

SSL EXPRES

27.02. 2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL express 27-02-2026 Rovnováha sil na logistickém trhu se mění

Velcí zahraniční hráči rozšířili svůj vliv na německý logistický trh v rámci různých akvizic společností v posledních letech. Na jedné straně je to důkaz pokračující výkonnosti a atraktivity místního průmyslu. Zároveň však jasně ukazuje, že zejména středně velcí poskytovatelé jsou pod obrovským finančním tlakem.

Poskytovatelé logistických služeb ze sousedních evropských zemí, ale také ze zahraničí, v posledních letech výrazně investovali na německý logistický trh a výrazně zvýšili svůj podíl na trhu. Toto je klíčové zjištění nového vydání "Top 100 v logistickém Německu 2025/2026". Nejvýznamnějším převzetím je loňské převzetí dceřiné společnosti Schenker společností Deutsche Bahn společností DSV. Pokud se tyto dvě společnosti sečtou, DSV je v Německu novým druhým na žebříčku. Mezi další důležité akvizice společnosti v nedávné minulosti patřily Senator International od Maersk, Transofox od Geodis, Simon Hegele od Nippon Express nebo převzetí dánské skupiny NTG (Gondrand, Schmalz & Schön a ITC Logistics). Důvody velmi rychlé aktivity fúzí a atrakcí jsou mnohostranné. Autor studie prof. Martin Schwemmer z Heilbronské univerzity aplikovaných věd uvádí tlak, který zatěžuje německé firmy a zejména malé a střední podniky. To je obrovské a je způsobeno například vysokými cenami energie. V kombinaci s nedostatkem objemů dopravy a nízkými maržemi to vede k relativně vysoké ochotě prodávat.

Na druhou stranu Německo je jedním z těch trhů, na kterých zahraniční hráči rádi pracují, zdůrazňuje Peter Klaus, který byl za studii zodpovědný mnoho let a je emeritním profesorem na Univerzitě v Erlangenu-Norimberku. To je důkazem trvalé atraktivity německé logistiky a obchodního prostředí. Zároveň je pro zahraniční hráče v této zemi obtížné organický růst, protože díly dortu už byly v mnoha případech rozděleny.

SSL Express 27-02-2026 Zmenšený Bundestag nutí k větší spolupráci v říční dopravě

Roztříštěná báze sdružení, různé zájmy lodníků na vnitrozemských vodních cestách, provozovatelů přístavů, odesílatelů a logistických společností – přesto je třeba formulovat

společné cíle. Iniciativa Waterway System Initiative by mohla být spojovacím rámcem, jak se více dostat do politiky (komentář DVZ)

Vnitrozemská lodní doprava a přístavy i iniciativa Waterway System chtějí v budoucnu častěji mluvit jedním hlasem. To platí vzhledem k opuštěné infrastruktuře řek a kanálů, trvalému podfinancování a prognózám rozvoje dopravy, které nejsou příliš povzbudivé. Je to proto, že potenciálně získají na svou stranu hlavní hráče v oboru, kteří se dosud členství vyhýbali.

Důležitým aspektem je, že spolky – na rozdíl od minulého legislativního období – narazí na menší Bundestag s pouhými 630 poslanci. Ve výboru pro dopravu je 30 členů. Současně se v posledních letech výrazně zvýšila rozmanitost témat týkajících se ochrany klimatu, transformace a renovace. Jeden člen parlamentu nyní má na starosti několik témat a zmenšené frakce často bojují s jejich obsazením.

Ukázat jasnou výhodu v tomto prostředí je logické. Asociace je roztříštěná. Kapitáni vnitrozemských vodních cest, provozovatelé přístavů, přepravci, logistika a obchod sledují různé zájmy podle funkce. Přesto je už dávno načase tyto prvky alespoň spojit do společných projektů a ukázat politikům, že vodní cesta je důležitým a vážným způsobem dopravy.

✈️ 🤝 🇰🇦 SSL Express 27-02-2026 Evropská komise stojí za leteckou dohodou s Katar

Evropské letecké asociace požadují pozastavení letecké dohody s Katar, poté, co byl jeden z klíčových vyjednávačů EU odvolán Evropskou komisí po disciplinárním řízení. Komise není ohromena, a nadále nejeví žádné pochybnosti o dohodě o letecké dopravě s Katar.

