

SSL EXPRES

12.11.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 12-11-2025 Spokojenost zákazníků na železnicích klesá (DVZ)

Průzkum mezi koncovými zákazníky v oblasti železniční nákladní dopravy, který provedla Federální agentura pro železniční síť, přinesl spíše negativní výsledek. Ačkoli je železnice pro mnoho uživatelů důležitá, klesající spolehlivost a horší poměr ceny a výkonu vedou k častějšímu využívání alternativních způsobů dopravy.

D agentura pro železniční síť pravidelně provádí průzkumy mezi zákazníky a sdruženími v odvětví železniční nákladní dopravy ohledně jejich spokojenosti s poskytovanými službami. Nedávno zveřejněná čísla ukazují, že spokojenost nadále klesá, zejména pokud jde o přepravní doby, dochvilnost a kompenzace poskytované železničními podniky. Tento trend je patrný u všech produkčních modelů, přičemž ucelené vlaky dosahují lepších výsledků než doprava jednotlivých vagónů. Nejméně 52 procent dotázaných vyjádřilo silný zájem o větší využití železniční nákladní dopravy. Nedostatečně rozvinutá infrastruktura, nedostatečná spolehlivost a vysoké investiční nároky však znamenají, že tento zájem mohou proměnit v praxi jen částečně. Podle dotázaných jsou hlavními překážkami většího přesunu nákladní dopravy na železnici úzká hrdla na železničních tratích, nekoordinovaná staveniště a nedostatek spojovacích kolejí. Pro řešení těchto problémů jsou nejdůležitějšími identifikovanými opatřeními rozšíření železniční infrastruktury, reaktivace spojovacích kolejí a zlepšení terminálů a posunovacích zařízení.

Více než 90 procent dotázaných společností je schopno přejít na alternativní druhy dopravy, jako jsou kamiony nebo lodě. Pouze 8 procent uvádí, že jsou zcela závislí na železnici. Mezi důvody pro přechod patří větší spolehlivost a lepší poměr cena/výkon. Ti, kteří u železnice zůstávají, si cení příznivých podmínek a udržitelnosti. Účastníci byli také dotázáni na dopad stávek. Zatímco kolektivní smlouva s EVG (Železniční a dopravní odbor) platí do prosince 2027, dohoda s odbory strojvedoucích (GDL) končí v únoru 2026. Mnoho respondentů uvedlo jako hlavní problém pro spolehlivost plánování na železnicích přerušení provozu. Důsledky zahrnují krátkodobé odklony, rušení spojů a značné organizační úsilí. Přibližně 41 procent dokonce hlásilo výrobní ztráty. 58 procent respondentů proto považuje pohotovostní službu během stávkových období za důležitou.

Účastníci byli také dotázáni na komplexní rekonstrukci. Téměř přesně polovina (49,5 procenta) je touto rekonstrukcí dotčena. Přibližně 40 procent očekává, že rekonstrukce pro ně bude mít finanční nevýhody. Dále 29 procent respondentů vyjádřilo svůj záměr přejít na alternativní způsoby dopravy. Průzkumu se zúčastnilo celkem 336 účastníků, včetně 146 průmyslových železnic, 131 přepravců, 30 speditérů a 10 sdružení.

SSL Express 12-11-2025 Německý říční rejdař se stává Rhenus Partnership Berlin

Od ledna 2026 bude německá společnost vnitrozemské lodní dopravy (DBR) nadále fungovat pod názvem „Rhenus PartnerShip Berlin“. V tiskové zprávě Rhenus tento krok odůvodnil potřebou „jednotné prezentace značky“ na evropských řekách. Koupě bývalé východoněmecké dopravní společnosti byla dokončena v roce 2020. Od té doby drží Rhenus většinový podíl v DBR. V rámci Rhenusu se plánovalo, že bude i nadále fungovat jako nezávislá společnost. Společnost DBR působí především ve východním Německu a Polsku. Byla založena v roce 1949 a v NDR znárodněna v roce 1957. Po pádu Berlínské zdi byla DBR převedena pod Treuhandanstalt (svěreneckou agenturu), ale pokus o privatizaci selhal. Společnost byla prodána středním podnikům a později přeměněna na akciovou společnost (AG), což vedlo ke ztrátě tisíců pracovních míst.

V roce 2007 převzala rejdaře polská společnost OT Logistics a v roce 2020 ji získala společnost Rhenus. Nedávný rebranding se týká pouze identity značky, oznámila společnost Rhenus. Lokality v Berlíně, Magdeburgu a Hamburku zůstanou nezměněny. Kontaktní osoby, pracovní postupy a provozní struktury také zůstanou stejné, uvedla společnost.

V poslední době se DBR zaměřovala na přepravu speciálních a těžkých nákladů a také na přepravu sypkého zboží. Rejdařská společnost se specializovala také na přepravu v oblasti vodních děl. Podle vlastních prohlášení činila celková nosnost 300 000 tun. Flotila se skládala z 50 plavidel.

