

SSL EXPRES

05.03. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



    SSL Express 05-03-2026 Výroční zpráva Kuehne+Nagel za rok 2025
(eurotransport.de)

Kuehne+Nagel hovoří o "solidním výsledku" pro finanční rok 2025 a zdůrazňuje vedoucí pozici na světě v námořní a letecké nákladní dopravě. Nicméně pohled na celou výroční zprávu ukazuje mnohem diferencovanější obraz: Tržby, EBIT a čistý zisk výrazně poklesly ve srovnání s rokem 2024 – v některých případech o dvouciferná procenta.

Čisté tržby Skupiny v roce 2025 činily 24,5 miliardy švýcarských franků (přibližně 25,5 miliardy eur), což je mírný pokles oproti roku 2024 (24,8 miliardy švýcarských franků, přibližně 25,8 miliardy eur). Provozní zisk však klesl mnohem výrazněji: EBIT klesl z 1,65 miliardy franků (přibližně 1,72 miliardy eur) v roce 2024 na 1,24 miliardy franků (přibližně 1,29 miliardy eur) v roce 2025. To odpovídá mínus téměř 25 procent. Čistý zisk také výrazně klesl, z 1,23 miliardy franků (přibližně 1,28 miliardy eur) na 925 milionů franků (přibližně 962 milionů eur) (–24,8 procenta). Míra provozní konverze (EBIT jako procento hrubého zisku) klesla z 19,1 na 14,1 procenta. To pokračuje v poklesu marží v posledních letech. Vzhledem k tomuto vývoji je těžké hovořit o operační stabilizaci na úrovni skupiny.

Zvláště v sektoru silniční logistiky, který byl v posledních čtvrtletích opakovaně identifikován jako problémová oblast, stále nedochází k žádnému skutečnému obratu trendu. V roce 2025 divize vygenerovala čisté tržby ve výši 3,5 miliardy švýcarských franků (přibližně 3,64 miliardy eur) s provozním EBIT pouze 86 milionů švýcarských franků (přibližně 89 milionů eur). Objem objednávek činil 24 milionů a tím stagnoval. Evropský obchod s obecnou nákladní dopravou byl již v průběhu roku 2025 pod tlakem. Přetrvávající slabá průmyslová ekonomika v Evropě nadále zatěžovala marže. Ačkoli Kuehne+Nagel posílil svou síť akvizicí španělského poskytovatele logistických služeb TDN, udržitelný efekt obnovy provozních výsledků dosud nebyl patrný. A ani akvizice pozemní dopravní divize Lohmölleru to pravděpodobně nezmění. Pokud

jde o ziskovost skupiny, pozemní doprava tedy nadále výrazně zaostává za námořní a leteckou nákladní dopravou.

Kuehne+Nagel hovoří o "novém rekordu" ve smluvní logistice s provozním EBIT 255 milionů švýcarských franků (přibližně 265 milionů eur) a tržbami 4,8 miliardy švýcarských franků (přibližně 4,99 miliardy eur). V relativním srovnání je však ziskovost slabší než v předchozím roce. Navzdory expanzi, včetně nových distribučních center v Asii, na Blízkém východě a v Indii, zůstává rozvoj marží pod tlakem. Ačkoli je poptávka po integrovaných logistických řešeních vysoká, nestabilní tržní prostředí nadále ovlivňuje strukturu nákladů a situaci s příjmy.

Kuehne+Nagel přepravila 4,3 milionu TEU námořní přepravy a 2,2 milionu tun (+7 procent) letecké přepravy. V letecké nákladní dopravě činil provozní EBIT 454 milionů franků (přibližně 472 milionů eur). Růst objemu je stabilní až kladný, ale ziskovost je také nižší než v předchozím roce. Skupina již netěží z mimořádně vysokých nákladů na přepravu během pandemie a po pandemii. Proces normalizace se jasně odráží v zisku. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2025 Kuehne+Nagel realizoval program snižování nákladů ve výši přes 200 milionů švýcarských franků (přibližně 208 milionů eur). Pro rok 2026 skupina předpovídá provozní EBIT ve výši mezi 1,2 a 1,4 miliardy švýcarských franků (přibližně 1,25 až 1,46 miliardy eur). Generální ředitel Stefan Paul zdůrazňuje zvýšení efektivity díky zvýšenému využívání AI v příštích 18 měsících. Výstupy AI jsou určeny ke zlepšení provozního výkonu.

