

SSL EXPRES

25-29.1.2021

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

S přepravní společností Stolt Tankers chce chemická společnost BASF realizovat své plány na nový typ vnitrozemských plavidel, které si s nízkým množstvím vody poradí lépe než ostatní. S délkou 135 metrů a šířkou 17,5 metrů bude tanker jedním z největších svého druhu na Rýně, ale bude těžit z lehké konstrukce, která byla kopírována z námořní dopravy, a nákladového prostoru s optimalizovaným tvarem. Loď, která je vybavena deseti nádržemi z nerezové oceli a třemi samostatnými nakládacími systémy, nastaví nový standard pro přepravu zboží na Rýně, zejména v situacích s nízkou hladinou vody. Umožní přepravu zásilek, i když je hladina vody stále nepředvídatelnější. Podle odhadů společnosti BASF může loď ještě projít úžinou Kaub s 650 tunami nákladu, pokud je to jen kritických 30 centimetrů, což odpovídá hloubce vody kolem 1,60 metru. To je podstatně více než jakýkoli jiný tanker, který je dnes k dispozici. Při středním odlivu (115 centimetrů na Kaub) je stále možné zatížení kolem 2 500 tun - dvakrát tolik než u běžných lodí. O něco méně než za dva roky, na konci roku 2022, se očekává, že nový typ lodi vyrazí poprvé.

Tímto projektem chemický gigant reaguje na zkušenosti z roku 2018, kdy přetrvávající nízká hladina vody v Rýně téměř zastavila dodávky surovin do mateřského závodu BASF v Ludwigshafenu. To stálo společnost stamilionovou ztrátu v provozních ziscích EBIT. Společnost BASF dospěla k závěru, že by se takové události v budoucnu mohly vyskytovat častěji, a provedla celou řadu opatření k zajištění výroby v Ludwigshafenu.

Společnost vyvinula návrh lodi společně s pracovní skupinou, která zahrnuje Duisburg Development Center for Ship Technology and Transport Systems (DST), Technolog Services a Agnos Gesellschaft für Unternehmensentwicklung. Stolt Tankers poskytl odborné znalosti při zpracování podrobností. Podle BASF byla hlavním cílem vysoká nosnost lodi s mělkým ponorem. Vývojáři se rozhodli pro lehkou konstrukci a převedli metody z oceánského stavění lodí na vnitrozemskou lodní dopravu: Hmotnost oceli centrální části, která tvoří přibližně 80 procent celkové hmotnosti, byla významně snížena, přičemž byla současně věnována pozornost zajištění stability struktury. Tři vrtule - dvě malé vnější a větší uprostřed - mají zajistit optimální pohon na každé vodní hladině. Za nimi jsou elektromotory, které jsou napájeny naftovými generátory s moderní úpravou výfukových plynů. Podle informací mohly být jednoho dne nahrazeny jinými typy generátorů - například vodíkovými palivovými články. Výrazně vyšší přepravní kapacita ve srovnání s jinými loděmi by rovněž měla vést k celoroční úspoře v dopravě.

Vydání zprávy ACEA „Vehicles in use“ z ledna 2021, které obsahuje nejnovější údaje, poskytuje rozsáhlý přehled evropského vozového parku.

U každé

země ukazuje počet vozidel používaných v každém segmentu - zahrnujících osobní automobily, lehká užitková vozidla, střední a těžká užitková vozidla

a autobusy - a jak se tento vozový park vyvíjel v posledních letech.

Zpráva, kterou lze stáhnout z

<https://www.acea.be/uploads/publications/report-vehicles-in-use-europe-january-2021.pdf>,

také poskytuje zajímavé

statistiky pro jednotlivé segmenty vozidel pro každou zemi, jako je průměrný věk (stejně jako rok první registrace), podíl každého druhu paliva a počet

vozidel na 1 000 obyvatel.

Toto nové vydání se týká 27 členských států Evropské unie, Norska, Švýcarska a Spojeného království.

V roce 2019 vzrostl flotila osobních automobilů Evropské unie ve srovnání s rokem 2018 o 1,8%, přičemž počet automobilů na silnicích dosáhl

242,7 milionu. Nejvyšší růst byl zaznamenán v Rumunsku (+7%), zatímco francouzský automobilový trh mírně poklesl (-0,3%) - viz strana 4.

