

SSL EXPRES

08.12.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 08-12-2025 Hapag-Lloyd má zřejmě zájem o Zim Line

Podle izraelských obchodních a finančních novin „Globes“ podala kontejnerová dopravní společnost Hapag-Lloyd nabídku na převzetí dopravce Zim Integrated Shipping Services (Zim), který je kótován na newyorské burze cenných papírů. Podrobnosti o výši nabídky nebyly zveřejněny. Zatím se jedná pouze o nezávazný projev zájmu a mezi oběma stranami dosud neproběhla žádná jednání.

Globes dále uvádí, že svůj zájem projevily i dva lídři na trhu s kontejnerovou liniovou přepravou – MSC a Maersk. Cena akcií společnosti Zim v New Yorku po zveřejnění zpráv zpočátku prudce vzrostla na začátku obchodování, než mírně klesla. V 10:15 místního času na východním pobřeží USA byla cena zhruba o 5 procent vyšší než uzávěrková cena z předchozího dne, přibližně 20,90 USD. Společnost Hapag-Lloyd tyto zprávy po kontaktování DVZ ani nepotvrdila, ani nevyvrátila.

Už měsíce se šušalo o plánovaném odkoupení společnosti Zim jejím generálním ředitelem Eli Glickmanem a izraelským lodním magnátem Rami Ungarem, majitelem přepravní společnosti Ray Car Carriers. Minulý týden společnost Zim poprvé v oznámení na burze potvrdila, že od obou podnikatelů obdržela předběžnou nezávaznou nabídku a že představenstvo zkoumá i alternativy.

Zprávy o zájmu společnosti Hapag-Lloyd o akvizici společnosti, která je považována za desátého největšího kontejnerového dopravce na světě s kapacitou flotily přes 703 000 TEU, vyvolaly nespokojenost mezi zaměstnanci přepravní společnosti. Zaměstnanecká rada v ústředí v Haifě v rozhovoru pro noviny Globes odmítla převzetí německou přepravní společností s tím, že arabští akcionáři Hapag-Lloyd představují „přímou hrozbu pro bezpečnost naší země“. Státní Qatar Holding a saúdský suverénní investiční fond PIF drží každý 12,3 % a 10,2 % akcií hamburské přepravní společnosti a po převzetí společností Zim by mohly vyvinout tlak na ukončení služeb do Izraele, které jsou pro zásobování země životně důležité, v případě další války na Blízkém východě, varuje předseda rady zaměstnanců Oren Ksafim. Je však těžké si představit, že by izraelský stát, který drží zlatou akcii ve společnosti Zim, vůbec souhlasil s prodejem bez záruk nebo ochranných opatření. Zlatá akcie dává státu zvláštní právo veta ve strategicky důležitých rozhodnutích a zajišťuje jeho vliv. Podle Darrona Wadeho, analytika nizozemské firmy Dynamar, která se zabývá průzkumem trhu, toto zvláštní právo také zaručuje, že většina členů představenstva bude složena z Izraelců. „To by společnosti Hapag-Lloyd fakticky zabránilo v integraci společnosti Zim do její firemní struktury,“ dodává Wadey.

Podle Jana Tiedemanna, viceprezidenta pro liniovou strategii („Alphaliner“) ve společnosti AXS Marine, spočívá atraktivita společnosti Zim pro kupce z pěti největších liniových přepravních společností v její velikosti. S 2,1procentním podílem na trhu je společnost dostatečně velká, aby byla strategicky výhodná pro jednoho z předních dopravců. A finanční závazek je pro dopravní společnost velikosti Hapag-Lloyd „proveditelný“, dodal Tiedemann.

Analytici kapitálového trhu očekávají, že izraelská dopravní společnost bude oceněna v řádu nízkých až středních jednociferných miliard. Při současné ceně akcií je její tržní kapitalizace přibližně 2,5 miliardy dolarů. S přihlédnutím k značným hotovostním rezervám společnosti Zim (3 miliardy dolarů) dochází investiční banka Clarkson Securities k hodnotě společnosti ve výši 3,84 miliardy dolarů, což je 32 dolarů na akcii. Struktura nákladů společnosti Zim je však údajně výrazně méně příznivá než u poněkud větších konkurentů, částečně kvůli vysokému podílu pronajatých plavidel – 99 oproti pouze 16 vlastněným. Investiční banka Jefferies odhaduje, že jednotkové přepravní náklady jsou o 300 USD/TEU vyšší než u společnosti Hapag-Lloyd.

Zim je spolu s MSC jediným dopravcem mezi 10 největšími, který působí mimo tradiční aliance. Spolupracuje s MSC na Dálném východě až po východní pobřeží USA a pobřeží Mexického zálivu. Sít se zaměřuje na trasy do a ze Severní a Latinské Ameriky. Zim má navíc silnou pozici v oblasti vnitroasijské dopravy prostřednictvím své dceřiné společnosti Gold Star Line.

