

SSL EXPRES

16.09.-20.09.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

SSL Express 16-09-2024 Odsouzení ruského útoku na řecký velkoobjemový bulker v Černém moři

Minulý týden došlo k rozsáhlému mezinárodnímu odsouzení ruského raketového útoku na řeckou loď pro přepravu volně loženého zboží u Rumunska, ačkoli bezpečnostní analytici si nejsou jisti, zda se jednalo o zásah specificky zaměřený na obchodní loď, nebo o chybný úder v rámci širší kampaně proti ukrajinské infrastruktuře v regionu.

Loď Aya plující pod vlajkou Svatého Kryštofa a Nevis byla ve středu večer po vyplutí z ukrajinského přístavu Čornomorsk s nákladem obilí směřujícím do Egypta zasažena raketou odpálenou Ruskem; jednalo se o první potvrzený útok na obchodní loď v Černém moři v tomto roce. Loď utrpěla škody na levoboku, včetně nákladového prostoru a jeřábu. Loď byla postavena v roce 1997 a provozuje ji společnost VRS Maritime Services se sídlem v Pireu. Podle údajů společnosti MarineTraffic loď vyrazila z ukrajinského přístavu Čornomorsk ve středu v 7:31 hodin místního času a po překročení mezinárodních vod provedla naléhavý odklon. Poté, co byla ve výlučné ekonomické zóně Rumunska zasažena řízenou střelou Kh-22 s 1 000 kg bojovou hlavicí, která byla odpálena z ruského bombardéru Tupolev Tu-22M, se loď stočila na pravobok a zamířila do rumunských teritoriálních vod, přičemž zveřejněné snímky ukazují část paluby lodi, která je značně poškozená. Plavidlo v současné době kotví u Konstace, největšího rumunského přístavu. Ukrajinský prezident Volodymyr Zelenskyj incident potvrdil prostřednictvím sociálních sítí. Uvedl, že ruská raketa zasáhla "obyčejné civilní plavidlo" s nákladem pšenice směřujícím do Egypta poté, co loď opustila ukrajinské vody.

Mluvčí OSN uvedl, že incident je "jasnou připomínkou" hrozeb, kterým v Černém moři stále čelí civilní plavidla. Rusko se k incidentu, který je prvním potvrzeným útokem na obchodní loď v Černém moři od loňského listopadu, vyjádřilo zdrženlivě. "Ministerstvo zahraničních věcí důrazně žádá Ruskou federaci, aby zastavila jakékoli útoky na obchodní lodě a respektovala svobodu plavby, které se těší státy v Černém moři," uvedlo rumunské ministerstvo zahraničí. Podle rumunského ministerstva se loď nacházela 55 km od Sfântu Gheorghe, obce v okrese Tulcea ve výlučné ekonomické zóně Rumunska, když se stala terčem útoku. Výhradní ekonomická zóna je námořní oblast přiléhající k teritoriálním vodám státu. Zda byla loď záměrným cílem, zůstává nejasné. Kristian Bischoff, analytik hrozeb ve společnosti Risk Intelligence, prostřednictvím příspěvku na sociálních sítích upozornil, že Rusové v poslední době zintenzivnili útoky na infrastrukturu na ostrově Zmiinyi (známém také jako Hadí ostrov, který se proslavil v prvních dnech války mezi Ukrajinou a Ruskem) a na blízké pobřežní plošiny. Používané ruské rakety mají tendenci zaměřovat se na rádiové signály nebo radary, a pokud se například na ostrově Zmiinyi nenachází žádné významné radarové zařízení, rakety se pak zaměří na další významný signál v okolí, kterým mohou být proplouvající plavidla.

    SSL Express 16-09-2024 Spediční společnosti pocítují tlak na náklady

Již po dvacáté představil Německý svaz pro spedice a logistiku (DSLVL) svůj pololetní index nákladů na sběrnou službu – a jak se očekávalo, nákladová situace se zhoršila. Zejména zvýšení mýtného pro nákladní automobily v prosinci 2023 vedlo k výraznému nárůstu nákladů na mýtné související se zásilkami. Ačkoli mají v indexu váhu pouze 3,5 procenta, jejich téměř zdvojnásobení (plus 83 procent) má dopad na celková čísla. Mezi další nákladové faktory patří personální náklady, které vzrostly o 3,7 procenta a stále tvoří polovinu celkových nákladů. Náklady na pohonné hmoty, které jsou váženy jedenáctiprocentním podílem, vzrostly o necelé jedno procento.

Pozitivní vliv měla skutečnost, že náklady na materiál poprvé po letech mírně poklesly. Podle odborníků z DSLVL se zde projeví nižší náklady na energii ve srovnání s předchozím rokem – efekt, který představuje 35 procent materiálových nákladů. Sdružení očekává, že v budoucnu dojde k opětovnému nárůstu těchto nákladů v krátkodobém horizontu, protože síť běžného nákladu čelí vysokým transformačním nákladům v důsledku investic do nabíjecí infrastruktury, bezemisních vozových parků nákladních vozidel a fotovoltaických technologií. Kromě toho se bude i nadále investovat do digitálních technologií, jako jsou systémy řízení dopravy podporované umělou inteligencí.

Pro druhou polovinu roku 2024 proto spediční společnosti a síť kusového nákladu nemohou očekávat zmírnění nákladové strany. Mzdové dohody uzavřené v průběhu roku 2024 budou také nadále výrazně zvyšovat personální náklady. Společnosti zabývající se logistikou běžného nákladu musí být navíc připraveny na dodatečné náklady kvůli legislativě ESG. Ty vznikají například pro reporting udržitelnosti CSRD nebo vyplývají z požadavků zákona o náležitě péči v dodavatelských řetězcích. Index nákladů podpoří také rozšíření mýtné povinnosti na vozidla nad 3,5 tuny od 1. července 2024.

Index nákladů na spedici služby DSLVL byl sestaven již po dvacáté. Zde jsou porovnány procesní náklady sítě pro všeobecnou nákladní dopravu za první a poslední pololetí se srovnávacími obdobími předchozích let. Index je založen na údajích shromážděných jménem DSLVL poradenskou společností Forlogic od 13 společností zabývajících se všeobecným nákladem, sítěmi a systémovou logistikou s celkem 121 sklady a 20,5 miliony odbavených zásilek.

