

SSL EXPRES

02.12.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 02-12-2025 Tři největší japonské lodní společnosti podporují domácí lodní konstrukce

Tři největší japonské lodní společnosti – Nippon Yusen Kaisha, Mitsui OSK Lines a Kawasaki Kisen Kaisha – spojují síly s předními loděnicemi v zemi, aby oživily domácí lodní stavitelství. Podle Nikkei Asia bude tato trojice investovat do společnosti MILES, tokijské konstrukční firmy, kterou společně vlastní Mitsubishi Heavy Industries (51 %) a Imabari Shipbuilding (49 %). Cílem tohoto kroku je standardizovat nákladní lodě a oživit domácí stavbu tankerů na přepravu zkapalněného zemního plynu (LNG), která se z velké části přesunula do zahraničí. Pozorovatelé poukazují na paralely s čínským systémem SDARI, kde centralizovaný, vládou podporovaný design lodí urychluje standardizaci a zvyšuje efektivitu.

Investice zapadá do širšího plánu vlády na modernizaci japonských loděnic. Mezi mnoha stimulačními opatřeními oznámenými minulý týden nová vláda vedená Sanae Takaichi požaduje vytvoření desetiletého veřejně-soukromého fondu v hodnotě přibližně 1 bilionu jenu (6,4 miliardy dolarů) na budování kapacit s cílem zdvojnásobit objem lodního stavitelství do roku 2035 ve srovnání s rokem 2024.

Po desetiletí bylo Japonsko světovým lídrem v lodním stavitelství, přičemž v 90. letech dosáhlo vrcholu s 50% podílem na celosvětové produkci. Dnes jeho podíl klesl na zhruba 10 % a je zastíněn Čínou (70 %) a Jižní Koreou.



SSL EXpress 02-12-2025

Další ranou pro americké letectví je embargo na nákladní dopravu, která by mohla být nejvíce zasažena nedostatkem leteckého paliva. 11. listopadu byl po objevení úniku uzavřen ropovod Olympic, což vedlo k nedostatku paliva ve státě Washington. Nejvíce postiženo bylo letiště Seattle-Tacoma (SEA) a s blížícím se svátkem Díkůvzdání se očekává, že nákladní doprava utrpí ztráty, protože letecké společnosti upřednostňují přepravu cestujících. Společnost United Cargo 24. informovala zákazníky, že z důvodu „omezení dodávek paliva“ od dalšího dne „uloží dočasné embargo na všechny přepravy úzkotrupých nákladních letadel na letech do a z SEA“. Dodala, že její produkty QuikPack (expresní zásilky) a Lifeguard (naléhavé lékařské zásilky) nejsou embargem dotčeny. Zákazníky také ujistila, že její přepravní služby na letišti nebyly ovlivněny. Společnost United uvedla: „Toto opatření je zaváděno z opatrnosti, aby podpořilo úsilí o úsporu paliva na letišti, a bude platit až do odvolání. Toto embargo v současné době nemá vliv na letový řád společnosti United ani na náklad přepravovaný přes jiné lokality.“

Guvernér státu vyhlásil stav nouze ve snaze zajistit dodávky leteckého paliva na letiště SEA, a to jeho přepravou nákladními vozy a uvolněním pravidel pro pracovní dobu řidičů. Letecké společnosti přidaly do letových řádů technické zastávky a přeskupují své sítě. Společnost

Delta uvedla, že zákazníci na mezinárodních dálkových letech z letiště SEA „mohou do pátku zaznamenat úpravy letových řádů“. Letecká společnost údajně přepravuje palivo navíc pomocí cisteren a na některých dálkových letech přidala zastávky pro doplnění paliva.

SEA zaznamenala v loňském roce nárůst objemu o 10,3 % oproti roku 2023, a to na 460 062 tun, čímž se umístila na 21. místě mezi americkými letišti podle objemu nákladu. Největším hráčem je Delta, ale nejvýznamnějšími provozovateli nákladních letadel na letišti jsou Korean Air, China Airlines, Asiana, Cargolux, EVA Air a Air Incheon. Společnosti EVA Air i China Airlines vydaly cestovní varování, v nichž upozorňují na možné narušení provozu.

Společnost BP, která provozuje olympijský ropovod, uvedla, že nemá stanovený harmonogram jeho znovuzprovoznění a že v současné době vyhodnocuje množství uniklé ropy.

Tato zpráva následuje po dalším otřesu v americké letecké nákladní dopravě, a to po uzemnění flotily letadel MD-11, které mělo dopad na společnosti FedEx, UPS a Western Global. Piloti letadel MD-11 ve společnosti Western Global byli nyní propuštěni, což naznačuje, že se tato stárnoucí letadla brzy nevrátí do vzduchu. Podle pilotních skupin na sociálních médiích se to týká téměř 70 pilotů, tedy více než poloviny. Jeden z nich napsal: „Jsem si jistý, že řada propuštěných pilotů uvažuje o přestupu k jiným dopravcům, protože nám dali zhruba 10 hodin předem vědět, že budeme propuštěni.“ Existují obavy, že by to mohl být i začátek konce pro leteckou společnost, která v roce 2023 podala žádost o bankrot podle kapitoly 11 a později z něj vystoupila, částečně kvůli svým vysokým dluhům, stárnoucí a nákladné flotile a klesající poptávce. Western Global vlastní 15 letadel MD-11F a pouze čtyři letadla 747, z nichž jedno je odstavené, na které se nyní musí spoléhat.