Kuehne+Nagel zůstává přední globální logistickou skupinou se silnou tržní pozicí v námořní a letecké nákladní dopravě. Finanční rok 2025 však opět znamenal pokles ziskovosti. Normalizace nákladních sazeb, slabá evropská průmyslová činnost a problémy se strukturálními maržemi v pozemní dopravě zanechávají v číslech jasné stopy. Pro rok 2026 bude rozhodujícím faktorem, zda programy efektivity a iniciativy AI skutečně povedou k udržitelnému zlepšení provozní marže – nebo zda bude klesající trend zisku a EBIT pokračovat jako v posledních letech.

SSL Express 05-03-2026 Odborný pohled: TLF Overseas hodnotí logistické dopady krize na Blízkém východě

Analýza napsaná týmy TLF Overseas, profesní organizace přidružené k TLF Union, která spojuje společnosti organizující leteckou a námořní dopravu a celní zástupce. Americko-izraelská vojenská ofenzíva proti Íránu, zahájená 28. února 2026, způsobuje významné narušení hlavních světových leteckých a námořních tras. TLF Overseas analyzuje situaci a její důsledky pro (francouzské) mezinárodní dopravní operátory. Dne 28. února 2026 zahájily Spojené státy a Izrael vojenskou kampaň proti Íránu, při níž byl zabit íránský nejvyšší vůdce Alí Chameneí. V reakci na to Írán oznámil uzavření Hormuzského průlivu a zahájil útoky na několik zemí v regionu. Tato eskalace přímo ovlivňuje dva z nejstrategičtějších koridorů světového obchodu: vzdušný prostor a námořní dopravu v Rudém moři a Hormuzský průliv.

Postupné uzavírání vzdušného prostoru — Sýrie, Irák, Kuvajt, Írán, Izrael, Spojené arabské emiráty — způsobilo během 24 hodin 19 000 zpoždění letů a více než 2 100 zrušení, což představuje 18% pokles globální kapacity letecké nákladní dopravy. Hlavní společnosti pozastavily své rotace v regionu. Centra Dubaje, Dauhá a Abú Dhabí, která jsou nezbytná pro spojení mezi Evropou, Indickým oceánem a Asií, jsou na mrtvém bodě. Možnosti přesměrování jsou v této fázi velmi omezené. "Současná paralýza tří hlavních uzlů na Blízkém východě způsobuje narušení leteckých nákladních toků, jejichž rozsah si zatím plně neuvědomujeme. Nejistota ohledně délky a vývoje konfliktu ztěžuje plánování časů přepravy (delší zpoždění), řízení kapacity (občasný nedostatek místa) a předvídaní přetížení přístavů a letišť," vysvětluje Philippe de Crécy, prezident TLF Overseas.

Hormuzský průliv, kterým prochází 20 % světových proudů ropy a LNG, je předmětem uzavření oznámeného Íránem. Hlavní lodní společnosti — CMA CGM, Maersk, MSC, Hapag-Lloyd — pozastavily své příjezdy do regionu a přesměrovaly své lodě do bezpečných úkrytů až do odvolání. Byly oznámeny příplatky ve výši 2 000 až 4 000 dolarů za kontejner, které pokryjí dodatečné provozní náklady, pojištění a palivo. V krátkodobém horizontu se očekávají efekty přetížení v asijských přístavech. "Delší uzavření Hormuzského průlivu by mělo okamžité strukturální důsledky pro celé globální námořní dodavatelské řetězce. Hlavní kontejnerové uzly v Perském zálivu — Jebel Ali, Port Khalifa, Port Hamad a Port Shuwaikh — jsou klíčovými překladištními uzly pro obchodní toky mezi Blízkým východem, Asií a Evropou. Jejich vyřazení z oběhu by způsobilo masivní přesměrování regionálního nákladu, což by vedlo k kaskádě přeplněnosti přístavů v Asii a Evropě," říká Anne-Sophie Fribourg, viceprezidentka TLF Overseas.