SSL Express 16-09-2024 Nákladní automobily s elektrickým pohonem (prý) vytlačí od roku 2030 vozidla se vznětovým motorem - studie

Podle studie by se elektrická nákladní vozidla mohla stát standardem na německých silnicích během několika let a do roku 2040 téměř úplně vytlačit nákladní vozidla s naftou. Vyplývá to ze studie auditorské společnosti PwC, která se konala tento týden na veletrhu užitkových vozidel IAA Transportation v Hannoveru. Již v roce 2030 bude více než jedno z pěti nákladních vozidel a autobusů na celém světě bateriově elektrických, jak uvádí strategická poradenská společnost PwC Strategy&, která analýzu připravila. Do roku 2040 by to mohlo být až 90 procent. V roce 2030 očekávají odborníci celosvětový prodej 600 000 elektrických nákladních vozidel, o deset let později 2,7 milionu ročně.

"Poté, co se odvětví dopravy dlouho potýkalo s přechodem na elektrická nákladní vozidla, jsme nyní svědky hluboké změny v tomto odvětví," říká Jörn Neuhausen, vedoucí oddělení elektromobility ve společnosti Strategy& Germany. Nové platformy pro elektrická užitková vozidla vydláždí cestu k širokému použití v široké škále aplikačních scénářů. Do roku 2030 bude dosaženo "bodu zlomu", od kterého se transformace průmyslu podle Neuhausena "výrazně zrychlí". Důležitým hnacím motorem jsou předpisy pro snižování emisí CO₂ z nákladních vozidel, které budou od roku 2030 ve všech důležitých regionech světa znatelně zpřísněny.

Podle studie se dojezd elektrických nákladních vozidel do konce desetiletí pravděpodobně zvýší o 50 procent a zvýší se z 600 na 900 kilometrů. Rychlost nabíjení se dokonce ztrojnásobí, zatímco ceny elektrického pohonu zároveň klesnou o 10 procent. V důsledku toho by pak mohla být elektrická nákladní vozidla a autobusy ekonomicky využívány v dálkové dopravě a na pravidelných spojích a z hlediska celkových nákladů by byly dokonce levnější než vozidla s naftovým motorem. Předpokladem je však důsledné rozšiřování nabíjecí infrastruktury. To si v následujících letech vyžádá nemalé investice – jak ze strany veřejného sektoru, tak především ze strany samotného logistického průmyslu, který bude muset ve svých depech zřídit více dobíjecích míst. Do roku 2035 budou požadavky na veřejné investice v Evropě činit 6,1 miliardy eur na vybudování 720 nabíjecích parků, a tím vytvoření celostátní nabíjecí infrastruktury. Kromě toho by bylo k dispozici dalších 28,6 miliardy eur, které by si společnosti musely samy sehnat na zhruba 28 500 vlastních nabíjecích bodů.

Na veletrhu IAA Transportation, který začíná v pondělí tiskovým dnem, představí výrobci jako Daimler Truck, Scania a Volvo Trucks své nejnovější nákladní automobily s elektrickým a vodíkovým pohonem. Svou účast oznámilo celkem 1 650 vystavovatelů ze 41 zemí. Čínský výrobce elektromobilů BYD je také zastoupen elektrickým dvoupatrovým autobusem a Tesla ukazuje svůj elektrický návěs Semi-Truck.

P.S. Tak a teď ještě tu o Karkulce

SSL Express 16-09-2024 V přístavu Hamburk se očekávají další omezení

Poté, co v posledních týdnech a měsících již došlo v důsledku stávek a problémů s IT k masivním zpožděním a omezením při manipulaci s kontejnery v hamburském přístavu, se logistické společnosti tento týden obávají další zátěže. Důvodem jsou několikahodinové pracovní schůzky na všech kontejnerových terminálech. Na dnes jsou naplánovány dvě schůzky po pěti a půl hodinách v kontejnerovém terminálu HHLA v Burchardkai a jedna čtyřhodinová schůzka na intermodálním terminálu Eurokombi. Na úterý je naplánována pětihodinová akce v kontejnerovém terminálu Eurogate. Zaměstnanci kontejnerového terminálu společnosti HHLA v Tollerortu byli pozváni na středeční zhruba tříhodinovou poradou. HHLA Terminal Altenwerder bude následovat ve čtvrtek se třemi a půl hodinami. Vyplývá to z informačních dopisů pro zákazníky od poskytovatelů intermodálních služeb Metrans a Eurogate Intermodal, které má DVZ k dispozici.

Uvádí, že během této doby budou existovat omezení v silniční a železniční manipulaci. "Na základě zkušeností z posledních několika případů může být obnovení prací, a to i po skončení akce, dále odloženo," uvádí se v dopise od Eurogate Intermodal. V případě nouze může na železnici dojít k nakládce a zrušení vlaků. "Tato omezení jen zvyšují zpoždění nakládky, která převládají tak jako tak, a budou mít dopad i na dny po zasedáních."

S ohledem na velký počet omezení v poslední době hovoří speditér s DVZ o "vyhlášení bankrotu" přístavem Hamburk. Kvůli svému špatnému výkonu si překladiště již nezaslouží být nazýváno světovým přístavem. V Bremerhavenu a Wilhelmshavenu probíhá provoz při podobných událostech plynuleji, říká vedoucí spedice. Provozovatelé terminálů Eurogate a HHLA potvrzují, že v důsledku těchto jednání bude na terminálech omezen provoz. Oba zdůrazňují, že konání podnikových schůzí je upraveno zákonem o zřízení závodního podniku a koná se nejméně jednou za čtvrt roku. Zaměstnanci mají dobré právo informovat se o provozních záležitostech a diskutovat o otevřených otázkách. HHLA pokračuje: "Klademe velký důraz na to, aby dopad na naše zákazníky a partnerské společnosti byl co nejnižší. Proto byli včas informováni o

nadcházejících přerušení provozu, aby to mohli zohlednit ve svém plánování. Pokud dojde ke zpoždění po pracovní schůzi, pokusíme se je rychle kompenzovat."

SSL Express 17-09-2024 Air Canada se vyhnula ničivé stávce díky čtyřleté smlouvě s piloty

Air Canada se jen těsně vyhnula ničivé stávce díky "předběžné" čtyřleté dohodě s více než 5 200 piloty. Letecká společnost, která varovala před pravděpodobným narušením nákladních služeb, uvedla, že uzavřela kolektivní smlouvu s Asociací pilotů leteckých linek (ALPA) na další čtyři roky. Dohoda musí být ještě ratifikována členy odborů, očekává se, že bude dokončena během příštího měsíce a schválena představenstvem společnosti Air Canada. Pokud bude dohoda ratifikována, přinese pilotům "dalších 1,9 miliardy dolarů hodnoty" po dobu trvání dohody. Bude účinná po dobu čtyř let, zpětně k 30. září 2023, a bude obsahovat ustanovení, jako je to, že všechna letadla společnosti Air Canada budou provozována s nejméně dvěma piloty společnosti Air Canada na letové palubě; omezení pronájmu letadel s posádkou; čtyřleté kumulativní zvýšení platů o přibližně 41%; a větší motivační plán pro piloty pro cíl EBITDA dopravce. Zvýšení mzdových sazeb představuje v průměru 26% nárůst od 30. září 2023 a další 4% každé září poté.

