

SSL EXPRES

09.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



 SSL Express 09-04-2026 Burzy začínají obchodovat s kontejnerovými futures

Hlavní provozovatelé burz cenných papírů brzy zahájí obchodování s futures kontrakty na námořní přepravu na bázi plných kontejnerů (FCL). Plánované nové smlouvy umožní obchodování a zajištění sazeb za dopravu na hlavních trasách východ-západ mezi Dálným východem, Evropou a Severní Amerikou. Americký provozovatel burzy cenných papírů Intercontinental Exchange (ICE), který zahrnuje Newyorskou burzu cenných papírů a londýnskou burzu s futures kontrakty ICE Futures, stanovil 7. dubna jako plánované datum zahájení „kontejnerové přepravy futures“ na čtyřech trasách: z Dálného východu na východní pobřeží USA, z Dálného východu na západní pobřeží USA, z Dálného východu do Evropy a ze severní Evropy na východní pobřeží USA.

Referenční spotové sazby, založené na FEU (40stopých kontejnerech), poskytuje technologická a poradenská firma New York Shipping Exchange (NYSHEX). Jako jeden z největších hráčů na globálním trhu s futures je ICE schopna zajistit potřebnou likviditu pro plynulé obchodování v segmentu nákladní dopravy, vysvětlil Jeff Barbuto, senior viceprezident pro globální trhy s ropou u provozovatele burzy.

Mimo Čínu se s kontejnerovými futures kontrakty na singapurské a chicagské burze dosud obchodovalo jen ve velmi omezené míře. Vzhledem k vysoké volatilitě přepravních sazeb od začátku pandemie si ostatní burzy a poskytovatelé indexů všimli tržní příležitosti.

Předpokládají, že více přepravních, dopravních a logistických společností je nyní otevřeno futures kontraktům, aby minimalizovali cenová rizika a tím zajistili příjmy nebo náklady. Funguje to následovně: Kupující a prodávající se dohodnou prostřednictvím forwardové smlouvy na určitém počtu kontejnerů na trase v daném měsíci za pevnou forwardovou cenu.

Nedochází však k žádné fyzické přepravě, dochází pouze k finančnímu vyrovnání. Po uplynutí smluvní doby se forwardová cena upraví na průměrnou spotovou cenu. Pokud je dohodnutá forwardová cena nižší než spotová cena, kupující (odesílatel) obdrží rozdíl vynásobený počtem kontejnerů jako náhradu. To mu umožňuje kompenzovat část skutečných nákladů na přepravu na spotovém trhu. Naopak, pokud je forwardová cena vyšší než spotová cena, rozdíl si ponechá prodávající (dopravce).

Kromě ICE se chystá spustit trh s termínovanými kontrakty na nákladní dopravu i evropský burzovní operátor Euronext. Společnost plánuje nabízet tuto službu i pro hlavní dopravní regiony východ-západ, ale výběr tras se mírně liší. Místo Dálného východu/východního

pobřeží USA by účastníci trhu měli mít možnost obchodovat s kurzy v obchodu mezi Evropou a Dálným východem ve směru na východ. Referenční spotové kurzy v tomto případě poskytuje benchmarkingová platforma Xeneta. Úředníci zatím neoznámili, kdy bude první obchodní den. Účastníci trhu očekávají spuštění Euronextu v dubnu, ihned po ICE.

SSL Express 09-04-2026 Nařízena likvidace společnosti Ziegler France

Dopravní společnost Ziegler France se sídlem v Roncq v severní Francii a její dceřiná společnost Satra se sídlem v Bapaume končí. Informovaly o tom mimo jiné francouzské deníky „Le Monde“ a „Ouest-France“. Podle těchto zpráv nařídil Obchodní soud v Lille Métropole 31. března likvidaci obou společností. Rozhodnutí se dotýká přibližně 1 500 zaměstnanců v téměř 60 pobočkách po celé Francii. Ziegler France je dceřinou společností belgické skupiny Ziegler, založené v roce 1908. Podle společnosti skupina Ziegler zaměstnává 3 200 lidí v 16 zemích. Mluvčí německé společnosti Ziegler GmbH sdělil DVZ, že její národní dceřiné společnosti fungují nezávisle na sobě.

Insolvenční řízení proti společnosti Ziegler France bylo zahájeno 2. března, jak vyplývá ze zápisu do francouzského obchodního rejstříku ze dne 11. března, který poskytla obchodní informační služba North Data. V tomto zápisu příslušný soud stanovil datum insolvence společnosti na 3. září 2024. Nejnovější roční účetní závěrka francouzské dceřiné společnosti zaznamenaná na portálu ukazuje pokles tržeb o téměř 100 milionů eur, tedy o něco více než pětinu, od roku 2022 do roku 2023 na 366,9 milionu eur se ztrátou téměř 3,9 milionu eur; v roce 2022 společnost ještě dosáhla zisku 4,2 milionu eur.

