

# SSL EXPRES

18-22.01.2020

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

Nová pravidla EU pro silniční nákladní dopravu by mohla podkopat Evropskou zelenou dohodu (European Green Deal)

Studie, která byla právě představena, o dopadu nových pravidel EU pro silniční nákladní dopravu na projekty kombinované dopravy, ukazuje - pokud

budou nová pravidla plně implementována - pokles objemu kombinované dopravy o 8% do roku 2030. Šokující výsledek je důsledkem téměř dvojnásobného zvýšení nákladů na silniční nákladní dopravu na krátké vzdálenosti, která je podstatnou součástí intermodálních dopravních řetězců,

ve srovnání s nákladní dopravou na dlouhé vzdálenosti, která je jejím konkurentem číslo jedna.

Očekává se, že kombinovaná doprava přispěje k evropské dekarbonizaci tím, že v rámci evropské ekologické dohody a v souladu se strategií pro inteligentní a udržitelnou mobilitu ušetří až 40 milionů tun emisí CO<sub>2</sub> v odvětví dopravy. Podstatný příspěvek kombinované dopravy k dekarbonizaci

se promění v přidání 12 milionů tun CO<sub>2</sub> k emisím uhlíku z dopravy v letech 2020 až 2030 v případě, že nová pravidla silniční nákladní dopravy EU

mají vstoupit v platnost bez jakýchkoli protiopatření.

Cíl evropské zelené dohody je, aby „podstatná část 75% vnitrozemské nákladní dopravy přepravované po silnici by se dnes měla (měla) přesunout na

železnici a vnitrozemské vodní cesty". To lze uskutečnit, pouze pokud nebude regulatorními prostředky narušena konkurenceschopnost kombinované

Nejprve dobrá zpráva: Vodíkový pohon funguje. Zatím to není dokonalé, ale to nikdo od prototypů neočekává. A konečně, inženýři ve výzkumných odděleních různých potenciálních poskytovatelů pracují na tom, aby tuto technologii vylepšili a učinili ji použitelnou v běžné praxi. Optimisté doufají, že první flotily nákladních vozidel na vodíkový pohon se po dálnicích rozjedou během několika let. Realisté na druhé straně vědí, že existuje vysoká pravděpodobnost, že se tyto naděje nenaplní - v této rovnici je prostě příliš mnoho neznámých. Například nákup vozidel musí být cenově dostupný a cena vodíku musí výrazně poklesnout, aby provozní náklady nepřekračovaly rozumný ekonomický rámec. Kromě toho dosud nebylo objasněno, kde, jak a kým by měl být zelený vodík vyráběn a jakou rychlostí lze zřídit infrastrukturu čerpací stanice. Nejedná se o neřešitelné úkoly, ale jelikož je do procesu zapojeno velké množství

hráčů a je třeba jejich aktivity koordinovat, musíme očekávat dlouhé přechodné období.

Nejprve se musí zastavit nepřátelství mezi zastánci různých alternativ pohonu. Koneckonců, všichni mají stejný cíl: chtějí podporovat dekarbonizaci dopravy. Je například zcela zbytečné démonizovat nákladní vozidla na plyn, pokud je zaručeno, že budou jezdit na 100 procent na bioplyn. Pak dělají klimatu dvojitou službu. Na jedné straně produkují znatelně méně CO<sub>2</sub> než nákladní automobily se vznětovými motory a na druhé straně zneškodňují metan, který by jinak unikl do atmosféry, když hnije zelený odpad a hnůj. Metan je pro klima 25krát škodlivější než CO<sub>2</sub>. Elektrické nákladní vozidlo má samozřejmě také své místo a jeho rozvoj pokračovat. V technologii baterií již došlo k významnému pokroku. Je pravděpodobné, že baterie budou menší a lehčí a současně budou mít vyšší úložnou kapacitu. A elektřina je uložena přímo ve vozidle a nemusí být použita ke složité výrobě paliva.