"I když to byla výjimečně dlouhá cesta k této dohodě, konzistentní zapojení a jednotné odhodlání našich pilotů byly katalyzátorem pro dosažení této smlouvy," řekla první důstojnice Charlene Hudy, předsedkyně hlavní výkonné rady Air Canada ALPA. "Po několika po sobě jdoucích týdnech intenzivních nepřetržitých vyjednávání bylo dosaženo pokroku v několika klíčových otázkách, včetně odměňování, odchodu do důchodu a pracovních pravidel. Tato dohoda, pokud bude ratifikována pilotní skupinou, oficiálně ukončí náš zastaralý a přežitý, deset let starý, rámec." Společnost Air Canada uvedla: "Nová dohoda uznává přínos a profesionalitu skupiny pilotů společnosti Air Canada a zároveň poskytuje rámec pro budoucí růst letecké společnosti." Letecká společnost pak zákazníkům sdělila: "Zákazníci, kteří využili zásady dobré vůle letecké společnosti týkající se stávky pracovních sil a změnili své lety původně plánované z 15. až 23. září 2024 na jiné datum před 30. listopadem, mohou bezplatně změnit svou rezervaci zpět na původní let ve stejné kabině, pokud je k dispozici místo."

SSL Express 17-09-2024 Rejdaři zvažují nová vedení linek kvůli rostoucímu sporu mezi Indií a Bangladéšem

Po zhoršení politických vztahů mezi Bangladéšem a Indií – po svržení vlády v Bangladéši minulý měsíc – vstoupily do hry lodní společnosti, které nabízejí nové trasy a kapacity z Číny. Společnost Pacific International Lines (PIL) zahájila přímou linku z Číny do Chittagongu, což je první loď, která dnes dorazí do Bangladéše. China Chittagong Express, nabízený konsorciem, bude sloužit jednou týdně a bude trvat osm dní namísto 20 až 22 potřebných pro lodě směřující do regionálních přístavů, jako je Singapur a Port Klang. Vysoký představitel PIL řekl *The Loadstar*, že plavidlo opustilo Ningbo 31. srpna, zastavilo se v Šanghaji a poté v Shekou a dnes zakotví v Chittagongu. Veze 935 TEU, které obsahují především suroviny pro bangladéšský oděvní průmysl. Očekává se, že se do Ningbo vrátí s více než 1 000 teu. Úředník PIL dodal, že zpočátku budou službu provozovat tři plavidla, ale mohou být přidána další.

Bangladéš získává 25 % svého dovozu z Číny, zejména surovin a strojů pro oděvní průmysl, a očekává se, že dovoz z Číny vzroste v důsledku zhoršených politických vztahů s Indií. Alamgir Hossain, majitel továrny v Dháce, který dováží suroviny z Číny, řekl, že majitelé továren potřebují dodávky "co nejdříve", což jim pomůže snížit výrobní náklady. "Rychlý servis PIL bude pro majitele továren velmi užitečný," řekl.

Jak se čínské investice v Bangladéši zvyšovaly, lodní linky zahájily nové služby mezi oběma zeměmi. Společnost SITC se sídlem v Hong Kongu provozuje dvě služby týdně, korejská společnost Sinocor-Hyundai jednu týdně, Maersk Line tři a CNC Line vlastněná CMA CGM dvě služby týdně. V červenci také Maersk přidal loď na svou trasu Chittagong-Čína, čímž se jejich počet zvýšil na tři, zatímco MSC spustilo službu až v tomto měsíci. Šest hlavních lodních linek nyní provozuje 10 lodí týdně na trase Čína-Chittagong.

SSL Express 18-09-2024 Díky zřícení mostu v Drážďanech budou české vnitrozemské přístavy na delší dobu odříznuty

Částečné zřícení drážďanského mostu Carolabrücke má významný vliv na vnitrozemskou plavbu na Labi. "Samozřejmě, že nás to tvrdě zasáhne," řekla Mandy Hofmannová, mluvčí Saských vnitrozemských přístavů Horního Polabí (SBO). Ačkoli konkrétní dopady zatím nejsou předvídatelné, po nízké hladině vody v posledních několika týdnech se doufalo, že hladina vody stoupne. Podle Hofmanna se poslední nakládka uskutečnila v červenci – za poslední dva měsíce se neuskutečnila žádná. Do samotného přístavu Drážďany se dostanete ze směru od Magdeburku. Z průměrných 40 až 50 lodí, které každoročně přijedou do hlavního města státu, však většina pochází z České republiky. Odtud už není cesty – české přístavy SBO v Lovosicích a Děčíně jsou paralyzovány. V současné době se zkoumají alternativy, které jsou však spojeny s vyššími náklady a větším úsilím. Například překládka na nákladní automobily je obtížná, protože se často jedná o velmi objemné zboží, které je třeba přepravit. Zkoumají se také možnosti ze směru od Magdeburku. V loňském roce SBO zaznamenala průchodnost nákladu 2,7 milionu tun. Z toho tři saské přístavy Drážďany, Riesa a Torgau představovaly necelé 2 miliony tun. V Drážďanech se nakládal těžký náklad, jako jsou turbíny, transformátory nebo generátory. Několik částí těžce poškozeného mostu Carolabrücke v Drážďanech se zcela zřítilo. Nyní záchranné služby zcela bourají konstrukci mostu, přednostně tu, která se ve středu v noci zřítila do Labe v délce přibližně 100 metrů. Od té doby je dobře viditelná sousední část mostu. Odborníci dospěli k závěru, že tato část mostu nemůže být udržena a bude muset být také zcela zbourána. Jednotlivé prvky předpjatého betonového mostu byly v noci na pátek od sebe odděleny a řízeně srovnávány dolů, řekl ráno mluvčí hasičů Michael Klahre. Spadlé trosky budou nyní rozdrceny speciálními stroji a odstraněny co nejrychleji. Klahre nemohl říci, jak dlouho bude odstranění zbytků mostu trvat. Záchranné služby si musí pospíšet. Od neděle byla na Labi předpovídána povodeň. Řeka zatím přinášela poměrně málo vody, ale vzhledem k vydatným srážkám v sousední České republice se nyní očekávají větší masy vody. Karolínský most, který je dlouhý asi 400 metrů, se skládal ze tří paralelních mostních částí. Přes jednu z nich vedly tramvajové koleje a stezka pro cyklisty a pěší. Jízdní pruhy pro auta procházely přes další dvě. Ve středu v noci se zřítila část trati s tramvajovými koleje. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Dva prameny mostu, které stále stojí, zůstávají uzavřeny. Stále není jasné, jak silně byly kolapsem zasaženy. Mezitím Saská zemská povodňová služba vydala varování před povodněmi pro Labe a dvě další řeky. V České republice a jižním Polsku s Jizerskými horami a Krkonošemi se očekávalo, že do pondělí spadne do 72 hodin 200 litrů srážek na metr čtvereční. Ve vyšších horských oblastech to mohlo být dokonce 350 litrů. Německá meteorologická služba také varovala před vytrvalým deštěm ve východním Sasku. Podle předpovědi dosáhlo Labe v Drážďanech v neděli 1. stupně pohotovosti, což je nejnižší ze čtyř stupňů varování před povodněmi. Stupně pohotovosti 3 by mohlo být dosaženo ve středu. Hladina vody by mohla stoupnout až na 6 až 7 metrů, normál v Drážďanech jsou 2 metry. Aktuálně voda kulminuje, Wasserstand Elbe Dresden heute früh 7,1 Meter

