

SSL EXPRES

19.08.-23.08.2024

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz

SSL Express 19-08-2024 Logistické start-upy vykazují téměř o 90 procent nižší investice než v roce 2021

Podle analýzy společnosti McKinsey většina zbývajcího rizikového kapitálu proudí do startupů pro řešení na poslední míli a do startupů v oblasti softwaru a systémů.

Management poradenská společnost McKinsey zkoumala vývoj investic rizikového kapitálu do logistických start-upů v aktuální analýze „Financování zahájení logistiky: Stahování investorů pokračuje“. V souladu s tím jsou i více než dva roky po skončení kovidové pandemie stále pocítovány ekonomické důsledky zpomalujícího se boomu elektronického obchodování a zvýšených kapitálových nákladů v odvětví logistiky. Po rekordně vysoké hodnotě 25,6 miliardy dolarů v roce 2021 klesly investice do logistických startupů do roku 2023 podle tiskové zprávy z 8. srpna na pouhých 2,9 miliardy dolarů – pokles o téměř 90 procent a nejnižší úroveň od roku 2015. K tomu přispívá několik faktorů prudkého poklesu, podle McKinsey, včetně vysokých úrokových sazeb, zpomalení rozvoje globálního obchodu a elektronického obchodu a trhu s nadbytečnou kapacitou mezi poskytovateli nákladních služeb, kteří tím pádem v roce 2023 museli snížit sazby za přepravu.

Podle autorů studie klesly investice rizikového kapitálu celosvětově ve všech odvětvích od roku 2022 do roku 2023 zhruba o 35 procent. Obzvláště tvrdě byl zasažen sektor logistiky, který v roce 2023 přilákal pouze 0,8 procenta celkových investic do rizikového kapitálu – což je výrazný pokles ve srovnání s přibližně třemi procenty v předchozích pěti letech. Kromě investic prudce poklesly i celosvětové objemy nákladní dopravy, protože klesla poptávka po fyzickém zboží. Objemy námořní přepravy mezi lety 2022 a 2023 stagnovaly, zatímco objemy letecké přepravy klesly o čtyři procenta. Tento pokles odráží i sazby za přepravu: sazby za leteckou přepravu klesly mezi lety 2022 a 2023 o 22 procent, zatímco sazby za námořní přepravu klesly o 70 až 90 procent. Podle McKinsey však lze tento prudký pokles sazeb námořní přepravy vysvětlit tím, že se kapacity vrátily na trh po skončení pandemie a další druhy přepravy se staly opět ekonomicky životaschopnějšími. Investice v odvětví logistiky se však podle průzkumu úplně nezastavily. Velká část zbývajcího rizikového kapitálu proudí do sektoru poslední míle, který se specializuje na závěrečnou fázi procesu dodávky. Start-upy v této oblasti dokázaly v roce 2023 zvýšit svůj podíl na celkových logistických investicích o pět procentních bodů oproti předchozímu roku, tedy na 40 procent. Nicméně tato čísla zůstávají pod investičním průměrem 46 procent z let 2010-2020. Start-upy softwaru a systémů zaznamenaly ve srovnání s předchozími roky výrazný nárůst investic. Zatímco v letech 2010 až 2020 šlo do tohoto sektoru v průměru jen deset procent objemu investic, v roce 2023 to bylo 25 procent. Tento vývoj byl řízen rostoucí poptávkou po digitalizaci a AI řešeních v logistice.

Zpráva uvádí, že je zásadní, aby se všichni zúčastnění soustředili na realistické způsoby, jak zajistit zisk mladých společností. Růst bude vždy hrát klíčovou roli, ale v odvětví, které se vyznačuje značným tlakem na náklady a roztržitostí, je rychlá finanční ziskovost na druhé straně stále důležitější. Zavedené logistické společnosti by naopak mohly vyvíjet vlastní inovativní řešení a produkty prostřednictvím akvizic a partnerství, čímž mohou generování růstových efektů lépe

dosáhnout. Podle studie se takové aktivity M&A a JV staly dostupnější kvůli sníženým úrovním ocenění v sektoru startupů.



SSL Express 19-08-2024 Maersk se zapojuje do projektu jaderného pohonu

Největší dánská námořní společnost se přihlásila ke studii vývoje kontejnerové lodi s jaderným pohonem. Maersk bude spolupracovat s britskými společnostmi Lloyd's Register a CORE POWER na společné studii regulačního posouzení s cílem určit bezpečnostní a regulační aspekty potenciální příští generace kontejnerové lodi s jaderným pohonem, která bude provádět nákladní operace v některém z evropských přístavů. Společná studie prozkoumá požadavky na aktualizovaná bezpečnostní pravidla spolu s lepšími provozními a regulačními znalostmi, které jsou potřebné pro použití jaderné energie v kontejnerové dopravě.

Nick Brown, generální ředitel společnosti Lloyd's Register, řekl: "Ole Graa Jakobsen, vedoucí technologického oddělení flotily společnosti Maersk, připustil, že problémy spojené s bezpečností, nakládáním s odpady a regulačním přijetím v různých regionech dosud převažovaly nad výhodami jaderné technologie. Pokud se tyto problémy podaří vyřešit vývojem nových konstrukcí reaktorů tzv. čtvrté generace, mohla by jaderná energie potenciálně dozrát v další možnou cestu dekarbonizace logistického průmyslu v horizontu 10 až 15 let, uvedl prý Jakobsen".

Potenciálem jaderného pohonu se zabývají i další kontejnerové společnosti. Jeremy Nixon a Rolf Habben Jensen, generální ředitelé společností Ocean Network Express (ONE) a Hapag-Lloyd, se na začátku letošního roku na dotaz časopisu **Splash** také vyjádřili k jaderné energii. "Neměli bychom nic vylučovat," řekl Habben Jensen o jaderném pohonu a dodal, že tato technologie je ještě "na začátku". Šéf společnosti Hapag-Lloyd naznačil, že "jakákoli role by mohla nastat až od druhé poloviny příštího desetiletí". Nixon, kolega Habbeny Jensena ze společnosti ONE, řekl, že se domnívá, že zelený vodík se nakonec stane klíčovým palivem v lodní dopravě. K jeho výrobě však bude zapotřebí obrovské množství elektřiny, k čemuž by podle něj mohla přispět jaderná energie.

Mikal Bøe, pravděpodobně nejvýznamnější světový zastánce jaderné energie jako ekologického nástroje pro lodní dopravu, ve své funkci generálního ředitele společnosti CORE POWER, na začátku tohoto roku řekl časopisu **Splash**: "Bez jaderné energie prostě neexistuje čistá nula. Kontejnerová loď s jaderným pohonem postavená v roce 2035 bude rychlejší, přepraví více nákladu, urazí miliony mil se stejným množstvím paliva, a to vše bez jakýchkoli emisí." Dále dodal: "V přístavu by mohla poskytovat čistou a levnou elektřinu pro napájení nakládacího a vykládacího zařízení na pevnině, čímž by pomohla dekarbonizovat své přístavy. Její další sesterské lodě budou jen lepší." Společnost CORE POWER, britský vývojář námořních atomových pohonů, loni představila koncepční návrh kontejnerové lodi s jaderným pohonem a kapacitou 2 800 teu, která využívá reaktory na roztavené soli. Na akci pro klienty loni v září společnost CORE POWER uvedla důvody, proč by její reaktor na roztavené soli mohl způsobit revoluci v kontejnerové dopravě: "Lodě s novým jaderným pohonem mohou předznamenat konec pomalé plavby," řekl Dr. Rory Megginson, vedoucí analytického oddělení společnosti CORE POWER. "Od roku 2008 je trendem, že větší lodě jezdí pomalejší rychlostí, což vede k nepružné dopravě, která navíc stále trpí vysokými emisemi."



SSL Express 19-08-2024 Deutsche Bahn těží z dohody ve sporu o rozpočet (DVZ)

Po týdnech bojů se semaforová koalice dohodla na federálním rozpočtu na rok 2025, čímž alespoň částečně zaplnila rozpočtovou mezeru ve výši 17 miliard eur. Jak v pátek oznámil mluvčí vlády Steffen Hebestreit, infrastrukturní divize Deutsche Bahn, DB InfraGo, obdrží dodatečný vlastní

kapitál ve výši 4,5 miliardy eur. Nahrazuje tak dotace, které byly dříve na železnici plánovány v rozpočtu dopravy. Mezera, která je v rozpočtovém žargonu známá jako globální nedostatečné výdaje (GMA), se snížila na 12,5 miliardy eur.

Kromě toho chce federální vláda poskytnout DB InfraGo půjčku ve výši 3 miliard eur. „Tímto úvěrem může nahradit dluhopisy dříve vydané na trhu infrastruktury,“ uvádí sedmistránkový dokument smlouvy. Navýšení vlastního kapitálu, stejně jako úvěr, není zohledněno jako finanční transakce ve standardním limitu dluhové brzdy. Není to skrytá dotace.

Půjčka pro Autobahn GmbH je však mimo stůl. „Abychom jí mohli zajistit vlastní příjem, byly by nutné jednoduché právní změny zákona o rozpočtu, federálního zákona o mýtném a zákona o zřízení infrastrukturních společností,“ uvedla vláda. Ty by měly dopad na současný cyklus financování. To by však vyžadovalo hlubší diskusi.

