

SSL EXPRES

10.02.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



   **SSL Express 10-02-2026 Maersk po propadu zisků provádí restrukturalizaci logistiky a přepravy**

Navzdory 8% nárůstu objemu v posledním čtvrtletí loňského roku společnost Maersk dnes oznámila ztrátu EBIT ve výši 153 milionů dolarů za čtvrté čtvrtletí pro svou námořní přepravní linku, protože klesající přepravní sazby – meziročně o 23 % – ji přivedly do ztráty. Ve stejném období loňského roku zaznamenala její přepravní činnost zisk ve výši 1,4 miliardy dolarů a společnost v reakci na to uvedla, že se snaží ušetřit 180 milionů dolarů ročně prostřednictvím snížení počtu zaměstnanců „v centrále, regionech a zemích“. Z přibližně 6 000 firemních pozic bude zrušeno asi 15 %, tedy přibližně 1 000 pozic. Byly zahájeny nezbytné oznamovací a konzultační procesy.

Za celý rok 2025 vykázala společnost AP Møller-Maersk tržby skupiny ve výši 54 mld. USD, což představuje mírný pokles oproti 55,5 mld. USD v roce 2024, EBITDA skupiny ve výši 9,5 mld. USD, což je pokles z 12,1 mld. USD, a EBIT ve výši 3,5 mld. USD, oproti 6,5 mld. USD v roce 2024. Společnost uvedla, že její celoroční objemy vzrostly v průběhu roku 2025 o 4,9 %, což je o 0,3 procentního bodu více než globální průměr CTS, a v současné době předpovídá růst objemů ve všech oborech o 2 % až 4 % v tomto roce. Hvězdou skupiny se opět stala společnost APM Terminals: její celoroční tržby vzrostly oproti roku 2024 o 20 % a EBIT se ve stejném období zvýšil o 31 %, „díky objemům Gemini v klíčových uzlech“.

Čtvrté čtvrtletí tento výkon potvrdilo, když objemy v zařízeních APMT vzrostly meziročně o 8,4 % díky růstu v Evropě, Severní Americe a Latinské Americe a tržby vzrostly o 13 % na 1,4 mld. USD. Pro speditéry však byla možná důležitější zpráva, že silně kritizovaný koncept „integrátora logistiky“ skupiny byl zřejmě nahrazen pragmatičtější přístupem ke spedičním a logistickým službám. Skupina oznámila, že tyto činnosti reorganizuje do tří nových obchodních linií – Landside, Forwarding a Solutions – a upustí od předchozího rozdělení na Managed by Maersk, Fulfilled by Maersk a Transported by Maersk, které neustále mátlo zákazníky i finanční analytiky.

Landside se zaměří na vnitrozemskou dopravu, přepravu do a z terminálů a pozemní nákladní dopravu v Severní Americe v oblasti expresní silniční přepravy LTL, správu kontejnerových dep a celní služby.

Forwarding bude zahrnovat leteckou přepravu nákladu, námořní přepravu kusových zásilek (LCL), logistiku projektového nákladu a pojištění.

Solutions se bude zabývat řízením dodavatelského řetězce, elektronickým obchodem, skladováním a distribucí.

Maersk dodává, že jeho vedoucí logistiky a služeb, Narin Phol, byl jmenován vedoucím Solutions, zatímco Christoph Hemmann, současný globální vedoucí Air Product & LCL, byl jmenován vedoucím Forwarding.



SSL Express 10-02-2026 Škody způsobené fantomovými dopravci rapidně rostou (DVZ)

Vypadají klamně skutečně, a proto jsou tak úspěšní: Fantomoví dopravci jsou podvodníci, kteří se vydávají za legitimní přepravní společnosti, aby získali přístup k cennému nákladu a ukradli ho. Jejich řidiči a vozidla s využitím zdánlivě pravých přepravních dokladů vyzvedávají náklad od přepravců nebo logistických poskytovatelů a místo doručení jej dále prodávají na černém trhu.

Jejich systém se v Německu stal tak úspěšným, že burzy nákladů a spediční společnosti vyvíjejí protipatření a pojišťovny se snaží zpřísnit podmínky svých pojistek. Ztráty z tohoto systematického podvodu dramaticky vzrostly: Zatímco v roce 2023 musely pojišťovny vyplatit za náklad ukradený falešnými dopravci přibližně 5,1 milionu eur, analýza Německé asociace pojišťoven (GDV) ukazuje, že se toto číslo o rok později více než zdvojnásobilo na 11,2 milionu eur. Loni ztráty jen mezi lednem a červencem ve výši 17,5 milionu eur výrazně překročily hodnotu z předchozího roku. Do konce roku dosáhly předpokládané ztráty přibližně 35 milionů eur, což představuje sedminásobný nárůst oproti roku 2023, uvádí probíhající analýza GDV.

