

SSL EXPRES

24.02. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



🧑‍💻 🖥️ 🌐 🧑‍💻 🖥️ SSL express 24-02-2026 Z Modalisu, který prochází zásadní transformací, se stává Modal Group

Skupina Modalis mění svou identitu. Společnost, nyní s názvem Modal Group, se pouští do nové fáze transformace, jejímž cílem je „vybudovat ekosystém na podporu dekarbonizované multimodální logistiky, a to jak ve Francii, tak i v mezinárodním měřítku“. Za tímto účelem skupina plánuje investice, externí růst, mezinárodní expanzi a posílení své železniční integrace.

Konkrétně Modal Group v současné době dokončuje několik operací zaměřených na rozšíření svých odborných znalostí a posílí svou mezinárodní přítomnost otevřením společnosti Modalis Intermodal ve Spojeném království a založením společnosti Air Flow Shanghai Logistics, subjektu zaměřeného na intermodální logistiku vzduchoplynů. Společnost rovněž oznámila akvizici společnosti Sompia Technologies F13 ve Francii, specialisty na údržbu, inspekce a renovace tlakových zařízení. Souběžně Modal Group spouští svou železniční společnost Traix, která bude v provozu letos. Skupina také posiluje svou přítomnost v Lotrinsku tím, že se svými partnery Rhenus Logistics, Dunkerque Port a MGE získává kontrakt na logistický management pěti lotrinských přístavů jménem Voies Navigables de France (VNF).

Na podporu těchto významných projektů skupina oznamuje dobrovolné zřízení představenstva, které bude složené z Bernarda Meïho, zakládajícího prezidenta, Pierra Fiata, generálního ředitele společnosti Air Flow, a čtyř externích ředitelů: Sylvie Perrin (De Gaulle Fleurance), Boba Fasta (bývalý prezident TIP), Simona Hamiltona (Chetwode) a Daniela Chapira (GL Events).

🚢 📅 🇮🇹 SSL express 24-02-2026 7. týden = Celosvětová tonáž se po týdnech růstu propadla do záporných hodnot

Sezónní události ovlivňují leteckou nákladní dopravu a vývoj sazeb v týdnu končícím 15. únorem. Po pěti po sobě jdoucích týdnech meziročního nárůstu globálního objemu letecké nákladní dopravy došlo k poklesu o 7 %, protože všechny květiny byly doručeny na Valentýna a globální obchodní aktivita se zpomalila v období před svátkem lunárního nového roku (LNY), který začal na začátku tohoto týdne 17. února.

Ve srovnání s předchozím týdnem došlo ke poklesu objemu přepravy ve všech regionech, zejména v případě Střední a Jižní Ameriky (CSA), kde objem přepravy poklesl o 24 % poté, co vývoz květin z tohoto regionu na začátku února dosáhl svého vrcholu. Stejně tak týdenní pokles objemu vývozu z Afriky o 5 % lze plně připsat konci předvalentýnského nárůstu vývozu květin z Keni a Etiopie. Týdenní pokles globálního vývozu květin představoval jednu třetinu celosvětového poklesu. V souladu s poklesem vývozu byly Afrika a CSA jedinými dvěma regiony, které vykázaly snížení kapacity ve srovnání s předchozím dvoutýdenním obdobím (2Wo2W), zatímco celková kapacita ve dvoutýdenním období od 2. do 15. února byla o 2 % vyšší, s nárůstem ve všech ostatních regionech původu, zejména v Severní Americe (+6 %) v souvislosti s oživením po zimní bouři.