Evropské letecké společnosti a letecké asociace požadují pozastavení dohody, která platí od roku 2021, poté, co odvolání bývalého generálního ředitele dopravy Henrika Hololeie z funkce v Evropské komisi posílilo jejich podezření, že jednání s Katar nejsou v pořádku. Mluvčí Komise (na žádost DVZ) upozornila, že dohoda byla vyjednána na žádost členských států EU a zájmových skupin, které byly rovněž "úzce zapojeny" ve všech fázích vyjednávacího procesu. "Výsledek jednání byl jednomyslně schválen členskými státy, protože považovaly za plně v souladu s vyjednávacími směrnici přijatými Radou," uvedla mluvčí.

Na konci ledna Komise odvolala svého nejvyššího představitele Hololei po disciplinárním řízení. Mluvčí označil tento proces za "tehdy poněkud bezprecedentní". Disciplinární řízení bylo zahájeno na základě zprávy Úřadu EU pro boj proti podvodům (OLAF) z července 2024. Hololei byl obviněn z přijímání výhod od emirátu Katar, zatímco sehrál klíčovou roli při vyjednávání dohody o letecké dopravě. Kvůli těmto obviněním rezignoval v březnu 2023 na funkci generálního ředitele dopravy a byl převelen na generální ředitelství pro mezinárodní partnerství jako mimořádný poradce. "Dokud nebudou obvinění z korupce plně vyjasněna, měla by být dohoda okamžitě pozastavena. Neomezený přístup na trh s Evropskou unií nemůže být výsledkem kompromisních jednání," požadovaly ve společném prohlášení Evropská asociace leteckých společností (ENAA), Evropská asociace pilotů (ECA) a Evropská unie pracovníků v dopravě (ETF). Podobné požadavky vznesli vedoucí aerolinek Lufthansa, Air France-KLM a SAS, které také patří do ENAA, v dopise předsedkyni komise Ursule von der Leyen, o kterém informoval Financial Times. Mluvčí komise potvrdila obdržení dopisu. ENAA, ECA a ETF vyzývají státy EU, aby již dohodu politicky nepodporovaly a tím umožnily přezkoumání. Evropský parlament a parlamenty členských států by také měly prohlásit, že nebudou pokračovat v ratifikaci dohody před přezkumem. Smlouva je dočasně uplatňována od roku 2021, ale ratifikace ze strany EP a dvanácti členských států Německo, Francie,

Nizozemska, Polska, Belgie, Lucemburska, Bulharska, Dánska, Chorvatska, Kypru, Malty a Portugalska stále čeká na konečné podání žádosti.

ACI Europe naopak varuje, že pozastavení dohody by podkopalo evropskou leteckou konektivitu, volbu spotřebitelů a důvěryhodnost EU na mezinárodní scéně. Neexistují žádné konkrétní náznaky, že by dohoda mezi Katarom a EU umožnila Qatar Airways získat dominantní nebo nespravedlivou pozici na trhu na úkor evropských aerolinek. Kapacita sedadel aerolinky v Evropě v současné zimní sezóně IATA je o 10 procent nižší než před pandemií v roce 2019. Rostoucí konkurenční rozdíl mezi leteckými společnostmi EU a jejich globálními konkurenty je způsoben "nedostatečnými a škodlivými politikami a regulacemi" EU – "od daní a nedostatečné podpory dekarbonizace až po neschopnost realizovat jednotné evropské nebe a omezení kapacity letišť," uvedl generální tajemník ACI Olivier Jankovec. Dohoda o letecké dopravě zavazuje Německo, Francii, Itálii, Nizozemsko a Belgii postupně otevírat své letecké trhy katarským společnostem do zimního letového řádu 2024/25. Podle Komise těchto pět států EU to ještě plně neudělalo. Na druhou stranu dohoda zrušila povinnost leteckých společností EU provozovat své obchodní vztahy s Katarom prostřednictvím místní společnosti. Od podzimu 2024 dává dohoda leteckým společnostem obou stran právo nabízet neomezený počet osobních a nákladních letů mezi letišti v Kataru a státech EU. Letecké společnosti EU budou také moci nabídnout navazující nákladní let do některých třetích zemí uvedených v příloze dohody sedmkrát týdně po nákladním letu do Kataru (tzv. "pátá svoboda leteckého provozu"). Katarské letecké společnosti budou mít stejné právo (sedm týdenních přestupů na zemi EU).