Podle experta Klause Baiera z berlínské poradenské společnosti Desa lze až 90 procent ztrát vysledovat k jednoduchému vzorci, který se v dopravním průmyslu pevně zabydlel od roku 2008: krádeži identity. Zločinci nenápadně pozměňují kontaktní údaje legitimní dopravní společnosti, a tak jsou schopni podvodně získat zakázky. Nevybíravě kontaktují potenciální klienty a zneužívají časový tlak na dispečery. Klíčové riziko vyplývá z minimálních změn v komunikačních datech, které jsou při rychlém čtení sotva patrné. Zatímco organizované podvody se stávají stále rozšířenějšími, míra objasněnosti je nižší než 2 procenta; tomu brání nedostatečná koordinace mezi státními policejními složkami, kterým Federální úřad kriminální policie (BKA) často svěruje jurisdikci. Ve své analýze Baier identifikoval kromě krádeže identity další dva vzorce kriminality: fiktivní společnosti a zneužívání legitimních dopravních společností.

V fiktivních společnostech nebo poštovních schránkách pachatelé využívají virtuální kanceláře a zdánlivě ověřitelné komunikační údaje, stejně jako přístup k burzám nákladní dopravy. Pozitivní reference si také budují tím, že dokončí určité procento legitimních a nepoškozených zásilek. Na základě toho pak využívají burzy nákladní dopravy k podvodnému získání obzvláště cenného nákladu. Zaměřují se především na zboží, které se snadno dále prodává a je obtížné ho dohledat až k pachatelům, jako jsou kovy, jako je měď. „Pachatelé jsou obvykle zaslavenci v oboru s detailní znalostí procesů, kteří se chovají profesionálně,“ uvádí Baier. Proto je obtížné je identifikovat, ale musí vynaložit obrovské úsilí, aby si zachovali důvěryhodný dojem. Stále častěji se využívají legitimní dopravci, což snižuje riziko odhalení strůjců a ztěžuje vyšetřování. Riziko dopadení je obzvláště nízké u zaměstnanců skutečných dopravních společností. Tito zaměstnanci využívají krádeže nákladu jako způsob, jak se dostat z firem, které čelí uzavření – například z důvodu insolvence. Krádež identity, nejčastější typ trestné

činnosti, lze podle Baiera snadno odhalit pečlivým ověřením kontaktních údajů. Stačí internetové vyhledávání za účelem porovnání telefonních čísel a e-mailových adres, stejně jako legitimacy příslušné kontaktní osoby – ale nemělo by být zanedbáváno, a to ani pod časovým tlakem. V praxi proto platformy, jako je burza nákladů Timocom, zavedly řadu technických a organizačních opatření, aby ulehčily dispečerům.

Naléhavou potřebu pečlivé prevence dokládá současné úsilí Německé asociace pojišťoven (GDV). Vzhledem k enormnímu nárůstu pojistných událostí plánuje pracovní skupina asociace pro odpovědnost v dopravě přísnější podmínky odpovědnosti v pojištění odpovědnosti v dopravě. Patří mezi ně například spoluúčast u pojistných událostí zahrnujících fiktivní dopravce a povinné požadavky na školení speditérů, říká Michael Karschau, právní poradce společnosti Allianz Esa, dceřiné společnosti dopravního pojištění mnichovské pojišťovací skupiny Allianz, která se účastní pracovní skupiny. Inspirací pro tento návrh je rozhodnutí Vrchního zemského soudu v Düsseldorfu z roku 2024. V tomto případě 18. občanskoprávní senát soudu snížil nárok spediční společnosti na náhradu škody, protože zaměstnanec kontaktoval fiktivního dopravce přímo s podrobnostmi o nevyžádané nabídce a neověřil si legitimitu společnosti prostřednictvím internetového vyhledávání. Očekává se, že novela bude přijata na výroční schůzi asociace letos v létě – mimo jiné proto, aby bylo zajištěno dostatečné krytí v rámci pojištění odpovědnosti dopravce.