

SSL EXPRES

06.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 06-10-2025 KD extrémně trpí na staveništích

Trvale slabá ekonomická situace a četná plánovaná i neplánovaná staveniště na německé železniční síti kladou značnou zátěž na intermodální dopravu. Na intermodálním kongresu, který minulý týden v Duisburgu pořádala Federální asociace pro materiálové hospodářství, nákup a logistiku (BME) a Sdružení německých dopravních podniků (VDV), zástupci společností poskytli údaje o provozních a ekonomických dopadech.

Generální ředitel společnosti Hupac Michail Stahlhut uvedl, že v roce 2024 včas jezdilo pouze 48 procent transalpských vlaků Hupac. V roce 2016 to bylo 75 procent. Průměrné zpoždění příjezdu vlaků Hupac na jihu se zvýšilo z 5 na 15 hodin a rušení vlaků stouplo ze 7 na 23 procent ve srovnání s plánovaným počtem. A výhled na nadcházející roky nevěští nic dobrého: Podle Stahlhuta budou mít všichni provozovatelé a železnice v roce 2026 k dispozici až o 500 000 metrů méně vlaků na trase v důsledku postupných renovací koridoru Norimberk–Řezno/Řezno–Pasov. Je to proto, že plánovaná objížďka přes Salcburk bude umožňovat pouze vlaky o délce 610 metrů.

Společnost TX Logistik je také masivně zasažena staveništi a uzavírkami tratí. Albert Bastius, provozní ředitel společnosti TX Logistik, popsal důsledky třídenní výpadku na pravé a levé rýnské trati: Plánovaná uzavírka levé rýnské trati z důvodu stavebních prací byla doprovázena neplánovanou uzavírkou na pravé rýnské trati kvůli poškození kabelu a neprůchodné objížďce. To mělo za následek ztrátu dvanácti zpátečních spojů a škody ve výši 400 000 EUR během pouhých tří dnů. Bastius se také vyjádřil k dopadu rekonstrukce trati Norimberk-Pasov a plánovaných uzavírek v roce 2026: Očekává pro společnost TX Logistik ztrátu zisku ve výši více než 6,7 milionu EUR. Při 1 200 vlacích TX na této trati předpokládá ztrátu tržeb ve výši 5 000 EUR na vlak. Bastius odhaduje zvýšené náklady na zaměstnance a materiál na 700 000 EUR. Generální rekonstrukce trasy Norimberk–Pasov již má dopad na lucemburského provozovatele, společnost CFL Intermodal. Podle Svena Löfflera, obchodního ředitele společnosti CFL Intermodal, společnost nedávno spustila linku do/z Rumunska, ale tato linka byla kvůli nadcházejícím omezením prozatím pozastavena. Nicméně se v dohledné době neočekávají žádné změny v obtížných podmínkách. Pro co nejlepší zvládnutí omezení a nákladů byla na akci identifikována jako nejdůležitější řešení flexibilita, zjednodušení a vlastní výroba pro zajištění kvality. Větší flexibility by bylo možné dosáhnout prostřednictvím vysokofrekvenčních tratí, standardizace kolejových vozidel, flexibilního nasazení personálu a digitalizovanějších procesů, které umožňují rychlejší přeskupování. To vše platí pro terminály, železniční společnosti a provozovatele.

✈️ 📊 📅 SSL Express 06-10-2025 Objem letecké přepravy vzrostl ve třetím čtvrtletí roku 2025 o 4 %

Podle nejnovějších údajů WorldACD Market Data vzrostl objem letecké nákladní přepravy ve třetím čtvrtletí letošního roku o 4 % ve srovnání s rokem 2024, ačkoli průměrné globální ceny klesly (-3 %) pod úroveň ve třetím čtvrtletí loňského roku. Zpoplatněná hmotnost za tři měsíce do konce září pokračovala v letošním trendu konzistentního a stabilního meziročního (YoY) čtvrtletního růstu, který navázal na +4 % ve druhém čtvrtletí a +3 % v prvním čtvrtletí.