V celé EU je v provozu více než 28 milionů dodávek. Se 6 miliony vozidel má Francie zdaleka největší vozový park dodávek, následuje Itálie (4,2 milionu dodávkových vozidel), Španělsko (3,8 milionu) a Německo (2,8 milionu) - viz strana 5.

Na silnicích EU se nachází 6,2 milionu středních a těžkých užitkových vozidel. S počtem téměř 1,2 milionu nákladních vozidel má největší flotilu

Polsko, těsně následované Německem (1010 742) a Itálií (946 393) - viz strana 6.

V celé Evropské unii je v provozu přibližně 692 207 autobusů, z nichž téměř polovinu najdete pouze ve třech zemích: v Polsku, Itálii a Francii

-

viz strana 7.

Automobily v EU jsou nyní v průměru staré 11,5 roku. Nejstarší flotily mají Litva, Estonsko a Rumunsko s vozidly staršími 16 let. Nejnovější vozy

najdete v Lucembursku (6,5 roku) a Rakousku (8,3 roku) - viz strana 10.

Průměrný věk lehkých užitkových vozidel v EU je 11,6 roku. Ze čtyř hlavních trhů EU má nejstarší dodávkový vozový park Španělsko (13,0 let),

těsně následované Itálií (12,6 let) - viz strana 11.

Nákladní automobily jsou v Evropské unii v průměru 13 let staré. Ve věku více než 21 let jsou řecká nákladní vozidla nejstarší v EU. Nejnovější nákladní vozy jsou v Rakousku (6,4 roku) - viz strana 12.

Průměrný věk autobusů na silnicích EU je 11,7 roku. Nejstarší autobusy najdete v Řecku (19,9 let), nejnovější v Rakousku (4,8 let) - viz strana

13.

I přes nárůst registrací v posledních letech tvoří auta s alternativním pohonem pouze 4,6% z celkového vozového parku EU. 0,8% všech automobilů na našich silnicích je hybridní elektrický pohon, zatímco bateriový elektrický i hybridní plug-in tvoří každý pouze 0,2% z celkového počtu - viz strana

14.

Lehká užitková vozidla na naftu jsou dominantní ve všech zemích EU s výjimkou Řecka: téměř 90% vozového parku dodávek v EU jezdí na naftu. Pouze 0,3% dodávek v EU je vyrobeno z baterie - viz strana 15.

97,8% všech nákladních vozidel v EU jezdí na naftu, zatímco benzin 1,3% vozového parku. 0,04% nákladních vozidel na silnicích EU má nulové emise - viz strana 16.

Dieselové autobusy stále tvoří 94,5% vozového parku EU, přičemž pouze 0,6% je elektrickým akumulátorem - viz strana 17.

Evropská unie má 569 automobilů na 1 000 obyvatel. Lucembursko má nejvyšší hustotu automobilů v EU (694 na 1 000 obyvatel) a Lotyšsko nejnižší (342) - viz strana 18.

V Maďarsku a Lotyšsku polovina všech domácností nevlastní auto, zatímco více než 31% francouzských rodin má dvě auta - viz strana 20.

Za link děkujeme společnosti TimoCom Česko

Patnáct let vývoje ukazuje rostoucí síť liniové dopravy, ale také pokračující trend směrem ke konsolidaci trhu Na konci roku 2020 existovalo ve světě 944 kontejnerových přístavů obsluhovaných službami liniové dopravy. To odráží nárůst o 13% ve srovnání s 834 přístavy v prvním čtvrtletí roku 2006. Velikost kontejnerových lodí vplouvajících do většiny přístavů se během těchto 15 let zvýšila, zatímco počet společností se snížil. Aby bylo možné měřit pozici země v globální síti liniové dopravy, vyvinula v roce 2004 UNCTAD index liniové dopravy (LSCI). V jeho aktuální verzi je index společně vytvořen UNCTAD a MDS Transmodal, publikován čtvrtletně pro každou zemi a každý přístav na UNCTADstat. Index je generován ze šesti složek, včetně a) velikosti největší lodi, b) počtu společností, c) počtu přímých spojení, d) počtu služeb, e) počtu týdenních volání z přístavu a f) celková rozmístěná přepravní kapacita kontejneru v TEU. Trend v komponentách, stejně jako samotný index a počet portů v síti, jsou znázorněny na obrázku:

