

SSL EXPRES

11.09.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

✈️ 🏢 📦 SSL express 11-09-2026 Airbus a Daher plánují rozšířit platformu „Airlog II“ o dalších 48 800 m²

Od roku 2018 provozuje společnost Daher logistickou platformu pro Airbus s názvem „Airlog II“, která skladuje díly určené pro montážní linky letadel Airbus A320, A330 a A350 montovaných poblíž Toulouse. Nachází se ve městě Cornebarrieu (31) a v současné době se skládá ze sedmi jednotek a má podlahovou plochu 43 335 m², včetně skladovacích mezipater a kanceláří.

V souvislosti s navyšováním výroby Airbusu a související logistiky plánuje dceřiná společnost Airbus Operations a její poskytovatel služeb rozšíření areálu Airlog II o 48 800 m². Společnost specializující se na letectví a kosmonautiku prostřednictvím své dceřiné společnosti Daher Logistics podala v létě 2026 žádost o získání nového environmentálního povolení pro podstatnou změnu předpisů ICPE (zařízení klasifikované z hlediska ochrany životního prostředí). Pod dohledem vyšetřujícího komisaře začala tříměsíční veřejná konzultace 31. srpna, která skončí 1. prosince 2026. Je třeba poznamenat, že pozemky a budovy leteckého areálu Cornebarrieu vlastní společnost Star Real Estate, realitní dceřiná společnost skupiny Airbus se sídlem v Toulouse.

Díky výstavbě pěti nových buněk ve dvou fázích by měl celkový skladovací objem platformy překročit 900 000 m³. Podle projekcí společnosti Daher by se počet zaměstnanců pracujících v rozšířeném skladu (rozdělených do několika týmů) zvýšil z 258 na celkem 448 osob, včetně 296 osob určených pro logistické operace.

🚢 📦 🏠 SSL Express 11-09-2026 Představuje se Gigamax: Alphaliner obhazuje lodě o kapacitě 27 500 TEU

Po celé desetiletí se zdálo, že megamax o kapacitě 24 000 TEU představuje přirozenou horní hranici velikosti kontejnerových lodí. Analytici společnosti Alphaliner se nyní domnívají, že odvětví by mohlo být připraveno tuto hranici překonat. Poradenská společnost oživila koncept nové třídy „gigamax“, který poprvé představila v roce 2021, a argumentuje tím, že díky pokrokům v konstrukci lodí, rostoucím nákladům na palivo a cenám uhlíkových emisí by se lodě o kapacitě přibližně 27 500 TEU mohly stát v 30. letech 21. století komerčně životaschopnými.

Teoretická loď „gigamax-25“ od společnosti Alphaliner by měřila přibližně 414 m na délku a 63,3 m na šířku, zatímco dnešní největší lodě třídy „megamax-24“ mají rozměry zhruba 400 m × 61 m. Loď by přepravovala kontejnery v 25 řadách a díky využití dalšího prostoru na přídí by její kapacita přesáhla 27 000 TEU. Alphaliner odhaduje, že vysoce optimalizovaná loď, navržená pro rychlost 18 uzlů nebo méně a využívající duální pohon na LNG, by mohla spotřebovat jen nepatrně více paliva než starší loď typu „megamax“ o kapacitě 20 500 TEU, přičemž by přepravovala přibližně o 7 000 kontejnerů více. Zásadní je, že tyto větší rozměry

nemusí nutně vyžadovat rozsáhlou přestavbu hlavních přístavů, které již obsluhují lodě o kapacitě 24 000 TEU. Společnost Alphaliner odhaduje, že dodatečných 14 m délky a 2,5 m šířky by mnoho terminálů mohlo pojmout díky stávajícím rezervám u jeřábů, kotvišť, poloměrů otáčení a plavebních drah.

