

SSL EXPRES

23.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 23-10-2025 Expertní zpráva zvyšuje tlak na generální ředitelku DB Cargo (DVZ)

V krizi zmítané dceřiné společnosti Deutsche Bahn pro nákladní dopravu, DB Cargo, se generální ředitelka Sigrid Nikutta dostává pod stále větší tlak. Interní zpráva poradenské společnosti Oliver Wyman jasně kritizuje restrukturalizační koncepci představenou pro DB Cargo. Článek je k dispozici Německé tiskové agentuře (dpa). Dříve o tom informoval "Spiegel". Tento koncept "není objektivně vhodný k zajištění udržitelné ziskovosti a konkurenceschopnosti DB Cargo AG s převahou pravděpodobnosti," uvádí zpráva. Ale to je přesně to, co je naléhavě potřeba: Dceřiná společnost DB musí být podle Evropské komise v rámci řízení o státní podpoře zpět v černých číslech již příští rok. Šéfka nákladního provozu paní Nikutta proto společnosti předepsala přísný úsporný kurz – ten však podle zprávy není podložen "dostatečně konkrétními opatřeními".

Podle zprávy "jsou některé předpoklady v plánování příliš optimistické a pravděpodobně nedosažitelné v současném tržním a konkurenčním prostředí". V zásadě však zpráva považuje úspěšnou restrukturalizaci společnosti za možnou. Mimochodem, podle informací agentury DPA si železnice nechala vyšetřování provést sama. Státní společnost se však ke zprávě na dotaz nevyjádřila. DB Cargo se již nějakou dobu potýká s problémy a již několik let je v červených číslech. Doposud byly rozvahy vždy dorovnané ze strany mateřské společnosti, ale to již není možné kvůli postupu EU při státní podpoře.

Šéfka nákladní dopravy Nikutta nedávno ve svém restrukturalizačním kurzu spoléhala na snižování počtu zaměstnanců a prodej vozidel. Jak před týdnem informoval deník "Frankfurter Allgemeine Zeitung", DB Cargo má podle Nikuttiných plánů v příštích několika letech snížit počet zaměstnanců z 19 000 na 10 000 a mají být uzavřeny některé dílny. Manažerka také vkládala velké naděje do podpory přepravy jednotlivých vozových zásilek federální vládou. Při přepravě po jednotlivých vozových zásilkách jsou vagony několika zákazníků sloučeny do jednoho vlaku a vezeny do různých destinací. Toto spojení je důležité pro přesun zboží ze silnice na železnici. Současně je však přeprava jednotlivých vozových zásilek také velmi nákladná. Dotace, která platí od roku 2024, ještě nedávno nestačila k tomu, aby DB Cargo učinila jednovozovou přepravu ziskovou.

Již před týdnem požadovaly železniční a dopravní odbory (EVG) odvolání šéfky nákladní dopravy. "Rozvaha paní Nikutty je zničující - více než 3,1 miliardy eur minus od jejího nástupu do funkce mluví samy za sebe," napsala místopředsedkyně EVG a místopředsedkyně dozorcí rady společnosti Cargo Cosima Ingenschayová v dopise nové generální ředitelce Deutsche Bahn Evelyn Pallové a předsedovi dozorcí rady Werneru Gatzzerovi. "To, co nazývá transformací, je ve skutečnosti bezhlavé rušení," uvádí se v něm podle EVG. "Zatímco zaměstnanci dávají den za dnem vše, aby udrželi vlaky v chodu, vedení společnosti prodává stříbrné přibory, posílá provozní personál domů s odstupným a zadává služby třetím stranám bez potřeby".

SSL Express 23-10-2025 Byla přijata nová pravidla EU pro řidičské průkazy

Konečně byla přijata nová verze směrnice EU o řidičských průkazech. V úterý Evropský parlament ve Štrasburku schválil text zákona vyjednaného s členskými státy. Rada ministrů EU mu dala zelenou již v září. Jakmile bude směrnice vyhlášena v Úředním věstníku EU a vstoupí v platnost, budou mít členské státy tři roky na to, aby ji zavedly do vnitrostátního práva. Musí být aplikována nejpozději jeden rok nato. Reforma mimo jiné sníží obecný věk řidičů nákladních vozidel ve všech zemích EU z 21 na 18 let. Předpokladem je absolvované profesní školení řidičů (CPC – Certificate of Professional Competence). Dříve měly členské státy možnost povolit řízení nákladních vozidel 18letým osobám s odpovídající odbornou přípravou, ale nemusely tak učinit.

