

SSL EXPRES

11.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 **SSL Express 11-03-2026 Narušení letecké přepravy nutí přepravce hledat alternativy v silniční přepravě mezi Čínou a Evropou**

Narušení leteckých nákladních tras mezi Asií a Evropou, vyvolané eskalací napětí na Blízkém východě, vede přepravce k přehodnocení svých dopravních strategií a hledání alternativních logistických koridorů pro časově citlivý náklad. Několik hlavních leteckých koridorů spojujících Asii a Evropu v současné době čelí přesměrování a delším letovým trasám. Pro společnosti, které se spoléhají na předvídatelné dodací lhůty, to znamená prodloužení přepravních časů a nestabilitu v dostupnosti letecké přepravy.

Tato trasa je stále častěji využívána pro časově citlivý a hodnotný náklad, protože společnosti hledají alternativy mezi leteckou a železniční přepravou. V důsledku toho logističtí poskytovatelé hlásí zvýšený zájem o dálkovou silniční přepravu mezi Čínou a Evropou, koridor, který se v posledních letech postupně vyvinul jako alternativa k železniční i námořní přepravě. Kromě Číny někteří logističtí poskytovatelé rozšiřují tyto silniční koridory také do výrobních center ve Vietnamu a Kambodži, čímž propojují jihovýchodní Asii s evropskými trhy přes Střední Asii.

Silniční doprava přes Střední Asii nabízí přepravní časy od dveří ke dveřím přibližně 14 až 18 dní mezi Čínou a Evropou. Z hlediska rychlosti se nachází mezi leteckou a železniční dopravou, ale nabízí mnohem větší flexibilitu, protože náklad zůstává po celou dobu přepravy na stejné přepravní jednotce. Koridor spojuje hlavní čínská výrobní centra – včetně Šen-čenu, Šanghaje, Pekingu, Čching-tao a Čcheng-tu – s klíčovými evropskými trhy, jako jsou Německo, Francie, Benelux, Itálie, Španělsko, Velká Británie a Polsko, a obvykle prochází Střední Asií před vstupem do Evropské unie. Odborníci z oboru poznamenávají, že díky zlepšení infrastruktury a hraničních postupů ve Střední Asii, zejména v Kazachstánu, se tato trasa stává stále vhodnější pro přepravu nákladu s vysokou hodnotou a časovou náročností.

Letecká nákladní doprava zůstane nezbytná pro nejrychlejší přepravu, ale současné narušení zdůrazňuje význam modální flexibility a diverzifikovaných dopravních koridorů v globálních dodavatelských řetězcích.

† SSL Express 11-03-2026 Tyrolská logistická společnost Nothegger insolvenční - odvětví dopravy je pod tlakem

Insolvence známé logistické společnosti v současnosti vyvolává v odvětví rozruch: Nothegger Transport Logistik ze St. Ulrich am Pillersee v Tyrolsku je insolventní. U krajského soudu v Innsbrucku bylo zahájeno insolvenční řízení, které se týká přibližně 300 zaměstnanců. Podle sdružení na ochranu věřitelů činí závazky přibližně 15 milionů eur. Bankrot jedné z nejznámějších dopravních společností v alpském regionu tak zasahuje odvětví, které už nyní bojuje s rostoucími náklady, nedostatkem řidičů a kolísající poptávkou. Hlavním důvodem insolvence jsou otevřené nároky od různých věřitelů. Podle zpráv společnost dluží mimo jiné:

- přibližně 3,2 milionu eur z rakouského zdravotního fondu
- Přibližně 1,8 milionu eur daňovému úřadu
- přibližně 9,3 milionu eur Banky

Žádost o insolvenční řízení podala pojišťovna poté, co příspěvky na sociální zabezpečení v řádu milionů zůstaly nevyrovnané. Ačkoli společnost nedávno provedla částečné platby, nepodařilo se dosáhnout udržitelné protikladné odpovědi na insolvenční řízení. Podle vedení byl možný investor zřejmě ještě krátce před insolvenčním řízením v místnosti. Kromě toho měla být prodána nemovitost na splacení finančních dluhů. Tato dohoda však nemohla být včas uzavřena, takže soud nakonec zahájil insolvenční řízení. Vedení společnosti však zdůraznilo, že společnost se stále snaží pokračovat. Nothegger Transport Logistik je již řadu let jedním z nejznámějších poskytovatelů dopravních služeb v alpském regionu. Společnost byla založena v roce 1992 a provozuje celoevropskou síť s několika mezinárodními pobočkami a flotilou více než 700 vozidel. Klíčové oblasti podnikání zahrnují:

- Mezinárodní silniční doprava
- Přeprava potravin chladírenskými vozidly
- Provoz plachtou
- Přeprava speciálních a nebezpečných látek
- Intermodální doprava s železničním spojením

Podle společnosti není Nothegger Systemlogistik v Radfeldu insolvenční insolvenční řízení se nyní zkoumá, zda je možné pokračování dotčené obchodní jednotky. První schůze věřitelů je plánována na polovinu května. Následující týden pravděpodobně rozhodnou, zda lze společnost restrukturalizovat, nebo zda budou části podniku prodány.