SSL express 08-12-2025 Kritika vedení společnosti Autobahn GmbH

Přestože je společnost Autobahn GmbH obecně úspěšná, v organizaci společnosti, která zahájila činnost na začátku roku 2021, stále existují nedostatky. Například rozdělení odpovědností mezi Autobahn GmbH, nově zřízený Federální úřad pro silnice (FBA) a Federální ministerstvo dopravy (BMV) není jasně definováno. Chybí také strategické řízení a financování. Vyplývá to z „Hodnocení reformy Správy federálních silnic“, které ve čtvrtek zveřejnilo Spolkové ministerstvo dopravy (BMV). Autoři kritizují skutečnost, že ministerstvo vystupuje současně jako akcionář i klient. To vede ke střetu zájmů s četnými povinnostmi v oblasti monitorování, schvalování a podávání zpráv. Kromě toho není jasně definován právní a technický dohled Spolkového úřadu pro silnice (FBA) nad společností Autobahn GmbH, zejména pokud jde o oddělení suverénních a nesuverénních úkolů.

Stejně jako Autobahn GmbH, i FBA postrádá oficiální strategii. To vede k neefektivitě a zpomaluje rozhodovací procesy. Podobně vede absence firemní strategie společnosti Autobahn GmbH k neefektivnímu řízení a ztrátě kontroly nad dosahováním jejích cílů. Autoři zprávy obzvláště kritizují nedostatečné a nejisté financování. Dostupné zdroje závisí na ročním rozpočtu, ačkoliv bonita společnosti Autobahn GmbH dosud nebyla implementována, je ve fázi plánování. Přestože byl zaveden informační model budov (BIM), chybí potřebná rozhraní mezi společností a Federálním úřadem pro dálnice (FBA). Zpráva nakonec uvádí, že rozhodnutí společnosti Autobahn GmbH, například ohledně odborově neorganizovaných zaměstnanců, závisí na třech ministerstvech – dopravě, vnitra a financí.

P.S. Jestli ten model ASFINAG nevzali příliš zhurta

SSL Express 08-12-2025 Medlog a Renfe Mercancías se dohodly na společném podniku (DVZ)

Dopravní společnost MSC dosahuje dalších pokroků ve svém úsilí o přepravu kontejnerů po železnici ve vnitrozemské dopravě do námořních přístavů. Zdá se, že nyní bylo dosaženo

dohody o společném podniku mezi dceřinou společností MSC Medlog a španělskou státní nákladní železnicí Renfe Mercancías. Podle deníku El Mercantil s odvoláním na důvěryhodné zdroje vyústila jednání mezi oběma společnostmi v podrobnou dohodu. Španělský obchodní deník neposkytl další podrobnosti ohledně specifik dohody. Proces by se však dále mohl zpozdit až do svého konečného uzavření, protože formální podpis vyžaduje souhlas odborů. Renfe proto považuje podporu zástupců zaměstnanců pro dohodu za zásadní. Odbory však nové partnerství s MSC vnímají jako „skrytou privatizaci“. Podle nedávných španělských novin Álvaro Fernández Heredia, prezident státní železniční společnosti Renfe Mercancías, uvedl, že zbývající detaily aliance s MSC by měly být finalizovány do konce roku. Neexistuje však žádná záruka, že dohoda bude schválena na posledním zasedání představenstva Renfe Mercancías v tomto roce, které je naplánováno na druhou polovinu prosince.

Proces založení společného podniku začal již v roce 2022. Od oficiálního oznámení však již více než dva roky uvízl v jednáních. Občas se objevovaly zprávy, že se oba partneři blíží dohodě, ale ty se ukázaly jako neopodstatněné. Podle El Mercantil k prodlevě přispěla i měsíce trvající neobsazenost vedení státní dceřiné společnosti pro nákladní dopravu, ale od července 2025 je tento problém vyřešen. Společnost Renfe doufá, že aliance pomůže restrukturalizovat její nákladní divizi, která se již léta potýká s finančními ztrátami. Podle deníku El Mercantil železniční společnost do října 2025 vykázala 2,923 miliardy tunokilometrů, což představuje pokles o 12,6 procenta, a objem přepravy dosáhl 7,2 milionu tun, což představuje pokles o 18,9 procenta.

SSL Express 08-12-2025 Rakouský Medway je připraven vyrazit

Od roku 2026 bude MSC Austria provozovat své vlaky s vlastním železničním podnikem. MSC, v současnosti největší světová přepravní společnost s přibližně 900 nákladními plavidly ve své flotile, si v Rakousku udržuje již mnoho let silné zastoupení. Od roku 2021 působí MSC v Rakousku také jako intermodální operátor prostřednictvím společnosti Medlog Austria a nabízí své služby jako nezávislý a neutrální hráč jak domácím přeprávcům, tak i přímým zákazníkům.

