

SSL EXPRES

20.08.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz

   SSL Express 20-08-2026 Nelegální dočasné zaměstnání v nákladní dopravě

Dopravní společnost z oblasti Freiburgu zaměstnávala 40 zahraničních řidičů kamionů, kteří byli formálně zaměstnáni dvěma litevskými dopravními společnostmi. Vyšetřování hlavního celního úřadu v Lörrachu odhalilo, že se ve skutečnosti jednalo o nelegální dočasnou pracovní smlouvu. Obchodní vztah byl údajně maskován údajnými smlouvami o poskytování služeb. Odpovědným osobám byly od té doby uloženy právně závazné pokuty.

Během inspekce dopravní společnosti odhalili úředníci z oddělení finanční kontroly nehlášené práce (FKS) hlavního celního úřadu v Lörrachu tento model zaměstnávání. 40 řidičů bylo smluvně zaměstnáno dvěma přidruženými společnostmi v Litvě. Podle celníků však byli v praxi plně integrováni do provozu německé dopravní společnosti. Řidiči jednali výhradně na základě pokynů německé společnosti, uvedl hlavní celní úřad. Německá společnost platila oběma litevským společnostem za každého zaměstnaného řidiče pevnou částku. Tyto platby pokrývaly mzdy řidičů a odvody na sociální zabezpečení splatné v Litvě. Pro posouzení případu tedy nebyla klíčová pouze společnost, kde byli řidiči oficiálně zaměstnáni. Podle vyšetřování ve skutečnosti pracovali pro německou společnost jako dočasní agenturní pracovníci. Taková dočasná agenturní práce by vyžadovala povolení od příslušného německého orgánu, Spolkového úřadu práce. Podle hlavního celního úřadu si byl generální ředitel obou litevských společností o tomto požadavku na povolení vědom. Nicméně potřebné povolení nebylo získáno. Místo toho byl obchodní vztah maskován údajnými smlouvami o poskytování služeb. Podle úřadů to mělo vytvořit dojem, že řidiči nejsou integrováni do provozní struktury německé společnosti. Celní úřad však uvedl, že skutečné pracovní procesy vykreslovaly jiný obraz.

Případ má finanční důsledky pro obě strany. Hlavní celní úřad v Lörrachu uložil generálnímu řediteli obou litevských společností pokutu ve výši 20 000 eur. Německá dopravní společnost, která si řidiče najala, byla rovněž penalizována a obdržela pokutu ve výši 15 000 eur. Celkové pokuty tak činí 35 000 eur. Podle hlavního celního úřadu jsou obě pokuty nyní pravomocné. Tento případ rovněž zdůrazňuje riziko spojené s modely přeshraničního zaměstnávání v silniční nákladní dopravě. Smlouva se zahraničním poskytovatelem služeb sama o sobě automaticky netransformuje využívání jeho zaměstnanců na smlouvu o dílo a službách. Důležité je, jak je spolupráce skutečně organizována. Pokud jsou řidiči integrováni do provozu jiné společnosti a dostávají od této společnosti pokyny, může se jednat o agenturní práci. Bez potřebného povolení hrozí sankce – jak pro agenturu, tak pro klientskou společnost. Proto má právně dodržované strukturování takových modelů značný význam, zejména pro dopravní a logistické společnosti, které se při náboru řidičů spoléhají na poskytovatele služeb z jiných členských států EU.



SSL Express 20-08-2026 Hapag-Lloyd stále věří v převzetí společností Zim

Společnost Hapag-Lloyd se drží plánovaného převzetí izraelské přepravní společnosti Zim. Generální ředitel Rolf Habben Jansen ve čtvrtek během prezentace pololetních výsledků uvedl, že nevidí důvod domnívat se, že obchod nemůže být dokončen do konce roku. Dodal, že je v neustálém a úzkém dialogu se všemi zúčastněnými stranami.