Kromě východního Německa a Polska plánuje Rhenus etablovat se také v zemích Beneluxu, Francii a podél Dunaje. Pro Philipa Tomaskowicze, výkonného ředitele Rhenus PartnerShip, představuje rebranding novou etapu vývoje: „Sjednocuje to, co k sobě patří – nejen provozně, ale i z hlediska identity značky. Společně jako Rhenus PartnerShip provozujeme jednu z největších flotil vnitrozemských vodních plavidel v Evropě a organizujeme pro naše zákazníky komplexní přepravní řetězce.“

P.S. A co Labe? ... Tam je vlastně Rhenus taky, pod vlajkou bývalé ČSPL

SSL express 12-11-2025 Havárie UPS vyvolala zákaz letů pro letadla MD-11

Americký Federální úřad pro letectví (FAA) vydal všeobecný zákaz letů pro letadla McDonnell Douglas MD-11 po havárii nákladního letadla společnosti UPS před týdnem. Tento zákaz zůstane v platnosti, dokud nebudou dokončeny všechny nezbytné kontroly strojů. Společnost UPS i její konkurent FedEx dříve oznámily, že se budou řídit doporučením výrobce letadel Boeing, který vlastní McDonnell Douglas od roku 1997, a uzemní všechna letadla MD-11. Celkem se očekává, že zákaz letů se bude týkat více než 50 nákladních letadel.

Letadla MD-11 tvořila přibližně 9 procent flotily letecké společnosti UPS. Rozhodnutí bylo učiněno na doporučení výrobce letadel. Logistická společnost zdůraznila, že byly vypracovány krizové plány, které zajistí nepřetržité dodávky zákazníkům po celém světě.

V úterý pozdě odpoledne (místního času) se nákladní letadlo společnosti UPS zřítilo nad průmyslovou oblastí po vzletu z předměstí města Louisville v americkém státě Kentucky. Starosta Craig Greenberg nedávno na platformě X napsal, že počet obětí se zvýšil na 13. Příčina havárie je stále nejasná. Americký výrobce letadel Boeing pokračoval v programu MD-11 i po akvizici společnosti McDonnell Douglas v roce 1997.



SSL Express 12-11-2025 Emise CO₂ z námořní dopravy v EU se zvýšily o 13 procent

Lodě vplouvající do přístavů EU loni vypustily o 13 procent více oxidu uhličitého než v roce 2023. K tomuto závěru dospěla evropská environmentální organizace Transport & Environment (T&E) po analýze údajů z registru emisí z námořní dopravy EU (MRV). Emise nebyly od založení registru v roce 2018 nikdy tak vysoké. Přestože se v evropských přístavech odbavilo méně nákladu než v předchozím roce, emise z lodí se zvýšily.

Společnost T&E připisuje tento vývoj konfliktům v Rudém moři, které přiměly lodní společnosti k objížděním kolem Afriky. Hlavní příčinou nárůstu emisí jsou kontejnerové lodě, jejichž emise CO₂ vzrostly o 46 procent. Jejich průměrné trasy se prodloužily o 18 procent, což vyžaduje více lodí k udržení provozu i přes delší vzdálenosti, a rychlost kontejnerových lodí se zvýšila v průměru o 3 procenta. Vyšší rychlosti mají za následek výrazně vyšší spotřebu paliva a emise.

„Rekordní znečištění z loňského roku ukazuje, že i při klesajících objemech obchodu mohou narušení námořní dopravy vést ke zvýšení emisí z lodí,“ uvedla Agathe Peigneyová, která je v T&E zodpovědná za námořní dopravu. Vzhledem k tomuto vývoji a pozastavení plánů Agentury OSN pro oceán ve věci globálního standardu pro lodní paliva a systému stanovování cen emisí je o to důležitější, aby EU udržovala a dále rozvíjela svůj systém obchodování s emisemi pro námořní dopravu.

Přestože EU stále více využívá obnovitelné zdroje energie, doprava fosilních paliv, jako je ropa a zkapalněný zemní plyn, stále představuje přibližně 20 procent celkových emisí z námořní dopravy v EU. Tento podíl je zhruba stejný jako v roce 2018.

Podle analýzy T&E byla v roce 2024 společnost MSC zodpovědná za největší podíl emisí z námořní dopravy s 15,6 miliony tun ekvivalentu CO₂. Mezi kontejnerovými dopravci následovala s velkým odstupem společnost Maersk s 10,27 miliony tun, následovaná CMA CGM (8,29 milionu tun), Hapag-Lloyd (5,23 milionu tun), Cosco (5,1 milionu tun), Evergreen (2,75 milionu tun) a ONE (2,62 milionu tun). Převážná společnost DFDS, která také nabízí kontejnerové služby, způsobila emise s 2,28 miliony tun ekvivalentu CO₂, uvádějí data. P.S. To bude asi tím vysokým podílem tzv. emisně neutrálních paliv, jako je zemní plyn...