TRENDY VE VÝVOJI KONTEJNEROVÝCH LODÍ, OD 1 Q 2006 DO 4 Q 2020

Na podporu cílů snižování uhlíku v tomto odvětví otevřely společnosti Kuehne + Nagel a Air France KLM Martinair Cargo první uhlíkově neutrální leteckou nákladní linku mezi Severní Amerikou a Evropou. Tato iniciativa zaměřená na budoucnost představuje další krok směrem ke komerčnímu

nasazení alternativního paliva a závazku společností k udržitelné budoucnosti letectví. Celoroční přeprava veškerého nákladu Kuehne + Nagel na palubě pravidelných letů AFKLM z Los Angeles do Amsterdamu bude aktivně řešit jeho uhlíkovou stopu a bude plně poháněna SAF. Tato první uhlíkově neutrální linka podtrhuje silné programy udržitelnosti obou partnerů, program Kuehne + Nagel Net Zero Carbon a program AFKLM cargo SAF, jejichž cílem je spojovat lidi a zboží prostřednictvím udržitelné logistiky.

Vzhledem k tomu, že chemické a fyzikální vlastnosti jsou téměř totožné s vlastnostmi konvenčního paliva pro tryskové motory, je SAF nejúčinnějším opatřením, které toto odvětví musí k významnému snížení své uhlíkové stopy. Aby byla zajištěna úplná uhlíková neutrálnost, budou všechny emise CO₂ generované během výroby, zpracování a přepravy SAF kompenzovány společností Kuehne + Nagel podporující projekty snižování emisí uhlíku, které mají v současné době nejvyšší certifikaci kvality: „Verified Carbon Standard (VCS)” a / nebo „Zlatý standard (GS)”.

--

Uhlíkově neutrální palivo? A co CO₂ vytvořené při jeho spalování??

Společnost DHL Express pozastavila přepravu do a ze Spojeného království. Podle jejího vyjádření celní orgány v EU zadržely vysoký počet zásilek, které vyžadují zdravotní a fytosanitární kontroly na cestě do Spojeného království. Podnětem je zavedení nových pravidel DPH ve Spojeném království od 1. ledna.

"Z tohoto důvodu dočasně pozastavujeme zásilky ze Spojeného království spotřebitelům z EU, kteří vyžadují zvláštní hygienické a fytosanitární kontrolní formality," řekl DHL Express. Vyloučeny jsou B2B zásilky, jakož i veterinární a rostlinolékařské zásilky, které nevyžadují kontrolní formality. Pokračovat by mohl obchod mezi Severním Irskem a EU. Podle poskytovatele služeb Kep se ale plánuje co nejdříve obnovit přepravu dotčených zásilek.

DB Schenker také čelil problémům s novými celními pravidly pro příjemce ve Velké Británii a dočasně minulý týden pozastavil všechny pozemní dopravy do Velké Británie . Od čtvrtka skupina obnovila provoz.

Přes koronakrizi se počet kilometrů s mýtným na německých dálnicích a federálních silnicích v roce 2020 snížil jen mírně. Podle aktuální statistiky mýtného Federálního úřadu pro přepravu zboží (BAG) byly na 40,263 miliard kilometrů o 1,3 % nižší než v předchozím roce.

Zahraniční nákladní automobily vykázaly nadprůměrný pokles o 2,1%, zatímco vozidla registrovaná v Německu zaostala za úrovní předchozího roku pouze o 0,9 %. Podařilo se jim zvýšit svůj podíl z 59,5 na 59,8 %; to naznačuje stabilní národní objem, i když počet kilometrů zaznamenaný

na federálních silnicích také poklesl o nadprůměrná 3 %. Jízdní výkon na dálnicích byl téměř na úrovni předchozího roku s mínus 0,9 %. Litevské a chorvatské nákladní vozy zvítězily mezi předními národními registracemi mýtných vozidel; dokázaly zvýšit počet najetých kilometrů o 4,7 a 7,3 %. Zatímco polská vozidla jako jednička mezi zahraničními vozovými parky byla stále na úrovni předchozího roku, všechny ostatní země musely akceptovat ztráty. Prvních 5 zahraničních flotil pochází z Polska, České republiky, Rumunska, Litvy a Nizozemska. Na základě tříd Euro byly pouze nákladní vozy Euro VI schopny zvýšit svůj kilometrový výkon téměř o 6 %; jejich podíl tak vzrostl ze 77 % v roce 2019 na 82,5 %. Na oplátku poklesl podíl nákladních vozidel Euro V z 20,4 % na 15,6 %. Pouze 2 procenta jízd po mýtném stále provádějí vozidla ve třídách Euro I až IV.

