

SSL EXPRES

24.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



   **SSL Express 24-04-2026 eurotransport.de představuje index cen dopravy LAE**

Index cen dopravy LAE hlásí za březen 2026 meziměsíční nárůst cen o 6,7 bodu na spotovém trhu FTL/LTL – což je nejvýznamnější nárůst za dlouhou dobu. Cenová hladina v tomto citlivém dílčím trhu navíc dosáhla nového rekordního maxima. Jsou to cenové skoky, které se očekávají v souvislosti s válkou na Blízkém východě? Nebo fouká silný vítr, ale brzy se změní v bouři? Hlavním faktorem ovlivňujícím náklady je cenový šok u nafty: Od začátku roku do konce března vzrostly ceny nafty o více než 40 procent, v některých případech překročily hranici 2,50 eura. To však pro cenovou analýzu nestačí. Celkový obraz ukazuje, že skutečný počet najetých kilometrů na německých silnicích mírně klesá, zatímco dostupná kapacita je stále omezenější a okamžitá poptávka na platformách zůstává vysoká – jde o strukturálně napjatý, poptávkou zjevně řízený trh, na kterém vysoké náklady na energii a personál, stejně jako pokles počtu vozidel, brzdí nabídkovou stranu. Mnoho menších společností s dlouhými platebními lhůtami proto omezuje svou činnost nebo odmítá zásilky, za které je zapláceno příliš málo, což dále snižuje efektivní kapacitu na spotovém trhu. Pro speditéry a dopravce to znamená, že ačkoli jsou k dispozici atraktivní jednorázové zásilky, mohou je ziskově obsluhovat pouze společnosti, kterým se podaří přenést zvýšené provozní náklady do formy vyšších přepravních sazeb a které přijímají přepravní zakázky pouze selektivně, a to tehdy, když jsou cenově atraktivní. Jak se věci budou vyvíjet, bude pravděpodobně záviset především na krátkodobém geopolitickém vývoji. Příměří na Blízkém východě vyprší za několik dní. To, spolu s pokračujícím uzavíráním Hormuzského průlivu, by mohlo vést k nepředvídatelným důsledkům pro cenu nafty a dostupnost paliv. Mezitím se již připravují politické scénáře energetických uzávěr; dopady takovýchto hrozných scénářů neznají mezí.

   **SSL Express 24-06-2026 Lineas chce být mezi pěti nejlepšími**

Dobré zprávy z německého trhu s nákladní železniční dopravou jsou v současnosti vzácné: především četné staveniště a související zpoždění způsobují účastníkům vážné problémy. "Přesouváme dopravu z železnice na silnici": tato teze je často slyšet od odesílatelů a jejich dopravců. Navzdory všem obtížím si německý trh stále velmi přitahuje. Erik van Ockenburg, generální ředitel Lineas, říká pro DVZ: "Chceme být do roku 2030 mezi pěti nejlepšími v

Německu, i když je to ambiciózní cíl." Společnost je aktuálně na 13. místě (měřeno podle počtu ujetých kilometrů v roce 2024). "Pozorujeme, že s transformací DB Cargo jejich zákazníci hledají alternativy," říká generální ředitel. Lineas chce toho využít. To platilo i na francouzském trhu, kdy předchůdce společnosti Rail Logistics Europe (RLE), dceřině společnosti SNCF, musel kvůli státní podpoře ukončit provoz a konkurenti z toho těžili. Podle van Ockenburga se Lineas podařilo stát se třetím největším na trhu v této oblasti. "Mnoho lidí netuší, že ve Francii hrajeme tak důležitou roli," říká van Ockenburg. Nyní má záslusk zaměřený na Německo a chce tam také získat významný podíl na trhu.