„Navzdory značnému úsilí v posledních měsících, včetně opětovného projednávání dluhů, aktivního hledání partnerů a kupců a vítězství v právní bitvě proti nepoddajnému finančnímu partnerovi,“ byla likvidace nevyhnutelná, citovalo několik francouzských médií, včetně regionálních novin „Ouest-France“ a ekonomického publikace „Le Journal des Entreprises“, prohlášení společnosti. Podle prohlášení „po několika fiskálních letech, které se vyznačovaly výrazným poklesem obchodní aktivity, zhoršením ziskovosti v důsledku rostoucích nákladů na energii, ztrátou klíčových zakázek a nemožností najít finanční nebo akviziční řešení, která by mohla zajistit přežití společnosti“, již neexistovaly žádné vyhlídky na úspěšnou budoucnost.“ Generální ředitel skupiny Alain Ziegler ve svém prohlášení zdůraznil, že „bojoval až do samého konce, aby se tomuto rozhodnutí vyhnul, což s hlubokým zármutkem bereme na vědomí“. Obchodní soud ve svém rozhodnutí ze dne 31. března, po nejkratší lhůtě sledování stanovené francouzským insolvenčním právem, nařídil zrušení společnosti. Deník „Le Monde“ toto rozhodnutí vysvětlil špatnou výchozí pozicí společnosti: mnoho poboček již na začátku řízení ukončilo činnost poté, co ztratily zákazníky, vysoké ceny nafty v důsledku války na Blízkém východě odradily potenciální kupce a pokladna společnosti byla již tak vyčerpaná, že nemohla nadále vyplácet mzdy zaměstnancům.

Podle deníku „Le Journal des Entreprises“ přijde v důsledku soudního rozhodnutí o práci téměř 1 400 zaměstnanců. Obchodní soud prodloužil do 28. dubna období sledování pro dceřiné společnosti Ziegler Services a Dornach (IT služby), které zaměstnávají 110 lidí. Rozhodnutí ohledně dceřiné společnosti Transco se sídlem v Colmaru se očekává 13. dubna, uvádí „Le Monde“.

SSL Express 09-04-2026 Společnost DB Cargo ještě nedorazila do cíle

Nejprve dobrá zpráva: DB Cargo dosáhlo v roce 2025 obratu. Ztráty se snížily o 350 milionů eur.

Zatím dobré. To ale v žádném případě neřeší všechny problémy nákladní železnice. Zlepšení zisku o zhruba 200 milionů eur je založeno na jednorázových efektech. Prodej lokomotiv a jejich následný zpětný pronájem – to není opakovatelný proces. Generální ředitel DB Cargo Bernhard Osburg proto musí najít další zdroje příjmů pro rok 2026. Prodej akcií společnosti Transfracht by mohl přinést tolik potřebné peníze. K obratu navíc vedlo opuštění nerentabilních dopravních služeb. Ale co noví zákazníci a nové, lukrativní smlouvy? O tom se nemluví. Pouhé zmenšování počtu zaměstnanců nemůže být udržitelnou a uspokojivou strategií.

A pak je tu zajímavý pohled na dálkovou osobní dopravu. Tam byl zaznamenán zvláštní odpis ve výši 1,3 miliardy eur. Zdůvodnění: zvláštní efekty v důsledku renovace koridoru s důsledky pro dlouhodobý majetek (kolejová vozidla). Proč k takové úpravě u DB Cargo nedošlo, není z výroční zprávy jasné. Možná proto, že by korekce ve výši několika milionů eur nebyla v souladu s restrukturalizačním plánem?

Přesto lze předpokládat, že DB Cargo dosáhne bodu zvratu do roku 2026. V opačném případě hrozí rozdělení, kterému se DB chce za každou cenu vyhnout.

SSL Express 09-04-2026 Ekonomická situace: Klima nejistoty

Po více než pěti týdnech války na Blízkém východě jsou německé firmy téměř stejně pesimistické jako v únoru 2025 – krátce po inauguraci Donalda Trumpa a těsně před federálními volbami. Výhled pro logistický sektor se výrazně zhoršil, jak ukazují březnové průzkumy institutu Ifo. Prezident Clemens Fuest uvádí jako důvody potenciální pokles objemu v důsledku utlumené ekonomiky a vysokých cen pohonných hmot.

Nejistota už před rokem ničila náladu – nyní je pro exportéry obzvláště obtížné předvídat své podnikání. Podle průzkumů Ifo se mnozí obávají klesající poptávky na klíčových odbytových trzích. Pravděpodobnost expanzivního rozvoje německé ekonomiky, jak ji zjistili výzkumníci, proto klesla během měsíce z přibližně 76 procent na zhruba 22 procent. Fuest je přesvědčen: „Válka v Íránu ukončila jakoukoli naději na oživení, alespoň prozatím.“

Rostoucí ceny energií také tlumí spotřebitelskou důvěru. Jak minulý týden ve své analýze spotřebitelské důvěry uvedly norimberské výzkumné instituty GfK a NIM, dílčí ukazatel očekávání příjmů v březnu výrazně klesl a nyní se vrátil do pesimistického teritoria. To již odráží obavy z inflace.

A to nejhorší teprve může přijít. Kromě nákladů se zvyšuje i tlak na dodavatelské řetězce. Podle průzkumů mezi kupujícími se dodací lhůty v březnu prodloužily prudčeji než kdykoli dříve za více než tři a půl roku. Spolu s nárůstem produkce a nových objednávek přispělo prodloužení dodacích lhůt – které obvykle naznačuje rostoucí poptávku – k tomu, že index nákupních manažerů vystoupal na nejvyšší úroveň za 45 měsíců. Podle mnoha kupujících se poptávka zvýšila, protože někteří výrobci zvyšují své zásoby. Toto doporučení uvádějí i konzultanti společnosti Roland Berger. Tvrdí, že globální dodavatelské řetězce jsou v krizovém režimu; normalizace by mohla trvat měsíce nebo i roky. Uzavření Hormuzského průlivu by mohlo vést k nedostatku důležitých surovin – s dominovým efektem pro průmyslová odvětví, jako je chemický, obalový, elektronický a automobilový průmysl.