Hromadění ztrát kontejnerů na moři v posledních měsících, zejména v Pacifiku, volá pojišťovny do akce. Společnost Standard Club se sídlem v Londýně nyní vypočítala, že pouze v tichomořské mořské oblasti šlo od listopadu 2020 přes palubu přes 3000 kontejnerů. Dopravní společnosti ztráty vždy odůvodňovaly extrémními povětrnostními vlivy. Podle Standardního Clubu jsou ztráty rozloženy na čtyři různé lodě. S touto hodnotou se ztráty kontejnerů na moři významně liší od incidentů v minulosti. Standard Club také zjistil, že v letech 2008 až 2019 bylo na celém světě z různých důvodů ztraceno v průměru 1382 kontejnerů ročně (!). Zdaleka největší jediná ztráta v této současné sérii ztrát od podzimu 2020 se týkala „One Apus“ (IMO 9806079), který byl postaven teprve v roce 2019 a vezl kolem 14 000 TEU. Ultravelká nákladní loď ztratila na začátku prosince v Pacifiku více než 1 800 kontejnerů a také utrpěla obrovské škody na ostatních kontejnerech, a tím i nákladu, který zůstal na palubě. Odstranění poškození a opravy se provádějí v japonském Kobe. 16. ledna tohoto roku se námořní průmysl dozvěděl o ztrátě kontejnerové hmoty z „Maersk Essen“ (IMO 9456783) postavené v roce 2010 a plující pod dánskou vlajkou, rovněž v Pacifiku. V době incidentu byla na standardní cestě pravidelné linky mezi Asií a západním pobřežím USA. Přístavem určení bylo Los Angeles. Během nehody spadlo do moře asi 750 kontejnerů. Mezitím vyšlo najevo, že nákladní loď byla přesměrována dopravní společností. Místo Los Angeles se nyní má používat přístav Lázaro Cárdenas v Mexiku. Alternativní přístav je asi 2400 kilometrů jižně od Los Angeles. Přesměrování mělo několik důvodů. Na jedné straně provozuje skupina Maersk Group vlastní terminál v mexickém přístavu prostřednictvím své terminálové dceřiné společnosti APM. Na druhou stranu je Los Angeles v současné době extrémně přetížené, což by mělo za následek čekací doby. A podle průmyslových kruhů je celková nákladová situace v alternativním přístavu pro přepravní společnost příznivější než v Los Angeles. Očekává se, že „Maersk Essen“ bude delší dobu mimo provoz, protože je třeba nejprve provést rozsáhlá posouzení škod, následovaná sanací a opravami.

Pokud země EU zpřísní pravidla pro cestování v rámci Unie a do EU, budou i nadále existovat výjimky pro zaměstnance dopravních společností. To

navrhla Evropská komise. V pondělí vydala doporučení pro nakládání s cestujícími z regionů s obzvláště vysokým obsahem infekcí Covid-19. Tento rozkaz dali minulý týden šéfové států a předsedové vlád EU.

Pokud je do 14 dnů registrováno v regionu více než 500 infekcí na 100 000 obyvatel (po dobu 7 dnů, což by bylo 250 infekcí), nebude tato oblast na mapě Evropského střediska pro prevenci a kontrolu nemocí (ECDC) označena jako "červená", ale jako "tmavě červená". Vzhledem ke zvyšujícímu se zdravotnímu riziku nových variant virů by se lidé z tmavě červených oblastí měli prokázat testy a jít do karantény, i když jsou na "zásadních" cestách, například z důvodů závažných rodin nebo profesních důvodů, nebo proto, že pracují ve zdravotnictví.

Komise rovněž doporučuje přísnější pravidla pro vstup třetích zemí do EU. Vyplnění vstupního formuláře by se mělo stát povinným a všichni lidé, a to i pro základní cesty, by měli předložit výsledek testu PCR, který není starší než 72 hodin. Členské státy by rovněž mohly vyžadovat vlastní izolaci, karanténu nebo sledování kontaktů a další testy po vstupu po dobu až 14 dnů, i pokud se to týká jejich vlastních občanů. I zde by měly existovat výjimky pro zaměstnance dopravních společností a příměstských dojíždějících. Namísto negativního testu PCR při příjezdu by od nich měl být vyžadován pouze negativní rychlý test antigenu, navrhuje Komise. Budou rovněž upravena pravidla pro posádky letadel.