SSL Express 05-03-2026 Flak námořní přeprava: Naděje na uvolnění trhu byly rozbity

S vypuknutím války na Blízkém východě se opět obrací trh s námořní přepravou. V závislosti na průběhu konfliktu se letos nemusí naplnit očekávané uvolnění kapacit v kontejnerové dopravě a přepravní sazby, které od léta výrazně klesly, by mohly opět prudce vzrůst. Již byly oznámeny masivní bezpečnostní příplatky na přepravu pro zboží již v tranzitu do cílových přístavů v oblasti Perského zálivu. Dopravci navíc požadují až 4 000 amerických dolarů za kontejner. Ve většině případů to pravděpodobně výrazně překročí původně dohodnuté přepravní sazby a povede k rozsáhlým diskuzím mezi dotčenými dopravci a jejich zákazníky.

Zda mají logistické společnosti nárok na náhradu zvýšených nákladů při zavedení příplatku na základě pevných nákladů, je právně sporné. Federální asociace pro přepravu zboží a logistiku (DSLVL) tvrdí, že poplatky za zajištění jsou náklady, které speditér platí "za zboží". Podle § 20 německého obchodního zákoníku (HGB) může klient tyto náklady uplatnit. Asociace doporučuje včas informovat majitele nákladu o

dodatečných nákladech a požádat o instrukce. Příslušná komunikace musí být zdokumentována.

Tisíce zásilek z celého světa jsou ovlivněny. Přístav Jebel Ali v Dubaji – největší uzel v regionu – je desátým největším kontejnerovým přístavem na světě, odbaví 15,5 milionu TEU ročně. Podle agentury byly operace pozastaveny kvůli škodám způsobeným padajícími troskami. Kontejnerová přeprava je ohrožena obrovskými logistickými problémy kvůli neprůjezdnosti Hormuzského průlivu. V přístavech regionu uvízly desítky tisíc kontejnerů. Britský lodní makléř Braemar uvádí 56 kontejnerových lodí s celkovou kapacitou přes 300 000 TEU, které v současnosti nejsou schopny opustit Perský záliv – největší z nich jsou dvě lodě o kapacitě 19 000 TEU od společnosti Cosco. Všechny hlavní námořní společnosti krátce po útocích USA a Izraele v sobotu pozastavily průjezd Hormuzským průlivem. Pouze několik lodí – většinou nákladní lodě přepravních společností ze Spojených arabských emirátů – se údajně snaží region opustit průlivem.

Dánská průzkumná společnost Sea-Intelligence varuje přepravce před prudkým nárůstem přepravních sazeb i na trasách, které se vůbec nedotýkají Perského zálivu. Lodě a kontejnery, které tam uvízly, pravděpodobně v nadcházejících týdnech ještě zhorší pokračující úzká místa v asijských exportních přístavech. Kromě toho dopravci zrušili oznámené přesuny prvních východo-západních spojů na trasy přes Rudé moře a Suezský průplav. Objíždka kolem Mysu dobré naděje stále existuje, což podle různých výpočtů zabírá alespoň 6 procent kapacity světové flotily v kontejnerové dopravě. Normalizace situace a možné obnovení tranzitů přes Rudé moře budou podle Námořní rozvědky odloženy minimálně do druhé poloviny roku.

Na trhu s nákladními futures na Šanghaiské energetické burze ceny prudce vzrostly kvůli obnoveným obavám o kapacitu. Futures kontrakt na sazby v obchodu mezi Dálným východem a Evropou během vrcholné červencové sezóny se nyní obchoduje přibližně o 50 procent nad aktuální spotovou úroveň. Na konci minulého týdne byla průměrná sazba krátkodobých platností podle Xeneta těsně pod 2 200 amerických dolarů/FEU. Zvýšení nákladů na bunkry kvůli silnějším cenám ropy také tlačí na ceny přepravy. Severomořský Brent krátce vzrostl o 13 procent na 82 dolarů za barel v raném obchodování a v pondělí odpoledne byl kotován za 78,60 dolarů za barel, což je o dobrých 8 procent více než v pátek. V závislosti na průběhu bojů v konfliktní oblasti by ceny ropy mohly stále výrazně vzrůst. Konzultační firma Wood Mackenzie považuje více než 100 dolarů za barel za realistické. V lednu stál Brent stále v průměru 64 dolarů za barel. Ceny konvenčních lodních paliv (bunkrů) obvykle odpovídají kotacím na surovou ropu. Provoz LNG by mohl být ještě dražší. Cena zemního plynu na nizozemské obchodní platformě TTF v pondělí vystřelila o 50 procent.