SSL Express 11-03-2026 Lufthansa Cargo upevňuje vedoucí pozici v globálním odvětví letecké nákladní dopravy

EBIT marže 9,5 procenta činí z Lufthansa Cargo ziskový segment podnikání v portfoliu skupiny Lufthansa v roce 2025.

Dceřiná společnost pro nákladní zboží těží z volatility globálního trhu: současné napětí na Blízkém východě vede k krátkodobým rezervacím, protože dopravci v oblasti Perského zálivu v této době vůbec nepůsobí. Čísla potvrzují úspěch: tržby vzrostly o 4 procenta na 3,4 miliardy eur, EBIT o 29 procent na 324 milionů eur. S přibližně 4 300 zaměstnanci po celém světě a rozšířenou nákladní kapacitou o plus 5,4 procenta Lufthansa Cargo také zvýšila prodeje. Strategicky se společnost zaměřila na expanzi v roce 2025: nákladní kapacita ITA Airways je nabízena od června.

"Během krátké doby jsme podnikli rozhodné kroky k dalšímu zvýšení kvality, spokojenosti zákazníků a efektivity současně – a tím začínáme přesně tam, kde naši zákazníci zažívají největší přidanou hodnotu," říká Ashwin Bhat, generální ředitel Lufthansa Cargo. Lufthansa Cargo plánuje další synergie a rozšíření sítě v roce 2026. Každý den přepravuje specialista na nákladní dopravu 2 500 tun přes pět uzlů ve Frankfurtu, Mnichově, Bruselu, Vídni a Římě.



SSL express 11-03-2026 S ohledem na geopolitické a ekonomické napětí vykazuje CMA CGM dobré výsledky

Po solidním roce 2024 CMA CGM pokračuje v tom. Za svůj poslední fiskální rok vykázala francouzská skupina lodní dopravy a logistiky tržby 54,4 miliardy dolarů (přibližně 47,12 miliardy eur podle aktuálního směnného kurzu), což je pokles o 2 % oproti roku 2024. Jeho EBITDA (zisk před úroky, daněmi, odpisy a amortizací) klesl v roce 2024 na 10,6 miliardy dolarů (9,2 miliardy eur), což představuje marži 19,4 % a pokles o 4,8 bodu oproti předchozímu roku. Celkově jde o solidní rozvahu v obzvláště zhoršujícím se geopolitickém a ekonomickém kontextu pro mezinárodní hráče v námořní nákladní dopravě.

« Průmysl kontejnerové dopravy je poznamenán pokračujícími geopolitickými napětími a změnami v clech, jejichž očekávání spolu s postupnými úpravami zvýšily nejistotu a ovlivnily reorganizaci globálních obchodních toků uvedla CMA CGM ve finančním výkazu. V tomto prostředí zůstal růst obchodu dynamický, s ročním růstem objemu dopravy přesahujícím 4 %, což bylo doprovázeno zvýšením vnitrostátních toků a toků do rozvíjejících se zemí. Navíc nárůst globální kapacity námořní dopravy zatěžuje ceny přepravy, které jsou ve srovnání s rokem 2024 nižší v stále nestabilním kontextu. »

V roce 2025 dosáhly objemy přepravy po oceánech tímto lodním vlastníkem se sídlem v Marseille 24,2 milionu TEU, což je o 2,8 % více než v roce 2024. Roční obrat námořní činnosti však klesl o 6,1 % na 34,3 miliardy dolarů (29,76 miliardy €). Během uplynulého roku CMA CGM investovala 2,5 miliardy dolarů do dalšího rozvoje svého portfolia 66 terminálů ve 40 zemích. Minulý prosinec skupina dokončila akvizici Santos Brasil. Nyní vlastní celý díl největšího kontejnerového terminálu v Jižní Americe, který se nachází v přístavu Santos v brazilském státě São Paulo.

Logistický byznys CMA CGM se stabilizoval na tržbách 18,33 miliardy dolarů (-0,4 %). Spravovaná společnost Ceva Logistics zaznamenala její smluvní logistické aktivity nárůst ziskovosti. Mezi hlavními projekty roku 2025 dceřiná společnost dokončila akvizici turecké logistické společnosti Borusan Lojistik v listopadu loňského roku. Za zmínku stálo také současně podepsání dohody o akvizici skupiny Fagioli, italského specialisty na logistiku průmyslových projektů.

Pro aktuální rok očekává CMA CGM mírný růst kontejnerové dopravy po celém světě.

Připomněla, že geopolitický vývoj na Blízkém východě, zejména v Rudém moři, bude rozhodujícím faktorem pro rovnováhu námořního nákladního trhu a vývoj přepravních sazeb.

"V roce 2026, v kontextu vysokého napětí, zejména na Blízkém východě, je naší prioritou jasno: chránit naše týmy a přizpůsobit naše operace tak, abychom zákazníkům zaručili spolehlivé a efektivní služby," řekl Rodolphe Saadé, předseda představenstva a generální ředitel CMA CGM Group. "Současně pokračujeme v růstu, pokračujeme v investicích do našich průmyslových aktiv a posilujeme naši globální síť."