Celková kapacita vzrostla o 10 % ve srovnání s posledními dvěma týdny loňského roku, přičemž nejvyšší nárůst zaznamenaly regiony Asie a Tichomoří a Střední východ a jižní Asie (MESA) s nárůstem o 18 %, respektive 14 %. Tyto nárůsty jsou způsobeny především předvánočním shonem, protože lunární Nový rok začíná letos o více než dva týdny později (17. února) než v roce 2025 (29. ledna), což vede k dvoucifernému meziročnímu nárůstu. Podle nejnovějších týdenních údajů a analýzy společnosti WorldACD Market Data byla v 7. týdnu (9. až 15. února) celosvětová přepravní kapacita o 7 % vyšší než před rokem, a to díky dopravě z oblasti Asie a Tichomoří (+22 %) a MESA (+9 %). Přepravní kapacita vzrostla o 4 % z Afriky a o 1 % z CSA, ale v Severní Americe zůstala na stejné úrovni a z Evropy poklesla o 8 %. Ceny globální letecké přepravy pokračovaly v růstu a mezi týdny vzrostly o 2 % na 2,45 USD, což je o 7 % více než ve stejném období před rokem. Meziročně je patrný výrazný rozdíl mezi sazbami z Evropy (+12 %), Asie a Tichomoří a Afriky (obě +7 %) na jedné straně a z MESA (-10 %), CSA (-6 %) a Severní Ameriky (-2 %) na straně druhé. Je však obtížné z toho vyvodit nějaké jasné trendy, protože sezónní události mají významný vliv na dopravní vzorce.

Celkově vykazují průměrné ceny po celém světě mírně pozitivní trend, ale vzhledem k tomu, že továrny v velké části Asie jsou tento týden uzavřeny, poptávka a sazby pravděpodobně zaznamenají podobné překážky jako loni během čínského Nového roku, což vyvolá snížení a posuny v kapacitách.

Celková tonáž z Asie a Tichomoří poklesla o 5 % oproti 6. týdnu, protože tempo před čínským Novým rokem zpomalilo. Zpoplatněná hmotnost z Asie a Tichomoří do USA vzrostla o 1 % oproti 6. týdnu, a to díky rostoucím objemům z jihovýchodní Asie, zejména dvoucifernému nárůstu z Malajsie (+27 %) a Vietnamu (+10 %) – pravděpodobně stále v důsledku předstihu před lunárním novým rokem, zatímco tonáž z Číny a Hongkongu poklesla o 1 %, respektive 6 %. Objem japonského vývozu do USA poklesl o 3 % v souvislosti se státním svátkem 11. února. Objem přepravy z asijsko-pacifického regionu do Evropy poklesl o 2 % oproti předchozímu týdnu, protože objemy z Číny (-2 %) a Hongkongu (-5 %) poklesly. Japonský export do Evropy také poklesl, a to o 5 %. Vyšší objemy z Jižní Koreje (+7 %) a Malajsie (+10 %) do Evropy jsou pravděpodobně odrazem předvánočních nákupů před svátky. Naopak v opačném směru se přepravní hmotnost ze Severní Ameriky a Evropy do oblasti Asie a Tichomoří snížila o 5 %, resp. 8 %, a to také v důsledku zpomalení v oblasti Asie a Tichomoří v období čínského Nového roku.

Objem letecké přepravy z regionu MESA poklesl o 3 % v týdnu před začátkem ramadánu 17. února, který se časově shodoval s čínským Novým rokem, ale meziročně vzrostl o 9 %. Objem přepravy do Evropy vzrostl o 5 % v porovnání s předchozím týdnem, a to díky nárůstu přepravy zejména z Dubaje (+17 %) a Srí Lanky (+11 %), zatímco objem přepravy z Indie zůstal na stejné úrovni. Meziročně objem přepravy na této obchodní trase vzrostl o 13 %, a to zejména díky Dubaji (+37 %), Srí Lance a Kolombu (oba +27 %) a Indii (+8 %). Na druhé straně

objemy z MESA do USA poklesly o 8 % v porovnání s předchozím týdnem, přičemž všechny země původu vykázaly nižší zúčtovatelnou hmotnost. Vývoz z Bangladéše poklesl o 36 % v porovnání s předchozím týdnem, zatímco země původu Srí Lanka zaznamenala pokles o 24 %. Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku však objem MESA do USA vzrostl o 10 %, přičemž dvouciferný růst zaznamenaly všechny země původu s výjimkou Srí Lanky.

SSL Express 24-02-2026 Fesco plánuje expanzi se službami z Kambodže do Ruska

Ruská lodní společnost Fesco minulý týden zahájila provoz mezi Kambodžou a Ruskem, aby se pokusila rozšířit svůj podíl na trhu. Kontejnery budou přepravovány čluny nebo feedery z Phnom Penhu do Ho Či Minova města, kde má Fesco překládkové zařízení. Hlavní námořní přístav této jihovýchodní asijské země, Sihanoukville, je propojen hlavně feedery. Kontejnery budou shromážděny a přeloženy na lodě linky Fesco mezi Vietnamem a Ruskem, která zastavuje v ruském dálnovýchodním přístavu Vladivostok. Plavba trvá přibližně 12 dní. Intermodální doprava, jako jsou kontejnerové vlaky společnosti Fesco, může přepravovat zboží do jiných ruských měst nebo sousedních států.