Kumulativně činí objem letecké nákladní přepravy za dosavadní část roku (YtD) +4 % meziročně, přičemž celkové ceny letecké nákladní přepravy za rok 2025 jsou zatím zhruba na stejné úrovni jako v prvních devíti měsících roku 2024.

Vývoj ve třetím čtvrtletí na regionální bázi do značné míry odráží dosavadní výkonnost za celý rok. Například všechny regiony původu zaznamenaly ve třetím čtvrtletí meziroční růst, přičemž vedla Asie a Tichomoří s +7 %, následovaná nárůstem +3 % z Evropy, Severní Ameriky a Střední a Jižní Ameriky (CSA). Nejsilnější růst zaznamenaly toky v rámci Asie a Tichomoří, které již nyní představují největší regionální trh na světě, a to o 10 % ve třetím čtvrtletí meziročně, na základě více než 2 milionů měsíčních transakcí zahrnutých v datech WorldACD. Ve srovnání s předchozím čtvrtletím vzrostla přepravená zpoplatněná hmotnost ve třetím čtvrtletí o dalších +3 %, přičemž nárůst činil +4 % z Asie a Tichomoří a +9 % ze Středního východu a jižní Asie (MESA) a růst ze Severní Ameriky a Evropy činil +3 % a +2 % v mezičtvrtletním srovnání (QoQ).

Pokud jde o ceny, průměrné celosvětové sazby byly ve třetím čtvrtletí podobné jako ve druhém čtvrtletí. Ve srovnání s třetím čtvrtletím loňského roku jsou však průměrné globální ceny v letošním třetím čtvrtletí o 3 % nižší. Tento pokles je způsoben především tím, že sazby za leteckou přepravu nákladu v loňském roce postupně rostly, zejména z Asie a Tichomoří a z regionu MESA, zatímco letos byly průměrné sazby po celý rok poměrně stabilní ze všech hlavních světových regionů.

Předběžné údaje za celý měsíc září naznačují, že i minulý měsíc byl v zásadě v souladu s obecnými trendy pro rok 2025, a to i přes značnou volatilitu na některých trzích v různých obdobích, mimo jiné v důsledku nových a měnících se dovozních cel v USA. Průměrné celosvětové sazby ve výši 2,43 USD za kilogram v září byly velmi podobné úrovním v srpnu, červenci a červnu, a to na základě průměru spotových a smluvních sazeb na celém trhu. Ve srovnání se zářím loňského roku však byly průměrné celosvětové ceny v letošním roce o 6 % nižší, protože sazby v letošním roce ještě nezačaly růst, který byl již v září loňského roku patrný, zejména u zásilek z oblasti Asie a Tichomoří.

Pokud se podíváme konkrétně na 39. týden, celkový objem přepraveného nákladu v posledním úplném týdnu září poklesl o 2 % ve srovnání s předchozím týdnem, a to především kvůli poklesu objemu z Asie a Tichomoří v souvislosti se zrušením letů a dalšími narušeními způsobenými „supertajfunem Ragasa“. Nejsilnější bouře letošního roku způsobila v první polovině 39. týdne významná narušení a zrušení letů na Taiwanu, v Hongkongu a v jihovýchodní Číně. Obzvláště silně byly zasaženy Hongkong a Shenzhen, ale došlo také k významnému počtu zrušených letů z Kantonu a Šanghaje. To se odrazilo v údajích o objemu letecké nákladní přepravy za 39. týden, kdy objem přepravy z Hongkongu do USA poklesl o 17 % v porovnání s předchozím týdnem a objem přepravy z Taiwanu poklesl o 7 % a z Číny do USA o 4 %. Podobná situace byla i v Evropě, kde objem přepravy z Hongkongu poklesl o 19 % ve srovnání s předchozím týdnem a přepravní hmotnost z Číny poklesla o 7 % ve srovnání s předchozím týdnem. K tomuto poklesu přepravní kapacity a tonáže došlo v období, kdy je

obvykle zaznamenána vyšší než obvyklá poptávka v souvislosti s čínským svátkem „Zlatý týden“ v prvním říjnovém týdnu. Zlatý týden 2025 již byl považován za neobvyklou výzvu pro dodavatelský řetězec, protože se letos tradiční čínský státní svátek shodoval s festivalem středního podzimu, což vedlo k prodloužení svátků na 8 dní (1.–8. října). Očekává se však, že dopad supertajfunu Ragasa na konci září na dodavatelské řetězce letecké a námořní přepravy způsobí další komplikace a prodlouží dobu zotavení pro subjekty působící v oblasti nákladní přepravy.