SSL Express 18-09-2024 Rozšíření letiště Lipsko/Halle schváleno

Před šesti lety byly poprvé představeny plány expanze na letišti Lipsko/Halle. Po čtyřech letech zkoumání, které bylo doprovázeno četnými protesty mezi obyvatelstvem a demonstracemi, příslušné státní ředitelství rozšíření schválilo. Projekt zahrnuje rozšíření a přestavbu stávajícího letištního zařízení na jihovýchodě, oznámilo státní ředitelství. Cílem projektu je rozšířit plochu odbavovací plochy o 39 hektarů v rámci areálu letiště, aby se eliminovala stávající úzká místa a přizpůsobily manipulační kapacity očekávanému objemu přeprav do roku 2032. Plánují se nové odmrazovací pozice, sněhová skládka a moderní odvodňovací systémy. V blízkosti nákladních terminálů mají být vybudována další stání pro letadla. Kromě toho budou prostřednictvím nových pojezdových drah vytvořena spojení se stávajícím vzletovým a přistávacím systémem a oblastmi výstavby budov.

Podle státního ředitelství bylo v rámci územního řízení prověřeno a vyhodnoceno více než 8 000 připomínek a vyjádření občanů a orgánů veřejné správy. Námitky se týkaly především obav o ochranu proti hluku, dopadu na globální ochranu klimatu a potřeby rozšíření. Rozhodnutí proto obsahuje některé podmínky. Například nemovitosti, které jsou zvláště ovlivněny hlukem, musí na žádost vlastníků převzít společnost Flughafen Leipzig/Halle GmbH. Pro napájení letadla na prodloužené odbavovací ploše musí být použity nízkohlučné jednotky. Kromě toho musí být zlepšeno odvodnění srážek a musí být zajištěna kompatibilita vypouštění do Cold Born. Kromě toho musí být kompenzovány zásahy do přírody a krajiny. Provozovatel letiště navíc musí nést náklady na ochranu proti hluku.

Odpůrci rozšíření projekt kritizovali jako zcela nadčasový s ohledem na klimatickou krizi. Levicová frakce v saském zemském sněmu například vyhodnotila toto rozhodnutí jako předvídatelné a špatné. Podle státního ředitelství je proto žaloba na neplatnost rozhodnutí možná. To by však nemělo odkladný účinek. Ve zkráceném řízení však mohl správní soud nařídít dočasné zastavení výstavby až do rozhodnutí ve věci samé.

SSL Express 17-09-2024 Spot sazby na moři se zhroutily

Všem bylo jasné, že trh námořní přepravy nebude schopen dlouhodobě udržet vysokou úroveň z posledních měsíců. Pokles, který je nyní pozorován, je však překvapivě prudký a brzký. Vždyť do "zlatého týdne", kdy se továrny v Číně na chvíli zavřou, desítky milionů dělníků cestují domů za svými rodinami a dočasně se přeruší dodávky nákladu pro kontejnerovou dopravu, ještě zbývají dva týdny. Nicméně sazby za přepravu z Dálného východu již klesají stejným tempem, jakým raketově vzrostly od května. Podle příslušných indexů se spotová úroveň na linkách z Dálného východu do severní Evropy dva týdny po sobě zhroutila přibližně o 1 000 amerických dolarů/FEU. Drewry's World Container Index nyní vidí ceny v průměru kolem 5 100 dolarů/FEU, zatímco Šanghajský index SCFI ukazuje 2 841 dolarů/TEU pro trasu Šanghaj/severní Evropa, což je o 40 procent méně než před měsícem. Pokles bude pravděpodobně pokračovat i tento týden. Teprve v dubnu očekávají obchodníci na trhu s přepravními futures stabilizaci na úrovni kolem 1 200 dolarů/TEU, jak uvádí lodní makléř Clarkson. To znamená, že obchod mezi Asií a Evropou je opět ostřejší než kterýkoli jiný a pokles cen je zde nejbrutálnější. Pro srovnání, spotová míra dopravy z Dálného východu do Severní Ameriky klesla od poloviny srpna o 17 procent (východní pobřeží USA) až o 27 procent (západní pobřeží USA) a o méně než 10 procent na trasách do Afriky a na východní pobřeží Jižní Ameriky. Celkově jsou však sazby za přepravu pro liniové společnosti stále na velmi "adekvátní" úrovni.

SCFI s celkem 13 indexovými trasami je na 2 511 bodech, což je přibližně stejná úroveň jako v polovině května a výrazně nad průměrem z let před rokem 2020, který činil pouze přibližně 1 000

bodů. Korekce, která nyní probíhá, potvrzuje, že speditéři a analytici měli pravdu ve svém odhadu, že hlavní sezóna s dodávkami pro vánoční obchod v Severní Americe a Evropě již začala o jeden až dva měsíce dříve než obvykle a nyní také dříve skončí. Existovaly pro to dobré důvody: Vzhledem k obrovskému nedostatku nákladového prostoru v důsledku obchvatu Rudého moře a z toho vyplývajícím výrazně prodlouženému přepravnímu časům chtěli dovozci hrát na jistotu a objednávat své zboží dříve než obvykle. "Vrcholu" objemu nákladu tak mohlo být dosaženo již v červenci. Dopravci navíc v posledních měsících výrazně rozšířili své kapacity díky rekordním dodávkám novostaveb.

Stále značné překážky v manipulaci, zejména v čínských přístavech a přístavech jihovýchodní Asie, které vážou velkou kapacitu flotily, již nestačí k udržení nabídkové strany pod kontrolou.