Dříve byla většina kontejnerové přepravy mezi Kambodžou a Ruskem překládána v asijských přístavech, jako jsou Singapur, Port Klang a Ho Či Minovo Město, prostřednictvím třetích stran.

Kambodžský premiér Hun Manet a ruští představitelé jednali o rozšíření obchodní spolupráce, mimo jiné v oblasti zemědělství, energetiky, logistiky a strojírenství, zejména o vývozu ruských hnojiv do Kambodže, která by na oplátku dodávala zemědělské produkty do Ruska. Po uvalení mezinárodních sankcí v důsledku invaze na Ukrajinu v roce 2022 se Rusko obrátilo k nezápadním zdrojům dovozu, což vytvořilo příležitosti pro vývoz z rozvíjejících se asijských trhů. Služba Fesco mezi Vietnamem a Ruskem byla zahájena v roce 2023 a je zajišťována třemi loděmi. Podle zástupce generálního ředitele (logistika) Germana Maslova vzrostl v roce 2025 objem nákladu přepraveného mezi Vietnamem a Ruskem meziročně o 16 %, přičemž zboží z ASEANu je také překládáno přes vietnamské přístavy. Na základě toho společnost Fesco zahájila služby z Vietnamu do dalších ruských přístavů, jako jsou Petrohrad a Novorossijsk. Hlavními dovozními komoditami Kambodže jsou paliva a hnojiva, které Rusko vyrábí. Posílení obchodních vazeb zlepšuje energetickou bezpečnost Kambodže.

Společnost Fesco, která je ve vlastnictví ruského státu, vlastní aktiva v oblasti přístavů, železnic a integrované logistiky, včetně provozovatele chladírenských kontejnerů Dalreftrans. Společnost Fesco, která se s kapacitou přes 52 000 TEU řadí na 36. místo mezi dopravními společnostmi, spravuje také terminály v Novosibirsku, Chabarovsku, Tomsku, Vladivostoku a Kaliningradu.

SSL Express 24-02-2026 „Chci pevněji ukotvit obraz přístavu v současnosti.“ (rozhovor se šéfem HHM)

Hamburský přístav prochází obdobím hlubokých změn. Hendrik Meyn, generální ředitel marketingu přístavu Hamburk, v rozhovoru **pro Verkehr** (rakouský logistický bulletin) hovoří o svých prvních měsících ve funkci, strategických cílech a mezinárodní orientaci přístavu. *Nedávno jste se stal generálním ředitelem marketingu přístavu Hamburk po boku Axela Matterna. Jak jste se seznámil se světem managementu přístavů?*

Prvních několik měsíců bylo mimořádně intenzivních a obohacujících. Moje práce se neomezuje pouze na samotný přístav, ale sahá hluboko do německého a evropského vnitrozemí – od průmyslu a obchodu až po logistické a infrastrukturní partnery. Obzvláště na mě zapůsobilo velké nasazení lidí v tomto odvětví. Během mých četných rozhovorů a návštěv jsem se setkal s rozšířeným nadšením a hmatatelnou hrdostí na jejich práci. Tento přístup je určujícím rysem logistického sektoru. Ústředním tématem mých diskusí s přístavními společnostmi je změna klimatu a z ní vyplývající tlak na uhlíkově neutrální přístavní ekonomiku. Je pozoruhodné, jak důsledně se tyto společnosti s touto transformací vypořádávají. Tento proces však zahrnuje značné investice. O mnoha z těchto investic bylo rozhodnuto v době, kdy byl globální obchod relativně stabilní, podporovaný spolehlivými pravidly, dlouhodobými partnerstvími a předvídatelnými obchodními toky. Současné geopolitické otřesy, restrukturalizace globálních dodavatelských řetězců a posun obchodních tras tyto předpoklady výrazně otřásly a snížily jistotu plánování.

