

# SSL EXPRES

30.03.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



## SSL Express 30-03-2026 DB Cargo těsně nedosáhlo ziskovosti

Společnost DB Cargo vykázala v roce 2025 opět ztrátu. Nákladní železnice se však výrazně přiblížila k ziskovosti. Provozní výsledek (upravený EBIT) činil minus 7 milionů eur. Oznámila to dnes generální ředitelka společnosti Deutsche Bahn Evelyn Palla na výroční tiskové konferenci společnosti Deutsche Bahn (DB). V roce 2024 byla ztráta společnosti DB Cargo výrazně vyšší, a to 357 milionů eur.

Společnost se musí do konce letošního roku vrátit k ziskovosti. Jedná se o požadavek stanovený Evropskou komisí v rámci vyšetřování EU týkajícího se státní podpory. Pokud tak neučiní, hrozí jí rozpad společnosti DB Cargo. Na začátku roku nový generální ředitel společnosti DB Cargo Bernhard Osburg oznámil plány na zrušení 6 000 z 14 000 pracovních míst společnosti do roku 2029.

V první polovině roku 2025 dosáhla společnost DB Cargo zisku před zdaněním a úročeními (EBIT) ve výši 96 milionů eur. Osburgovu týmu se tak podařilo výrazně snížit deficit za celý rok. Díky tomu společnost ve druhé polovině roku 2025 vykázala zisk. Tento pozitivní vývoj však přišel na úkor objemu přepravy. Přepravní výkon v roce 2025 dosáhl 58,5 miliardy tunokilometrů, což představuje další pokles o 14,6 procenta oproti předchozímu roku. Pokračuje tak trend, že DB Cargo snižuje své finanční ztráty především prodejem nerentabilních služeb. Zdá se, že se neobjevily téměř žádné lukrativní nové služby, které by mohly také přispět ke zlepšení výsledků.

P.S. Tomu nerozumím. V první polovině roku kladná EBITa, v druhé (taky?) zisk, a přesto ztráta. Rozumí tomu někdo?

## SSL Express 30-03-2026 Waberer odsunul kamionovou dopravu na druhou kolej

Maďarská skupina Waberer's v posledních dvou letech zásadně transformovala svůj obchodní model prostřednictvím diverzifikace. Na konci roku 2024 společnost získala pojišťovací divizi Maďarské pošty a od té doby rozvinula tento segment v široce diverzifikovaného poskytovatele životního, majetkového a úrazového pojištění. V logistickém sektoru Waberer's v roce 2024 získala společnost PSP Group, specialistu na železniční nákladní dopravu, následovanou srbským distributorem MDI a společností zabývající se osobní dopravou

Pannon-Busz. Podle společnosti měly všechny tyto transakce za cíl snížit závislost na ekonomických výkyvech v evropské silniční dopravě. Tato strategie zanechala viditelné stopy v nyní prezentovaných ročních výsledcích za rok 2025: V segmentu pojištění dosáhla Skupina zisku před úroky a zdaněním (EBIT) ve výši 37,6 milionu EUR, což je téměř dvojnásobek oproti celému segmentu logistiky, který vygeneroval 20,4 milionu EUR. Naproti tomu silniční nákladní doprava přispěla k EBIT v celém subsegmentu mezinárodní dopravy, spedice a multimodálních služeb pouze 3,4 milionu EUR – což je nejhorší výsledek ze všech segmentů. Na úrovni skupiny dosáhla společnost Waberer's v roce 2025 konsolidovaných tržeb ve výši 816,2 milionu eur, což představuje nárůst o 7,7 procenta oproti předchozímu roku. Provozní zisk (EBIT) vzrostl o 28,8 procenta na 58 milionů eur. Čistý zisk po zdanění se zdvojnásobil na 43,6 milionu eur, což představuje nárůst o 101 procent. Ve čtvrtém čtvrtletí společnost Waberer's dosáhla tržeb ve výši 213,4 milionu eur, což představuje nárůst o 16 procent, přičemž provozní zisk (EBIT) vzrostl o 5,4 procenta na 16,5 milionu eur.