Skutečnost, že se přepravní společnosti jako MSC a další stále více zaměřují na vnitrozemskou dopravu, není náhoda: Správa kontejnerů ve vnitrozemí sama o sobě přináší efektivitu, bezpečnost a přímý přístup k přepravním kapacitám v celém dodavatelském řetězci. Například Medlog ve spolupráci s různými trakčními partnery provozuje pevné vnitrozemské linky mezi svými vnitrostátními terminály ve Vídni, Linci, Welsu, Salcburku, Hochfilzenu, Kapfenbergu a Wolfurtu, stejně jako severními přístavy Hamburk a Bremerhaven a do Terstu. Většina těchto tras je obsluhována alespoň jednou týdně (Wels a Kapfenberg) a až dvakrát týdně. Medlog nakupuje vlakovou kapacitu od železničních podniků (ŽP) a využívá ji nejen pro vlastní objem přepravy, ale také ji poskytuje externím přeprávcům jako otevřené vlaky. Vzhledem k tomu, že Medlog nese veškeré riziko využití kapacity, existuje silná motivace k maximalizaci obsazenosti vlaků. Výsledkem je 25 vlaků týdně spojujících Rakousko s výše uvedenými přístavy, které si mohou rezervovat i speditéři.

Medlog plánuje v lednu zahájit druhou přímou vlakovou dopravu mezi Vídní a Bremerhavenem. S otevřením štýrsko-korutanského tunelu Koralm v polovině prosince se zpřístupní nová kapacita i pro jižní přístavy a Medlog zavede novou vlakovou dopravu mezi Terstem a nákladním centrem Graz ve Werndorfu u Grazu. Klíčovou roli v tomto úsilí sehraje

vlastní železniční provozovatel společnosti, společnost Medway. Medway se na rakouském trhu plně uvede do provozu v příštím roce a bude provozovat vlastní vlaky. Společnost Medway Italy byla v Itálii založena v roce 2020. Medlog nabízí nejen vlaky s blokovým provozem, ale také přepravu na poslední míli do terminálů a zpět. V současné době je pro tento účel k dispozici 43 vlastních kamionů, které distribuují kontejnery po celém Rakousku. MSC jakožto dopravní společnost působí prakticky v každé zemi světa, a proto může přepravovat náklad kamkoli v rámci své vlastní dopravní sítě. To se považuje za jeden z hlavních jedinečných prodejních argumentů své společnosti, která provozuje 300 tras obsluhujících 520 přístavů po celém světě, zaměstnává 220 000 lidí v 675 pobočkách a ročně přepraví přibližně 27 milionů TEU.

!? SSL Express 08-12-2025 Chaos v poplatcích za přístup k trati na železnicích

Krátce před změnou jízdního řádu v Německu železniční společnosti neznají náklady na přístup k trati. Důvodem je zastaralý systém plných nákladů. Průmysl požaduje: pryč s byrokratickou noční můrou, směrem k marginálním nákladům a spravedlivé konkurenci. Ještě dva dny před vstupem nového jízdního řádu v platnost německé železniční společnosti nevěděly, jak drahé budou jejich traťové kilometry od 14. prosince. Co by bylo v silniční nebo letecké dopravě nemyslitelné, je na železničním trhu v roce 2025 realitou – a je symptomatickou pro zásadní problém: financování infrastruktury prostřednictvím účetnictví plných nákladů. Průmyslová asociace Mofair na to upozorňuje a vyzývá k systematické změně kurzu. „Rok 2025 byl nejblažnějším rokem v historii železničního mýtného,“ říká prezident Mofair Martin Becker-Rethmann. Důvod: Aby federální vláda dodržela dluhovou brzdu, financovala železniční infrastrukturu prostřednictvím vlastního kapitálu namísto dotací na stavební náklady, což mělo masivní důsledky pro poplatky za přístup k trati. Politicky motivovaná strategie financování zvýšila vlastní kapitál federálně vlastněné společnosti DB InfraGo o 96 procent za pouhé dva roky. Vzhledem k tomu, že je nutné generovat odpisy a úroky z tohoto kapitálu, rostou poplatky za přístup k tratím, které hradí regionální, dálková a nákladní železniční doprava. V nákladní dopravě, která již tak funguje s nízkými maržemi, se tato zátěž stále více stává konkurenční nevýhodou ve srovnání se silniční dopravou. V současné době pochází přibližně 80 procent poplatků za trať a stanice z tzv. příplatků za plné náklady:

- imputovaný úrok
- Odpisy kapitálu
- Příplatky k pokrytí „nákladů, které nelze přímo připsat“

Tento výpočet je nejen v rozporu s doporučeními Evropské komise, ale je také extrémně volatilní. Přímé mezní náklady („okamžité náklady na provoz vlaků“), jako jsou provozní stavědla nebo náklady na jízdní řád, jsou poměrně stabilní. Mofair tvrdí, že poskytování infrastruktury je veřejnou službou a musí být hrazeno z daňových příjmů. Účtovány by měly být pouze provozní náklady, jak je již běžnou praxí v jiných evropských zemích. Dceřiná společnost DB, InfraGo, nenese žádné riziko; její náklady jsou vždy pokryty, bez ohledu na to, jak neefektivní je síť. Samotné jádro regulace – kvalita a výkon sítě – nehraje prakticky žádnou roli. Ačkoli ministr dopravy Patrick Schnieder hodlá od roku 2026 vrátit k běžným dotacím na stavební náklady, současná kapitálová zátěž v systému zůstane dalších 30 let.