí. Administrativa tvrdí, že chce po 4. červenci ukončit jednání s deseti největšími obchodními partnery a že může brzy jednostranně stanovit výši cel pro další země.

Trump ve středu na sociálních sítích prohlásil, že bylo dosaženo obchodní dohody s Vietnamem. Trump uvedl, že cla na Vietnam budou nyní činit 20 %, nikoli 46 %. Na překládku zboží však budou uplatňována 40% cla, což je opatření přímo namířené proti Číně, která podle Trumpovy administrativy využívá Vietnam jako zadní vrátka pro přetransformovaný vývoz do USA. Na oplátku Vietnam sníží svá vlastní cla na americké výrobky na nulu.

Před zprávou o Vietnamu, která ještě nebyla potvrzena, společnost Maersk včera vypočítala, že podle její metriky efektivní průměrné celní sazby vážené na kontejnery platí společnosti v současné době za veškerý dovoz do USA průměrnou efektivní celní sazbu ve výši přibližně 21 %.

Na svém vrcholu krátce po 2. dubnu činila průměrná efektivní sazba 54 %. Podle společnosti Clarksons Research, která tento týden varovala, že období předzásobení a pauzy, zejména na transpacifickém spojení, činí z druhého pololetí obtížnou výzvu jak pro kontejnerový, tak pro automobilový obchod, objem kontejnerů v prvním pololetí meziročně vzrostl o 4 %.

"Domníváme se, že se sektor vrací ke strukturálnímu poklesu, který je způsoben vrcholem nákladní horečky způsobené pauzami v důsledku celních tarifů a potenciálně mírnější poptávkou ve 2H25 v důsledku celních protivětrů a předzásobení způsobeného počátkem vrcholné sezóny," předpověděla banka HSBC ve zprávě o kontejnerových trzích z tohoto týdne.

🚰🦊🗓️ SSL Express 04-07-2025 Polsko chce zachovat hraniční kontroly do začátku srpna (DVZ)

Dočasné polské hraniční kontroly na hranici s Německem mají zůstat v platnosti do 5. srpna, uvádí se v návrhu nařízení, který zveřejnilo ministerstvo vnitra ve Varšavě. Kontroly začnou příští pondělí 7. července. Polsko plánuje v tomto období zavést kontroly i na hranici se svým východním sousedem Litvou. Spolkové ministerstvo vnitra neočekává, že ohlášené polské hraniční kontroly budou mít pro Německo nějaké praktické důsledky. „Opatření přijatá polskou stranou nebudou mít v tuto chvíli žádný přímý dopad," uvedl mluvčí ministerstva. Spolková vláda má v úmyslu i nadále úzce spolupracovat s odpovědnými osobami v sousední zemi ohledně hraničních kontrol. Podle ministerstva vnitra odmítla spolková policie od 8. května na německo-polské pozemní hranici přibližně 1300 osob. Každý desátý z těchto případů byla žádost o azyl. Zmocněnec německé vlády pro Polsko vyjádřil skepsi. „Zavedení hraničních kontrol může být v krátkodobém horizontu politicky nezbytné, ale vede do slepé uličky," řekl poslanec CDU v Bundestagu Knut Abraham z Braniborska deníku „Tagesspiegel". „Kontroly neřeší migrační problémy; pouze zdůrazňují symptomy."
Polský premiér Donald Tusk v úterý oznámil zavedení hraničních kontrol v reakci na německé kontroly na společné hranici. Možné ukončení tohoto opatření podmínil rozhodnutím německé vlády. Německé kontroly měly původně skončit v září, ale existují náznaky, že budou prodlouženy, uvedl šéf vlády. „I naše reakce na to bude symetrická. Doba, kdy Polsko na určitá opatření nereagovalo odpovídajícím způsobem, je definitivně pryč." Německo provádí od října 2023 namátkové hraniční kontroly s Polskem, aby zastavilo nelegální migraci. Krátce poté, co se v květnu ujala úřadu nová spolková vláda, nařídil spolkový ministr vnitra Alexander Dobrindt intenzivnější hraniční kontroly. Zároveň nařídil, že žadatelé o azyl budou v budoucnu moci být na hranicích také vraceni zpět.
Dokument, který nyní zveřejnilo ministerstvo vnitra ve Varšavě, požaduje kontroly na 50 hraničních přechodech podél německo-polské hranice. Osobní a nákladní doprava bude mimo jiné kontrolována nepřetržitě na dálnici A12 u Swiecka východně od Frankfurtu nad Odrou, na dálnici A4 na hraničním přechodu Ludwigsdorf-Jedrzychowice a na dálnici A6 na přechodu Pomellen-Kolbaskowo. Kontrolováni budou i chodci – například na plážové promenádě ve Świnoujście a na městském mostě ve Frankfurtu nad Odrou. Braniborský ministr vnitra René Wilke (nezávislý, SPD) varoval před dopravním kolapsem. „To bude mít vážné důsledky pro obyvatele celého pohraničního regionu a postiženy budou statisíce lidí," řekl bývalý starosta pohraničního města Frankfurt nad Odrou. Mluvčí polského ministerstva vnitra popřel tvrzení pravicové konzervativní opoziční strany PiS, že polská pohraniční stráž bude kontroly provádět společně s federální policií. Kontroly budou prováděny výhradně polskou pohraniční stráží, vojenskou policií, službou vnitřní bezpečnosti a policií. Spolupráce s uniformovanými složkami sousedních zemí probíhá v rámci Schengenské dohody.

