

SSL EXPRES

10.08.2020

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY
www.svazspedice.cz info@svazspedice.cz

Transporeon a SALT oznamují partnerství

Transporeon oznámil strategické partnerství s IT experty dodavatelského řetězce SALT Solutions. Partnerství pomůže zákazníkům společnosti Transporeon v integraci základních podnikových procesů s pokročilými funkcemi logistiky dodavatelského řetězce. Zatímco Transporeon s cloudovou digitální platformou poskytuje přístup k největší evropské logistické síti a umožňuje zasilatelům uzavírat smlouvy o přepravě, sledovat dodávky a spravovat sloty, SALT Solutions se specializuje na pomoc společnostem implementovat pokročilé ERP systémy pro logistiku, jako je SAP TM nebo S / 4HANA. Obě společnosti sdílejí stejné ambice optimalizovat logistické operace zasilatelů pomocí digitalizace.

Mnoho zákazníků Transporeon používá SAP. Mnoho takových zasilatelů však stále spoléhá na SAP ERP, který od roku 2025 nebude již SAP podporovat. Tyto společnosti proto čelí důležitým rozhodnutím o tom, jak reorganizovat své systémy, aby překonaly budoucí výzvy. Díky dohodě se SALT Solutions má Transporeon po ruce expertního partnera, který zajistí bezproblémovou integraci a přechod na S / 4 HANA a SAP TM.

Maersk reviduje pravidelné linky, které jezdí z Evropy na Střední východ a na indický subkontinent. Dopravní uzel / megahub Colombo bude posílen, aby zákazníci z různých zemí původu mohli lépe konsolidovat své zboží. Díky užšímu propojení Středního východu s nejdůležitějšími uzly Maersku v Evropě nabízejí tyto změny zákazníkům také větší flexibilitu a mobilitu při přepravě nákladu mezi různými trhy.

Regiony severní Evropy a západního Středomoří jsou obsluhovány službami Maersk AE1 a AE7, které poskytují přímé spojení na Salalah, Omán a Colombo. V důsledku změn bude služba ME1 pozastavena, aniž by to ovlivnilo kapacitu sítě. To také snižuje potřebu krátkodobých zrušení odplutí (ad hoc blankings) v době volatilní poptávky, což v budoucnu umožní větší předvídatelnost dodavatelského řetězce na těchto trasách. Maersk plánuje poskytnout další podrobnosti týkající se jízdních řádů a tranzitních časů později.

Čína - Evropa

Rychlost kontejnerových vlaků v síti ruských železnic vzrostla o 29% na 1328 km za den v červnu

V červnu 2020 se průměrná přepravní rychlost nákladu v celé ruské železniční síti zvýšila na 453,7 km za den, což je o 16,4% více než ve stejném období loňského roku. Spolehlivost dodávek - podíl dodávek včas - byl 99%, což je o 0,9 procentního bodu více než v červnu 2019.

S přepravním dosahem nad 2 600 km se průměrná rychlost nákladu zvýšila na 615,6 km za den, což je o 13,9% více než ve stejném období loňského roku. Zrychlená přeprava na dlouhé vzdálenosti je způsobena dopravním směřováním, méně času stráveného posunováním a rozšířením zabezpečených

sekcí, na kterých nemusí být kontroly nákladu prováděny na cestě.

Průměrná rychlost tranzitních kontejnerových vlaků mezi Čínou a Evropou na infrastruktuře Ruských železnic (úsek Kartaly-Krasnoye) v červnu dosáhla 1327,8 km za den (o 28,8% více než v předchozím roce).

V první polovině roku 2020 dosáhla průměrná rychlost dodávek do ruských železničních sítí 445,1 km za den, což je o 9,8% více než ve stejném období loňského roku. Spolehlivost dodávky zároveň dosáhla 99,5% (za prvních šest měsíců roku 2019 to bylo 98,4%).

Zdroj: Russian Railways (pokud vám ta čísla přijdou trochu zmatená, omlouvám se, převzal jsem článek "as such")

Připravovat se na dopravní zácpy kamionů po skončení přechodné fáze Brexit je samozřejmě lepší než nic nedělat. Britská vláda však koně zapřahá za ocas. Jejich koncepce vypadá takto: Dopravní společnosti, které přepravují zboží na kontinent, jsou vyzvány, aby shromáždily všechny doklady, které potřebují pro rychlou celní kontrolu EU. Řidiči, kteří s sebou nebudou mít všechno, by měli být zastaveni co nejdále od pobřeží Lamanšského průlivu, aby jižní anglický kraj Kent nebyl zadušen dopravními zácpami a dopravním chaosem. Dlouhé čekací doby v dopravních zácpách pak způsobí, že dopravci se do šesti měsíců naučí lépe se připravovat na celní kontroly, domnívá se londýnské ministerstvo dopravy.