SSL Express 06-10-2025 Otevřená inovace v lodní dopravě – kde se problémy setkávají s pokrokem

Zjednodušeně řečeno, otevřená inovace znamená sdílení nápadů a znalostí mezi společnostmi a odvětvími za účelem rychlejšího a lepšího řešení problémů, namísto uchovávání všeho pouze uvnitř společnosti.

Když dnes mluvíme o inovacích, často se nám vybaví umělá inteligence, internet věcí a analýza dat. Jedním z příkladů otevřené inovace byl však i vývoj moderních lodí typu Ro-Ro. Před zavedením lodí typu Ro-Ro se automobily většinou nakládaly do nákladových prostorů jednotlivě pomocí jeřábů, což byl proces pomalý a náchylný k poškození. V 50. a 60. letech 20. století specializované lodě pro přepravu automobilů transformovaly automobilovou přepravu tím, že umožnily přímý vjezd vozidel na loď, čímž nahradily nakládání a vykládání pomocí jeřábů a dramaticky zlepšily rychlost, bezpečnost a efektivitu. Lodě typu Ro-Ro nevznikly v laboratoři jedné společnosti, ale byly formovány výměnou znalostí mezi výrobcí automobilů (zákazníky), projektanty přístavů (infrastrukturou) a přepravními společnostmi (dodavatelským mechanismem). Tato mezioborová zpětná vazba je klasickým příkladem otevřené inovace. Příliv potřeb trhu z automobilového sektoru vedl k odlivu znalostí v oblasti designu z námořního sektoru.

Stejný způsob uvažování pohání i dnešní pokrok. Inovace začíná, když někdo řekne: „Tento způsob je příliš pomalý, příliš nákladný nebo příliš riskantní, jak to můžeme udělat lépe?“ Moderní přeprava čelí novým požadavkům: rychle se kazící zboží musí dorazit čerstvé, montážní linky automobilů se nesmí zastavit a dodavatelské řetězce musí zůstat odolné. Do této oblasti vstoupily inteligentní kontejnery a senzory IoT, které poskytují bezprecedentní přehlednost jak přeprávcům, tak příjemcům. Tato propojená zařízení monitorují teplotu, vlhkost, nárazy a dokonce i neoprávněné otevření. Pokud kontejner přepravující čerstvé ovoce zaznamená během 24 hodin odchylku o dva stupně, je vyslán poplach. Pokud dojde k nárazu, například k pádu nebo silnému úderu, je zaznamenán, označen a nahlášen. Pokud během přepravy pronikne do kontejneru světlo, což může znamenat potenciální krádež nebo manipulaci, systém okamžitě vydá varování. Pro vývozce, dovozce nebo obchodníky s rychle se kazícím zbožím to může znamenat záchranu zásilky a zachování dobré pověsti značky. V tomto příběhu je však třeba zachovat opatrnost. S rozvojem technologií existuje riziko, že noví účastníci v tomto odvětví budou příliš spoléhat na digitální nástroje, aniž by plně rozuměli základním operacím a rizikům. Inovace nám mohou přinášet pohodlí, ale také samolibost. Někteří odborníci předpokládají, že pokud zařízení nebo systém umělé inteligence něco hlásí, musí to být pravda. Technologie je však jen tak dobrá, jak dobrá jsou data, která do ní vkládáme. Umělá inteligence se může mýlit, internet věcí může selhat a dashboardy mohou být zavádějící, pokud chybí kontext. Proto jsou zkušenosti odborníků stále nepostradatelné.