Vědecký poradní sbor federálního ministerstva financí v kontrolním příkazu kritizoval, že železnice nemusí být schopna úvěr splácet. Koaliční partneři píší: „Je zajištěno, že základní kapitál je dorovnán odpovídajícím výnosem a úvěr je dorovnán splatným nárokem na splacení. Kromě federálních dotací má nyní divize železniční infrastruktury vlastní příjmy, jako jsou ceny používání tratí, příjmy z pronájmu osobních nádraží nebo pronájem systému.

Mezera ve financování se má také snížit na 12 miliard eur pomocí dvou dalších opatření. Státní energetická společnost Uniper má na jedné straně odvést do federálního rozpočtu 300 milionů eur. Za druhé, rezerva na ztrátu daňových příjmů v příspěvku EU na energetickou krizi má být snížena o 200 milionů eur.

Spolková vláda předpokládá, že zbývající tzv. sediment GMA ve výši 12 miliard eur bude dále snižovat mimo jiné ekonomickým vývojem. Podle mluvčího vlády Hebestreita dlouholeté zkušenosti z rozpočtové praxe ukazují, že ne všechny projekty lze realizovat v průběhu jediného rozpočtového roku.

P.S. Nekonečný příběh

SSL Express 19-08-2024 Paprsek naděje pro KD

Na evropském trhu kombinované dopravy (KD) se situace opět zlepšuje. Ve druhém čtvrtletí roku 2024 se dopravní výkony zvýšily o 4,25 procenta ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Je to poprvé od třetího čtvrtletí roku 2022, kdy zde bylo opět dosaženo kladné hodnoty. Vyplývá to z výsledků průzkumu Mezinárodní asociace pro kombinovanou železniční a silniční dopravu (UIRR), který bruselská asociace provádí každé čtvrtletí mezi svými členy.

UIRR tento pozitivní vývoj zdůvodňuje tím, že některá narušení z předchozích měsíců se již neopakovala. „Kombinovaná doprava si ale ještě nemůže myslet, že je venku z lesa, protože v letních měsících se očekávají vážné stavební poruchy,“ řekl Ralf-Charley Schulze, generální ředitel UIRR, ve zpravodaji. Jako příklady koridorů, ve kterých lze očekávat narušení, uvádí trasu Simplon, úsek Pasov, údolí Rýna, úsek Sofie-Nis a Budapešť.

Asociace se firem také ptá na hodnocení vývoje v následujících dvanácti měsících. V průměru byla situace hodnocena jako „neutrální“, stejně jako v prvním čtvrtletí roku 2024. Účastníci průzkumu si mohou vybrat ze tří různých stupňů pro „pozitivní“ a „negativní“ nebo označit hodnocení „neutrální“. Vzhledem k hrozícím poruchám souvisejícím s výstavbou uznává Schulze v tomto hodnocení podnikatelů „určitý optimismus“. Obává se však, že špatně koordinovaná infrastruktura by mohla snadno podkopat kvantitu a kvalitu služeb KD v několika regionech Evropy. Zůstávají také obavy z války a hospodářského růstu. Komunita KD nicméně nadále investuje do nových dopravních a terminálových kapacit a také do digitálních řešení s cílem zlepšit svou konkurenceschopnost.

Schulze také v dopise oznámil, že představenstvo UIRR v září předloží novým tvůrcům politik EU očekávání v oblasti dopravní politiky pro legislativní období 2024–2029. Sdružení bude podporovat členské státy a Evropskou komisi při implementaci revidovaného nařízení TEN-T prostřednictvím pozičních dokumentů. To je také naplánováno na vydání v září. Kromě toho UIRR požaduje kompenzační systém, který by kompenzoval dodatečné provozní náklady způsobené neobvykle závažnými poruchami souvisejícími s výstavbou a obchvaty. Konkurenceschopnost KD může být zachována pouze tehdy, bude-li taková podpora poskytnuta.

SSL Express 19-08-2024 Přístav Mukran vyniká v oblasti těžkého nákladu

Přístav Mukran v Sassnitz na Rujáně opět prokázal svou výkonnost v oblasti těžkého provozu. Specialisté z Mukran Port Terminals GmbH nedávno úspěšně dokončili dva projekty, které podtrhují roli přístavu jako mezinárodního logistického centra. Na jedné straně byla naložena osobní loď, která se dříve používala v oblasti Baltského moře a nyní je přepravována do Portugalska. Plavidlo, které je 40 metrů dlouhé, 17 metrů široké a váží 210 tun, bylo bezpečně a efektivně převedeno na přepravní plavidlo a brzy dorazí do svého nového domova. Zároveň bylo pro společnost Baltic Port Services GmbH naloženo šest dvoupatrových vagonů, které jsou určeny pro projekt TRC (Tanzania Railways Corporation) v Tanzanii. Profesionální naložení provedly specializované týmy z přístavních terminálů Mukran na těžkotonážní loď. Nejmodernější jeřáb umožňoval nakládat vagony přímo z kolejiště do lodního prostoru, což znamenalo, že překládku bylo možné provést rychle a bez komplikací. Přístav Mukran si tak upevňuje svou pověst předního přístavního místa pro těžkou a speciální dopravu v regionu Baltského moře. Přístav nabízí vynikající infrastrukturu i na míru šitá logistická řešení, která splňují požadavky mezinárodních zákazníků. Přístav Mukran na Rujáně (Sassnitz) nabízí vše, co tvoří moderní multifunkční přístav na celkové ploše téměř 430 hektarů s trajektovými, železničními, víceúčelovými a offshore terminály a také rozsáhlými výrobními a skladovacími plochami. Přístav má námořní spojení s téměř všemi sousedy na pobřeží Baltského moře. Přístav Mukran nabízí ideální podmínky pro pobřežní větrný průmysl: v okruhu maximálně 30 námořních mil je již několik pobřežních větrných farem, které budou v příštích několika letech rozšiřovány. Mukran Port Terminals je přední provozovatel přístavů v regionu Baltského moře, který se specializuje na manipulaci s těžkým nákladem, projektový náklad a speciální přepravu. Díky nejmodernější infrastruktuře a zkušenému týmu nabízí přístav na míru šitá logistická řešení pro zákazníky z celého světa.

SSL Express 19-08-2024 USA se zaměřily na přepravní síť napojenou na Hútíje a Hizballáh

Spojené státy uvalily další sankce zaměřené na přepravní operace spojené s obchodními sítěmi Hútíů a Hizballáhu. Úřad pro kontrolu zahraničních aktiv (OFAC) amerického ministerstva financí uvedl, že se zaměřil na několik společností, jednotlivců a plavidel obviněných z účasti na přepravě íránských komodit do Jemenu a Spojených arabských emirátů jménem finančního zprostředkovatele Hútíů Sa'ída al-Džamála a z usnadňování dodávek LPG Hizballáhu.

Sankce spojené s Hútíi byly uvaleny na společnosti KDS Shipping, Arafat Shipping a DP Shipping registrované na Marshallových ostrovech, ONX Trading a KFD General Trading se sídlem ve Spojených arabských emirátech, Transmarine Navigation se sídlem v Malajsii a indického státního příslušníka Arifa Ibrahima Khota. Na sankční seznam bylo přidáno dalších sedm lodí, čímž se celkový počet lodí, kterým USA letos zakázaly obchodovat s Íránem, zvýšil na 50. Tři lodě byly

spojeny s húthiovskou obchodní sítí, která podle ministerstva financí pomáhá financovat útoky húthiů na lodní dopravu v Rudém moři a civilní infrastrukturu. Tanker LPG OM plující pod vlajkou Palau, který vlastní a provozuje společnost KDS Shipping, a společnost Raha Gas vlastněná společností Arafat Shipping byly obviněny z toho, že jménem Sa'ida al-Džamála,, přepravily do Jemenu několik dodávek LPG, které byly falešně označeny jako lodi nakládající v SAE, v hodnotě milionů dolarů. Ministerstvo financí uvedlo, že Khot je kapitánem lodi Raha Gas a řídil přepravu LPG do Jemenu, zatímco společnost ONX Trading zprostředkovávala nezákonné platby související s přepravními operacemi sítě al-Džamal. Kromě toho produktový tanker Divine Power plující pod vlajkou Palau, vlastněný a provozovaný společností DP Shipping, údajně přepravil do SAE topný olej v hodnotě milionů dolarů a podílel se na převodu mezi loděmi s dříve sankcionovaným tankerem suezmax Mehle. Cílem byly také dodávky LPG Hizballáhu, mimo jiné prostřednictvím označení hongkongského správce a provozovatele lodí Kai Heng Long Global Energy a jeho čtyř VLGC Fengshun, dříve známých jako Venus 7, Victoria, Lady Liberty a Parvati. P.S. Chudák Ahmad Mohamad a jeho velbloudi, teď nebudou mít co žrát...



SSL Express 20-08-2024 Stávka na kanadských železnicích začne ve čtvrtek

Je nanejvýš pravděpodobné, že Kanadu od tohoto čtvrtka zasáhnou protestní akce ve dvou hlavních společnostech nákladní železniční dopravy, protože zaměstnavatelé a zaměstnanci si o víkendu vyjasnili svá stanoviska a pracovní dohody jsou zatím v nedohlednu.

Společnost Canadian National Railway v neděli oficiálně oznámila kanadským odborům Teamsters, že ve čtvrtek brzy ráno zahájí výlukou práce odborářů. "Pokud nedojde k okamžitému a definitivnímu řešení pracovního konfliktu, nebude mít CN jinou možnost než pokračovat v postupném a gradujícím odstavování své sítě, které by vyvrcholilo výlukou," uvedla v prohlášení. "Navzdory víkendovým jednáním nedošlo k žádnému smysluplnému pokroku a strany zůstávají ve svých pozicích velmi vzdálené."