Damoklův meč stávký přístavních dělníků na východním pobřeží a pobřeží Mexického zálivu USA však stále visí nad kontejnerovou dopravou. Odbory a zaměstnavatel mají stále dva týdny na to, aby se dohodly. Pokud se to nepodaří, provoz v přístavech bude skutečně paralyzován, hrozí americkým společnostem masivní narušení dodavatelského řetězce. Dominový efekt by mohli pocítit i přepravci a logistické společnosti v dalších regionech v podobě obnovených úzkých míst v kontejnerech a parkovacích místech.

SSL Express 19-09-2024 Apostolos Tzitzikostas se stane novým komisařem EU pro dopravu

Novým komisařem EU pro dopravu se má stát křesťanský demokrat Apostolos Tzitzikostas. Poté, co ho v úterý nominovala předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová, potřebuje stejně jako celé kolegium komisařů ještě souhlas Evropského parlamentu. Šestačtyřicetiletý Tzitzikostas je guvernérem řeckého regionu Střední Makedonie a také předsedou Sdružení řeckých regionů. V letech 2020 až 2022 byl předsedou Výboru regionů EU, orgánu s poradní funkcí. Tzitzikostas studoval mezinárodní vztahy a ekonomii ve Washingtonu a Londýně. Jako dopravní politik se zatím přímo neprojevil. Doprava však často hraje roli v regionální politice.

Pokud jde o dopravní politiku, bude muset Tzitzikostas koordinovat svou činnost mimo jiné s Nizozemcem Wopke Hoekstrou (Křesťanští demokraté), který má zůstat komisařem pro ochranu klimatu, a s určenou místopředsedkyní Výkonné komise pro přechod k čistému a konkurenceschopnému hospodářství, Španělkou Teresou Riberovou (Sociální demokraté).

Ursula von der Leyenová chce jmenovat šest výkonných místopředsedů, z nichž každý se bude starat o jedno portfolio a koordinovat politiku v širších otázkách. "Realitu nemůžete zabalit do malých krabic," vysvětlila svou plánovanou strukturu. To splňuje požadavky zprávy, kterou nedávno předložil bývalý prezident ECB Mario Draghi s cílem zlepšit konkurenceschopnost EU. Všichni zaměstnanci se zavázali ke konkurenceschopnosti "v rámci dvojité digitální a ekologické transformace, která v současné době probíhá". Konkurenceschopnost tvoří "pozadí" klíčových priorit nové Evropské komise: prosperity, bezpečnosti a demokracie. V některých otázkách bude muset designovaný komisař pro dopravu pravděpodobně jednat s jinými výkonnými místopředsedy než s Riberou. Henna Virkkunen (Křesťanští demokraté) se má postarat o digitalizaci a Stéphane Séjourné (Liberálové) se má zabývat rozvojem evropské průmyslové strategie, investicemi, obavami malých a středních podniků a otázkami vnitřního trhu EU. Roxana Mizantu (Sociální demokraté) má koordinovat politiku EU v oblasti sociálních práv, kvalifikovaných pracovníků a odborné přípravy.

Kromě dopravního portfolia je pro dopravní a logistický průmysl důležitá i práce dalších zadavatelů. Maroš Šefčovič (socdem) má být zodpovědný za obchod, ekonomickou bezpečnost a cla. Valdis Dombrovskis (Liberálové) se má zabývat produktivitou, implementací a zjednodušováním předpisů EU. Jozef Síkela (nezávislý), zamýšlený jako komisař pro mezinárodní

partnerství, bude dohlížet na program EU pro konektivitu Global Gateway v hodnotě několika miliard eur, jehož prostřednictvím EU mimo jiné podporuje strategicky důležitou dopravní infrastrukturu po celém světě. Jessica Roswall (Křesťanští demokraté) by měla být komisařkou pro životní prostředí, vodní bezpečnost a oběhové hospodářství a Dan Jørgensen (Sociální demokraté) je nominován za energetiku a bydlení.

Podle von der Leyenové je hlavní odpovědností Tzitzikostase mobilita zboží a osob. "Jedná se o odvětví, která mají zásadní význam nejen pro naši konkurenceschopnost, ale také pro propojení mezi lidmi v Evropě a základní podmínkou úspěšné regionální hospodářské činnosti," uvedl předseda Komise. Podrobnější popis svých úkolů chce svým komisařům poskytnout později. To musí být provedeno rychle, řekl europoslanec za SPD v Dolním Sasku Bernd Lange, předseda Konference předsedů výborů v Evropském parlamentu, která je nápomocná při organizaci parlamentních slyšení kandidátů. "Teprve pak můžeme slyšení skutečně důkladně připravit." Schválení Evropským parlamentem nebude hotovou věcí, řekl Lange. "Kandidáty při slyšení prověříme." Toto "grilování" již v minulosti vedlo i k výměně kandidátů. "I když by bylo dobré, kdyby se nová Komise ujala své práce co nejdříve, nenecháme se tlačit časem. Evropský parlament nebyl zodpovědný za zpoždění v nominačním procesu a vyhradí si potřebný čas na parlamentní kontrolu," řekl Lange. Podle Michaela Blossa, pokud budou všechny výbory spokojeny, bude muset celé nové kolegium komisařů čelit hlasování na plenárním zasedání EP.



SSL Express 19-09-2024 Švýcarsko: Železnice ztrácí podíl na trhu v transalpské dopravě

Podle švýcarského Federálního úřadu pro dopravu (FOT) bylo v první polovině roku 2024 přes švýcarské Alpy přepraveno 19,6 milionu tun zboží, což je přibližně 360 000 tun, tj. o 1,9 % více než ve stejném období loňského roku. 72,3 procenta zboží bylo přepraveno po železnici. Tržní podíl železnice ve švýcarském alpském tranzitu je tedy stále výrazně vyšší než podíl železniční nákladní dopravy v EU, ale ve srovnání s první polovinou roku 2023 klesl o 0,5 procentního bodu. Podle FOT byla dodatečná tonáž přepravována rovným dílem po železnici a silnici. V důsledku toho se počet jízd těžkých nákladních automobilů přes švýcarské alpské průsmyky zvýšil o 3,5 procenta, resp. o 17 000 až na 480 000 jízd. Švýcarsko proto pravděpodobně nesplní svůj zákonem stanovený cíl maximálně 650 000 jízd alpskou veřejnou dopravou kamionů ročně i v roce 2024. Minulý rok jich bylo 916 000.