V budoucnu budou moci státy EU umožnit mladým lidem s profesionálním školením řidiče řídit nákladní automobil ve věku 17 let, pokud je doprovází bezúhonný kolega ve věku nejméně 24 let, který je držitelem příslušného řidičského průkazu pro nákladní automobil po dobu delší než pět let. Mezinárodní jízdy budou možné pro 17leté pouze po zemích, které umožňují řízení s doprovodem. Řízení s doprovodem má podle textu směrnice usnadnit mladým lidem vstup do povolání řidiče.

Řidičský průkaz bude v EU zaveden také v digitální podobě a poté jej bude možné zobrazit například na chytrém telefonu. Všechny členské státy musí uznávat digitální řidičský průkaz. Majitelé však nejsou povinni ho měnit. Stále si můžete nechat vystavit řidičský průkaz ve formě karty. Podle europoslankyně Jutty Paulusové (Zelení), zpravodajky EP pro směrnici o řidičských průkazech, bude digitální řidičský průkaz zaveden do roku 2030.

Řidičské průkazy pro nákladní automobily zůstávají v platnosti po dobu pěti let. U automobilů a motocyklů bude doba platnosti prodloužena na 15 let. V zemích, kde se řidičský průkaz používá také jako občanský průkaz, může být tato doba omezena na 10 let. Od věku 65 let mohou členské státy dobu platnosti zkrátit, pokud si to přejí. Na kontroverzní téma zdravotních prohlídek před vydáním řidičského průkazu se zákonodárci shodli na tom, že tyto testy jsou povinné. Členské státy však mají v tomto ohledu velký manévrovací prostor. Můžete se také spokojit s vlastní klasifikací. Podle Pauluse se pro profesionální řidiče ve zdravotních testech nic nezmění. Pro ně jsou ustanovení směrnice o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele i nadále relevantní.

SSL Express 23-10-2025 Díky umělé inteligenci je KD efektivnější (DVZ),

Výzkumný projekt KIBA – Modely optimalizace diskrétního zatížení pro zvýšení využití kapacity v kombinované dopravě (KD) – byl po třech letech úspěšně ukončen. Výsledkem byl vývoj demonstrátoru systému řízení kapacity sítě a optimalizace zatížení vlaků. Cílem bylo využít metody umělé inteligence (AI) a matematickou optimalizaci ke zvýšení efektivity, bezpečnosti a udržitelnosti v železniční nákladní dopravě. S podporou centrální master databáze bylo zpočátku možné vyvíjet metody pro optimalizaci sítě a plánování načítání vlaků, jejichž výsledky jsou pro uživatele připraveny srozumitelným způsobem prostřednictvím webové vizualizace.

Projekt byl veden provozovatelem Kombiverkehr. Dalšími účastníky byly Německá železniční – silniční manipulační společnost (DUSS), Goetheho univerzita ve Frankfurtu nad Mohanem, Inform, poradenská firma Kombiconsult, Technická univerzita v Darmstadtu a VTG. Projekt byl

financován Spolkovým ministerstvem pro digitální a státní modernizaci (dříve Spolkové ministerstvo pro digitalizaci a dopravu).

"S KIBA jsme ukázali, jak může umělá inteligence zefektivnit železniční nákladní dopravu. Vyvinuté prototypy pomohou lépe využívat kapacity vlaků, efektivněji využívat zdroje a atraktivně kombinovanou dopravu," řekl Heiko Krebs, generální ředitel společnosti Kombiverkehr. Vyvinuté modely pro plánování nákladky vlaků zajišťují maximální využití kapacit vlaků z hlediska hmotnosti a délky nákladky, zkrácení vzdáleností jeřábů a procesů překládky a současné automatizace a zohlednění mnoha proměnných. Plánování sítě a prognózy objemu založené na umělé inteligenci zajišťují rozložení nákladacích jednotek, které vede k optimálnímu vytížení vlaků.

"Kombinace umělé inteligence a optimalizace otevírá nové možnosti v komerční praxi.

Předpovědi rezervací pro přepravu nákladových jednotek lze přenést přímo do optimalizačních postupů, aby bylo možné vlaky efektivně nakládat a stabilněji řídit síť," popisuje výhody Rafael Velásquez, ředitel optimalizace a integrace společnosti Inform.