Druhý hlavní kanadský železniční operátor, Canadian Pacific Kansas City, již oznámil odborovému svazu Teamsters, že ve čtvrtek začne s předčasným vyřazováním svých členů. Odborový svaz Teamsters také v neděli pozdě večer vydal pro CPKC 72hodinové oznámení o stávce. "Pokud se strany na poslední chvíli nedohodnou, dojde ve čtvrtek 22. srpna v 00:01 k přerušení práce," uvádí se v prohlášení. Od zítřka CPKC zastaví všechny zásilky, které začínají v Kanadě, a všechny zásilky pocházející z USA, které směřují do Kanady, uvedla železnice. CN mezitím zakázala dovoz kontejnerů z partnerských železnic v USA.

Pracovní dohody obou železničních společností vypršely na konci roku 2023 a od té doby probíhají jednání. O dvě společnosti uvedly, že jejich vlaky jezdící v USA budou nadále fungovat. Podle článku 107 federálního zákoníku práce může ministr práce Steven MacKinnon nařídit stranám, aby zahájily závazné rozhodčí řízení, což jeho předchůdce učinil v loňském roce, aby ukončil stávku přístavních dělníků v Britské Kolumbii. V onom případě se však strany na rozdíl od současného sporu o železnici do značné míry dohodly na obrysech dohody. Pravděpodobná stávka je první z několika měsíců, které mohou být pro severoamerické dodavatelské řetězce problematické, neboť 1. října reálně hrozí protestní akce dělníků v docích na východním pobřeží USA a na pobřeží Mexického zálivu.



SSL Express 20-08-2024 Rejdař MSC pokračuje v objednávání nových skříňových lodí, a kapacita flotily překročila šest milionů teu

Společnost MSC objednala v čínských loděnicích ještě více nových kontejnerových lodí, čímž švýcarsko-italský provozovatel hlavních linek zvýší svůj náskok před svými konkurenty. Podle údajů

společnosti Clarksons objednala MSC v loděnici Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS) šest lodí o kapacitě 19 000 teu a v loděnici Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry (Jinglu) osm lodí o kapacitě 11 500 teu, přičemž všechny budou poháněny dvojitým palivem v kombinaci s LNG.

Zakázka Jinglu údajně zahrnuje opce na další čtyři lodě a je první zakázkou loděnice na velké skříňové lodě, protože obvykle staví zásobovací lodě. Nejnovější zakázky následují po oznámení loděnice Zhoushan Changhong International Shipyard z minulého týdne, že MSC objednala 12 skříňových lodí s dvojitým pohonem (LNG) o kapacitě 19 000 teu, které doplňují její předchozí objednávky na deset lodí o kapacitě 11 500 teu a deset lodí o kapacitě 10 300 teu v této loděnici. Dodávky se očekávají v letech 2027 až 2028. Cena nebyla zveřejněna, ale společnost VesselsValue odhaduje, že loď o kapacitě 17 000 teu s duálním pohonem na LNG stojí přibližně 205 milionů dolarů, což znamená, že MSC by mohla utratit více než 6 miliard dolarů.

Podle údajů společnosti S&P Global je to poprvé za téměř deset let, kdy společnost SWS získala objednávky na lodě o kapacitě alespoň 17 000 teu. Poslední objednávka na ULVC proběhla v září 2015, kdy Cosco objednalo tři lodě o kapacitě 20 000 teu, které byly dodány v roce 2018. 7. srpna (The Loadstar) informoval, že MSC hodlá objednat deset lodí o kapacitě 21 000 teu u čínské společnosti Jiangsu Hantong Ship Heavy Industry, což znamená debut této lodní společnosti v segmentu kontejnerových lodí. Alphaliner uvádí, že kapacita flotily provozované MSC nyní činí více než šest milionů teu, včetně 3,07 milionů teu na vlastních lodích, a objem objednávek dopravce činí 1,64 milionů teu.

P.S. To je tak, když někdo neví co s penězi...



SSL Express 20-08-2024 Kongres o budoucnosti a AI24: Výzkum AI se setkává s vedením přepravy

Logistics Future Congress Fraunhofer IML Logistics Future Congress, známý také jako Dortmundské konverzace, se letos bude konat společně s novou konferencí AI24 organizovanou institutem Lamarr. Zvláštní pozornost je věnována tématu umělé inteligence.

Logistics Future Congress (42. Dortmund Talks) bude letos událostí AI: Ve spolupráci s novým formátem AI24 institutu Lamarr bude akce 4. a 5. září 2024 v Dortmundu zaměřena výhradně na umělou inteligenci.

Lamarrův institut pro strojové učení a umělou inteligenci byl založen v září 2022. Je to jedno ze šesti celostátních center umělé inteligence zřízených jako součást strategie federální vlády pro umělou inteligenci. Je podporován TU Dortmund, Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn a Fraunhofer Institutes for Intelligent Analysis and Information Systems (IAIS) v Sankt Augustin a pro materiálový tok a logistiku (IML) v Dortmundu.

Lamarrův institut založil prof. Michael ten Hompel, nyní zástupce ředitele. Dlouholetý šéf Fraunhoferova institutu pro materiálový tok a logistiku (IML) předal v dubnu vedení IML prof. Alici Kirchheim. Spolu s Logistics Future Congress pomohl zahájit novou konferenci AI24.

Pod heslem „Industrial AI & Logistics“ se setkává vynikající výzkum AI s top managementem, inzerují organizátoři. Akce je zaměřena na osoby s rozhodovací pravomocí z oblasti obchodu a vědy a také komunity AI ze všech oborů. Výzkumníci z oblasti informatiky, fyziky, vzdělávání a věd o živé přírodě se setkávají s lidry z politiky, logistiky a průmyslu. Jde to daleko za hranice logistiky.

Organizátoři konference pokrývají celou oblast aplikací AI v celkem sedmi klíčových oblastech. Diskutovat se bude o možném využití technologií AI v reálných případech použití, o tom, jak lze procesy a sítě řídit pomocí AI rychleji, efektivněji a udržitelněji, i o otázce, kdo to umí lépe – lidé nebo stroje. Mezi další témata patří obchodní, etické a sociální důsledky AI, právní rámec pro

inteligentní stroje a důvěra v AI. Speciální dráha je věnována výchově a školení AI pro budoucí generace.

Kromě deseti Hompelových jsou předními řečníky myšlenkoví lídři jako Sebastian Thrun (Stanford University) a Rebecca Nugent (Carnegie Mellon University), top manažeři jako Jens Lehmann z Amazonu a Stephan Peters z Rhenus. Konferenci zahájí NRW premiér Hendrik Wüst. Program v němčině je [k dispozici zde](#). Místem konání je Messe Dortmund, která zároveň pořádá i výstavu IN2AI, kde jsou zastoupeni poskytovatelé AI a start-upy. Vstupné je 190 eur. **Vstupenky** na dvoudenní konferenci jsou [k dispozici zde](#). Jednacím jazykem je angličtina; celá akce bude simultánně tlumočena do němčiny.



SSL Express 20-08-2024 Pokrok při opětovném zprovoznění m/s Dali

O víkendu se objevily nové snímky nejslavnější lodi letošního roku. Kontejnerová loď *Dali*, která 26. března narazila do mostu v Baltimoru, byla konečně zbavena veškerého nákladu a pravděpodobně brzy zamíří do zámoří k opravám. Loď dorazila do mezinárodního terminálu v Norfolku na východním pobřeží USA 11. srpna a na přídi měla plachty s troskami.

Loď si vyžádá velmi významné opravy přídě na pravoboku, na které se letos po několik měsíců nacházela část největšího baltimorského mostu.

Nový návrh zákona, který byl tento měsíc předložen americké Sněmovně reprezentantů, má za cíl přimět majitele lodi *Dali* zaplatit až desetkrát více za škody, než které loď způsobila, když narazila do mostu Francis Scott Key. Národní rada pro bezpečnost dopravy (NTSB) v květnu vydala předběžnou zprávu o smrtelném střetu kontejnerové lodi *Dali* s největším mostem v Baltimoru.

Plavidlo, které spravuje společnost Synergy Group a které bylo pronajato společnosti Maersk, zažilo výpadky elektrického proudu asi 10 hodin před opuštěním přístavu Baltimore a znovu krátce předtím, než v časných ranních hodinách 26. března narazilo do mostu Francis Key Bridge a zabilo šest stavebních dělníků, uvedli federální vyšetřovatelé.



SSL Express 21-08-2024 Nečekaný ukrajinský protiútok způsobuje vážné problémy ruské železnici

Neočekávaná ukrajinská protiinvaze ještě více zatížila ruský sektor železniční nákladní dopravy, který nadále ztrácí půdu pod nohama, protože evropští přepravci hledají alternativní kapacity pro čínský vývoz. Ruské železnice (RŽD) nyní údajně odmítají nákladní dopravu z Běloruska poté, co příliv ruských vojáků vlakem do Kurska – jehož část byla obsazena ukrajinskými silami – vedl k přetížení kolejí a přeplnění stanic. Místní zprávy s odvoláním na Svaz běloruských železničářů tvrdí, že RŽD vydala naléhavou žádost běloruským úřadům, aby zastavily odesílání dalších nákladních služeb do Ruska. A objevují se náznaky, že ruská vláda si není jistá, jak vyřešit problémy, které vyvolala ukrajinská invaze.

