

SSL EXPRES .2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 01-10-2025 Námořní přeprava: Zlatý týden umožňuje další pokles cen

Na rozdíl od obvyklé sezónnosti nepřineslo třetí čtvrtletí, které se nyní chýlí ke konci, žádné zisky kontejnerovým linkám na spotovém trhu. V krátkodobém horizontu jsou šance na oživení považovány za velmi nízké. Ani těsně před týdnem Národního dne v Číně (od 1. října) nedošlo k žádnému obnovenému spěchu o nákladní prostor v kontejnerové dopravě. Na rozdíl od předchozích let jsou kapacity slotů podle odborníků na logistiku nadále uvolněné a sazby za přepravu pokračují v klesajícím trendu.

Cenové indexy Šanghajské lodní burzy pro nejnovější rezervace ("SCFI založené na vypořádaných sazbách") se v pondělí opět propadly dvouciferným tempem: index obchodu Dálný východ / Evropa o téměř 11 procent ve srovnání s předchozím týdnem, index transpacifického obchodu se západním pobřežím USA o téměř 23 procent. Ještě ostřeji sledovaná SCFI, která sleduje odhady sazeb agentů a speditérů pro 13 tras ze Šanghaje, klesla v pátek o 7 procent na 1 114 bodů. Zejména na trasách do Severní Ameriky, Evropy, Perského zálivu a na východní pobřeží Jižní Ameriky hladina opět prudce klesla – na posledních dvou jmenovaných téměř o 15 procent. V ostrém kontrastu s obvyklou sezónností tedy nepřineslo třetí čtvrtletí, které se nyní chýlí ke konci, zisky kontejnerových linek na spotovém trhu, ale propad úrovně sazeb SCFI o 37 % ve srovnání se závěrečnou úrovní druhého čtvrtletí. Evropský trh nyní předkládá bezútešný obrázek. SCFI nyní odhaduje průměrnou míru přepravného mezi Dálným východem a Evropou na 971 amerických dolarů/FEU – téměř 60 procent pod úrovní předchozího roku. Drewry's World Container Index a cenová informační služba Xeneta uvádějí tržní sazby pro stejný směr na 1 735 a 1 836 dolarů/FEU. Spediční zdroje na druhé straně říkají, že nejlevnější nabídky linek již směřují k 1 000 dolarům za FEU. V krátkodobém horizontu jsou šance na oživení považovány za velmi nízké. Od této chvíle bude pravděpodobně trvat nejméně dva týdny, než se objemy nákladu na Dálném východě po zlatém týdnu opět výrazně zvýší.

Do té doby se operátoři budou muset snažit zpomalit erozi sazeb. Podle společnosti Sea-Intelligence, která se zabývá průzkumem trhu, sníží lodní společnosti v příštích čtyřech týdnech týdenní počet slotů na obchodu mezi Dálným východem a Evropou o 13,6 procenta a na trase z Číny na západní pobřeží USA o 17 procent. Kapacity dosáhnou svého nejnižšího bodu v nadcházejícím týdnu (6.–12. října). Teprve v polovině října bude pravděpodobně jasné, jakým směrem se budou sazby za přepravu ve čtvrtém čtvrtletí ubírat.

Na rozdíl od kontejnerové liniové dopravy je cenový trend v přepravě sypkých materiálů, která se vyznačuje velkými surovinovými a průmyslovými náklady, již několik týdnů jasně vzestupný. Baltic Dry Index, který odráží charterové sazby pro lodě na přepravu sypkého nákladu, vzrostl od konce června o více než 50 procent na 2 259 bodů. Navzdory americkým clům na produkty, jako je ocel a hliník, se menším velkoobjemovým podnikům s vlastními jeřáby podařilo výrazně zlepšit na spotovém trhu v Atlantiku. V kontejnerovém sektoru však pokles sazeb nebrání rejdařským společnostem v tom, aby pokračovaly v objednávání nových plavidel. Podle

posledních odhadů dosáhla velikost knihy objednávek lodí nyní 32 procent kapacity v provozu. Od poloviny roku 2027 lze očekávat rychlý nárůst dodávek lodí. Ani v krátkodobém horizontu se dopravci nesnaží své flotily zredukovat. Místo toho je na charterovém trhu stále velká poptávka po dalších plavidlech. Tam se linky již nyní stále více zásobují kvůli dodávkám v nadcházejícím roce – bez ohledu na ekonomickou a geopolitickou nejistotu.