Řešením je tedy souběžné použití všech užitečných technik k dosažení co nejlepšího klimatického efektu. Prostě nemáme čas čekat roky nebo dokonce desetiletí na nejlepší a nejvyváženější alternativu pohonu.

Poté, co velcí němečtí poskytovatelé balíkových služeb zastavili dodávky ve stejný den z důvodu nedostatečné poptávky, průmysl investuje do dalších oblastí. „Místo nákladných dodávek v den objednávky bude v blízké budoucnosti spíše otázkou dalšího zkrácení standardních dodacích lhůt," říká mluvčí Hermes Birte Ayhan-Langeová - normální zásilky by se měly v průměru dostat k příjemci rychleji než dříve. Bylo investováno hodně peněz na urychlení procesů.

Před několika lety vkládali logisticy velké naděje do doručení ve stejný den - spotřebitelé nebo společnosti, které si objednají ráno, by měly zboží obdržet ve stejný den. Poptávka však byla „výrazně pod očekáváním" a tyto služby zůstaly mezerou na trhu. Jedním z důvodů je to, že ochota zákazníků zaplatit za tento logisticky náročný a nákladný typ dodávky byla nedostatečná. Zákazníkům nejde primárně o doručení ve stejný den, ale spíše o „transparentní a spolehlivou komunikaci" o tom, kdy zásilka dorazí, říká mluvčí. Stejně jako její konkurenti chce Hermes také zlepšit své okno dodávek toho, co je sdělováno zákazníkům.

Lídr na trhu Deutsche Post DHL zaujímá poněkud odlišný přístup. Společnost se sídlem v Bonnu také v loňském roce ukončila službu ve stejný den a odůvodnila to slabou poptávkou. Cílem společnosti DHL však není obzvláště pozdní převzetí balíků k dodání následující den. Podle DHL je na to poptávka od firemních zákazníků příliš nízká. Zásilky by k příjemci stejně dorazily rychle - podle společnosti DHL se 83 procent všech balíků v Německu dostane k adresátovi následující den, u společnosti Hermes je to podle společnosti 90 procent. DHL také vidí prostor pro zlepšení v přesném oznámení zásilky.

Společnost Maersk rozšířila podporu udržitelnosti u svých německých zákazníků kombinované-železniční dopravy o nové řešení intermodální dopravy

CapO2 Free, které je nyní k dispozici na 85% jejích německých vnitrozemských železničních služeb.

Toto místní a nákladově neutrální řešení snižuje emise CO<sub>2</sub> na nulu a ročně ušetří přibližně 9 100 tun CO<sub>2</sub> ve srovnání s konvenčními vlaky a cca.

40 000 tun ve srovnání se silniční dopravou.

Kontejnerové vlaky poháněné zelenou elektřinou spojí námořní přístav Bremerhaven s významnými domácími ekonomickými centry, jako jsou Mannheim, Stuttgart, Norimberk a Mnichov.

Železniční dopravu Maersk v Německu usnadňuje ERS / boxXpress.de, která v zemi provozuje 100% elektrické vlaky. Hamburská železniční společnost využívá 100% obnovitelné vodní energie. „Společnost TÜV Nord ji uznává jako „Certified Green Electricity“, vysvětluje Bernd Decker, výkonný ředitel ERS a člen představenstva boxXpress.de.

Logistický průmysl varuje před zpožděním při přepravě zboží s Velkou Británií kvůli další normě, která byla nedávno předepsána pro dřevěné palety. Mnoho společností dosud nepřešlo na standard ISPM 15, který je vyžadován po brexitu. Odhaduje se, že ani polovina všech palet, které jsou na cestě mezi Anglií a Evropou, nespĺňuje požadavky ISPM. V současné době celníci na obou stranách kanálu La Manche zavírali oči. Ale když se palety začnou podrobněji zkoumat, „každý třetí nákladní vůz se zastaví,“ říkají odborníci.