Zejména na San Bernardinu (plus 18,7 procenta) a Gotthardu (plus 5,2 procenta) byl v prvním pololetí roku 2024 výrazně vyšší kamionová doprava ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Naproti tomu méně cest bylo započítáno v San Bernardinu (minus 3,4 procenta) a Simplonu (minus 2,9 procenta). Počet jízd nákladních vozidel po rakouské brennerské dálnici v první polovině roku 2024 činil přibližně 1,22 milionu a ve srovnání se stejným obdobím loňského roku se téměř nezměnil (minus 0,2 procenta), uvádí zpráva FOT. Úřad připisuje nárůst počtu cest těžkými nákladními vozidly ve Švýcarsku mírnému zlepšení ekonomiky ve Švýcarsku a v Evropě. "Nelze však vyloučit, že přetrvávající problémy s kapacitou a kvalitou v transalpské železniční nákladní dopravě vedly k přesunu přepravy citlivé na čas a kvalitu zpět na silnici," uvádí zpráva. Pro spolehlivá tvrzení je však třeba pozorovat střednědobý až dlouhodobý vývoj. FOT uvádí jako problémy pro transalpskou železniční nákladní dopravu dlouhou výluku tunelu Gotthardského úpatního tunelu a přerušení důležitých tras v zahraničí, zejména v Itálii a Francii.

Jon Pult, prezident švýcarské ekologické organizace Alpine Initiative a člen parlamentu, vyjádřil znepokojení. Generální renovace německé železniční sítě, která potrvá nejméně do roku 2031, povede k několikaměsíčním uzavírkám kritických tras na severojižním železničním nákladním koridoru. Pokud navíc německý provozovatel infrastruktury InfraGo zvýší do roku 2026 ceny za

přístup k přepravním trasám pro nákladní dopravu o 14,8 procenta, jak bylo oznámeno, výrazně to zpomalí přechod na sever od Alp. Zároveň bude od roku 2025 opravován most Lueg na rakouské Brennerské dálnici, který bude do roku 2030 průjezdný pouze v jednom jízdním pruhu. Kamionová doprava by pak mohla být odkloněna na švýcarské alpské přechody. "Jak také naznačila samotná FOT, nyní existuje naléhavá potřeba opatření k posílení železnice, aby se zabránilo dalšímu nárůstu cest kamionů přes švýcarské Alpy," řekl Pult.



SSL Express 19-09-2024 Bulharsko a Severní Makedonie se přou o železniční spojení

Bulharská Sofie a severomakedonské Skopje jsou dvě evropská hlavní města, mezi nimiž není žádné železniční spojení. Kvůli neshodám mezi vládami těchto dvou zemí NATO hrozí, že tomu tak bude i nadále. Makedonský premiér Hristijan Mickoski, který je v úřadu od června 2024, na konci července uvedl, že jeho vláda hodlá přeměnovat fondy EU na realizaci makedonského úseku panevropského dopravního koridoru VIII vedoucího do Bulharska na projekty panevropského dopravního koridoru X. Zatímco VIII. koridor, který je dlouhý téměř 1 000 kilometrů, spojuje albánský jadranský přístav Durrës přes Severní Makedonii a bulharské hlavní město Sofii s černomořskými přístavy Varna a Burgas, koridor X vede z Vídně přes Bělehrad a Skopje do řeckého egejského přístavu Soluň. Má velký význam pro přepravu čínského zboží z řeckého přístavu Pireus do střední Evropy.

V širším smyslu tvoří VIII. koridor most mezi Itálií a Střední Asií. Panevropské koridory jsou předchůdci koridorů transevropské dopravní sítě (TEN-T). Byly definovány na mezinárodních konferencích v 90. letech 20. století, ale nejsou institucionální, koncepční ani právní součástí TEN-T. V prosinci 2022 však Evropská komise označila koridor VIII za prioritní prvek svého koridoru TEN-T "západní Balkán – východní Středomoří". V rámci své strategie Global Gateway poskytla Republika Severní Makedonie celkem 560 milionů eur ve formě grantů a půjček z různých zdrojů. Skopje má peníze použít na výstavbu 24 kilometrů železnice z Kriva Palanka k bulharským hranicím a na elektrifikaci dalších 88 kilometrů železničních tratí. EU odhadla roční přepravní kapacitu železniční trati na 500 000 tun zboží a půl milionu cestujících. "Zlepší konektivitu v rámci regionu a Evropské unie a urychlí hospodářský rozvoj," uvedla tehdy Evropská komise.

Po svém předsedovi vlády Mickoskim však ministr dopravy Severní Makedonie Aleksandar Nikolovski nyní popírá i "ekonomický přínos železniční trati". Upozornil, že na 24 kilometrů dlouhé trase v hornaté pohraniční oblasti bude muset být vybudováno 22 tunelů a zbouráno 20 obytných budov ve městě Kriva Palanka. Chce požádat dárce z EU, aby mu umožnili použít finanční prostředky udělené pro koridor VIII na projekty podél koridoru X, který jeho vláda považuje za prioritu. Ministr Nikolovski také obvinil Bulharsko z nečinnosti. Zatímco jeho země již dokončila železniční trať Skopje-Kumanovo a pracuje na úseku z Kumanova do Kriva Palanka, Bulhaři dosud nepředložili technický projekt pro svůj 1 194 metrů dlouhý úsek přeshraničního tunelu Deve Bair. "Problém s železniční tratí z Kriva Palanka na bulharskou hranici je, že končí v tunelu do nikam, protože ji nemůžeme postavit pouze na naší straně," řekl Nikolovski.

Bulharská vláda ve svém prohlášení obvinění z nečinnosti odmítla. Připomněla Skopje jeho povinností podle ústavního práva. Severní Makedonie "opakovaně potvrdila svůj závazek k infrastrukturnímu propojení mezi oběma zeměmi, včetně koridoru VIII". Sofie "s rostoucím znepokojením sleduje prohlášení a prohlášení představitelů Republiky Severní Makedonie, jejichž cílem je porušovat mezinárodní závazky v oblasti infrastrukturního propojení, včetně přesměrování evropských fondů na výstavbu železniční části VIII. koridoru na jiný dopravní projekt".

Ačkoli Bulharsko bylo první zemí, která uznala makedonskou státnost v roce 1991, jeho vztahy s jižním sousedem jsou tradičně poznamenány politickým napětím. Mnoho Bulharů upírá Makedoncům jejich národnost a považují makedonský jazyk za jižní bulharský dialekt.

Mickovské nacionalistická "Vnitřní makedonská revoluční organizace – Demokratická strana pro makedonskou národní jednotu" zvítězila v parlamentních volbách na začátku května 2024 zejména s příslibem, že vůči Bulharsku opět zakročí tvrdším směrem.

Zatímco koridor VIII byl zpočátku považován především za ekonomicky důležitý infrastrukturní projekt pro rozvoj dopravy v balkánském regionu, útočná válka Ruska proti Ukrajině mu dodala další geostrategický význam pro vojenskou mobilitu na jihovýchodním křídle NATO. V rozhovoru pro makedonský deník "Sloboden Petschat" vedoucí delegace Evropské komise ve Skopje David Geer jasně odmítl možnost zpronevěry poskytnutých fondů EU. "Nemůžete jen tak přerozdělit finanční prostředky z koridoru VIII do koridoru X, to není způsob, jakým náš evropský systém funguje," řekl. Oba koridory jsou pro EU důležité a EU investuje do obou, uvedl zástupce Komise Geer.

