

SSL EXPRES

23.07.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

   SSL Express 23-07-2026 Automatizace zpomaluje manipulaci s kontejnery v Hamburku (eurotransport.de)

Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) upravil svou prognózu pro finanční rok 2026 směrem dolů. Podle společnosti byla první polovina roku výrazně slabší, než se očekávalo. Manipulace s kontejnery zejména neodpovídala původním plánům. Kromě probíhajících automatizačních projektů na hamburských kontejnerových terminálech ovlivnila provozní výkonnost rozsáhlé stavební práce na německé železniční síti. Kromě toho existují geopolitické nejistoty a trvale slabá ekonomika. Podle HHLA vedly rozsáhlé rekonstrukční práce na hamburských kontejnerových terminálech k větším provozním omezením, než se původně očekávalo. Současně infrastrukturní opatření v železniční síti ovlivňují vnitrozemskou dopravu. Obojí dohromady mělo vliv na průchodnost a objemy dopravy. Navíc společnost nyní předpokládá, že účinky nástupu zimy na začátku roku nebudou v dalším průběhu roku plně kompenzovány. Pro podskupinu Port Logistics nyní HHLA očekává mírný pokles přepravy kontejnerů oproti předchozímu roku. Dříve společnost očekávala výrazný růst. Očekávání jsou také mnohem opatrnější, pokud jde o přepravu kontejnerů. Místo silného růstu HHLA nyní předpovídá pouze mírný nárůst. Ačkoliv prodejní trend zůstává pozitivní, je také slabší, než se původně očekávalo. HHLA nyní očekává provozní výsledek (EBIT) mezi 135 a 155 miliony EUR pro divizi přístavní logistiky, což je pokles oproti předchozí prognóze, která činila 160 až 180 milionů EUR. Na úrovni skupiny klesl odhad EBIT z předchozích 175 až 195 milionů eur na 150 až 170 milionů eur. V segmentu nemovitostí naopak HHLA zůstává u svého předchozího odhadu příjmů. Stále se však očekává výrazný pokles provozního zisku.

Navzdory krátkodobým překážkám HHLA pokračuje ve své modernizační cestě. Automatizace hamburských kontejnerových terminálů je považována za klíčovou podmínku pro dlouhodobou konkurenceschopnost přístavu a zvládnutí rostoucích požadavků na mezinárodní kontejnerovou dopravu. V krátkodobém horizontu však rozsáhlé renovace povedou k omezením v probíhajících operacích. Korekce prognózy ukazuje, jak citlivě velké logistické uzly reagují na infrastrukturní opatření a ekonomické výkyvy. Pro přepravce, lodní společnosti a železniční provozovatele znamená nižší objem manipulace a stavenišť ve vnitrozemí často delší dobu přepravy, nižší produktivitu a větší složitost plánování. Současně případ HHLA ukazuje konflikt cílů mnoha provozovatelů přístavů: nezbytná modernizace a automatizace posilují konkurenceschopnost v dlouhodobém horizontu, ale krátkodobě zatěžují probíhající provoz.

P.S. Ungläublich, chtělo by se říct? Kam zmizela německá preciznost při plánování?

    SSL Express 23-07-2026 Sinokor nabízí posádkám šest měsíců mzdy za zpáteční plavbu přes Hormuz

Komerční lodní doprava přes Hormuzský průliv byla v pondělí znovu napadena, když byly po zásazích projektily opuštěny dva tankery a další plavidlo hlásilo poškození poblíž SAE. Produktový tanker *Kaifan* společnosti Kuwait Oil Tanker Company vydal nouzové volání poté, co byl zasažen tím, co jeho posádka popsala jako dron nebo raketu, asi osm námořních mil severovýchodně od Limah v Ománu. Útok způsobil požár ve strojovně a posádka později opustila plavidlo a přemístila se do záchranného člunu, uvedla britská Maritime Trade Operations.

Incident nastal několik hodin poté, co byl produktový tanker *Kavomaleas* pod maltskou vlajkou, provozovaný řeckou společností Dynacom Tankers, zasažen dvěma projektily poblíž Kumzaru v Ománu. V strojovně vypukl požár a posádka se evakovala po nasazení systému potlačování požáru na lodi. Všichni námořníci byli zachráněni, zatímco tanker zůstal hořet a driftuje. Další plavidlo hlásilo poškození kormidla poté, co bylo zasaženo 17 námořních mil východně od Dibba v SAE. Posádka byla v bezpečí a nebylo hlášeno žádné znečištění. Útoky se shodovaly s desátou po sobě jdoucí nocí amerických útoků na iránské vojenské cíle. Obchodní doprava přes Hormuz opět výrazně zpomalila. Finanční náklady na přijetí tohoto rizika dosahují nových maxim. Reuters uvedla, že premie za válečné riziko námořní přepravy v Hormuzu vzrostly po posledních útocích až na 10 % hodnoty plavidla. Nejsilnější tlak však padá na námořníky. Bloomberg uvedl, že jihokorejská společnost Sinokor Group, největší světový vlastník VLCC, nabídla posádkám dodatečný šestiměsíční plat za měsíční zpáteční plavbu přes Hormuz za účelem naložení ropy v Saúdské Arábii nebo Iráku a vyložení v Ománském zálivu. P.S. USA prý tato válka stála již skoro 40 mld dolarů. Kolik stojí ve zbytku světa se asi nedopočítáme...