Jeden zdroj na sociálních sítích poznamenal, že kvůli digitalizovanému železničnímu provozu v Rusku, jakmile měl kdokoli přístup k systému jakékoli stanice, měl "přístup k celé síti". Vzhledem k tomu, že Rusko využívá svou železniční síť k rychlému přesunu vojsk, aby odřízlo další územní zisky ukrajinských sil, vyplývá z toho, že síť – která je také životně důležitou tepnou pro toky zboží z Číny – by mohla čelit dalším problémům. Již nyní neustále ztrácí půdu pod nohama ve srovnání s dodávkami z Číny do Evropy putujícími přes Kaspické moře. V letošním roce zaznamenaly tyto služby meziroční nárůst objemu kontejnerů o 1 400 %, přičemž Ázerbájdžán, Gruzie a Kazachstán tuto trasu propagují a pomáhají rozvíjet infrastrukturu. A v posledních měsících se sazby na těchto trasách zvýšily o 25 až 50 %, v reakci na vysokou poptávku od přepravců, kteří se snaží vyhnout chaosu, který zachvátil přepravní trasy v Rudém moři.

Jeden zdroj však *pro The Loadstar* uvedl, že je důležité mít na paměti, že železniční nákladní doprava zůstává citlivá na volatilitu přepravních sazeb, a poznamenal, že "když začnou klesat sazby za námořní přepravu, začne klesat i objem zboží přepravovaného po železnici".



SSL Express 21-08-2024 Pokles sazeb v Pacifiku přibrzděn, jinde stagnace

Poté, co spotové sazby v kontejnerovém obchodu z Dálného východu do Severní Ameriky několik týdnů stále rychleji klesaly ze svých maxim, se nyní opět dostaly do kladných hodnot. Podle šanghajského indexu SCFI se cenová hladina na trase ze Šanghaje na západní pobřeží USA zvýšila o 8,5 procenta na 6 581 amerických dolarů/FEU a na trase na východní pobřeží USA o plus 2,5 procenta na 9 297 dolarů/FEU. Zvýšení posunulo SCFI celkově nahoru o téměř 1 procento a ukončilo pokles indexu od začátku července. To znamená, že zvýšení všeobecných tarifů (GRI) dopravců při transpacifické plavbě do Severní Ameriky mělo určitý účinek. Ve dnech 15. srpna a 1. září mají být sazby za přepravu na trase zvýšeny o 2 000 USD/FEU.

Samotné lodní společnosti vědí, že takové zvýšení není reálné vzhledem k již tak velmi vysoké úrovni sazeb a pomalému sezónnímu zplošťování růstu nákladní dopravy. Aby z toho ale vytěžili maximum, zkouší nejprve co nejvýše. Dopravci mohou být jistě spokojeni s dosaženou stabilizací, která je posouvá o krok blíže k jejich cíli zvýšit provozní zisk v aktuálním třetím čtvrtletí. Zejména proto, že objemy dovozu do USA zůstanou velmi vysoké až do konce září, pokud se dá věřit americké maloobchodní asociaci NRF. Asociace nedávno dokonce zvýšila svou prognózu růstu pro třetí čtvrtletí: z plus 10,7 procenta na plus 15,9 procenta ve srovnání s předchozím rokem. Na mnoha dalších kontejnerových trasách však mírné oslabení pokračuje. Indexové sazby pro dodávky z Dálného východu do severní Evropy a Středomoří klesly o 3,7 procenta a 1,9 procenta na 4 610 a 4 645 dolarů/TEU. To znamená, že cenová přírážka pro cílové přístavy ve Středomoří ve srovnání s přístavy v severní Evropě v posledních týdnech prakticky zmizela. Důvod: Mnohem výrazněji se rozšířily také služby do Středomoří – reálně o 7 procent ve srovnání s předchozím rokem, jak uvádí oborová služba Linerlytica. Výraznější pokles cen námořní přepravy v rámci obchodu mezi Dálným východem a Evropou účastníci trhu očekávají až ve čtvrtém čtvrtletí. Například na burze futures v Šanghaji se nyní obchodují kurzy, které jsou více než třetinu pod současnou spotovou úrovní.

Rejdaři také mohou doufat, že rozšiřování flotily linek postupně přispěje k uklidnění situace – i když delší přepravní vzdálenost kolem mysu Dobré naděje bude pokračovat. Od začátku roku obdržely lodní společnosti z loděnic více než 300 nových lodí v celkové kapacitě více než 1,8 milionu TEU. Očekává se, že do konce roku vzroste celková kapacita flotily o více než 10 procent. Pro rok 2025 očekávají odborníci, jako je Clarksons Research, další 5% nárůst flotil. Tempo dodávek se nezpomalí ani v následujících letech, poté co lodní společnosti letos opět silně objednaly. Očekává se, že do konce července bude objednáno nejméně 160 lodí o celkové výtlačku více než 1,8 milionu TEU. To znamená, že relativní velikost knihy objednávek na stavbu lodí se opět zvyšuje – na přibližně 22 procent kapacity flotily v provozu - na konci května to bylo jen 20 procent.

P.S. Až ta bublina praskne, to bude řacha



SSL Express 21-08-2024 Další loď ztratila kontejnery na moři u jihoafrického pobřeží – CMA CGM Belem

Počasí kolem pobřeží Jihoafrické republiky nadále přispívá ke zpožděním tras a prodlužuje dobu přepravy, s nimiž se potýkají globální lodní linky, což způsobuje narušení obchodu. Po CMA CGM Benjamin Franklin, která minulý měsíc ztratila asi 40+ kontejnerů v bouřlivém počasí kolem pobřeží

Jižní Afriky na straně Indického oceánu, další loď, také provozovaná CMA CGM a také maltská vlajka, ztratila **CMA CGM BELEM** přibližně 99 kontejnerů.

Loď se 15. srpna setkala s nepříznivými povětrnostními podmínkami 10 námořních mil od pobřeží Richards Bay, což mělo za následek významné zhroucení nákladního prostoru a ztrátu přibližně 99 kontejnerů. SAMSA (Jihoafrický úřad pro námořní bezpečnost) vydal navigační varování pro plavidla plující v této oblasti a také vydal veřejnou výzvu, aby nahlásil jakékoli pozorování nákladních kontejnerů, které by mohly stále plavat na moři. Ve svém víkendovém prohlášení SAMSA potvrdila, že: *"CMA CGM BELEM, kontejnerová loď plující pod maltskou vlajkou, se včera v noci (ve čtvrtek) setkala s nepříznivým počasím u pobřeží Richards Bay, což mělo za následek významné zhroucení nákladu a ztrátu 99 kontejnerů. Loď původně hledala útočiště v zátocě Maputo. Po dalším posouzení však bylo rozhodnuto přesměrovat loď na Qheberhu. CMA CGM BELEM se v současné době pomalu blíží k přístavu Ngqura s předpokládaným časem příjezdu 18. srpna 2024,"* uvedla SAMSA.

CMA CGM Belem je loď roku 2024 s nosností 13 200 TEU o délce 336 metrů, výšce 51 metrů a ponoru 14,8 metru, která byla na cestě ze Singapuru do Rio De Janeira. Jedná se o jednu z lodí CMA CGM poháněných LNG. CMA CGM ve svém prohlášení uvedla: *"Příčina incidentu se v současné době vyšetřuje a probíhá důkladné posouzení rozsahu ztrát kontejnerů. Nebyla zraněna žádná posádka a v důsledku tohoto incidentu nebyly hlášeny žádné zprávy o znečištění."*

Podle SAMSA se kvůli velikosti lodi musela ukrýt v hlubokomořském přístavu Ngqura v zátocě Algoa poblíž Gqeberhy ve Východním Kapsku, a to jak kvůli úkrytu, tak kvůli úpravě nákladu na palubě, než bude pokračovat v cestě do Evropy. *"Vzhledem k jejímu návrhu byl přístav Ngqura identifikován jako jediný vhodný přístav pro útočiště. Byly potvrzeny kolapsy a poškozené kontejnery budou muset být po příjezdu vyloženy v kontejnerovém přístavu,"* uvedla SAMSA. SAMSA dodala: *"Plavidla proplouvající oblastí oceánu a veřejnost jsou žádána, aby nahlásila jakékoli pozorování ztracených kontejnerů příslušným úřadům kontaktováním Námořního záchranného koordináčního centra (MRCC) na telefonním čísle 021 938 3300 s polohou, číslem a barvou pozorovaných kontejnerů."* Několik lodí ztratilo své kontejnery na moři, většinou kvůli nepříznivým povětrnostním podmínkám, které způsobily pohyby, jako je parametrické rolování.

SSL Express 21-08-2024 Plány DB InfraGo (zvýšit cenu trasy) vyvolaly bouři rozhořčení

Bouři skutečného rozhořčení vyvolalo očekávané oznámení od DB InfraGo. V pondělí večer divize infrastruktury společnosti Deutsche Bahn (DB) oznámila, že v roce 2026 dojde ke zvýšení cen za přístup k infrastruktuře, a to o 23,5 procenta v místní železniční osobní dopravě, o 10,1 procenta v dálkové železniční osobní dopravě a o 14,8 procenta v železniční nákladní dopravě. Zvýšení musí ještě schválit Spolková agentura pro sítě. Důvodem tohoto navýšení je, aby se zacelily miliardové mezery v rozpočtu, a rozhodnutí vládní koalice přerozdělit finanční podporu DB. Místo dotací, které mají dopad na rozpočet, má DB navýšit svůj vlastní kapitál. Tato částka se nebude započítávat do dluhové brzdy. DB má podle návrhu obdržet dalších 4,5 miliardy eur jako vlastní kapitál.