✈️ 🇪🇺 SSL Express 02-12-2025 Airbus zahajuje finální montáž A350F před letovými zkouškami v roce 2026 (ACW)

- Airbus zahájil finální montáž svého A350 Freighter, čímž urychlil vývoj jediného širokotrupého nákladního letadla plně vyhovujícího nadcházejícím mezinárodním emisním předpisům.
- A350F není modernizací osobního letadla – byla vyvinuta od základu jako nákladní stroj.
- Na základě platformy A350-1000 má zkrácený trup, zesílenou podlahu hlavní paluby, upravenou polohu předního podvozku a 3 metry vysoké nákladové dveře umístěné pro optimální nakládání.

Letadlo je navrženo tak, aby neslo náklad o hmotnosti 109 tun na vzdálenost 4 700 námořních mil, přičemž si zachovává plnou kompatibilitu se stávajícími systémy manipulace s nákladními stroji. Nákladní letadlo bude poháněno motory Rolls-Royce Trent XWB a Airbus si klade za cíl dosáhnout snížení emisí CO₂ na tunu o 30 až 40 procent ve srovnání se staršími čtyřmotorovými letadly. Místo aby začínal od nuly, Airbus využívá svou certifikovanou platformu A350-1000 k zefektivnění cesty nákladního letadla k letové způsobilosti. "Vložili jsme obrovské množství energie do včasného zmírňování rizik," řekl Laurent Bussière, hlavní inženýr letových zkoušek. "Nezačínáme od nuly — stavíme na certifikované platformě." Vývoj zahrnuje plnohodnotný demonstrátor nákladových dveří pro testování mechanických funkcí, řídicí logiky a provozní spolehlivosti před zahájením letových zkoušek. "Nejde jen o strukturu — jde o to, jak systém funguje v čase," dodal Bussière. Kampaň letových zkoušek by

měla začít ve druhé polovině roku 2026. Airbus využije přístrojová letadla a data z existující rodiny A350 k urychlení certifikačních kroků. Zásady řízení letu jsou stejné, což umožňuje zjednodušit certifikaci.

S povinným standardem ICAO CO₂ pro novostavbu letadel od roku 2028 Airbus vidí jasnou příležitost pro provozovatele, kteří potřebují přejít od starších flotil. "Blíží se zásadní změna. Trh to pochopil," řekl Crawford Hamilton, vedoucí marketingu nákladních letadel. "Některé produkty už nelze po roce 2028 vyrábět." Hamilton poznamenal, že zatímco přestavby z osobních na nákladní stroje jsou pro určité účely životaschopné, speciálně postavený nákladní letoun nabízí jasné strukturální a ekonomické výhody pro dálkové nebo expresní mise. Přestavěné nákladní stroje nejsou optimalizovány pro mise na dlouhé vzdálenosti, jsou těžší a strukturálně méně efektivní. A350F byl navržen pro tuto roli. A350F také nabízí provozní výhody pro provozovatele smíšených flotil, protože společný design kokpitu, systémy a údržbové postupy jsou sdíleny s rodinou A350 PAX.

Airbus předpovídá celosvětovou potřebu 2 510 nových nákladních letadel do roku 2043, včetně 900 velkých širokotrupých letadel. Mnohé z nich budou náhradou za stárnoucí letadla, která se nyní blíží regulačním a operačním limitům. Finální montáž probíhá v Toulouse, přičemž konstrukční komponenty jsou již ve výrobě. Příprava prošla detailním návrhem, hlavní komponenty jsou ve výrobě a finální montáž začala.

Se zpřísnujícími se emisními předpisy, rostoucím významem úspornosti paliva a rostoucím tlakem ze strany odesílatelů a investorů se rychle blíží uvedení nových širokotrupých nákladních lodí na trh s povolenými předpisy.



SSL Express 02-12-2025 Byl jmenován nový ředitel pro restrukturalizaci ve společnosti DB Cargo (DVZ)

Dozorčí rada DB Cargo jmenovala ve středu Olivera Tietzeho hlavním restrukturalizačním ředitelem (CRO). Pozice byla v představenstvu nově vytvořena. Třiapadesátiletý expert bude výhradně odpovědný za transformaci DB Cargo. Do konce roku 2026 musí být společnost podle požadavků hospodářského úřadu EU v plusu. Tietze čelí tudíž především výzvě snížit vysoké ztráty v notoricky ztrátové dopravě jednotlivých vozů. Osburgova předchůdkyně Sigrid Nikutta nedokázala představit slibný koncept a musela svou pozici opustit hlavně kvůli tomu. Tietze nyní rychle a efektivně zavede opatření ke změně a restrukturalizaci. V interním dopise všem zaměstnancům generální ředitel DB Cargo Bernhard Osburg napsal: "V DB Cargo nyní potřebujeme rychlost při transformaci společnosti. Oliver Tietze bude realizátorem, abychom v Cargo mohli rychle přejít od mluvení k akci: společně, strukturovaně a s jasným cílem." Nový člen představenstva přináší více než 20 let zkušeností s reorganizací a restrukturalizací společností. Ženatý muž z okolí Krefeldu zastával vedoucí pozice ve firmě Thyssenkrupp více než 15 let, kde pracoval i Osburg. Naposledy byl Tietze zodpovědný za globální inženýrství závodů jako generální ředitel/finanční ředitel. Předtím pracoval průmyslový inženýr ve společnosti McKinsey, a to více než šest let. Od roku 2021 je aktivní jako nezávislý podnikatel. Zaměřením konzultační a softwarové firmy, která je provozována společně se dvěma partnery, je digitalizace a automatizace logistických procesů. Tietze také předal sdělení pracovníkům v nákladní divizi: "Pokud se nyní nestaneme konkurenceschopnými, rozhodnou o nás ostatní. DB Cargo má nyní skutečnou šanci na obrát.

Pro mě znamená restrukturalizace především konstruktivnost a jasnost". Společnost nezveřejnila nic o době trvání jeho smlouvy.

P.S. Když nevíš co, vytvoř novou funkci