   SSL Express 23-07-2026 Hybridní nákladní automobily jako most k elektromobilitě?

Elektrifikace těžkých užitkových vozidel zatím neprobíhá hladce. I když počet nových registrací elektrických nákladních vozidel postupně roste, zdaleka to nestačí k dosažení cílů stanovených tvůrci politik. Pokud jde o registrace klimaticky neutrálních nákladních vozidel, podíl se pohybuje pouze kolem dvou až čtyř procent. Výrobci jsou obzvláště znepokojeni emisními limity vozového parku EU. Je však zřejmé, že pokračující elektrifikace je i nadále nezbytná. Co tedy dělat? Dodavatel automobilového průmyslu ZF z Friedrichshafenu představil jedno možné řešení. Podle společnosti je zapotřebí flexibilní cesta k elektrifikaci, které nelze dosáhnout jedinou technologií. Po vzoru odvětví osobních automobilů by proto hybridní pohon mohl sloužit i jako přechodné řešení pro těžká užitková vozidla, aby se snížily limity emisí CO₂ pro vozový park a tím se zabránilo hrozbě pokut. Portfolio ZF zahrnuje mimo jiné automatizovanou převodovku TraXon 2 Hybrid, která podporuje jak plně hybridní, tak i plug-in hybridní aplikace s uspořádáním P2.

Kromě toho tento dodavatel pro automobilový průmysl nabízí elektrické pohonné systémy, jako jsou centrální pohony CeTrax 2 a CeTrax 2 Dual, a také elektrické nápravové systémy, jako jsou AxTrax 2, AxTrax 2 Dual a AxTrax 2 LF, které lze integrovat do stávajících platform vozidel. Tento modulární přístup, který se řídí principem stavebních bloků, je primárně určen k tomu, aby výrobcům umožnil postupně elektrifikovat architekturu svých vozidel. Pro vozové parky to nabízí vyšší efektivitu a nižší celkové náklady na vlastnictví během transformace. Elektrické nápravové systémy ZF příhodně podporují i elektrifikaci návěsů. I ty si pak v celkovém hodnocení vedou výrazně lépe. Pro zvýšení účinnosti se TraXon 2 Hybrid spoléhá především na pomoc při rozjezdu, rekuperaci energie a flexibilní jízdní režimy. To nejen

snižuje emise, ale také spotřebu paliva, aniž by to ohrozilo výkon nebo spolehlivost. ZF vysvětluje, že čistě elektrický dojezd 80 kilometrů je s vhodnými bateriemi u plug-in hybridní varianty docela realistický. Cenná a praktická funkce, zejména při rozjezdu. Atraktivita hybridního pohonu ve skutečnosti závisí především na ceně. Podle technologických expertů společnosti ZF by přestavba z dieselového vozidla na hybrid mohla stát dalších 25 procent. To by znamenalo výrazné navýšení zýjmu, zejména proto, že bateriová elektromobily (BEV) mají stále podstatně vyšší pořizovací cenu.

I když se to může v průběhu let používání samo regulovat, zvyšuje to vstupní bariéru. Pokud tedy nákladní vůz nyní těží ze zlepšených limitů emisí CO₂ pro vozový park a poměrně nízkého příplatku za hybridní pohon, mohlo by to být jistě atraktivní prozatímní řešení pro mnoho výrobců a vozových parků. Společnost ZF navíc nabízí řešení i mimo hnací ústrojí. Například bezolejový kompresor e-Comp Scroll je navržen tak, aby poskytoval energeticky úspornou a tichou výrobu stlačeného vzduchu. To je obzvláště důležité pro brzdové a podvozkové systémy elektrických užitkových vozidel. Lze tak také zlepšit kvalitu ovzduší a dlouhodobě chránit komponenty.

Na veletrhu IAA Transportation v Hannoveru vystavuje společnost ZF variantu svého plug-in hybridního nákladního vozu, který tak poprvé zpřístupňuje širší veřejnosti. Dodavatel pro automobilový průmysl má také v úmyslu zdůraznit důležitost bezproblémového propojení mezi tahačem a přívěsem. Odborníci společnosti ZF na tento dotaz rovněž uvedli, že očekávají, že hybridní systém pro těžká užitková vozidla bude k dispozici jako standardní výbava již v roce 2030. Toto načasování je příhodné, jelikož se právě v tomto roce výrazně zpřísní emisní předpisy pro vozové parky. Prezentované technologie nabízejí letmý pohled na účast společnosti ZF na veletrhu IAA: Od 15. do 20. září 2026 společnost představí svá řešení v Hannoveru v hale 21, stánek B42.