U vývozu do zemí mimo EU - s výjimkou Švýcarska - musí být dřevěné palety ošetřeny podle standardu ISPM 15. Tím je zajištěno, že se škůdci dřeva nešíří do jiných ekosystémů. Za tímto účelem se dřevěné jádro nejméně půl hodiny zahřívá na 56 stupňů Celsia. Nařízení neplatí v rámci EU. Velká Británie na přelomu roku opustila vnitřní trh EU a celní unii. O problému se ví již dlouho, zejména exportně orientované společnosti často používají pouze palety se standardem ISPM 15. Existuje však mnoho společností, které si až nyní uvědomují, že se musí přizpůsobit.

Dřevěné palety jsou nedílnou součástí obchodu. Přepravuje se na nich řada zboží, potravin i automobilových dílů. Palety jsou jako toaletní papír, dokud tam jsou, je to položka C. Pokud se tu ale zasekne, najednou se stane položkou A. Zástupce odvětví však zdůraznil, že je k dispozici dostatek palet. Zpravidla jde pouze o jejich následné ošetření. To by mohlo maximálně vést k mírnému zpoždění, ale ne k úzkým místům. V budoucnu bude pravděpodobně používán i globálně pouze standard ISPM 15.

Šest let poté, co v roce 2015 začala privatizace její dceřiné společnosti pro nákladní dopravu B Logistics, belgické železnice SNCB / NMBS se ze společnosti úplně stáhly. V poslední době vlastnila SNCB 10

procent akcií železniční společnosti, která je na trhu od roku 2017 pod názvem „Lineas“; 90 procent vlastní investor Argos Wityu (dříve Argos Soditic). Novým akcionářem bude státní belgická investiční a holdingová společnost Société Fédérale de Participations et d'Investissement (SFPI) / Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (FPIM).

Lineas - základní kapitál 190 milionů EUR - obdrží 60 milionů EUR na posílení finančních rezerv s ohledem na ztrátu příjmů v souvislosti s pandemií covid-19 v roce 2020. Společnost odhaduje pokles tržeb ve srovnání s rokem 2019 na 10 procent; to odpovídá téměř 50 milionům EUR. Polovina prostředků poskytne bankovní konsorcium Belfius a BNP Paribas Group, druhá polovina pochází od předchozího většinového akcionáře Argos Wityu a nového akcionáře SFPI-FPIM.

V roce 2019 SNCB-NMBS prodala 21procentní podíl ve společnosti Argos Wityu. Prodej je součástí strategie společnosti SNCB-NMBS soustředit se na hlavní předmět osobní dopravy. Společnost Argos Soditic získala v roce 2015 68% podíl v belgickém provozovateli železniční nákladní dopravy.

Arabské letecké společnosti Etihad a Emirates zavádějí pro své cestující nový zdravotní pas světové letecké asociace IATA. Cílem pilotního projektu je shromáždit potřebné informace o cestujících, osvědčení o očkování, testy a požadavky na vstup do letového provozu v aplikaci pro mobilní telefony. „Cestovní pas IATA“ má usnadnit leteckou dopravu za podmínek koronavirové pandemie a co nejvíce se vyhnout karanténě. Sdružení zajišťuje, aby údaje zůstaly pod kontrolou cestujících.

80 procent zboží, které se v současné době přepravuje mezi Spojeným královstvím a EU, podle německého spedičního svazu DSLV nedodržuje celní předpisy, protože je nesprávně deklarováno nebo není deklarováno vůbec. Dosud mnoho společností obchodovalo pouze na vnitřním trhu EU; zdá se, že většina převážně britských zákazníků v oblasti logistiky si neuvědomuje, že předpisy v provozu na evropském kontinentu již neodpovídají předpisům na domácím trhu, říká Frank Huster, generální ředitel DSLV.