V segmentu velkých lodí byly podle makléřů v poslední době velmi aktivní zejména společnosti Maersk a Hapag-Lloyd. To vysvětluje, proč sazby za charter, na rozdíl od sazeb za přepravu, stále prudce rostou. Nový ConTex – tržní barometr Asociace lodních makléřů v Hamburku a Brémách (VHBS) – pro charterový trh je stále o 20 procent nad úrovní předchozího roku.



SSL Express 01-10-2025 Fyzika neumožňuje podivné kompromisy, pokud jde o zatížení náprav

Elektrická nákladní vozidla to mají v Evropské unii i nadále těžké. Dánské předsednictví Rady Evropské unie svým kompromisním návrhem směrnice o hmotnostech a rozměrech prakticky ustupuje od cíle Evropské komise zvýšit hmotnostní limity pro vozidla s nulovými emisemi. Aby si Dánové vynutili rozhodnutí do konce roku, chtějí v budoucnu povolit pro jízdní soupravy celkovou hmotnost 44 tun místo 42 tun. S ohledem na zchátralé mosty a silnice však má limit na hnací nápravě zůstat na 11,5 tuny.

Vzorový kompromis, který chce brát v úvahu požadavky všech zájmových skupin, však přehlíží rozhodující faktor: neúplatnou fyziku. Bateriové elektrické tahače návěsů jsou totiž v oblasti pohonů výrazně těžší. A po částečném vyložení plného návěsu se hmotnostní zatížení posouvá dále dopředu.

Přetížení hnací nápravy by pak bylo zabráněno pouze překládáním a novým rozložením hmotnosti, na které v praxi není v žádném případě čas. Pokud se má e-nákladní automobil konečně stát ekonomickým, nesmí členské státy za žádných okolností dělat tento kompromis.

P.S. A nemohl by jet takový eLKW bez části bateriového packu?



SSL Express 01-10-2025 Eco Duo systém je vhodný pro komerční použití

Jak proveditelné je použití silniční kombinace Eco Duo v kombinované dopravě? Touto otázkou se zabývalo konsorcium, které zahrnuje výrobce přívěsů Schmitz Cargobull, španělského poskytovatele logistických služeb Sesé, Volkswagen Group Logistics a Kombiverkehr, jakož i TÜV Rheinland a Německé sdružení automobilového průmyslu (VDA). Po dobu jednoho roku se mezi Wolfsburgem a Barcelonou používala kombinace, při níž jsou dva standardní návěsy spojené podvozkem taženy pouze jedním tahačem, přičemž návěsy byly přeloženy do vlaku na terminálu KD v Lehrte.

Podle partnerů projektu test ukázal, že 31,70 metrů dlouhé Eco Duo s přípustnou celkovou hmotností 40 tun (44 tun v kombinované dopravě) splňuje všechny technické bezpečnostní požadavky a lze jej snadno integrovat do stávajících konstrukcí. Koncept nabízí větší přepravní objem s menším počtem jízd a může tak významně přispět ke snížení emisí CO₂. Zároveň může pomoci čelit nedostatku řidičů. Výsledky pilotního projektu také ukazují, že přeprava soupravy

Eco Duo po železnici je možná bez dodatečných nákladů. Úpravy jsou vyžadovány pouze na terminálech, aby bylo možné odpojit a připojit přívěsy. Kromě toho musí být zajištěno parkoviště pro jeden nebo více vozů.

Prokázání jeho praktičnosti je však pouze prvním krokem. Aby bylo možné uvést koncept Eco Duo do pravidelného provozu, musí být změněno stávající nařízení o výjimkách z pravidel silničního provozu pro extra dlouhá vozidla a jízdní soupravy. Partneři projektu sledují cíl zavést "typ 6" jako typ vozidla pro soupravy do délky 32 metrů. Použití má probíhat na samostatně definované existující síti, jejíž součástí jsou i kombinovatelná propojení.