Nevýhoda tohoto řešení: DB musí z tohoto vlastního kapitálu platit úroky. Čím více federální vláda zvyšuje vlastní kapitál, tím vyšší je zátěž. Aby toho dosáhla, musí DB zvýšit ceny použití kolejí, což je mechanismus, který byl znám dávno předtím. Podle oznámení DB InfraGo v pondělí večer tato realokace zvýší cílové příjmy pro rok 2026 na 7,9 miliardy eur namísto předchozích 6,7 miliardy eur. Po tomto oznámení se konaly četné protesty. *"Systém zpoplatnění přístupu k infrastruktuře, který byl přijat v roce 2016, se hroutí před našima očima,"* řekl Peter Westenberger, jednatel společnosti Die Güterbahnen. Jeden cenový šok stíhá druhý. Místo dlouhodobě obvyklého

každoročního zvyšování cen za přístup k infrastruktuře požaduje DB InfraGO v roce 2025 v průměru o šest procent více a v roce 2026 téměř o dvacet procent více. "Spolkový sněm musí skoncovat s touto noční můrou a novelizovat zákon o regulaci železnic," požadoval Westenberg.

Poslanec Spolkového sněmu za CDU Michael Donth označil blížící se zvýšení cen za přístup k infrastruktuře v místní dopravě od roku 2026 za "katastrofu pro veřejnou dopravu". Rozsah nárůstu v regionální dopravě by však mohl být zmírněn omezením na 3 procenta – jak je plánováno na rok 2025. Pak by však byli ostatní uživatelé požádáni, aby zaplatili více. "To by byl umíráček pro železniční nákladní dopravu a dálkovou dopravu," řekl Donth. Vyzval k "reformě zákona o regulaci železnic". Silnou kritiku vyjádřil také Joachim Berends, viceprezident Asociace dopravních podniků. Finanční limit pro železniční sektor byl podle něj dosažen již při přechodu z roku 2023 na rok 2024. Rozhodnutí převést granty ve výši 4,5 miliardy eur na navýšení vlastního kapitálu je vážnou chybou. "Pokud federální vláda nebude pokračovat v investicích na srovnatelné úrovni, hrozí hromadný zánik společností působících v tomto sektoru," řekl Berends. Německo jako místo pro podnikání a obrát v dopravě nesmí být obětováno na oltář dluhové brzdy.

Energické protesty přišly také od VPI (Sdružení majitelů nákladních vozů) a jeho předsedy Malte Lawrence: "Každý, kdo vážně chce přesunout dopravu na železnici, nesmí udělat přesně jednu věc: zvýšit kapitál místo dotací na stavební náklady. Nejnovější kompromis koalice ve federálním rozpočtu na rok 2025 však přesně toto umožňuje."

Sdružení "Die Güterbahnen" pak v úterý odpoledne oznámilo, že Spolkové ministerstvo dopravy (BMDV) reagovalo na bouři protestů spolkových zemí a železničního průmyslu proti extrémnímu nárůstu cen tratí ve společnosti DB InfraGO AG. Podle zprávy Wissingovo ministerstvo přineslo do diskuse snížení nároku na zisk, který je podle zákona přiměřený a který dříve stanovila Federální agentura pro sítě (5,9 procenta), na 2,0 procenta.

"V neposlední řadě ministerstvo, které je zodpovědné za železniční právo, reaguje na stále se zvyšující ceny tratí, které drasticky zdražují železniční dopravu a vyhánějí zákazníky na silnice," komentuje návrh BMDV svaz. Sdružení však současně vidí určité překážky, které dosažení ziskovosti stojí v cestě. Není například jasné, zda spolkové ministerstvo dopravy může vůbec předepsat jinou úrokovou sazbu, aniž by došlo ke změně zákona. Jak DB AG, tak i Spolková agentura pro sítě jako licenční orgán jsou vázány pouze akciovou korporací a regulačním právem. Pokus Spolkové agentury pro sítě z července snížit úrokovou sazbu pro celý kapitál na 2,3 procenta v koordinaci se Spolkovým ministerstvem financí a BMDV byl společností DB InfraGO zamítnut s odkazem na zákon o regulaci železnic," poznamenává asociace. Místo toho "Die Güterbahnen" požadují, aby Spolkový sněm v krátké době změnil zákon o regulaci železnic a odřízl tak v současné době povinnou cestu od výše vlastního kapitálu k nároku na zisk.



SSL express 22-08-2024 Kontroverzní otázka zvýšeného mýtného

Ani půl roku po drastickém zvýšení mýtného nedokáže každá druhá dopravní společnost přenést dodatečné úsilí v plné výši nebo alespoň téměř úplně. Vyplývá to z průzkumu DVZ o aktuální situaci v nákladní dopravě. Vzhledem k tomu, že poptávka u mnoha dopravních společností klesá, mnohé z nich nemohou po 1. prosinci 2023 plně promítnout dodatečné náklady způsobené zvýšením mýtného, a ceny přepravného jsou pod tlakem. To jsou klíčové výsledky průzkumu DVZ z přelomu července a srpna o situaci v oblasti plného zatížení v Německu. Nereprezentativního průzkumu se zúčastnilo 66 zástupců zasilatelů, speditérů a přepravních společností.

Podle průzkumu se objem nákladu mírně nebo výrazně snížil u každého druhého respondenta. Zmíněn je zde především automobilový, strojírenský a strojírenský průmysl, jakož i chemický a stavební průmysl. Pouze jeden z pěti účastníků hlásí mírné zvýšení objemu. Jaký dopad ale má situace na ceny v prvním pololetí? Odpovědi jsou rozporuplné. Pokud jde o smluvní sazby, 29

procent účastníků hovoří o stagnacích cen a 26 procent o mírně rostoucích (až o 5 procent) či mírně klesajících cenách. Výrazně vzrostly u pouhých 9 procent odpovědí. Na spotovém trhu je sortiment přirozeně o něco větší. Tam dobrých 23 procent hlásí výrazné (více než 5 procent) nebo mírně zvýšené ceny. Více než 20 procent účastníků však také zaznamenalo výrazně nižší sazby za přepravu.

Na spotovém trhu lze dosáhnout v průměru mezi 1,50 a 1,80 eury za kilometr, říká téměř 42 procent respondentů, a dalších 38 procent uvádí rozmezí 1,20 až 1,50 eura. To znamená, že řada přeprav pravděpodobně nebude v současné době schopna pokrýt své náklady, jak ukazují odpovědi na otázku o aktuálně potřebné kilometrové sazbě. Složitá situace na trhu samozřejmě ztěžuje dopravcům odpovídající přenesení dodatečných nákladů na mýtné na zákazníky. Navzdory všem výzvám ze strany oborových svazů, i více než půl roku po prudkém nárůstu mýtného, podle jejich výkazů ani jedna ze dvou dopravních společností (43 procent) nedokáže téměř úplně přenést značné dodatečné náklady (90 procent a více) na své zákazníky. Klienti, kteří se průzkumu zúčastnili, to však vnímají trochu jinak. Celých 62 procent z nich uvedlo, že vyšší náklady na mýtné pokryli téměř beze zbytku. Dalších 40 procent dopravních společností hovoří o "většině" (70 až 90 procent nákladů na mýtné) úspěšném převodu. 12 procent bylo schopno přenést dodatečné náklady na klienty částečně (30 až 70 procent) a 5 procent jen v malé míře (10 až 30 procent). Podle vlastních prohlášení si většinu dodatečných nákladů vzalo na sebe 18 procent zákazníků; 2 klienti uvedli, že ji téměř vůbec nepřijali (méně než 10 procent).



SSL Express 22-08-2024 Nákladní doprava na vodní cestě Odra-Havola narůstá

Na vodní cestě Odra-Havola obsloužily lodní výtahy v Niederfinowě (okres Barnim) letos zatím více lodí. Od ledna do července to bylo celkem 6 008 lodí a člunů, což je o 18 procent více než ve stejném období loňského roku. Oznámil to Berlínský úřad pro novou výstavbu vodních cest. Jen počet nákladních lodí, které se dostaly do problému se zdržením, se zvýšil o 37 procent na 1 968. Od října 2022 je však na kanále v provozu nový lodní výtah - a starý výtah vedle něj je také nadále v provozu. Větší lodě mohou projíždět v novém výtahu. Cílem je zvýšit nákladní dopravu po vodě a má být posíleno spojení mezi Berlínem a Štětínem. Podle statistického úřadu došlo v prvních třech měsících roku 2024 k celkovému nárůstu přepravy zboží na vnitrozemských vodních cestách v Braniborsku o 33 procent neboli 116 700 tun na 474 900 tun.

P.S. A u nás napršelo, Labe je splavné, ale kromě obstarožního parníčku LABE-ELBE o motorák na řece nezavádíš. Ještě že situaci zachraňují vždy o víkendu raftáci a kanoisti



SSL Express 22-08-2024 Třetí loď Delta Tankers se dostala pod palbu Houthisů

Řecká společnost Delta Tankers se odmítá vyhnout Rudému moři a proto se včera stala terčem útoku třetí loď z její flotily, což je první potvrzený útok Houthisů za osm dní. Podle bezpečnostní firmy Vanguard byl tanker *Sounion*, vlastněný a spravovaný společností Delta Tankers, napaden 77 námořních mil západně od Hodejdy v Jemenu v časných ranních hodinách. Plavidlo je nyní deaktivováno a hlásí, že není pod velením.