V segmentu logistiky – ve kterém Waberer's nyní kombinuje mezinárodní silniční dopravu, spedice, smluvní logistiku, železniční nákladní dopravu, osobní dopravu a rozvoj skladů – dosáhla skupina v roce 2025 obratu 655,1 milionu eur, což je o 3,3 procenta méně než v předchozím roce. Z toho 416,9 milionu eur připadalo na mezinárodní silniční dopravu – což představuje pokles o 5,8 procenta. Podle společnosti je hlavním důvodem strategická reorganizace její polské dceřiné společnosti Link, která záměrně snížila svůj vozový park o 8 procent. V celé skupině se počet vozidel používaných v mezinárodní dopravě snížil o 5,3 procenta na roční průměr 2 709 nákladních vozidel. Pokles je také přičítán slabé průmyslové ekonomice a klesajícím spotřebitelským výdajům na příslušných evropských trzích. Naproti tomu smluvní logistika zaznamenala nárůst tržeb o 4,7 procenta na 263,5 milionu eur. Podle poslední finanční zprávy byl tento růst způsoben rostoucími objemy v logistice odpadů v rámci partnerství s energetickou společností MOL, rozvojem skladů pro třetí strany a úplnou konsolidací srbského distributora MDI, která začala ve druhém čtvrtletí roku 2025. EBIT tohoto subsegmentu ve výši 17 milionů eur byl nicméně o 11,5 procenta nižší než v předchozím roce, kdy činil 19,2 milionu eur; to bylo způsobeno především poklesem tržeb v oblasti interní logistiky pro automobilový sektor ve čtvrtém čtvrtletí.

V segmentu logistiky se společnost Waberer's podle své čtvrtletní zprávy spoléhá na nová partnerství v automobilovém průmyslu jako na hnací síly růstu. Investice do skupiny PSP umožnila společnosti vstoupit do sektoru logistiky hotových vozidel. „Akvizice kapacity železniční nákladní dopravy v roce 2024 nám dala příležitost provádět úkoly v oblasti přepravy vozidel od společnosti BMW Debrecen, což by nám v nadcházejících letech mohlo zajistit tržby ve výši několika desítek milionů eur,“ vysvětlil Zsolt Barna, předseda představenstva a generální ředitel skupiny Waberer's. Společnost Waberer's dále podporuje investora z Dálného východu při výstavbě automobilového závodu v regionu Segedín prostřednictvím blízkého železničního terminálu. Brzy se očekává zahájení další spolupráce s výrobcem elektromobilů BYD. Společnost letos v březnu předala své nové logistické centrum o rozloze 47 000 metrů čtverečních v Debrecínu.

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2025 dosáhl segment logistiky tržeb ve výši 169,9 milionu eur (plus 3,1 procenta) s EBIT ve výši 6,4 milionu eur (mínus 9,7 procenta).

Pojišťovací segment v roce 2025 zdvojnásobil své tržby na 161 milionů eur – což představuje nárůst o 101 procent oproti předchozímu roku. Zisk z obratu (EBIT) v tomto segmentu vzrostl o 55 procent na 37,6 milionu eur. Počet pojistných smluv se zvýšil z 372 000 v předchozím roce na 981 000. Klíčovým faktorem významného růstu byla integrace pojišťovny Hungarian Post Insurance (Magyar Posta Biztosító), která byla získána na konci roku 2024, a pojišťovny

Hungarian Post Life Insurance (Magyar Posta Életbiztosító), které se podílely dvěma třetinami, respektive jednou třetinou nárůstu tržeb. Díky tomu se Waberer's zařadila mezi tři největší společnosti na maďarském trhu životního pojištění. „Segment pojištění se vyvinul ve skutečně diverzifikovanou pojišťovací skupinu, která hraje významnou roli jak v segmentu životního, tak i neživotního pojištění,“ zdůraznil Barna. Mezi říjnem a prosincem dosáhl segment pojištění čtvrtletních tržeb ve výši 43,5 milionu eur (nárůst o 134 procent) a zisku před zdaněním (EBIT) ve výši 10,1 milionu eur (nárůst o 18,2 procenta).