Odborníci s hlubokými znalostmi v dané oblasti přinášejí desítky let těžce získaných poznatků o tom, jak fungují lodě, náklad a smlouvy. Vědí, na jaké varovné signály si dát pozor a jak vypadá „normální“ situace. Spojením těchto odborných znalostí s novými nástroji vznikají inovace, které jsou chytré a bezpečné. Technologie není nepřítel, je to zesilovač. Ale bez kontextu může i ten nejchytřejší systém selhat.

AI se učí z dat, která jí jsou poskytnuta. Pokud jako odvětví zadáváme nekvalitní nebo neúplné informace, budou i odpovědi chybné. Noví odborníci, kteří se spoléhají na AI, aniž by rozuměli jejím slabým stránkám, riskují nákladné chyby. Klást si obtížné otázky jako „Kdo tento systém vycvičil? Jaká data za ním stojí? Jaké předsudky mohou existovat?“ je nyní součástí inovativního přístupu. To posiluje význam spolupráce: technologové, poskytovatelé dat, přepravci, specialisté na dodržování předpisů a zkušení odborníci v oblasti přepravy spolupracují. Skutečná otevřená inovace není jen „crowdsourcing nápadů“, ale budování důvěry napříč obory s cílem vytvořit řešení, která fungují v nepředvídatelném reálném světě obchodu.

SSL Express 06-10-2025 Výstavba nového mostu Rahmedetal pokračuje

Málokterá jiná událost zasáhla dopravní a logistické odvětví v Severním Porýní-Vestfálsku tak tvrdě jako uzavření mostu Rahmedetal na konci roku 2021. Přes noc bylo přerušeno centrální spojení mezi Porúřím a Porýním-Mohanem. Kamiony stály v Lüdenscheidu a na alternativních trasách, trasy byly výrazně prodlouženy a náklady vzrostly. Od té doby speditéři hlásí ztráty tržeb, zpožděné dodávky a silně zatížené řidiče. Pro mnoho společností zůstává most synonymem pro nedostatek jistoty plánování a vysoké dodatečné náklady.

Zchátralá stavba byla zbourána v květnu 2023 a společnost Autobahn GmbH od října 2023 staví dva nové mosty. Cílem je zůstat v provozu i v případě narušení provozu. Stavba postupuje rychleji, než se očekávalo. Důvodem jsou změny v postupech: byl zrušen postup schvalování plánu a most byl vypsán do výběrového řízení na základě funkčnosti, což umožnilo dodavatelům převzít podrobné plánování. Práce se také urychlila metodou postupného spouštění z obou stran údolí. V únoru 2025 byly propojeny dva hlavní nosníky a od té doby konstrukce roste část po části. Oficiálně zůstává jaro 2026 datem otevření první části mostu pro dopravu, zprávy v médiích dokonce nedávno naznačovaly dřívější otevření. Spolkový ministr dopravy Patrick Schnieder plánuje oznámit, zda se provoz může obnovit ještě v roce 2025, na veřejné slavnosti na dálnici A45 4. října. „Všichni zúčastnění dělají vše pro to, aby první část mostu byla otevřena co nejrychleji,“ řekl mluvčí spolkového ministerstva dopravy serveru trans aktuell. Ministr využije příležitosti k poskytnutí dalších informací na místě.

Ministerstvo vnímá projekt jako celostátní symbol urychleného plánování a výstavby. Funkční proces výběrových řízení umožnil zapojení odborných znalostí firem již v rané fázi, zatímco paralelní povolování a použití velkých prefabrikovaných komponentů ušetřily další čas. Podle ministerstva se tyto zkušenosti nyní začleňují do dalších projektů, jako je most Berlin Ringbahn na dálnici A 100 nebo most Haarbachtal na dálnici A 544. Kromě toho spolková vláda zákonem o urychlení schvalování zajistila, že náhradní výstavba bude snazší a **může být provedena bez posouzení vlivů na životní prostředí**, pokud se opatření omezuje na mostní konstrukci.

P.S. No toto, že by zelení Němci prožili?