Začátkem tohoto měsíce Houthisové zaútočili na m/t *Delta Blue* vlastněnou společností Delta Tankers čtyřikrát v rozmezí 24 hodin raketovými granáty (RPG). Útoky naštěstí nezpůsobily žádná zranění ani fyzické škody. Vanguard uvedl, že možným důvodem pro zacílení na Delta Tankers je jejich příslušnost k lodím, které nedávno připluly do Izraele. Podle bezpečnostní firmy *Delta Star* naplula do Izraele v červenci.

Od minulého úterý, kdy Houthiové pronásledovali neidentifikovanou loď 12 hodin a třikrát na ni zaútočili, nedošlo k žádnému útoku. Vanguard uvedl, že k tankeru o výtlačku 163 759 tun se přiblížila dvě malá plavidla se třemi až pěti a deseti lidmi na palubě. Dvě malá plavidla se přivázala k obchodní lodi, což vedlo ke krátké přestřelce z ručních zbraní. Vzdálenost mezi malým plavidlem a obchodní lodí se následně zvětšila na dvě námořní míle. V 5 hodin ráno místního času kapitán oznámil, že plavidlo zasáhly dva neidentifikované projektily, než byly zasaženy třetím projektilem. Ve strojně byl hlášen kouř a také jedno lehké zranění člena posádky. Loď se od té doby dostala pod čtvrtý útok a není v dobrém stavu.

Ambrey, další bezpečnostní firma, doporučila všem obchodním lodím v oblasti, aby zůstaly alespoň pět námořních mil od místa incidentu a nahlásily cokoli podezřelého.



SSL Express 23-08-2024 Srovnávací kontrola: Špičkoví logistici na cestě k zotavení

Po neúspěšném roce 2023 se zdá, že nejlepší logistické společnosti se v první polovině roku 2024 odrazily ode dna – zaznamenaly jasné vzestupné trendy, zejména ve druhém čtvrtletí. Ve srovnání s druhým pololetím roku 2023, kdy tržby a zisky výrazně poklesly, dosáhlo šest zvažovaných špičkových logistických společností kumulativně zvýšení tržeb o 3,8 procenta na ekvivalent 62,1 miliardy eur. Provozní zisky (EBIT) však klesly – také kvůli nízkým sazbám za přepravu, které se po počátečním pokračujícím poklesu nedávno opět zvýšily – o 1,2 procenta na 4,13 miliardy eur. To stlačilo marži mírně dolů na 6,65 procenta. Ve srovnání s prvním pololetím roku 2023 jsou tržby o 3,4 procenta nižší, EBIT o 18,5 procenta nižší a marže o 1,24 procentního bodu nižší.

Změny v rozsahu konsolidace měly během účetního období malý dopad. Pouze Kühne + Nagel (KN) provedla velké akvizice. K 1. únoru 2024 bylo získáno 100 procent akcií společnosti Farrow Group Inc. - kupní cena se pohybovala kolem 170 milionů eur. Kanadský celní makléř, který má 41 poboček v Severní Americe, přispěl k čistým tržbám KN přibližně 53 miliony eur. Kromě toho bylo na konci února 2024 dohodnuto převzetí společnosti City Zone Express, čínského poskytovatele logistických služeb s vlastní flotilou 260 vozidel a skladovací plochou 80 000 metrů čtverečních. Naproti tomu společnost CH Robinson na konci července 2024 oznámila, že chce prodat svůj podnik v evropské pozemní dopravě berlínské digitální spediční společnosti Sennder. Tento krok je v souladu s firemní strategií Američanů zaměřit se na ziskový růst v hlavních obchodních oblastech severoamerické nákladní a kusové nákladní a také globální námořní a letecké nákladní dopravy. Evropa zůstává důležitým strategickým trhem, zdůraznil Dave Bozeman, prezident a generální ředitel CH Robinson, u příležitosti dohody se Sennderem. Rozšířit se má jak spedice, tak přítomnost tzv. řízených služeb. Zásadní roli hraje holandská zprostředkovatelská holdingová společnost CH Robinson Europe BV, která ovládá většinu evropských aktivit skupiny. Na konci roku 2022 tato společnost ovládala provozní dceřiné společnosti v 15 evropských zemích a Turecku. Jak je vidět z roční účetní závěrky za rok 2022, tržby ve výši 1,75 miliardy eur (plus 25,2 procenta ve srovnání s předchozím rokem) byly vytvořeny především v Nizozemsku (347,6 milionu eur), Německu (255,6 milionu eur), Itálii (208,7 milionů eur), Francii (184,5 milionů eur), Polsku (166,4 milionů eur) a Velké Británii (161,4 milionů eur). Zisk po zdanění vyskočil v roce 2022 na 331,6 (7,2) milionů eur v důsledku rozdělení zisku od dceřiných společností. Z celkového obrátu pocházelo 732,3 milionů eur z námořní přepravy a 370,8 milionů eur z letecké přepravy. Služby související s nákladními automobily, které jsou nyní na prodej, přispěly částkou 643,1 milionů eur. Podle Senndera by dokončení znamenalo stát se jedním z 5 nejlepších hráčů pro celovozové naložení v Evropě. Budoucí společný obrát se odhaduje na 1,4 miliardy eur. Samotná společnost Sennder je velmi skoupá, pokud jde o obchodní čísla, ty dosud nebyly zveřejněny. Ale i bez ohledu na předchozí obchodní úspěch nebude financování transakce překážkou. O to se postarají akcionáři, mezi které

kromě velkých hráčů v mezinárodním investičním průmyslu patří také partneři a hlavní akcionáři Scania a Poste Italiane.

Loňský trend poklesu v letecké a námořní přepravě byl zpomalen. Ve srovnání s měsíci červenec až prosinec 2023 dokázaly DB Schenker, DHL, DSV a KN zvýšit objem své letecké přepravy o 1,1 procenta. Obchod se zvedl zejména na trasách mezi Asií a Evropou, přičemž důležitým hnacím motorem byl náklad elektronického obchodování z Číny. Naproti tomu objemy námořní přepravy opět klesly o 1,3 procenta v důsledku útoků na obchodní lodě v Rudém moři. Nezbytné odklony lodí kolem Mysu Dobré naděje vedly k různým zátěžím, které se jasně odrazily ve zvýšení sazeb za přepravu. Na tomto pozadí tržby šesti průmyslových gigantů v oblasti námořní a letecké přepravy vzrostly ve sledovaném pololetí ve srovnání s předchozími šesti měsíci o 4,9 procenta na 31,4 miliardy eur; oproti prvnímu pololetí roku 2023 klesla o 6,6 procenta. Provozní zisk naopak meziročně (bez započtení Expeditors) klesl o 26,2 procenta na 2,3 miliardy eur; oproti šesti měsícům do konce prosince 2023 to byl pouze pokles o 11,2 procenta. Přesto průměrná marže nadále klesala na 8,07 procenta. Pouze CH Robinson dokázal v první polovině roku zlepšit svůj EBIT na 68 milionů eur. Američané jsou s 4,08 procenta v tomto segmentu stále daleko méně ziskoví než konkurence.

Rozvoj podnikání v pozemní dopravě pro pět skupin působících v této oblasti byl charakterizován pokračující slabou poptávkou, která však byla částečně kompenzována cenovými vlivy. Přesto se situace poněkud uvolnila. Ve sledovaném období činily kombinované tržby 16,8 miliardy eur, o 3,5 procenta více než ve druhém pololetí roku 2023. Ve srovnání s prvním pololetím byl zaznamenán pokles o 2,3 procenta. Vývoj výnosů byl ještě volatilnější. Kumulativní EBIT (bez DHL) činil 503 milionů eur, což je o 30,7 procenta více než ve druhém pololetí roku 2023, ale o 14,1 procenta méně než v předchozím roce. Marže nakonec činila 3,55 procenta.

Vynikající byl výkon DSV: Dánové se blýskli ročním nárůstem tržeb o 6,1 procenta, oproti druhé polovině roku 2023 to byl dokonce nárůst o 14,2 procenta. To se promítlo do EBIT, který překonal obě pololetí roku 2023 ve výši 139 milionů eur. Nicméně: Marže nemůže zcela držet krok s prvními šesti měsíci předchozího roku. CH Robinson dosáhl vyššího EBIT i přes pokles tržeb v důsledku kurzových vlivů. DB Schenker a KN se dokázaly výrazně zotavit z propadu zisků v druhé polovině roku 2023.

Divize kontraktní logistiky byla poměrně stabilní. Pět logistických společností působících v tomto sektoru vygenerovalo v první polovině roku tržby ve výši 15,8 miliardy eur, přičemž ve druhé polovině roku 2023 již bylo dosaženo mírného zlepšení z 15,5 na 15,6 miliardy eur. DSV byla opět na špici, a to především díky zvýšené aktivitě v technologickém, automobilovém a zdravotnickém sektoru. Nové obchody, prodloužení smluv a rostoucí e-commerce podpořily vzestupný trend u DHL. Ziskovost (bez expeditorů) se ve vykazovaném období 2024 meziročně zlepšila o 3,9 procenta na 916 milionů eur. Průměrná marže EBIT mírně vzrostla na 6,50 procenta. DHL zvýšila svůj EBIT o 7,2 procenta na 535 milionů eur a svou marži o 0,18 procentního bodu na 6,21 procenta. S marží 8,76 procenta (plus 0,53 procentního bodu) byl DB Schenker schopen pracovat výrazně produktivněji než v předchozím pololetí. Navzdory nárůstu tržeb se DSV nepodařilo zcela udržet marži – ale s 9,0 procenty je stále na vysoké úrovni.