První úvahy o železničním spojení mezi Sofií a Skopje byly učiněny stavitelem Orientální železnice, baronem Mauricem de Hirsch, již na počátku 70. let 19. století, kdy Bulharsko a Makedonie byly stále pod osmanskou nadvládou. Z toho však tehdy nic nebylo a ani po slavnostním položení základního kamene v roce 1994 nenásledovalo dokončení železniční trati.

SSL Express 19-09-2024 Selhání systému v Lufthansa Cargo způsobilo velké problémy

Aktualizace softwaru společnosti Lufthansa Cargo paralyzovala důležité části provozu nákladní letecké společnosti. Kvůli technickým problémům v úterý odpoledne bylo až do úterního večera pozastaveno doručování a přijímání dovozního a vývozního zboží ve Frankfurtu a Mnichově, jak oznámila nákladní dceřiná společnost Lufthansy na svých webových stránkách. Mezitím byla příčina vyřešena, uvedla ve středu mluvčí společnosti. "Očekáváme, že se budeme moci vrátit k normálnímu provozu v průběhu dne."

Postiženým softwarem je centrální IT systém společnosti Lufthansa Cargo, který se používá ke zpracování všech zásilek. Dříve o tom informoval Aero.de leteckého portálu.

Podle mluvčí neměly být ve středu zrušeny žádné lety. Výsledné nahromadění dodávek se však stále projevuje. V oznámení společnosti v úterý večer se až do pátečního večera hovořilo o rušení letů a dokonce o omezeních v evropském provozu.

--

SSL Express 20-09-2024 NYK vede návrat Japonska k recyklaci lodí

Japonská lodní společnost Nippon Yusen Kaisha (NYK) se rozhodla přivést recyklaci lodí zpět do ostrovní země ve východní Asii. Společnost podepsala memorandum o porozumění s místní Oono Development o komercializaci podnikání, které by umožnilo demontovat lodě a velké pobřežní stavby v Japonsku a recyklovat je jako ocelový šrot a další materiály. Vzhledem k tomu, že japonský ocelářský průmysl přechází na elektrické obloukové pece, důraz na šrotování lodí by mohl zmírnit dlouhotrvající problém s nečistotami v ocelovém šrotu, což by znamenalo novou éru výroby oceli.

Lodě jsou vyrobeny z velkého množství vysoce kvalitní oceli a více než 90 % středních a velkých plavidel je recyklováno jako stavební materiály, recyklované materiály nebo použité výrobky. NYK uvedl, že šrot s nízkým obsahem nečistot, který je jinak obtížné odstranit z roztavené oceli, se

stává stále cennějším zdrojem vysoce kvalitního železa, ale k realizaci udržitelné recyklace je zapotřebí demontáž lodí, která bere v úvahu bezpečné, ekologické a účinné metody. V roce 2023.NGO Shipbreaking Platform vypočítala, že japonský ocelářský sektor přišel o možnost recyklovat přibližně 1,5 milionu tun ocelového šrotu z japonských lodí s ukončenou životností. "I když se toto číslo nyní nemusí zdát relevantní, předpovědi odborníků naznačují, že počet lodí, které musí být sešrotovány, se v příštím desetiletí zečtyřnásobí. To znamená, že Japonsko bude muset uznat, že recyklace vysoce kvalitního ocelového šrotu z japonských plavidel představuje slibné řešení, jak přispět k japonským cílům uhlíkové neutrality," uvedla koalice bojující za čistou a bezpečnou recyklaci lodí a dodala, že "si není vědoma žádné současné aktivity v Japonsku v oblasti demontáže zaoceánských plavidel".

Plánem je rozebírat lodě v jediném japonském recyklačním suchém doku, který může odbavit velké lodě a je vlastněn společností Oono Development ve městě Chita v prefektuře Aichi. Společnost Oono Development se sídlem v Ehime se zabývá různými podniky souvisejícími s životním prostředím, od demolic až po likvidaci odpadu. Suchý dok společnosti je jedním z největších v Japonsku a může demontovat dvě velké lodě současně, uvedl NYK.

Recyklaci lodí do značné míry dominuje Bangladéš, Pákistán, Indie a Turecko od doby, kdy Čína v roce 2019 uzavřela trh s recyklací lodí plujících pod zahraniční vlajkou. Další země, jako je Egypt, Brazílie a Bahrajn, také nedávno vstoupily do tohoto sektoru, kde se očekává rychlý nárůst poptávky do roku 2028.

Elektrické obloukové pece zatím nevyrábějí drahé ocelové plechy pro stavbu lodí, ale pokud to bude možné, surovina z lodního šrotu znovuzrozeného jako tlusté plechy pro loděnice by mohla potenciálně vést ke zcela cirkulárním novostavbám.



SSL Express 20-09-2024 CVC se nechce smířit s vítězstvím DSV v koupi SChenkeru

CVC se nechce smířit s porážkou s DSV v nabídkovém závodě o Schenker. V dopise Deutsche Bahn (DB) finanční investor na ni naléhá, aby přehodnotila prodej Dánům, a přináší do hry zvýšení své nabídky. Jako první o tom informovala finanční zpravodajská agentura Reuters.

Původně se uvádělo, že oba uchazeči nabídlí zhruba 14 miliard eur, přičemž CVC předložila i variantu, ve které by si federální vláda ponechala 25procentní podíl a mohla by pozdějším prodejem dosáhnout celkově vyšší kupní ceny. Oficiální kupní cena společnosti DSV oznámená v pátek činí 14,3 miliardy eur. V dopise CVC je jeho vlastní nabídka oceněna na 13,6 miliardy eur. Z pohledu investora je však rozhodující reálná hodnota nabídek. To představuje 11,9 miliardy eur ve vlastní nabídce, oznamuje CVC. Pro společnost DSV společnost vypočítala hodnotu ve výši 11,3 miliardy eur. Ta by tedy byla nižší. Finanční investor nakonec v dopise podtrhuje, že jeho nabídka byla přece jen lepší. "Jsme proto pevně přesvědčeni, že naše nabídka je ve srovnání s nabídkou DSV ekonomicky výhodná, a proto by nám měl být udělen kontrakt na akvizici společnosti Schenker," uvádí se ve zprávě.