Dánský dopravní úřad (TBST) v sobotu (23. ledna) zcela zakázal přepravu návěsů v kapsových vozech na následujících 14 dní, tedy do pátku 5. února včetně. Zpřísnil tak zákaz, který se dosud vztahoval pouze na trasu přes Skagerrak a skončil by ve středu (27. ledna). Podle informací z oboru, ani vlaku TX Logistik z Německa nebylo dovoleno cestovat na krátkou vzdálenost do Padborgu.

Důvodem zpřísnění je to, že od nehody na mostě přes průliv 2. ledna 2019 se zdá, že bylo utajeno dalších šest případů nezajištěných přívěsů v kapsových vozech. Úřady o těchto případech dosud nevěděly, informovala v pondělí televize TV2 Fyn. Byly to kapsové vozy DB Cargo. Incidentsy se odehrály v Taulovø, Hoje Taastrupu a Malmö. Ve dvou případech nebyl přívěs správně umístěn na podpěře, ve čtyřech případech nefungovalo zamykání podpěrného kuželu. DB Cargo tyto incidentsy zaznamenala, ale klasifikovala je jako méně závažné.

Snad dobrou zprávou je, že se na konci ledna 2021 ukazuje, že by úroveň sazeb za přepravu mohla začít klesat. Na trase Čína - Evropa činil tržní tarif 22. ledna (námořní přeprava a přírážky) z přístavu v Šanghaji do Evropy 4 394 USD / TEU, což je pokles o 0,4% oproti předchozímu období. Na trase z Číny do Středomoří činila 22. ledna tržní sazba ze Šanghaje do středomořského základního přístavu 4296 USD / TEU, beze změny oproti předchozímu období. Na trase Čína - Severní Amerika 22. ledna činila

tržní sazba za přepravu ze Šanghaje do základních přístavů USWC a USEC 3995 USD / FEU, resp. USD 4750 USD / FEU, tedy o 1,5 a 1% níže než v předchozím období.

Nedostatek kontejnerů byl zmírněn. Podle údajů týdenní zprávy šanghajské námořní burzy byla 22. ledna průměrná míra naložení plavidel evropských a středomořských linek ze šanghajského přístavu udržována nad 95% a některá odplutí byla vypravována s plným nákladem; průměrná míra naložení

plavidel v šanghajském přístavu na trase USWC i USEC se blížila plné úrovni zatížení.

Podle údajů společnosti Alphaliner od června 2020 do současnosti obnovilo provoz více než 2,2 milionu nevyužitých kapacit TEU a bylo dodáno více

než 600 000 (TEU) nových kontejnerů ke zvýšení efektivní dodávky; v roce 2021 bude dále dodáno více než 1,1 milionu nových boxů. Tato dodatečná 4 mio TEU by měla postupně snižovat tlak.

Podle nejnovějších údajů z kontejnerového monitoru Container xChange se očekává, že nedostatek equipmentu, který trvá měsíce, by měl skončit, přičemž index kontejnerů 20' a 40' v Šanghaji se nyní zlepšuje na 0,34, respektive 0,37 (poznámka: index 0,5 označuje vyvážený trh, pod 0,5 znamená nedostatek kontejnerů). Tato hodnota naznačuje, že dostupnost prázdných kontejnerů se výrazně zlepšila oproti indexu z minulého měsíce

0,13 (40 stop). Zatímco poslední údaj za leden je sice stále výrazně pod 0,5 (= nedostatek), začíná se tento údaj blížit normální úrovni nedostatku

kontejnerů na hlavních čínských exportních trzích. Navíc čínské továrny začaly ve druhé polovině loňského roku intenzivně vyrábět kontejnery, přičemž produkce standardních nákladních kontejnerů vzrostla v srpnu 2020 o 100% ve srovnání s červencem a v září pokračovala v růstu na téměř

300 000 TEU, což je nejvyšší měsíční produkce za téměř pět let. Ve spojení s energickým vrácením prázdných kontejnerů ze strany přepravních

společností by se čínský jarní festival mohl stát zlomovým bodem.