P.S. Zda se Schenker skutečně prodá a kdo z údajně zbývajících uchazečů DSV a CVC zakázku získá, bude podle všeho jasné do konce měsíce. Pololetní kontrola bilance předních světových logistických společností přitom ukazuje, že logistika DB si v prvním pololetí v odvětvovém srovnání nevedla tak špatně, minimálně ve dvou obchodních oblastech. Schenker je na druhém místě z hlediska marže jak v námořní a letecké přepravě, tak i ve smluvní logistice. Výrazně slabší je ale výsledek v pozemní dopravě. Zde firma v ziskovosti zaostává za konkurencí.

(zdroj: DVZ, 21.8.)

SSL Express 23-08-2024 Ekologická pomoc vyžaduje příplatek CO₂ za biopaliva

German Environmental Aid (DUH) požaduje příplatek CO₂ za biopaliva – což by je prodražilo. Spolkový výkonný ředitel Environmental Aid Sascha Müller-Kraenner řekl, že propagací HVO100, E10 a dalších „agropaliv“ se Německo oddávalo falešným řešením, která poškozují životní prostředí. Používání agropaliv zahrnuje „masivní využívání“ fosilních surovin, hnojiv a pesticidů, a je proto spojeno s obrovskou zátěží pro biodiverzitu a klima.

DUH si nechal vypracovat studii Heidelberského institutu pro energetický a environmentální výzkum, podle níž agropaliva generují významnou spotřebu dusíku a fosforu. Studie zkoumala palivo, které se vyrábí z plodin na orné půdě, jako je řepka, kukuřice a palmový olej. To se obvykle míchá s fosilními palivy a prodává se jako E5, E10, B7 nebo B10, ale může být také součástí nového paliva HVO100.

Nafta HVO100 se od jara smí prodávat na čerpacích stanicích v Německu (*v Česku omezeně též*). Spolkové ministerstvo dopravy nazývá HVO100 alternativou k fosilní naftě. Při výrobě by se mohlo ušetřit více než 90 procent emisí skleníkových plynů. Německá asociace pro ochranu přírody a Umwelthilfe již v dubnu kritizovaly, že používání paliv vyrobených z takzvaného odpadu a zbytkových materiálů v novém palivu HVO100 je spojeno s poškozením klimatu a biologické rozmanitosti.

SSL express 23-08-2024 Hodnocení Top 30 ukazuje významný růst obratu ve všech přístavech

Největší uzly na světě z hlediska propustnosti kontejnerů zaznamenaly v první polovině roku velký nárůst objemu. Silný růst amerických přístavů je však zarazující; analytici mají podezření, že dovozci plní své sklady zbožím jako preventivní opatření ze strachu z hrozící vlny stávek na východním pobřeží USA.

30 největších světových přístavů z hlediska propustnosti kontejnerů zaznamenalo v prvních šesti měsících tohoto roku velký nárůst objemů - až na několik málo výjimek. Průměrný růst všech přístavů dohromady je 7 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku. Vyplývá to z analýzy průmyslové služby Alphaliner.

Na základě objemů v první polovině roku 2024 se pořadí top 9 oproti stejnému období loňského roku nezměnilo, na špici je Šanghaj. Největší světový přístav zvýšil propustnost kontejnerů o 7,5 procenta - ve srovnání se stejným obdobím loňského roku - na 25,5 milionu TEU. Autoři očekávají, že Šanghaj poprvé dosáhne hranice 50 milionů TEU v roce 2024. (*podrobnosti viz grafika*)

Navzdory mezinárodnímu politickému napětí a regulačním výzvám poptávka po spotřební elektronice, strojích a oděvech z Lidové republiky prudce vzrostla, vysvětlují autoři růst téměř všech čínských přístavů. Jan Tiedemann, analytik společnosti Alphaliner, se domnívá, že dalším důvodem je to, že Čína přesouvá výrobní závody do zahraničí – například do Mexika – ze strachu z rostoucích obchodních bariér, aby odtud mohla nadále bez omezení obsluhovat americký trh. Předprodukty do výroby podle něj stále pocházejí z lidové republiky a odrazily by se tak v pozitivních statistikách. Vnitročínská doprava by navíc měla dopad na výsledky překládky, protože by byla v podstatě započítána dvakrát, a to jak při nakládce, tak při vykládce lodi.

Americké přístavy Los Angeles a Long Beach (9. místo), které jsou ve statistikách uvedeny společně, odbavily od ledna do června dobrých 9 milionů TEU, což je nárůst o 14,7 procenta. V dalších největších amerických přístavech – New York a New Jersey (na 22. místě) – byl nárůst kolem 12,5 procenta. Podle Alphalineru to nasvědčuje tomu, že dovozci v USA již preventivně zvyšují své zásoby v obavě z možných stávek v přístavech na východním pobřeží USA a v Mexickém zálivu. Kolektivní smlouva tamním přístavním pracovníkům vyprší na konci září a zatím není v dohledu žádná nová dohoda mezi ILA (International Longshoremen's Association) a zaměstnavatelským sdružením USMX (United States Maritime Alliance) o navazující smlouvě. Odbory od 1. října už týdny hrozí stávkami ve všech přístavech podél východního pobřeží. Analytici Sea-Intelligence v současné době dospívají k tomuto závěru. V souladu s tím byl nárůst objemů v Transpacifické oblasti v květnu a červnu způsoben spíše tím, že obchodníci se zásobovali zbožím, než aby Američané spotřebovali více.

Ze všech přístavů, jejichž pololetní údaje jsou zatím k dispozici, patří mezi jediné lokality, které zaznamenaly pokles objemů, Hongkong (13. místo), Xiamen (16. místo) a Hamburk (23. místo),. Hongkong za prvních šest měsíců letošního roku odbavil dobrých 6,7 milionu TEU, což je pokles o

více než 5 procent. Pohled na celoroční údaje za posledních deset let ukazuje, že asijský hub ztrácel téměř 1 milion TEU ročně. Zatímco v roce 2013 činila roční propustnost 22,3 milionu kusů, loni to bylo jen 14,4 milionu TEU. Hongkong je tak v aktuálním pololetním žebříčku již za Rotterdamem (12. místo), největším evropským přístavem. Přístavy v bezprostřední blízkosti Hongkongu, jako je Shenzhen a Guangzhou, se přitom v průběhu let výrazně rozrostly. Mají větší expanzní prostor a jsou blíže k velkým továrnám, než je tomu v hongkongském přístavu, který přímo hraničí s rezidenční zástavbou ve stísněném městě, vysvětluje Tiedemann jeden z důvodů tohoto rozvoje. Podle odhadů společnosti Alphaliner je marocký hub Tanger Med aktuálně na 19. místě mezi největšími kontejnerovými přístavy na světě, i když žádné průběžné výsledky nezveřejňuje. Podle vyjádření správy přístavu počítá lokalita poprvé v roce 2024 s roční propustností více než 9 milionů TEU. Od roku 2019 by to odpovídalo nárůstu o téměř 90 procent. Tiedemann vidí úspěch přístavu mimo jiné v tom, že od počátku byly různé lodní společnosti (včetně Maersk, Hapag-Lloyd, CMA CGM) vázány na místo prostřednictvím investic do terminálů. Tento koncept je velmi úspěšný. Kromě toho, vzhledem k současnému přesměrování lodí kolem Afriky, tato lokalita těží ze zvýšeného objemu překládky, která je přepravována z Tangeru do východního Středomoří. Podobnou situaci zažívá Colombo na Srí Lance. K dispozici jsou zatím pouze data za první čtvrtletí letošního roku. Za první tři měsíce port zvýšil svou propustnost o téměř 24 procent ve srovnání se stejným obdobím loňského roku.

SSL Express 23-08-2024 Vývoj letecké dopravy zboží podle ACW

Podle nejnovějších údajů a analýzy společnosti WorldACD Market Data vedlo zrušení letů v důsledku tajfunu v severovýchodní Asii a státních svátků v několika evropských zemích k výraznému poklesu objemu letecké nákladní dopravy v polovině srpna. Tonáž leteckého nákladu ve 33. týdnu (od 12. do 18. srpna) prudce poklesla, a to o -7 % ve srovnání s předchozím týdnem, což se projevilo zejména prudkým poklesem z Asie a Tichomoří (-9 %) a Evropy (-11 %). Další analýza založená na více než 450 000 týdenních transakcích, které zahrnují údaje WorldACD, ukazuje, že většinu poklesu ex Asie a Tichomoří (téměř 70 %, tj. -6 % bodů z -9 %) lze vysvětlit poklesem tonáže ex Japonska (-47 %) v důsledku tajfunu, který vedl ke zrušení letů do a z této ostrovní země. Lety do Jižní Koreje a z ní byly rovněž ovlivněny, ale v mnohem menší míře. Podobně lze většinu z poklesu o -11 % mimo Evropu (přibližně 80 %, tj. -9 % bodů z -11 %) vysvětlit poklesem objemu letů ze zemí, kde se 15. srpna slavil svátek Nanebevzetí Panny Marie (výrazně ve Francii, Itálii a Španělsku, ale také v některých částech Německa a Belgie). Po očištění o tyto vlivy (za předpokladu, že snížení lze plně přičíst těmto příčinám) by se zbývající celosvětové snížení tonáže omezilo na -2 %, týden od týdne (WoW), namísto -7 % - což odpovídá základnímu celosvětovému trendu mírného oslabení v tomto měsíci ve srovnání s poměrně silným červencovým výkonem. V porovnání se stejným obdobím loňského roku vzrostl objem letů celosvětově o +9 %, včetně meziročního nárůstu z Asie a Tichomoří (+10 %) a Evropy (+8 %).