## SSL Express 30-03-2026 Blíží se konec vnitrozemské lodní dopravy?

Kdy vás naposledy někdo opravdu pochválil? Je docela možné, že to bylo už dávno, že? Mona Neubaurová, ministryně hospodářství, průmyslu, ochrany klimatu a energetiky v Severním Porýní-Vestfálsku, se možná cítila stejně. Koneckonců je politička a navíc členka Strany zelených. To se změnilo večer na 8. fóru vnitrozemských vodních cest v Neuss. Ministr se setkal s opravdovým obdivem. Rüdiger Ostrowski, výkonný ředitel Asociace zasilatelství a logistiky Severního Porýní-Vestfálska a spoluorganizátor setkání, uvedl, že s ministryní v mnoha bodech souhlasí a jsou překvapeni, jak dobře probíhá spolupráce. „Obor je mimořádně spokojen,“ uzavřel Ostrowski.

K udělení ceny přispělo Neubaurové hodnocení celkového stavu vodní cesty a její konkrétní návrhy na zlepšení. Ostře kritizovala rozhodnutí federální vlády nezahrnout vodní cestu do fondu infrastruktury. Tvrdila, že to musí být učiněno okamžitě, jak dokazuje usnesení schválené Konferencí premiérů. Neubaurová také poukázala na to, že zemská vláda již podnikla kroky a poskytla finanční prostředky na technologie zeleného pohonu a připojení k pobřežnímu elektrickému proudu. Námořní trasy, kanály a plavební komory nejsou důležité jen pro ekonomiku, uvedla Neubaurová. Zajišťují také cestu k tomu, aby se demokratická společnost stala nezávislou na surovinách z despoticky ovládaných zemí, dodala politička ze Strany zelených.

Financování renovace plavebních komor a údržby přístavních prostor musí nyní pocházet z Berlína. Ministryně trvá na konkrétních návrzích od průmyslu, které hodlá Berlínu předat. „V oblasti lobbingu jsem připravena udělat mnoho věcí – v tom nejlepším slova smyslu,“ uvedla Neubaurová.

Severní Porýní-Vestfálsko, známé svými vnitrozemskými vodními cestami, zoufale potřebuje peníze. Šedesát procent nákladní dopravy na vodní cestě se odehrává právě zde a tento objem dosáhl loni nového minima. Podle Federálního statistického úřadu se objem přepraveného nákladu v zemi v roce 2025 snížil na 171,6 milionu tun. To je pokles o 1,3 procenta ve srovnání s předchozím rokem a nejnižší úroveň od znovusjednocení Německa v roce 1990. Statisticy z toho viní slábnoucí exportní sektor. Objem zboží přepraveného do zahraničí se snížil o 4,8 procenta na 41,1 milionu tun. Potvrdil to Jens Schwanen, výkonný ředitel Německého spolku pro vnitrozemskou plavbu a spoluorganizátor fóra. Chemický a automobilový průmysl, který se potýkal s problémy, vyráběl méně exportního zboží, což následně snížilo poptávku po surovinách. Domácí obchod s dováženým zbožím tento pokles nedokázal vykompenzovat. Růst o 0,6 procenta byl příliš nízký (2025: 77 milionů tun). Podle Spolkového statistického úřadu však zůstala vnitrostátní doprava v Německu stabilní. Tranzitní doprava výrazně poklesla, což vedlo k celkovému poklesu o 5,4 procenta.