To se učí tvrdě! Britské logistické asociace jsou zděšeny. Chybí jim podpora při přípravě na období po přechodné fázi Brexitu. Například jasno v tom, která pravidla se pak použijí a kdo co musí vyplnit, jaké formuláře. Britská vláda by měla při vyjednávání s EU zajistit takový stav. A především to, aby přeprava zboží přes Kanál byla i nadále co možná nejméně byrokratická. V současné době však není takové úsilí vidět.

Zdroj: DVZ Der Tag

Automatické spojování v nákladní dopravě: počáteční signál pro pilotní projekt - DB a pět evropských partnerů tvoří konsorcium

Konsorcium vedené Deutsche Bahn nyní testuje použití digitální automatické spojky (DAK) na nákladních vozech. Šest společností z Německa, Rakouska, Švýcarska a Francie získalo zakázku na projekt německého federálního ministerstva dopravy a digitální infrastruktury (BMVI). „Pilotní projekt pro demonstraci, testování a schvalování digitálního automatického spojování (DAK) pro železniční nákladní dopravu“ probíhá od července 2020 do prosince 2022.

Díky digitálnímu automatickému spojování jsou nákladní vozy a jejich výkonová, datová a vzduchová vedení automaticky spojena navzájem bez jakékoli těžké fyzické práce. Sestavování nákladních vlaků, které se stále většinou provádí ručně pomocí šroubových spojek, se u DAK stává mnohem efektivnějším a podstatně snižuje pracovní zatížení zaměstnanců železnice. Kromě DB a její dceřiné společnosti DB Cargo je do konsorcia zapojeno pět dalších společností: švýcarské a rakouské nákladní železnice SBB Cargo a Rail Cargo Austria, jakož i držitelé vozů Ermewa, GATX Rail Europe a VTG.

Enak Ferlemann, státní tajemník spolkového ministra dopravy a digitální infrastruktury: „Zavedení DAK v celé EU není úkolem, který lze řešit pouze na úrovni členských států - zde jsou nutná evropská řešení. Samotné společnosti nebudou schopny vyřešit zejména hlavní finanční problémy. K tomu bude nezbytný komplexní a přiměřeně vybavený evropský program financování. BMVI bude i nadále podporovat zavádění DAK, a proto zadal výzkumný projekt „DAK Demonstrator“. Během následujících dvou a půl let budeme tento projekt financovat přibližně 13 miliony EUR. “

V prvním kroku bude 12 nákladních a cisternových vozů DB Cargo a GATX vybaveno prototypy spojek od čtyř různých výrobců. Poté začnou první technické zkoušky, které povedou k výběru typu spojky. Ve druhé fázi bude demonstrační vlak skládající se z 24 nákladních vozů vybaven vybraným typem spojky a bude jezdit v Německu, Švýcarsku, Rakousku a dalších evropských zemích. DAK je testován v každodenním používání v posunovacích dvorech.

Cílem je připravit výběr typu spojky pro evropský prostor. DAK otevírá dveře komplexní automatizaci a digitalizaci železniční nákladní dopravy. Základem celostátního zavedení je koordinovaný postup v Evropě.

•

Zdroj: DB AG

Na linkách mezi Evropou s Severní Amerikou se dosud nezvyšuje poptávka po nákladu, jako je tomu v případě dalších dvou východo-západních tradů. Zatímco většina blank sailings již byla obnovena na Transpacifiku a nyní jsou nabízena další odplutí i z Asie do severní Evropy, aby se obsloužil veškerý objem nákladu během krátkého období letních špiček, v Transatlantickém obchodu již byly vyhlášeny další blank sailings na září, protože poptávka po nákladu je stále ovlivněna pandemií COVID-19. Průměrná týdenní kapacita plavidel na linkách Evropa-Severní Amerika v červenci činila téměř 136 500 teu, což je o 6 650 teu neboli o 4,8% méně než v loňském roce. MSC a Maersk vynaložily největší úsilí na snížení kapacity, protože dočasně zastavily jednu ze svých čtyř společných linek 2M mezi severní Evropou a východním pobřežím USA. Tato služba „TA4 / NEUATL4“ je v současné době pozastavena do konce srpna a partneři 2M musí ještě zjistit, zda trh v září umožní opětovné spuštění. MSC zůstává největším dopravcem na ose Evropa- Severní Amerika s tržním podílem 29,1%, a to i přes 12,4% snížení kapacity od července loňského roku. Podíl společnosti MSC na trhu dokonce přesahuje 23,1% podíl 2M, jelikož dopravce se sídlem v Ženevě provozuje také transatlantické služby mimo oblast působnosti dohody o sdílení plavidel s Maerskem. Patří sem služby jak ze severní Evropy, tak ze Středozemního moře do Kanady, stejně jako týdenní služba „California Express“ společnosti Med-Panama-US na západním pobřeží USA s plavidly o velikosti 8 400–9 400 teu.

Zdroj: Alphaliner / HHM