Než začnou polské hraniční kontroly, logistická asociace BGL požaduje zvláštní předpisy pro odbavování nákladních vozidel. Pokud polské hraniční kontroly půjdou nad rámec namátkových kontrol, měly by být pro nákladní vozidla zřízeny samostatné pruhy. Obchodní a průmyslové komory (IHK), které varují před negativními důsledky pro dojíždějící a dopravní společnosti, navrhují povolení podobná těm, která se používala během koronavirové krize. Sousední města Frankfurt nad Oderou v Braniborsku a Słubice v Polsku se obávají rostoucí marginalizace a nenávisti v souvislosti s plánovanými hraničními kontrolami v Polsku. „Hraniční kontroly způsobují dlouhé čekací doby, brání volnému pohybu zboží a osob a poškozují regionální a evropskou ekonomiku, zhoršují sociální napětí a podporují spíše vyloučení než integraci.“ Podle obou měst má oblast Frankfurtu nad Odrou a Słubice přibližně 90 000 obyvatel. Vyzvala občany, aby se neúčastnili nepřátelství vůči cizincům, a varovala před šířením lží. Vedoucí představitelé partnerských měst vyzývají německou vládu, Polsko a EU k nalezení společných řešení pro spravedlivou, ústavní a solidární migraci.
Ve Słubicích údajně členové samozvaného „Hnutí za obranu hranic“ kontrolují především barevné lidi, požadují občanské průkazy a šíří falešné informace o údajně odmítnutých migrantech. Zároveň na sociálních sítích sílí nenávist vůči cizincům, kteří zde legálně žijí, pracují nebo studují. Příslušníci společných německo-polských policejních hlídek jsou také stále častěji online terčem urážek a výhrůžek. Ultrapravicové skupiny vigilantů organizují hlídky podél hranic. Budoucí polský prezident Karol Nawrocki poděkoval organizátorovi „Hnutí za obranu hranic“, známému pravicovému extremistovi Robertu Bakiewiczovi, za jeho „občanskou angažovanost na hranicích“. Ministr vnitra Tomasz Siemoniak však jasně uvedl, že vláda ve Varšavě nebude tolerovat neoprávněné hlídky civilistů a bude stíhat jakékoli případy uzurpace moci nebo maření ochrany hranic.

🚚🤖⚓ SSL Express 04-07-2025 Gruber Logistics testuje autonomní LKW v městském provozu

Projektoví partneři Gruber Logistics, DAF Trucks, Volvo Trucks, New Mobility Solutions a BASt (Federální institut pro výzkum silničního provozu) testují v Hamburku dvě klíčové možnosti použití: bezpečné a automatizované zařazování nákladních vozidel do dálničního provozu a spolehlivou detekci zranitelných účastníků silničního provozu v městském provozu. „Stále kritický nedostatek řidičů nutí odvětví k přehodnocení. V budoucnu musíme tyto specialisty nasadit tam, kde jsou jejich zkušenosti strategicky nezbytné – technologie pro jednoduché a monotónní úkoly již existuje. Funkce automatizovaného řízení a technologie infrastruktury nejen zvyšují bezpečnost našich řidičů, ale i všech účastníků silničního provozu, v neposlední řadě chodců,“ vysvětluje Martin Gruber, výkonný ředitel společnosti Gruber Logistics, záměr logistického projektu.
Díky úzké spolupráci s hamburskými úřady a příslušnými dopravními úřady mohly být testy provedeny v reálném silničním prostředí – což je základní předpoklad pro praktický vývoj funkcí automatizované jízdy. V testovacích scénářích spuštěných začátkem května byl úspěšně demonstrován automatizovaný manévr změny jízdního pruhu ve veřejném silničním provozu. Pomocí funkce „Cooperative Merging“ vyvinuté společností Volvo si zúčastněná vozidla vyměňovala informace v reálném čase mezi sebou navzájem a s inteligentními IT rozhraními na staveništích, aby bezpečně překonala překážky instalované pro test. To jim umožnilo otestovat začlenění do proudícího provozu a navigaci na staveništích. Na druhou stranu byla testována integrace do městské infrastruktury, do tzv. „chytrých ulic“: Na dopravní křižovatce v centru Hamburku byl nasazen nový detekční systém. Detekuje zranitelné účastníky silničního provozu, jako jsou chodci a cyklisté, ze vzdálenosti až 300 metrů. Pohybové vzorce byly analyzovány a v reálném čase přenášeny na blížící se nákladní automobily, které samy o sobě mají pouze

omezenější rozsah vnímání. K realistické simulaci kritických situací v mrtvém úhlu byly použity také figuríny pro nárazové testy dětí. To má zajistit větší bezpečnost.
Zároveň partneři projektu testovali využití dat ze semaforů získaných kooperativně. Pomocí informací o tzv. „čase do zelené“ mohly nákladní vozy proaktivně upravovat rychlost, aby pokud možno projely fázemi semaforů bez zastavení. Současně infrastruktura dynamicky reagovala na objem dopravy: Cykly semaforů byly upravovány tak, aby flexibilně reagovaly na očekávané časy příjezdu vozidel. Tato obousměrná komunikace mezi vozidlem a infrastrukturou významně přispěla k optimalizaci plynulosti dopravy, zamezení zbytečným brzdným manévrům, a tím měřitelně snížila jak spotřebu paliva, tak v důsledku toho i emise.