Generální ředitel vidí Lineas v dobré pozici. Jeho společnost již dokončila transformaci, kterou v současnosti procházejí jiné železnice jako RLE nebo DB Cargo. Během působení u francouzského investičního fondu Argos Wityu byla kladena pozornost na efektivitu a silně na zákazníky. "Náladu měříme každý týden. Pokud pozorujeme zhoršení, okamžitě zasáhneme. Chceme především dosáhnout kvality a spolehlivosti". Pro rozšíření Lineas více investuje do nových lokomotiv a v současnosti nevidí nedostatek strojvedoucích. "Na rozdíl od Francie nebo Belgie je Německo charakteristické tím, že existuje několik společností, které nabízejí velký okruh strojvedoucích," říká van Ockenburg. Společnost také brzy oznámí posílení svého prodejního týmu v Německu. Jako destinace z Německa má v hledáčku Belgii, Francii a Španělsko. Podle van Ockenburga je Lineas na prvním místě v Belgii s podílem na trhu 45 procent. "Chceme rozšířit provoz do a z belgických přístavů," uvádí generální ředitel. Mezi zákazníky v Belgii je mnoho společností, které mají své sídlo nebo pobočku či produkty v Německu, proto existují dobré výchozí body pro další přepravu mezi společnostmi. Mezi nimi jsou BMW, Ford a Volvo z automobilového průmyslu, stejně jako Arcelor Mittal a Aperam z ocelářského průmyslu. Lineas také pracuje pro výrobce chemických nebo minerálních olejů, jako jsou BASF, Solvay nebo Total Energies, kteří zpracovávají, skladují, manipulují a následně přepravují produkty v chemickém přístavu Antverpy. Konkurent Deutsche Bahn však provozuje také vlaky v intermodálním sektoru, včetně Hupac, MSC a P&O. Van Ockenburg proto popisuje domácí německý trh jako "velmi konkurenční". "Proto chceme růst zejména na mezinárodních trasách a zaměřit se na ucelené vlaky," říká. Železnice již provozuje 15 až 20 ucelených vlaků z belgických přístavů do Španělska, ale také do Itálie. Kapacity budou centrálně řízeny z Bruselu s nízkou administrativní náročností. Národní doprava proto není tak významnou oblastí činnosti.

Velký potenciál železniční dopravy spočívá v vnitrozemské dopravě belgických přístavů, protože podíl železnice na kontejnerové dopravě je tam velmi nízký. Podle údajů Ústřední komise pro plavbu Rýna tvořily železnice v roce 2024 pouze 6,9 procenta kontejnerové dopravy v Antverpách – 59,2 procenta po silnici a 33,9 procenta po vnitrozemských vodních cestách. Stále je prostor pro zlepšení. Ale neodrazují špatný stav infrastruktury a s tím spojené zpoždění od vstupu na německý trh ještě více? Především van Ockenburg poznamenává: "Německá železniční infrastruktura je v současnosti jednou z nejhorších v Evropě. Každý, kdo provozuje železniční nákladní dopravu na kontinentu, tím trpí." Nákladní železnice také nemůže tyto nedostatky kompenzovat. "Moje zkušenost však je, že dvě třetiny problémů s kvalitou mají vnitřní příčiny a jen třetinu vnější." Proto může nákladní železnice výrazně vyniknout mezi konkurencí díky dobrému řízení kvality. Lineas hledá alternativy, když některé části nefungují. Na trase do Itálie chtějí Belgičané využít trasu přes Francii místo rýnské železnice na německém území, aby obešli problémy v německé síti. Van Ockenburg také považuje za výhodu, že Lineas jezdí na mnoha trasách, a proto obecná rekonstrukce jednotlivých koridorů ovlivňuje jen několik destinací.

Generální ředitel se neobává ani úzkých míst při financování expanze. Na jedné straně proto, že úsilí o pronájem lokomotiv a půjčování strojvedoucích je omezené. Na druhé straně je Lineas opět ve státním vlastnictví. Novým vlastníkem je státní investiční společnost SFPIM. Změna nabízí nové finanční příležitosti a jistý základ pro realizaci takových projektů. Tato dohoda by měla získat 120 milionů eur. "Na jedné straně nám tyto peníze pomáhají investovat. Na druhé straně nám umožňují vyrovnat se na nule," říká van Ockenburg. Tento cíl je závazný pro Lineas, protože společnost je v současnosti předmětem řízení Evropské komise, stejně jako RLE a DB Cargo. Podle tohoto cíle nesmí Deutsche Bahn dostávat podporu narušující konkurenci a nesmí být trvale v mínusu. Nicméně Lineas v posledních letech také zaznamenala ztráty. V roce 2022 to bylo 80 milionů eur, poté o něco méně, 40 a 15 milionů eur. V roce 2025 se však tato částka opět zvýšila na 35 milionů eur. Cílem Van Ockenburga je tudíž dosáhnout v roce 2027 vyrovnaného výsledku. Více informací bude k dispozici ve druhé polovině roku 2026 o tom, jak přesně budou vypadat požadavky Evropské komise.