Vzhledem k houževnatosti finančního investora se Deutsche Bahn včera dokonce cítila nucena učinit podrobné prohlášení o tomto procesu. Až dosud byla ohledně prodejního procesu vždy velmi zdrženlivá. "Výsledek je jasný: Nabídka v prodejním procesu byla ekonomicky nejlepší ze všech hledisek, které bylo třeba zvážit, a to v souladu s jasně komunikovanými parametry výběrového řízení," hlásí oficiálně od železnice. Dozorčí rada nechala vypracovat externí zprávu nezávislým auditorem, který neutrálně ověřil nabídky a vydal závěrečné hodnocení. A dále: "Podpisem kupní smlouvy se společností DSV je prodejní postup podle práva EU o státní podpoře ukončen a jednostranná prohlášení uchazečů již nemohou být brána v úvahu."



SSL Express 20-09-2024 Generální ředitel DB Lutz představuje restructuralizační program

Generální ředitel společnosti Deutsche Bahn (DB) Richard Lutz včera dozorčí radě představil celkový program strukturální restrukturalizace skupiny v příštích třech letech. Tento koncept, nazvaný S3, se zaměřuje na tři cíle: obnovu infrastruktury, železniční provoz a ekonomickou efektivitu. Do roku 2027 má být obnoven výkon železnice, zákaznická zkušenost se má výrazně zlepšit díky vyšší přesnosti, spolehlivosti a menšímu počtu poruch a má být zajištěna finanční životaschopnost DB.

Předseda dozorčí rady Werner Gatzler komentoval návrhy slovy: "Restrukturalizace infrastruktury a provozu, stejně jako hospodářské oživení společnosti, jsou jasně formulované cíle, které mají skupinu dostat zpět na správnou cestu." Gatzler zatím nebyl s těmito poznámkami spokojen a požadoval: "Dozorčí rada očekává konkretizaci celkového programu jako součást rozpočtu a střednědobého plánování prosincového zasedání a bude průběžně sledovat pokrok v implementaci." Restrukturalizační program "S3" kritizoval také Martin Burkert, předseda Svazu železničářů a dopravy (EVG): "Zasedání dozorčí rady bohužel nepřineslo dostatečnou transparentnost ohledně plánovaného rušení pracovních míst v Deutsche Bahn. Chybí nám jasná vyjádření," uvedl místopředseda dozorčí rady DB AG. Nemělo by dojít k žádným úsporám v počtu personálu potřebného pro provoz. Zaměstnanců je již příliš málo na to, aby udrželi podnik v chodu i v obtížných podmínkách. Burkert si stěžoval, že rada nebyla schopna srozumitelně představit, jak by bylo možné cílů programu S3 skutečně dosáhnout. Nebylo například jasné, jak lze provést naléhavě potřebnou obnovu 200 staveb do roku 2027 nebo jak se DB Cargo může dostat zpět do ziskové zóny. Bez většího množství zboží na kolejích by však nedošlo k žádnému ekologickému obratu v dopravě.

Politici však musí také konečně dodržet své sliby o silné železnici, řekl Burkert. Především potřebuje financovat železniční infrastrukturu v průběhu několika let až do roku 2030. To není zabezpečeno. "Nyní očekáváme širokou politickou solidaritu pro adekvátní a trvalé financování, aby se železnice nestaly každoroční hříčkou rozpočtových podvodů," požadoval šéf odborů. Lutz chce úspěšnost renovačního programu ve společnosti měřit mimo jiné tím, zda se do roku 2027 sníží počet zpoždění souvisejících s infrastrukturou o 20 procent, a to i přes pokračující vysokou stavební aktivitu. Dochvilnost v dálkové dopravě se má za tři roky opět pohybovat mezi 75 a 80 procenty. V první polovině roku 2024 činila tato míra pouze 62,7 procenta.

Provozní výsledek (EBIT) v systémové síti by se měl do roku 2027 zvýšit na 2 miliardy eur. V první polovině roku 2024 činila provozní ztráta v systémové síti 1,2 miliardy eur (první polovina roku 2023: minus 339 milionů eur). Důvodem pro tmavě červená čísla jsou však také nesplacené finanční prostředky od federální vlády na již zahájená renovační opatření v síti, na která DB zaplatila zálohy.

Lutz připustil, že infrastruktura je dnes ve výrazně horším stavu a mnohem náchylnější k selhání, než by on a jeho tým v roce 2019 předpovídali. "V rámci programu obnovy S3 se zaměřujeme na stabilizaci systému v příštích třech letech," zdůraznil šéf železnic. To má položit základ pro další růst a Deutsche Bahn chce přispět k cílům spolkové vlády v oblasti dopravy a politiky v oblasti klimatu. S restrukturalizačním programem S3 chce Lutz do roku 2027 dohnat cíle "silné železniční strategie", která byla přijata v roce 2019. Cílem je zdvojnásobit přepravní výkon v osobní železniční dopravě, zvýšit podíl železnice v nákladní dopravě na 25 procent a postupně implementovat Deutschlandtakt.

Pokud jde o infrastrukturu, v příštích třech letech se zaměříme na rychlou renovaci stávajících budov. Kromě toho mají být vyměněny systémy, které jsou náchylné k poruchám, a tím se výrazně sníží počet zón pomalé rychlosti. Kromě toho se plánuje nahrazení 200 starých, k

poruchám náchylných blokovacích zařízení okamžitým programem. Rychlý nárůst kapacity prostřednictvím malých a středních opatření, kterých má být do roku 2027 přibližně 200, bude mít také znatelný efekt, uvádí skupina.

DB chce také v příštích několika letech snížit personální požadavky systémové sítě ve dvou fázích. Do roku 2027 bude DB prioritou redukce provozních funkcí v oblasti administrativy, prodeje a nepřímých operací. Neexistují žádné jiné plány na propouštění. Místo toho by měly být využívány různé nástroje, jako je přirozená fluktuace, vnitroskupinový trh práce a dobrovolný částečný odchod do důchodu. DB chce zároveň zajistit, aby byl k dispozici potřebný personál pro provozní železniční podnikání. Z tohoto důvodu bude mnoho provozních funkcí i nadále najímáno "na plné obrátky".

Lutz se také věnoval třem oblastem podnikání: dálkové dopravě, regionu a nákladu. DB Cargo již prochází dalekosáhlou transformací, jejímž cílem je učinit její obchodní model konkurenceschopným pro budoucnost. Od ledna 2025 by vznikla nová struktura orientovaná na zákazníka a odvětví: Díky jasné alokaci a sdružování zdrojů a vysoké úrovni osobní a ziskové odpovědnosti by se týmy mohly více soustředit na potřeby zákazníků. Tato společenská odpovědnost a spíše středně velké umístění by zajistily ziskovost v dlouhodobém horizontu, takže naděje ve skupině.

P.S. To se jim to restrukturalizuje, když na obzoru je 13,5 mld od DSV za Schenker.