Na tomto pozadí se však projevuje zvláštní síla hamburského přístavu. Jeho geografická poloha z něj činí centrální logistické centrum pro všechny druhy nákladní dopravy do jižního Německa, jihovýchodní Evropy a zejména do Rakouska. Silné železniční spojení a vnitrozemské vodní cesty umožňuje efektivní a poměrně klimaticky šetrnou přepravu velkého množství zboží do evropského vnitrozemí. To je v době rostoucích požadavků na udržitelnost jasná konkurenční výhoda.

Ve kterých regionech plánujete v budoucnu zvýšit své marketingové aktivity?

Naše marketingové a prodejní aktivity důsledně přizpůsobujeme skutečným obchodním tokům a růstovému potenciálu: na národní, evropské i mezinárodní úrovni. V celostátním měřítku se jasně zaměřujeme na jižní Německo. Je pro nás obzvláště důležité zde dále zdůrazňovat zásadní roli hamburského přístavu pro regionální průmysl a tvorbu hodnot. Toho dosáhneme mimo jiné i díky novému zaměstnanci, který bude konkrétně zodpovědný za rozvoj trhu v Bádensku-Württembergu a Švýcarsku. Na evropské úrovni chceme posílit naše aktivity, zejména ve Skandinávii a pobaltských státech. Tyto regiony byly tradičně úzce spjaty s přístavem Hamburk a přístavy metropolitní oblasti a nabývají na významu v kontextu odolných dodavatelských řetězců a udržitelných dopravních konceptů.

Na mezinárodní úrovni je důležité strategicky využít dynamiku současného vývoje obchodní politiky. Zvláštní důraz je kladen na Indii. Již 15 let máme spolu s našimi hamburskými partnery zastoupení v Bombaji. Tato nepřetržitá přítomnost umožnila hamburskému přístavnímu průmyslu vybudovat si v uplynulém desetiletí a půl robustní síť a navázat důvěryhodné vztahy. Na tento úspěch hodláme navázat a naši spolupráci dále prohloubit. Dále vidíme velký růstový potenciál v oblasti Perského zálivu. Je to klíčový uzel mezi Evropou, Asií a Afrikou a nabývá na značném významu jak pro nové struktury dodavatelských řetězců, tak pro budoucí zdroje energie. Abychom mohli tento trh ještě intenzivněji rozvíjet a udržet si stálou místní přítomnost, otevřeli jsme v lednu 2026 zastoupení v Dubaji.

Jaká opatření plánujete přijmout pro zajištění konkurenceschopnosti přístavu?

Hamburský přístav neustále pracuje na zajištění své konkurenceschopnosti. Pokyny pro tento účel jsou stanoveny v Plánu rozvoje přístavu 2040. Udržitelnost je v tomto procesu klíčovým faktorem. To se odráží v řadě projektů a opatření. HHLA například zřídila ve svém kontejnerovém terminálu Tollerort vodíkovou čerpací stanici a nyní testuje provoz velkých zařízení poháněných palivovými články. Správa hamburského přístavu (HPA) navíc nainstalovala na všech kontejnerových a výletních terminálech přípojky pro elektrické napájení, což umožňuje kotvicím lodím vypnout generátory během kotvení. Společnost HHLA také realizuje největší „brownfield projekt“ v tomto odvětví v Evropě: transformaci

kontejnerového terminálu Burchardkai. Toto opatření, které se provádí za pokračujícího provozu, výrazně zvýší efektivitu a tím i kapacitu.

Dalším klíčovým pilířem pro rozvoj přístavu a také pro bezpečnost dodávek německé ekonomiky je tzv. Centrum udržitelné energie. V této oblasti, která je definována v plánu rozvoje přístavu, se mají nacházet společnosti zabývající se překládkou a výrobou energie. Vlajkovou lodí je terminál pro dovoz amoniaku, který realizuje společnost MB Energy.

Jak by měl hamburský přístav posílit do roku 2030?

Chci pevněji zakotvit image hamburského přístavu v současnosti. Pro mě přístav představuje nejmodernější procesy, efektivitu, inovace a udržitelné obchodní praktiky. Představuje nepostradatelnou tvorbu hodnot pro Hamburk, Německo a Evropu. Přístav zajišťuje zásobování celých regionů. Podle mého názoru bude tato ústřední role i nadále výrazně růst až do roku 2030. Mým cílem je, aby byl tento význam jasně a moderně viditelný.