Krise v odvětví tím ale nekončí. Bez ohledu na typ nákladu se objemy napříč odvětvím snížily. Celkový objem přepravy suchého sypkého zboží klesl o 1,5 procenta. Zatímco po vodních

cestách se přepravovalo více uhlí (nárůst o 5,9 procenta), přeprava železné rudy se propadla (pokles o 12,7 procenta). Objem kapalného sypaného zboží klesl o 1,9 procenta. Obzvláště znepokojivé je, že ani kontejnerová doprava, kterou mnozí v tomto odvětví považují za budoucí trh, nezaznamenala žádný růst. Objem zboží zde klesl o 1 procento na 16,6 milionu tun.

Německo plánuje do roku 2035 postupně ukončit využívání uhlí. Válka v Perském zálivu pravděpodobně dále sníží jeho závislost na ropě. Tím se eliminují dva klíčové segmenty nákladní dopravy. Zástupci průmyslu v Neussu však zdůraznili, že zaměřovat se pouze na čísla je příliš zjednodušující. Klesající dodávky uhlí neznamenaají, že lodní doprava je zastaralá. Díky stavebním materiálům, odpadním produktům, palivům a těžkému zboží je k dispozici dostatek zboží i pro éru po fosilních palivech, uvedl Andreas Grzib z Německého družstva pro vnitrozemskou vodní dopravu. Kromě krize s nákladní dopravou ale přetrvává problém nízké hladiny vody. Pokud odvětví najde řešení, mohlo by se skutečně dostat do éry po fosilních palivech. Alespoň je naděje, že v Düsseldorfu mají provozovatelé vnitrozemské vodní dopravy zjevně spojení.



### SSL Express 30-03-2026 Hapag-Lloyd nechce profitovat z války na Blízkém východě

Generální ředitel společnosti Hapag -Lloyd Rolf Habben Jansen se zavázal, že nouzové a palivové příplatky zavedené kvůli válce na Blízkém východě nebudou mít za cíl generovat zisk. Ve čtvrtek při prezentaci výroční zprávy výslovně uvedl, že cílem není vydělat více, než kolik skutečně vznikly dodatečné náklady. Společnost Hapag-Lloyd jedná se zákazníky a žádá je, aby zpočátku nesli dodatečné náklady; ve třetím čtvrtletí se dodatečný příplatek za bunkry účtovat nebude. Podle vlastních údajů stojí válka přepravní společnost 40 až 50 milionů amerických dolarů týdně. Velká část je způsobena vyššími náklady na bunkrování, ale zdrazila se i pojištění, skladování kontejnerů a pozemní doprava, uvedl Habben Jansen. Společnost Hapag-Lloyd pozastavila veškerý tranzit přes Hormuzský průliv a zastavila rezervace do a z oblasti Perského zálivu. V Perském zálivu uvízlo šest lodí; kapacita přibližně 25 000 TEU není v současné době k dispozici.

Přepravní společnost uzavřela fiskální rok 2025 s konsolidovaným ziskem 924 milionů eur, oproti 2,4 miliardám eur v předchozím roce. Tržby klesly na 18,6 miliardy eur, EBITDA na 3,2 miliardy eur (2024: 4,6 miliardy eur) a EBIT na 950 milionů eur (2024: 2,6 miliardy eur). Ukazatel EBITDA je pátý nejvyšší v historii společnosti. Co se týče objemu, rostla společnost Hapag-Lloyd rychleji než trh. Objem přepravy se zvýšil o 8 procent na 13,5 milionu TEU; globální trh vzrostl pouze o zhruba 5 procent. Ve svém hlavním segmentu liniové dopravy společnost dosáhla tržeb ve výši 18,3 miliardy eur, zatímco průměrná sazba za přepravu klesla o 8 procent na 1 191 eur za TEU. Segment Terminály a infrastruktura přispěl tržbami ve výši 455 milionů eur a provozním ziskem ve výši 58 milionů eur. Představenstvo a dozorčí rada navrhuje dividendu ve výši 3,00 eura na akcii, což celkem činí přibližně 500 milionů eur. Společnost Hapag-Lloyd očekává za rok 2026 výrazně nižší výsledky. Prognóza zisku před zdaněním a úročeními (EBIT) se pohybuje od ztráty 1,3 miliardy eur do zisku 400 milionů eur.