V Izraeli v poslední době sílí odpor k transakci v hodnotě 4,2 miliardy dolarů. Podle zpráv z médií se proti prodeji v jeho současné podobě vyslovil premiér Netanjahu a ministerstvo obrany. Debata v Knesetu se soustředila na vlastnickou strukturu společnosti Hapag-Lloyd: suverénní investiční fondy Kataru a Saúdské Arábie dohromady drží více než 22 procent akcií. Izrael se obává, že by byl v případě války bez vlastní silné obchodní flotily zranitelný. Akcionáři Zim Lines dohodu schválili v dubnu, ale stát má právo veta.

Z provozního hlediska se hamburská kontejnerová přepravní společnost v první polovině roku 2026 potýkala s vysokými náklady. Faktické uzavření Hormuzského průlivu od konce února si vynutilo přesměrování, což prodloužilo přepravní doby a omezilo kapacitu; několik lodí uvízlo v Perském zálivu celé měsíce. Habben Jansen odhadl dodatečné náklady způsobené válkou na 600 milionů dolarů, a to především na palivo, ale také na pojištění, zřizování tzv. pozemních mostů nákladními automobily a na přemísťování kontejnerů. To ovlivnilo výsledky skupiny za první pololetí a přispělo ke ztrátě 148 milionů eur, oproti zisku 709 milionů eur ve stejném období loňského roku. Zisk před zdaněním a úroky (EBIT) klesl o 97 procent na 16 milionů eur. Tržby klesly o 4,8 procenta na 9,2 miliardy eur, a to především kvůli slabšímu dolaru – po očištění o vliv měnových kurzů by se mírně zvýšily. Ve svém hlavním odvětví, liniové lodní dopravě, vykázala přepravní společnost ztrátu 18 milionů eur, oproti zisku více než 584 milionů eur v předchozím roce. Objem přepravy se během sledovaného období zvýšil o 1,5 procenta na 6,7 milionu TEU, zatímco průměrná sazba za přepravu ve výši 1 406 dolarů za TEU zůstala téměř na úrovni předchozího roku.

Navzdory slabé první polovině roku představenstvo zvýšilo svou celoroční prognózu. EBITDA by se nyní měla pohybovat v rozmezí 2,3 až 3,2 miliardy eur, oproti předchozímu rozmezí 0,9 až 2,6 miliardy eur. Nové rozmezí EBIT je 0,1 až 1,0 miliardy eur. Na otázku, zda odvětví kontejnerové dopravy prošlo strukturálními změnami, Habben Jansen tuto myšlenku odmítl s tím, že je to přehnané. Vysvětlil, že je dobře známo, že v tomto odvětví může docházet k rychlým výkyvům zisků a ztrát, přestože výnosy za posledních deset až jedenáct let byly v porovnání s historickými standardy mimořádně dobré.



SSL Express 20-08-2026 Kühne + Nagel restrukturalizuje pozemní dopravu

Personální změna vyvolala rozruch. Søren Schmidt, dlouholetý vedoucí pozemní dopravy ve společnosti DSV, který dánskou logistickou společnost opustil po převzetí společností Schenker, přešel ke konkurentovi Kühne + Nagel (KN). Po roční pauze nyní působí ve funkci v Schindellegi přibližně 100 dní. Co je ale na této změně kariéry pro 54letého muže lákavé? V první řadě na něj dělá dojem jasné zaměření na zákazníky. Především však vidí značný potenciál, který by mohl přispět k utváření budoucího rozvoje silniční nákladní dopravy v KN. Jeho ústředním úkolem je výrazně zlepšit ziskovou marži v této divizi, protože „není na takové úrovni, na jaké by měla být“.

Pohled na nejnovější finanční výkazy obou společností odhaluje potřebu zlepšení: Zatímco marže EBIT společnosti DSV se v letech 2020 až 2024 trvale pohybovala v rozmezí 4,6 až 5,3

