

SSL EXPRES

20.10.2025

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

www.svazspedice.cz



SSL Express 20-10-2025 CMA CGM se chystá vrátit do Ruska s feederem do Petrohradu

Francouzský dopravce CMA CGM se chystá obnovit kontejnerové služby do ruského baltského přístavu Petrohrad, jak uvádí týdeník Alphaliner. Zpráva uvádí, že do předběžného harmonogramu služby Finland Express FLX, která v současné době jezdí v následujícím pořadí přístavů: Bremerhaven-Hamburk-Kotka-Helsinky-Tallinn-Gdansk-Bremerhaven, byla zařazena dvoutýdenní zastávka v Petrohradě.

Plánované rozvrhy linky se sídlem v Marseille naznačují, že loď North o kapacitě 1 436 TEU poprvé zakotví v ruském baltském přístavu 17. listopadu. Přidání Petrohradu do rozvrhu FLX znamená, že CMA CGM obnoví pravidelné služby do Ruska poprvé od začátku března 2022, uvádí Alphaliner ve svém týdenním zpravodaji. Podle databáze eeSea liner, která dosud nezahrnuje zastávku v Petrohradě v pro forma harmonogramu, však byla služba v posledních týdnech rozšířena a nyní využívá dvě lodě o kapacitě 2 100 TEU, CMA CGM Tivoli a CMA CGM Mermaid, což jasně naznačuje, že francouzský dopravce očekává zvýšenou poptávku. Francouzský zpravodajský server Mediapart navíc minulý týden informoval, že dva vedoucí pracovníci CMA CGM odcestovali v polovině září do Petrohradu, aby „organizovali návrat francouzské skupiny do Ruska“.

Po ruské invazi na Ukrajinu většina globálních přepravních společností ukončila své služby do Ruska – s jedinou výjimkou společnosti MSC, která v té době uvedla, že „bude i nadále přijímat a prověřovat rezervace pro dodávky základního zboží“, což jí umožnilo zachovat dvě baltské feederové služby, BAL02 a BAL04, stejně jako linku mezi Ekvádorem, severozápadním pobřežím USA a USA, kde převládají reeferové kontejnery.

Před válkou byla hlavní trasou pro ruské dovozce kontejnerového zboží severoevropská přístaviště, zejména Rotterdam a Hamburk, kde byly kontejnery překládány na feederové lodě. Po ruské invazi se objem kontejnerů přepravených přes ruskou baltskou bránu v průběhu roku 2022 propadl, zatímco v Rotterdamu a Hamburku poklesl přibližně o 10 %. Jak ukazuje tato analýza Premium, v letech 2022 a 2023 nahradily ruské tichomořské přístavy Vladivostok a Vostochny Petrohrad jako hlavní kontejnerovou bránu země poté, co řada menších čínských dopravců zahájila služby z Číny do těchto přístavů. V loňském roce se však toky nákladu opět obrátily, když několik ruských kontejnerových dopravců zahájilo služby mezi Asií a Evropou – většinou přes Suezský průplav – přímo spojující Čínu a Indii s Petrohradem, přičemž obvykle nasazovaly lodě dostatečně malé, aby mohly přímo kotvit v petrohradských terminálech s omezeným ponorem. Databáze eeSea liner uvádí pět přímých linek mezi Asií a Petrohradem, které nezávisle provozují společnosti Fesco, Mline (dvě), OVP a Saftrans, zatímco Reel Shipping nadále provozuje kyvadlovou dopravu mezi Damietou a Petrohradem, přičemž náklad směřující do Ruska se překládá v Egyptě a marockém přístavu Casablanca. Podle ruského provozovatele terminálů Global Ports, ve kterém APM Terminals drželo 30%

podíl, který bylo nuceno prodat po vypuknutí války, pokračuje růst v Petrohradu na úkor ostatních ruských přístavů.

Tento provozovatel, který je zdaleka největším v Rusku, zveřejnil tento týden výsledky za třetí čtvrtletí 2025, které ukazují, že jeho terminály v Petrohradu odbavily v prvních devíti měsících 571 000 TEU, což představuje meziroční nárůst o 18,5 %, zatímco objem přepravy v jeho zařízeních na Dálném východě meziročně poklesl o 28,8 % na 264 000 TEU. Společnost Global Ports rovněž zveřejnila údaje za celý ruský trh, které ukazují, že celkový objem kontejnerů v zemi za prvních devět měsíců letošního roku meziročně poklesl o 3,2 % na 3,97 milionu TEU, což podle vedení společnosti bylo způsobeno „poklesem spotřebitelské poptávky“. Celkový objem přes Petrohrad, včetně terminálů, které nejsou pod kontrolou společnosti Global Ports, vzrostl o 5,2 %.



SSL express 20-10-2025 Kretschmann zahajuje výrobu H2

Francouzský výrobce a obchodník s vodíkem Lhyfe vybudoval v průmyslovém parku Schwäbisch Gmünd výrobní závod na zelený vodík. Podle společnosti Lhyfe je elektrárna ve Schwäbisch Gmünd první komerční elektrárnou v Německu, která bude využívána výhradně pro volný prodej obnovitelného vodíku. Elektrárna o výkonu 10 megawattů byla navržena ve dvoupodlažní kontejnerové konstrukci, aby se ušetřilo místo. Vyrábí až 4 tuny obnovitelného vodíku denně.