## SSL Express 30-03-2026 Společnost Cosco nyní přijímá rezervace na přepravu kontejnerů pro odesílatele z Perského zálivu

Společnost Cosco Shipping je nejnovějším významným dopravcem, který obnovil přijímání rezervací do oblasti Blízkého východu, zatímco jiní aktéři v odvětví přetvářejí dodavatelské řetězce. Tento čínský rejdař oznámil obnovení přijímání rezervací pro „suchý náklad“ z Dálného východu a Indie poté, co na začátku měsíce pozastavil provoz v důsledku vypuknutí vojenského konfliktu v okolí Íránu. Společnost Cosco uvedla, že bude přijímat rezervace kontejnerů z Dálného východu do destinací ve Spojených arabských emirátech, Saúdské Arábii, Bahrajnu, Kataru, Kuvajtu a Iráku.

„S okamžitou platností jsme obnovili nové rezervace pro kontejnery s obecným nákladem,“ sdělila přepravní společnost včera svým zákazníkům. Upozornění však obsahovalo varování, že „nové rezervace a samotná přeprava se mohou změnit v důsledku nestabilní situace v regionu Blízkého východu“. Zdroje ve společnosti Cosco India rovněž potvrdily obnovení přijímání objednávek na přepravu suchého nákladu na Blízký východ. „Tento krok odráží rostoucí důvěru v provoz a postupnou stabilizaci regionálních logistických toků, a to i přes přetrvávající geopolitickou nejistotu,“ uvedl jeden z vedoucích pracovníků společnosti Cosco v příspěvku na LinkedIn.

Tento krok je dalším znamením toho, že se velcí dopravci přizpůsobují nové realitě multimodálních operací, aby se vypořádali s nestabilní provozní situací. Úřady a zainteresované strany v Perském zálivu stále více formují nové strategie integrované obchodní konektivity, protože přístavní spojení v regionu zůstávají nestabilní. Nejnovějším krokem je strategická dohoda mezi společnostmi Gultainer, která provozuje terminál Khorfakkan ve Spojených arabských emirátech, a saúdkoarabským přístavním úřadem Mawani o zřízení přímého námořně-pozemního obchodního koridoru. Jeho hlavním cílem je propojit Sharjah s Dammamem a podpořit plynulejší přeshraniční tok nákladu. Očekává se, že rámcová dohoda o partnerství mezi společnostmi Gulftainer a Mawani bude zahrnovat tři subjekty na straně dodavatelského řetězce: obchodní terminál Khor Fakkan, suchý přístav Sharjah a Dammam. Společnost Mawani popsala tento obchodní most jako krok, o kterém je přesvědčena, že „posílí logistickou integraci a podpoří plynulý tok zboží mezi oběma zeměmi s vysokou provozní efektivitou“.

Tento krok následoval poté, co celní orgány v Dubaji a Ománu zprovoznily mezi oběma zeměmi „zelený koridor“. V minulosti procházela většina obchodu směřujícího do a ze Středního východu přes Jebel Ali, který se nyní v důsledku hrozící bezpečnostní hrozby stal úzkým hrdlem.

Zatímco se v regionu pomalu obnovují rezervace nákladu, spolehlivost tras a přepravních časů zůstávají pro speditéry a majitele nákladu i nadále problematická. Přetížení alternativních uzlů, jako jsou Khor Fakkan a Fudžajra, se nijak výrazně nezmírňuje, protože stále více lodí kotví a čeká na vyložení dovozového zboží. Zdroje z odvětví hlásí dlouhé čekací doby na kotviště v těchto přístavech, které ve většině případů přesahují jeden týden.