Dokončení projektu má být základem pro další testování vyvinutých řešení v praxi a jejich integraci do stávajících systémů. Pro produktivní využití jsou však nezbytné další kroky, jako je zajištění dat se zaručenou kvalitou, automatizace výměny informací a provádění živých testů s příslušnými výrobními systémy. Prototyp vytvořený v rámci projektu se v blízké budoucnosti připravuje pro použití provozovateli terminálů a provozovateli železniční nákladní dopravy.



SSL Express 23-10-2025 Námořní přeprava: Sazby se mírně zotavují

Sazby za kontejnerovou přepravu zaznamenaly viditelné zisky s nárůstem ekonomické aktivity v Číně po Zlatém týdnu. Podle Shanghai Index SCFI, který sleduje spotové sazby na 13 obchodních trasách ze Šanghaje, průměrná úroveň sazeb minulý (42.) týden vyskočila o 13 procent na více než 1310 indexových bodů, což je zhruba zpět na úroveň z poloviny září. Ostatní tržní barometry také zaznamenaly nárůst. World Container Index vzrostl o 2 procenta, Freightos Baltic Index o 6 procent. Linky na obchodních trasách z Dálného východu do Severní Ameriky a Evropy dokázaly prosadit nejsilnější nárůst, i když cílové ceny zvýšení tarifů (GRI) oznámené 15. října nebyly zdaleka dosaženy.

Sazby indexu SCFI pro rezervace z Dálného východu na západní a východní pobřeží USA vzrostly o 32 a 16 procent na 1 936 a 2 853 dolarů/FEU. Podle společnosti Linerlytica, která se zabývá průzkumem trhu, bylo ve 41. týdnu (6. až 12. října) zrušeno 20 odjezdů na západní pobřeží USA a počet slotů se ve srovnání s předchozím týdnem snížil o třetinu. Cenová informační služba Xeneta a nákladní platforma Freightos uvádějí zvýšení sazeb v obchodu z Dálného východu na západní pobřeží USA na 17 až 18 procent ve srovnání s předchozím týdnem.

U dopravy z východní Asie do Evropy vykazují indexy širší rozsah nárůstů. Podle SCFI se spotová úroveň obchodu zvýšila o 7 procent na 1 145 dolarů/TEU. WCI pro stejnou trasu vzrostl podobně o 6 procent na 1 699 dolarů/FEU. Xeneta na druhou stranu hlásí nárůst o 14 procent na 1 896 dolarů/FEU. Stejně jako v transpacifickém obchodu lze podle odborníků důvody pro zvýšení sazeb na trase do Evropy hledat méně na straně poptávky než na straně nabídky. "Od konce srpna dopravci snížili kapacitu z Dálného východu do Evropy o 13 procent, a to navzdory silné poptávce," píše hlavní analytik společnosti Xeneta Peter Sand. Pro linky mírné zvýšení uvalené na trh ještě není konec příběhu. Minulý týden byla učiněna další oznámení o zvýšení sazeb na nejméně 2 500 dolarů/FEU od 1. listopadu.

Je docela možné, že nejistota ohledně dopadů vzájemných sankcí mezi USA a Čínou v námořní dopravě bude i nadále nasvědčovat vzestupnému trendu sazeb. Poté, co vstoupila v platnost nová přístavní cla, byly první kontejnerové lodě pod vlajkou USA staženy z čínských služeb. Vedení v Pekingu od té doby předpisy poněkud zmírnilo tím, že osvobodilo lodě pod kontrolou USA od poplatků, pokud byly postaveny v čínských loděnicích. U velké kontejnerové lodi postavené v Jižní Koreji s kapacitou 16 000 TEU mohou dodatečné náklady na postoje v Číně činit až 380 dolarů/TEU, podle výpočtů lodního makléře Braemar. Do roku 2028 se poplatky zvýší na 1 100 dolarů/TEU, pokud obě země nedosáhnou jiné dohody.

Dopravcům, speditérům a speditérům by se mělo ulevit, kdyby ustoupily pracovní spory ve velkých přístavech Rotterdam a Antverpy. S obnovením práce stevedorů by se počet kontejnerových lodí čekajících na zakotvení u Rotterdamu mohl do konce minulého týdne snížit na polovinu, tedy na 15. Objem nevyřízených objednávek kontejnerů lze nyní postupně snižovat, i když klesající hladina vody na Rýně ztěžuje přepravu plavidly vnitrozemské plavby. Jak uvádí společnost Kuehne + Nagel, zpoždění v manipulaci na vnitrozemských vodních cestách v Rotterdamu i Antverpách jsou stále až 70 hodin.