Proces úpravy vody probíhá v horní nádobě. Čistá H₂O je potřebný pro elektrolýzu, která probíhá ve spodní nádobě. Na čerpacích stanicích vstupuje stlačený vodík do návěsů. Nákladní automobily jej přepravují k zákazníkům v oblasti mobility a průmyslu. Mezi budoucí zákazníky patří například provozovatel čerpacích stanic H2 Mobility. Na hektarovém pozemku ve Schwäbisch Gmündu je plánována vodíková čerpací stanice.

V tuto chvíli je systém stále v testovacím provozu. Podle Luca Grarea, šéfa společnosti Lhyfe pro střední a východní Evropu, je zahájení ostrého provozu naplánováno na začátek příštího roku. Pro francouzského obchodníka s vodíkem se sídlem v Nantes se jedná o čtvrtý výrobní závod. Společnost Lhyfe si jako místo pro nový závod záměrně vybrala automobilový region Bádensko-Württembersko. Spolková země Bádensko-Württembersko financuje projekt jako maják "změny H2 - modelový region zelený vodík Bádensko-Württembersko" částkou 2,1 milionu eur. EU ji dotuje částkou 4,3 milionu eur prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj. Celkové náklady se pohybují kolem 30 milionů eur.



SSL Express 20-10-2025 Prázdninová sezóna v Asii zadržela celosvětovou tonáž

Celosvětová tonáž leteckého nákladu klesla ve 41. týdnu (6. až 12. října) o -3 % ve srovnání s předchozím týdnem, a to především v důsledku čínských svátků "Zlatého týdne" v polovině podzimu a státních svátků na Tchaj-wanu a v Jižní Koreji poté, co se tonáž pocházející z Hongkongu a jihovýchodní Číny zotavila z následků "supertajfunu Ragasa" z předchozího týdne. Podle nejnovějších týdenních údajů z WorldACD Market Data klesly tonáže z Asie a Tichomoří jako celku ve 41. týdnu mezitýdně o -9 % (WoW), přičemž objemy byly z Číny a Hongkongu klesly o -13 % a -6 % v důsledku letošního prodlouženého prázdninového období.

"Zlatého týdne", které trvá od 1. do 8. října. Tchaj-wan zde zaznamenal pokles tonáže spojené s "Národním dnem" (9.–10. října) o -10 %, zatímco účtovatelná hmotnost z Jižní Koreje klesla o -46 % v důsledku kombinace státních svátků Chuseok (5.–8. října) a Hangeul (9. října). Bez tohoto negativního vývoje by byl celosvětový vývoj tonáže ve 41. týdnu WoW mírně kladný (+1 %), a to na základě více než 500 000 týdenních transakcí pokrytých daty WorldACD. Celkově byla celosvětová tonáž za týdny 40 a 41 dohromady lepší než v loňském roce (+4 %), a to i přes letošní čínský svátek o jeden den. Tonáž z Asie a Tichomoří do USA (-11 %, WoW) byla zasažena o něco více než poptávka mezi Asie a Tichomoří a Evropou (-9 %, WoW). Účtovatelná hmotnost z Číny do USA ve 41. týdnu rovněž klesla o -11 %, což je o -6 % méně než v loňském roce.

Na straně cen bylo jednou z výrazných změn to, že spotové sazby letecké nákladní dopravy z Číny do USA klesly druhý týden po sobě o -7 %, WoW na 4,07 USD za kilogram – čímž se dostaly o -20 % pod ekvivalentní úroveň ve 41. týdnu loňského roku, kdy se spotové ceny již začaly odrážet od své utlumené úrovně z předchozího týdne během zlatého týdne. Tonáž a spotové sazby z Hongkongu do USA však byly stabilnější, spotové sazby meziročně klesly o pouhých -1 %, WoW a +2 % – přestože tonáž byla o -19 % nižší než jejich ekvivalentní úroveň v loňském roce, a to kvůli sníženým objemům elektronického obchodování od odstranění výjimek "de minimis" na dovoz z USA s nízkou hodnotou. Hrozba nových vyšších amerických dovozních cel na zboží z Číny od příštího měsíce může vést k prudkému nárůstu dodávek a cen, protože dovozci se pokusí předzásobit náklad před zvýšením cel. Ve 41. týdnu (6.-12. října) však zatím nebyly žádné známky prudkého nárůstu poptávky nebo sazeb za dodávky z Číny a Hongkongu do USA, přičemž hrozba se objevila až 10. října – v reakci na omezení Číny na její vývoz "vzácných zemin". Zdá se však, že vyšší americká cla na zboží z Indie do USA mají dopad na vývoz Indie, protože tonáž z Indie do USA klesla druhý týden v řadě a klesla o -4 %, WoW ve 41. týdnu, zatímco objemy z Indie do Evropy vzrostly o +6 %.