Poradenská společnost ve své nejnovější týdenní zprávě uvedla, že za nejlogičtějšího průkopníka v této oblasti považuje společnost Maersk. Tento dánský přepravce je jediným členem globální osmičky, který dosud neobjednal lodě o kapacitě 24 000 TEU. Jeho 31 největších plavidel má průměrnou kapacitu přibližně 19 600 TEU, což znamená, že loď typu „gigamax“ by přinesla zhruba 40% nárůst kapacity jeho vlajkové flotily. Jeho síť typu „hub-and-spoke“ v rámci Gemini Cooperation, která zahrnuje méně zastávek v hlavních přístavech, se rovněž hodí pro větší lodě. Za další zřejmé kandidáty jsou považovány společnosti MSC a COSCO.

Obnovený zájem společnosti Alphaliner navazuje na optimistickou náladu, která panovala na veletrhu SMM minulý týden, přičemž čínské loděnice údajně obdržely nové poptávky od významných dopravců na velké lodě. Před dvěma lety na předchozím ročníku veletrhu SMM Šanghajský institut pro výzkum a konstrukci lodí, který patří pod China State Shipbuilding Corporation (CSSC), oznámil, že získal předběžný souhlas s výstavbou kontejnerové lodi o kapacitě 27 500 TEU poháněné duálním palivem (LNG).

Celosvětový objem objednávek kontejnerových lodí dosáhl rekordních 14,7 milionu TEU rozložených na 1 795 lodí, přičemž plavidla s kapacitou nad 10 000 TEU představují 68 % objednané kapacity.



SSL Express 11-09-2026 Ansorge kombinuje elektrické a dlouhé nákladní vozy

Výrobce zemědělských strojů Fendt, součást globální skupiny AGCO, si klade za cíl snížit emise CO₂, a to i v rámci svého dodavatelského řetězce. Spolu se společností Ansorge Logistik z Biessenhoferu, dlouholetým logistickým partnerem, zavádí alternativu k naftě pro mezipodnikovou přepravu mezi Aspach-Bäumenheimem a Marktoberdorfem. Společnost Ansorge Logistik proto nedávno začala pro 120kilometrovou přepravu z výrobního závodu kabin v Aspach-Bäumenheimu do svého vlastního závodu v Biessenhofenu používat kombinaci elektrického tahače a dlouhé soupravy nákladních vozidel typu 2. Vpředu je eActros 600, který táhne soupravu sestávající z návěsu Krone o délce 13,60 metru a návěsu s centrální nápravou o ložné délce 7,7 metru.

Během každé cesty může souprava vozidel přepravit sedm až osm kabin, které jsou dočasně uskladněny v Biessenhofenu, než jsou postupně dodány na výrobní linku traktorů v Marktoberdorfu.

Pro srovnání, podle Dr. Jana Cachaye, viceprezidenta a výkonného ředitele Fendt Production, předchozí koncept přepravy zahrnoval přesun čtyř až pěti kabin na jednu přepravu.

Elektrifikovaná přeprava kabinami snižuje emise ve výrobní logistice Fendtu a je důležitým krokem k efektivnímu využívání zdrojů, uvedl Cachay během návštěvy závodu v Biessenhofenu. Podle Benedikta Roßmanna, výkonného ředitele společnosti Ansorge, Ansorge v současné době denně používá šest svých kombinací nákladních vozidel s návěsem pro přepravu kabin. Kabiny se spolu s přepravním rámem nakládají na kombinaci nákladních vozidel s návěsem v závodě Aspach-Bäumenheim a poté se přepravují kyvadlovou dopravou. Denně opouští továrnu 90 až 100 kabin. S hmotností od jedné do maximálně 1,5 tuny na kabinu se podle Rossmanna jedná o ideální náklad pro přepravu s užitečným zatížením mezi

18 a 19 tunami. Soupravy nákladních vozidel ujedou 120 kilometrů tam i zpět a baterie vozidel se dobíjejí v závodě Biessenhofen, když zbývá dojezd 50 až 60 kilometrů. Souprava obvykle absolvuje 1,5 až dvě cesty tam a zpět, v závislosti na dopravních podmínkách a výrobním cyklu závodu.