 **SSL Express 05-03-2026 Záznamy VLCC padají během hormuzské paralýzy**

Sazby (nájmů) VLCC a suezmax dosáhly bezprecedentních hodnot, protože dostupnost tankerů klesá po víkendovém útoku USA a Izraele na Írán. Tankers

International uvedla, že řecký majitel Minerva Marine patnáctileté m/t Pantanassa o kapacitě 317 000 dwt, byl včera charterován do jihokorejské GS Caltex za cenu 436 000 dolarů denně – což je nejvyšší spotová cena pro VLCC v historii – zatímco náklad se snaží ukrýt a majitelé se vyhýbají Hormuzskému průlivu. Hlavní spotová sazba VLCC na Baltic Exchange z Blízkého východu do Číny včera teoreticky činila 481 170 dolarů.

Narušení způsobené válkou na Blízkém východě fakticky paralyzovalo 329 tankerů na ropu a produkty v oblasti Blízkého východního zálivu, včetně 72 VLCC – což představuje přibližně 8 % celosvětové nabídky VLCC – s širšími efektivními dopady dodávek napříč segmenty: suezmaxy ~5 %, aframax/LR2 ~3 %, LR1 ~9 % a MR ~4 %, podle údajů brokera Arrow. "Jde o výrazný šok v kapacitě trhu, který měl od začátku jen minimální volnost, a přeprava to už odráží," uvedl Arrow. Řeční majitelé se přesouvají na ziskovou vlnu. Tonaže řízená Dynacomem, včetně suezmaxů Pola a Smyrni a Marathi, postavené v roce 2018, riskují na západ přes Hormuz, připravují se na rychlé dodávky do Arabského zálivu, jak se množí náhrady a přesměrování. Cena Suezmaxu údajně včera překročily 300 000 dolarů denně, což podtrhuje tento nárůst. Stamatis Tsantanis, předseda představenstva a generální ředitel řeckého vlastníka Seenergy Maritime, komentoval: "Na světě jsou někteří majitelé lodí, kteří říkají: 'Udělám to.' To je vždy případ v těchto situacích, kdy lidé riskují a potenciálně riskují životy členů posádky i samotné lodi." Allied Shipbroking ve středu ve své týdenní zprávě poznamenal: "Historické události, včetně útoků na tankery během iránsko-irácké války a incidentů v Perském zálivu v roce 2019, ukazují, že lodní a energetické trhy mohou fungovat pod značným tlakem, i když volatilita přepravy a rizikové prémie zůstávají zvýšené, zatímco nejistota přetrvává."

Následky pojistné situace byly rychlé. Společný válečný výbor rozšířil definované zóny nebezpečí, protože rakety a drony nadále pokrývají oblohu v regionu – přidal Bahrajn, Džibuti, Kuvajt, Omán a Katar a rozšířil změny pokrytí na části Rudého moře a pobřeží Pákistánu – což předznamenává rostoucí pojistné za válečné riziko a ruší krytí mnoha plaveb najednou.

S vědomím politických důsledků rostoucích cen benzínu doma americký prezident Donald Trump včera večer slíbil na Truth Social, že mobilizuje americkou podporu, aby lodě mohly dál fungovat, a napsal: "S OKAMŽITOU platností jsem nařídil Americké rozvojové finanční korporaci (DFC), aby za velmi rozumnou cenu poskytla pojištění politického rizika a záruky finanční bezpečnosti VEŠKERÉHO námořního obchodu... Pokud bude třeba, americké námořnictvo začne co nejdříve doprovázet tankery Hormuzským průlivem."

P.S. chce se mi napsat "cui bono"...