Co se týče cen, průměrné celosvětové sazby – založené na celotržním průměru spotových a smluvních sazeb - se dále zvýšily o 1 % na 2,49 USD za kilogram, přičemž ve většině regionů se ceny nezměnily (WoW), ale v Asii a Tichomoří došlo k nárůstu o 2 % a v Africe k poklesu o 2 %. Tato úroveň 2,49 USD za kilogram představuje +45% nárůst oproti poslednímu srovnatelnému období před Kovidem, v srpnu 2019. Meziročně se průměrné celosvětové ceny ve 33. týdnu zvýšily o +11 %, a to díky meziročnímu nárůstu o +57 % z Blízkého východu a jižní Asie a +22 % z Asie a Tichomoří. Mezitím zvýšení kapacity na head-haul úsecích z těchto dvou trhů, aby bylo možné uspokojit nárůst poptávky, vedlo k pokračujícímu poklesu cen na příslušných backhaul trasách, přičemž průměrné sazby z Evropy meziročně poklesly o -11 % a ze severoamerického původu o -8

% . Dopady na průměrnou úroveň cen na spotovém trhu jsou o něco výraznější: celosvětový nárůst WoW o +2 % na 2,75 USD za kilogram, čímž se celosvětové spotové ceny vrátily přibližně na úroveň z 29. a 30. týdne a v 33. týdnu byly o 21 % vyšší než v loňském roce.

Grafické zobrazení viz příloha

SSL Express 23-08-2024 Fashion logistika: Odborníci se obávají zvýšení cen kvůli nepokojům v Bangladéši

Propuknutí násilí v Bangladéši se stovkami mrtvých a následný pád vlády by mohly mít dlouhodobé následky pro dovozce i spotřebitele – v podobě vyšších cen oděvů. V tiskové zprávě to koncem srpna oznámil poskytovatel softwaru Setlog, který se specializuje na řízení dodavatelského řetězce. Společnost se sídlem v Bochumi se opírá o analýzu 20 módních značek, které dohromady nakupují více než 25 procent veškerého zboží pouze v Bangladéši, a také o odborné znalosti Steffena Günnera, výkonného ředitele nákupu u poskytovatele služeb Bay City. Přestože většina textilních továren v Bangladéši byla po zákazu vycházení na začátku srpna znovu otevřena, Ralf Düster, generální ředitel Setlogu, poukazuje na zpoždění dodávek a překážky, které již vznikly. V současné době materiály, které Bangladéš nakupuje pro další zpracování, zejména v Číně, uvíznou na celnici v přístavech a na letištích až na tři týdny.

Problémy s proclením podle Steffena Günnera vyplývají z toho, že volná místa zatím prozatímní vláda neobsadila. Ale celnice je jen jedno otevřené staveniště, to druhé je rozbitá infrastruktura. Při násilných střetech mezi vládními loajálními a členy opozice a studenty byly poškozeny četné ulice a budovy. Například již nefunguje správně autobusový přesun pro dojíždějící na jejich pracoviště. „V průměru pouze 75 procent pracovní síly v současnosti pracuje v textilních továrnách,“ uvádí Günner. To dostává vlastníky a manažery v továrnách pod tlak: Nemohou plnit výrobní plány a dodávaná množství, která jsou často dohodnutá měsíce předem. V důsledku toho nemohly být účty od dovozců a mzdy pracovníků zaplacený vůbec nebo jen částečně. Podle Günnera dojde i ke zvýšení mezd pro dělníky. Po stávkách dělníků v textilních továrnách prosadila komise zřízená vládou před pár měsíci zvýšení minimální mzdy o 56,25 procenta na 104 eur. Odborník na nákup se domnívá, že mnoho továren se z krize peněžních toků nedokáže dostat. A pokud nebudou vyplaceny mzdy a platy, zaměstnanci budou znovu stávkovat.

Günner i Düster se obávají, že i přes své velké kapacity by Bangladéš mohl v budoucnu ztratit svou roli vznikající „šicí továrny v Evropě“ a druhé nejdůležitější dovozní země pro dodavatele módy v Evropě, pokud se situace nezlepší. Ofenziva udržitelnosti v zemi, která má kolem 170 milionů obyvatel, je jen malým zábleskem naděje pro textilní průmysl. „Dovozci, kteří chtějí nabízet udržitelné produkty, velmi pečlivě přemýšlejí o tom, zda by se neměli otočit zády k Bangladéši jako produkční zemi,“ říká Düster.

SSL Express 23-08-2024 (Německý) svaz automobilového průmyslu chce zákaz prodeje fosilních paliv od 2045

Sdružení automobilového průmyslu (VDA) volá po větší rychlosti náběhu obnovitelných paliv. V zájmu ochrany klimatu by se od roku 2045 na německých čerpacích stanicích již neměly prodávat fosilní paliva. Poziční dokument se zaměřuje na implementaci směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED III) do vnitrostátního práva. Směrnice upravuje nárůst obnovitelných zdrojů energie, například nabíjení běžných a obnovitelných paliv pro dopravu, která jsou vyrobena z elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů (power-to-gas a power-to-liquid, také často nazývané e-paliva) nebo z biomasy (např. z odpadů a zbytkových materiálů). Podle VDA to znamená, že vozidla se spalovacími motory mohou být provozována převážně klimaticky neutrálním způsobem, ale také to

vytváří pobídky pro náběh na trh vozidel s nulovými emisemi, jako jsou nákladní vozidla s palivovými články.

„Faktem je: Náběh elektromobility – včetně vodíkových vozidel v sektoru užitkových vozidel – umožní v nadcházejících letech výrazné úspory CO2. To přitom nestačí, protože v Německu budou ještě dlouho vozidla se spalovacími motory,“ říká prezidentka VDA Hildegard Müller. „I když bude splněn cíl federální vlády 15 milionů elektromobilů do roku 2030, stále bude na německých silnicích minimálně 40 milionů osobních a nákladních automobilů se spalovacími motory.“ Tato populace vozidel naléhavě potřebuje obnovitelná paliva. VDA je proto také pro subkvótu RFNBO (obnovitelná paliva nebiologického původu, tedy vodík a syntetická paliva) ve výši alespoň pěti procent pro rok 2030. Národní energetický a klimatický plán ukazuje, že federální vláda předpokládá větší potřebu RFNBO než v RED III. Sdružení proto mimo jiné požaduje dlouhodobý cíl snížení silniční dopravy s průběžnými cíli pro roky 2035 a 2040 – jak již bylo přijato pro leteckou a lodní dopravu – a také reformu energetické daně. Cílem musí být rychlá a škálovatelná technologie a nárůst trhu.

V pozičním dokumentu VDA je také zahrnuta vzestupně dynamická kvóta skleníkových plynů: v případě přepnutí se kvóta skleníkových plynů automaticky zvyšuje definovaným mechanismem, aby byly zachovány investiční pobídky do obnovitelných zdrojů energie. Tento cílový rámec by měl předepisovat vyšší roční snižování emisí skleníkových plynů v odvětví paliv. Jako prozatímní cíle požaduje VDA snížení emisí skleníkových plynů prostřednictvím obnovitelných paliv v silniční dopravě o 60 procent do roku 2035, 90 procent do roku 2040 a 100 procent do roku 2045. „V zájmu ochrany klimatu by již nemělo být povoleno používání fosilních paliv. prodávané na německých čerpacích stanicích od roku 2045,“ píše se v pozičním dokumentu. Rychlejšího náběhu se také dosáhne postupným snižováním více kreditů. Podle VDA se určitá množství energie uváděná na trh započítávají vícekrát, například nabíjecí proud s trojnásobkem skutečného množství. Záměrem je vytvořit pobídky pro investice do určitých obnovitelných zdrojů energie, aby se cíle úspor CO2 dosáhly efektivněji.

P.S. Tomu nerozumím - není to pověstná větev a řez?



SSL Express 23-08-2024 Rychlé kroky Ottawy k ukončení odstávky kanadských železnic

Kanadská železniční stávka byla včera ukončena přibližně 18 hodin po jejím zahájení, protože úřady se rychle snažily zabránit hospodářské katastrofě.

Dvě největší kanadské železnice včera zastavily provoz poté, co uplynula půlnoční lhůta, aniž by došlo k dohodě o mzdových podmínkách. Zastavení práce 9 300 strojvůdců, průvodčích a pracovníků na nádražích společností Canadian National Railway Co (CN) a Canadian Pacific Kansas City (CPKC) znamenalo vůbec první souběžné zastavení provozu u hlavních železničních operátorů v zemi. Kanadská vláda však rychle přiměla Radu pro průmyslové vztahy země, aby vydala příkaz k návratu do práce, a železniční společnosti včera večer výluku ukončily a očekává se, že vlaky začnou opět jezdit během několika dní.

Steven MacKinnon, kanadský ministr práce, požádal radu o zahájení závazného rozhodčího řízení mezi odborovým svazem Teamsters a společnostmi a o prodloužení platnosti stávajících pracovních smluv až do podepsání nových. CN včera uvedla, že by společnosti mohlo trvat týden nebo déle, než dožene dodávky.