procenta, KN se podařilo dosáhnout pouze 1,9 až 3,8 procenta – v průměru téměř o 2 procentní body méně. I v roce 2025, kdy již byly zahrnuty výrazně slabší výsledky společnosti Schenker za část roku, činila hodnota DSV 3,5 procenta ve srovnání s 1,7 procenta u KN. Schmidt se v současné době „stále snaží zjistit“ důvody tohoto jevu. Proto si zatím není zcela jistý, „jaké konkrétní úpravy musíme provést“. To je však řečeno velmi opatrně. Jedno opatření je však jasné: Schmidt chce zavést systém okružní přepravy, který se používá a osvědčil především ve Skandinávii, jako samostatný produkt pro evropskou přepravu celovozových a částečných nákladů společnosti KN. To znamená, že KN bude nabízet pravidelné evropské zpáteční přepravy. Poté bude nalezen a pro tyto trasy přidělen vhodný náklad. V současné době je proces přesně opačný: Jak vysvětluje Schmidt, vhodné kapacity se hledají na trhu pro každý jednotlivý náklad, objednávku po objednávce. „To představuje významný kulturní posun pro neskandinávské společnosti,“ vysvětluje Dán. „Když to uděláte správně, můžete vydělat dobré peníze; pokud ne, můžete o peníze také přijít,“ ví Schmidt ze svých dlouholetých zkušeností v DSV. KN to samozřejmě chce dělat správně. K tomu potřebují správné lidi na správných místech a vhodnou technickou platformu, která je bude podporovat.

    SSL Express 20-08-2026 Regionalizace evropského trhu letecké nákladní dopravy se zvyšuje

Tradiční evropské trhy s leteckou nákladní dopravou stále více ztrácejí tržní podíl ve prospěch mnohem dynamičtěji rostoucích zemí, které se zabývají leteckou dopravou, jelikož se nákladní doprava stále více regionalizuje. Naznačují to údaje Eurostatu o vývoji objemu překládky v Evropě* v letech 2015 až 2025 u deseti největších evropských leteckých dopravců. Zatímco tři tradiční trhy letecké nákladní dopravy – Francie, Nizozemsko a Německo – tradičně dominovaly evropskému trhu letecké nákladní dopravy se svými megacentry Paříž-Charles de Gaulle, Amsterdam Schiphol a Frankfurt nad Mohanem, mezi evropskými zeměmi letecké nákladní dopravy dochází stále více k posunu v rovnováze sil. Relativní pokles významu je nejvýraznější na nizozemském trhu letecké nákladní dopravy. Do konce roku 2025 se toto číslo snížilo o více než 11 procent v objemu ve srovnání s rokem 2015. Francie také zaznamenala ve stejném období postupný pokles, a to o 9,1 procenta. Zatímco německý trh letecké nákladní dopravy v sledovaném období zvýšil objem o dobrých 8 procent, toto číslo bylo hluboko pod celkovým evropským tempem růstu, které přesahuje 15 procent.

Z čistě kvantitativního hlediska mohou země s tradiční leteckou přepravou nepopíratelně stále odbavovat velké objemy nákladu, které převyšují objemy rozvíjejících se trhů s nákladní dopravou. K výrazně většímu růstu – i když začínajícímu na nižší základně – však zjevně dochází v kdysi poměrně malých zemích letecké přepravy. Nejvýrazněji je to patrné na vývoji maďarského trhu letecké nákladní dopravy, jehož centrum v Budapešti v posledních letech masivně vzrostlo. Objem nákladní dopravy v Maďarsku se mezi lety 2015 a 2025 zvýšil o více než 280 procent. Španělsko je – s velkým odstupem – trhem letecké nákladní dopravy v Evropě s druhým nejsilnějším růstem (108 procent), následované Belgií (69 procent). Podle ACI Europe vzrostl objem letecké nákladní přepravy na evropských nákladních letištích v první polovině roku o 0,7 procenta na přibližně 9,9 milionu tun, ale toto číslo není významné. Toto zvýšení pramení výhradně z nárůstu tonáže skupiny zemí s tzv. letišti mimo EU+, kterou tvoří země východní a jihovýchodní Evropy, které nejsou členy Evropské unie. Zde se odbavení nákladu v první polovině roku zvýšilo o 10,5 procenta; lví podíl na tom připadá na Turecko a

jeho megacentrum v Istanbulu, které je v Evropě relevantním faktorem až od roku 2023; na letištích v EU se tonáž ve stejném období snížila o 0,1 procenta.