Zatímco se speditéři a celní zástupci v posledních letech připravovali na důsledky brexitu, mnoha přepravcům chyběly znalosti nových celních předpisů a v mnoha případech pochopení, že dodatečné administrativní úsilí speditérů může vést k znatelnému zvýšení logistických nákladů. DSLV se proto obává, že jelikož nedostatek znalostí v odvětví dopravy nelze rychle napravit, problémy speditérů a dopravních společností narostou. „Logistika již nemůže za současných podmínek dodržet své výkonnostní sliby,“ varuje Huster. „Je pochopitelné, že první dopravní společnosti nyní pečlivě přezkoumávají své obchodní aktivity a dokonce z nabídky vyřazují britské transporty.“ Jako příklad problémů v

logistickém řetězci uvádí DSLV hromadné zásilky, tj. zásilky od několika odesílatelů pro různé příjemce („konsolidovaný náklad“). Celní orgány je nemohou odbavit, pokud jsou některé jednotlivé zásilky nesprávně deklarovány nebo pokud chybí osvědčení o původu a veterinární osvědčení. Prohlídky kamionů do Velké Británie a zpět nyní trvají namísto tří až pět dní, což zbytečně dlouho váže nákladový prostor. Zdravotní kontroly zaměstnanců v dopravě kvůli nové variantě koronaviru, která je ve Velké Británii na vzestupu, situaci dále zhoršily.

Kontejnerová loď „Maersk Essen“ při špatném počasí v severním Pacifiku ztratila 750 kontejnerů. Dopravní společnost Maersk oznámila, že kontejnery na palubě lodi o kapacitě 13 100 TEU přešly přes zábradlí. K incidentu údajně došlo 16. ledna. Nelze provést přesnou specifikaci polohy. „Maersk Essen“ je na cestě z čínského Sia-men do Los Angeles, kam má dorazit 22. ledna. „Bereme situaci velmi vážně a nařídili jsme důkladné vyšetřování,“ uvedl Maersk ve svém prohlášení. Několik lodí ztratilo v posledních měsících náklad v severním Pacifiku. 30. listopadu 2020 narazila na stejný problém „One Apus“ (ztratila kolem 1 800 boxů) a na začátku téhož měsíce na „One Aguila“ (kolem 100 boxů).

Ale Bermuda triangle je přece jinde !?!

Poté, co poskytovatel logistických služeb minulý týden dočasně pozastavil veškerou přepravu z kontinentální Evropy do Velké Británie, bude společnost DB Schenker od čtvrtka 21. ledna opět přijímat běžné nákladní zásilky do Velké Británie. Schenker v této souvislosti zdůrazňuje, že pro vyřizování zásilek je nanejvýš důležité, aby byly k dispozici nezbytné celní dokumenty. Skupina proto informovala své zákazníky, že zásilky do Velké Británie budou přijaty a vyzvednuty, pouze pokud nezbytné dokumenty pro vývozce a dovozce splní minimální požadavky na úplnost a přesnost.

Na pomoc bude k dispozici komplexní dokument popisující minimální požadavky pro každou zásilku do Velké Británie. Tyto informace jsou nabízeny také na webových stránkách DB Schenker. Schenker dále naléhá na své zákazníky z EU, aby informovali své britské příjemce o důležitosti jejich zapojení do procesů, které jsou v poslední době nezbytné pro celní odbavení jejich zásilek.

Pozadí dočasného pozastavení údajně spočívalo v nejasnosti ohledně nového celního režimu mezi příjemci ve Velké Británii. „Tímto obtížným rozhodnutím se nám podařilo ochránit naši dopravní síť s četnými nakládacími platformami a více než 200 000 zákazníky po celé Evropě před nevyřízenými položkami,“ vysvětluje Cyrille Bonjean, vedoucí Land Transport Europe ve společnosti DB Schenker. Obnovení služby je proto možné pouze prostřednictvím úzké spolupráce s obchodními a průmyslovými partnery.