

Levnější energie nezastavuje dramatický pokles ziskovosti nákladní dopravy v Maďarsku

Maďarský železniční nákladní trh zůstává v "prudkém poklesu", přičemž poptávka po přepravách klesá již třetí rok v řadě, protože provozovatelé čelí rostoucím jednotkovým nákladům a klesajícím příjmům. To vyplývá z nejnovějšího Indexu nákladů na železniční dopravu od Maďarského železničního svazu HUNGRAIL, který varoval, že bez zásahu státu sektor čelí "dalším škrtům kapacit, odkladům investic a dalšímu zhoršení konkurenceschopnosti".

Index nákladů na železniční přepravy, který čtvrtletně zveřejňuje HUNGRAIL, sleduje změny v jednotkových nákladech provozovatelů a příjmech z dovozného a odhaduje, jak daleko by ceny musely vzrůst, aby společnosti mohly získat zpět vyšší výdaje. Jeho nejnovější vydání naznačuje tlak na trh z obou stran, přičemž slábnoucí průmyslová výroba Maďarska a snížená poptávka po exportu zmenšují nabídku zboží na železniční přepravy. Mezitím jsou dopravci silně vystaveni rostoucím provozním nákladům a klesajícím výnosům z mezinárodní dopravy.

HUNGRAIL vypočítal, že provozovatelé by museli zvýšit sazby o 6,7 %, aby vyrovnali rozdíl, ale uvedl, že slabá poptávka a konkurence ze strany silniční dopravy nechávají málo prostoru pro přenášení vyšších nákladů na zákazníky. Navzdory úsporným opatřením a snižování počtu zaměstnanců v celém sektoru asociace uvedla, že ziskovost provozovatelů "dramaticky klesla".

Domácí doprava nese největší zátěž

Pokles má kořeny v zmenšujícím se struktuře zboží vhodného pro přepravy po železnici. Průmyslová produkce v Maďarsku v roce 2025 klesla o 2,5 % a zemědělství o 4,3 %, zatímco růst ve stavebnictví nestačil k vyvážení poklesu. Tento sestupný trend byl dále umocněn širšími obchodními dynamikami v roce 2025, kdy objem maďarského exportu klesl o 0,6 %, což bylo způsobeno slabou výrobní produkcí a tlumenou poptávkou na klíčových evropských exportních trzích. Navíc, zatímco dovoz vzrostl o 2,8 %, struktura těchto dovozů nebyla ve prospěch železnice, protože nezahrnovala hromadné zboží (jako uhlí, ocel nebo chemikálie), které železnice obvykle přepravuje.

HUNGRAIL uvedl, že to přímo snížilo poptávku po ocelových produktech, chemikáliích, obilí, hnojivech, stavebních materiálech a energetických tocích, na kterých je železnice nejsilnější. Dodala, že "stále nejsou žádné známky obratu" v prvním čtvrtletí roku 2026.

Tato slabina byla nejvíce patrná v domácí dopravě, kde výkon nákladní dopravy meziročně klesl v prvním čtvrtletí o 13,2 %. Mezinárodní doprava klesla o 3,5 %, což znamenalo pokles celkové výkonnosti o 4,5 %, zatímco hmotnost přepravovaného zboží klesla o 1,6

% . Pokles přišel navíc k 11% poklesu celkové železniční nákladní dopravy v roce 2025, kdy domácí doprava klesla o 26,5 % a mezinárodní o 8,8 %.

Pokles se také rozšířil za hranice cyklického zpomalení. Od roku 2023 klesla hmotnost zboží přepraveného železnicí o 22 % a nákladní doprava o 18 %, což vedlo HUNGRAIL k prohlášení, že trh stále více vykazuje "strukturální problémy".

Levnější energie nezastavuje růst nákladů

Nižší ceny trakční energie omezily nárůst jednotkových nákladů, ale jen mírně. Průměrná cena trakční elektřiny MÁV byla meziročně o více než 10 % nižší, zatímco referenční cena nafty klesla přibližně o 11 %. HUNGRAIL odhaduje, že bez těchto poklesů by celkové jednotkové náklady vzrostly přibližně o 5,5 % místo 4,1 %.

Větší tlak vyplýval z nákladů na provoz menšího objemu dopravy. Provozní náklady na trakci na hrubý tunový kilometr vzrostly téměř o 11 %, protože nižší objemy snižovaly využití lokomotiv, vozů i personálu. HUNGRAIL uvedl, že provozovatelé jsou stále pod "významným tlakem" na kontrolu výdajů a provedli "významné snížení počtu zaměstnanců", přesto jednotkové náklady nadále rostou.

Zpráva také poukázala na infrastrukturní omezení jako přímý faktor nákladů. Práce na kolejích, dočasná omezení rychlosti, uzavírky a kapacitní omezení prodlužovaly jízdy, narušovaly provozní plány a držely vozový park a personál zaneprázdněné déle, čímž snižovaly počet spojů, které mohla lokomotiva a posádka absolvovat.

HUNGRAIL vyzývá vládu k zásahu

Směnný kurz přidává další tlakový bod. Přibližně 85 % maďarské železniční přepravy je mezinárodní, což znamená, že příjmy jsou generovány převážně v eurech, zatímco většina nákladů je hrazena ve forintech. Jak forint sílil, domácí hodnota těchto příjmů klesala. HUNGRAIL odhadl, že bez efektu směnného kurzu by průměrné sazby meziročně vzrostly přibližně o 1,5 %.

HUNGRAIL varoval, že "expozice směnnému kurzu ovlivňuje nejen železniční nákladní dopravce, ale také železniční spediční dopravce, intermodální terminály a provozovatele, společnosti na údržbu vozidel a hráče v dodavatelském řetězci".

Dále se dodává to, že provozovatelé nebyli schopni zajistit zvýšení cen potřebná k pokrytí těchto nákladů, což způsobilo "dramatický pokles ziskovosti". Současně prudký pokles objednávek zanechal železniční dopravce a s nimi i domácí logistický řetězec v "extrémně obtížné situaci".

Sdružení argumentovalo, že už nejde jen o individuální finanční prostředky. Vyšší náklady na železnici přímo ovlivňují tržní podíl tohoto způsobu, konkurenci s nákladní dopravou a realizovatelnost maďarských a evropských cílů pro přesun nákladu z silniční dopravy na

železnici. Vyzval k "rychlým a účinným vládním opatřením a dotacím" k zastavení úpadku a zachování ekonomicky udržitelné služby.