Zdroj: ECHEMI (Alphaliner, containerXchange)

Námořní dopravci odmítli během října a listopadu americké zemědělské exportní kontejnery v hodnotě stovek milionů dolarů a místo toho posílaly

prázdné kontejnery do Číny, aby byly naplněny ziskovějšími čínskými exporty, zjistilo vyšetřování CNBC. Podle analýzy údajů shromážděných Census

Bureau z přístavů v Los Angeles, Long Beach v Kalifornii a New Yorku a New Jersey dopravci v říjnu a listopadu odmítli odhadem 177 938 TEU (ekvivalent 20 stop).

Federální námořní komise (FMC) obdržela petici od amerických zemědělských vývozců, kteří varovali, že zpoždění obchodu neohrožuje

pouze zisky,

ale i pověst tohoto odvětví. Největší ponaučení, které se zemědělský sektor naučil během americké obchodní války s Čínou, je, že žádné smlouvy

nejsou nedotknutelné - vždy je lze odložit na jinou sezónu nebo je úplně zrušit. Komise následně zahájila vyšetřování a přezkoumává obchodní údaje

z klíčových přístavů v Kalifornii, New Yorku a New Jersey, aby zjistila, zda odmítnutí dopravců nakládat exportní náklad z USA mohlo být porušením

zákona o přepravě. Tento akt stanoví, že dopravci nezákonně „neodůvodněně odmítají jednat nebo vyjednávat“, „bojkotují nebo přijímají jakékoli

další jednání vedoucí k nepřiměřenému odmítnutí jednat“, nebo „se dopustili jednání, které nepřiměřeně omezuje využívání intermodálních služeb“.

Odmítnutí vývozních kontejnerů přišlo ve chvíli, kdy americký zemědělský vývoz vstupoval do své vrcholné sezóny. Zatímco vývoz probíhá nepřetržitě

po celý rok, měsíce listopad až březen jsou zásadní, protože reflektují sklizeň plodin. Na základě objednávek dokončených v tomto období mají zemědělství producenti jasněji v plánování nadcházející sklizně. Během zimních měsíců se zemědělci a producenti setkávají s bankami, aby si zajistili

finanční prostředky na další cyklus. Podobné nebezpečí hrozí také brazilské sklizni, která přichází v únoru.

Železniční dceřiná společnost Metrans ze skupiny Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) má již svých cca 3 000 nákladních vozů vybavených tzv.

„tichými brzdami“ (K-vložky). Metrans tak splnil zákaz hlasitých nákladních vozů v Německu zavedený Bundestagem, již na celé své evropské

síti linek. Dle uvedeného zákazu jsou hnací a brzdové zvuky vozů sníženy na polovinu, jelikož kompozitní materiál brzdového obložení je tvrdší než

vlastní kolo. Nejen brzdový proces je tišší, kola jsou také obložena vyhlazována, což vede k menšímu třecímu hluku s kolejnici.

Většina vozů Metrans jsou lehké vozy, a proto jsou obzvláště energeticky účinné. Díky nim je ekologicky efektivní železniční doprava ještě udržitelnější, protože jsou asi o 4 000 kilogramů lehčí než konvenční kontejnerové vozy. Jejich valivý odpor je nižší a pro přepravu vyžadují méně

energie. Speciální konstrukce také umožňuje, aby na 700 metrů dlouhých blokových vlcích bylo umožněno přepravit více kontejnerů než na standardním vlaku o stejné délce. Vagóny byly vyvinuty společně s výrobcem Tatravagónka Poprad.

Hackerský útok na americkou softwarovou společnost Solarwinds je považován za dosud největší kybernetický útok s nejrozsáhlejšími důsledky. Zvláštní věc: Zločinci nezískali přístup k systémům pomocí obvyklých metod phishingových e-mailů nebo škodlivých komponent na webových stránkách. V loňském roce se Maersk a Gefco staly oběťmi útoku ransomwaru. V případě Solarwinds hackeři manipulovali s aktualizací softwaru, která byla poté distribuována všem uživatelům prostřednictvím poskytovatele. Podle zpráv v médiích jim to teoreticky umožnilo přístup k více než 18 000 sítím společností a institucí, zejména v USA. Jednalo se o útok na dodavatelský řetězec softwaru, a proto bezpečnostní experti takové útoky nazývají „útoky na dodavatelský řetězec“. Je to obzvláště zrádný a zároveň dokonalý způsob, jak zahájit kybernetický útok. Protože ti, kterých se to týká, nemají podezření na újmu, když obdrží ověřenou aktualizaci od poskytovatele softwaru. Ale jakmile nainstalujete aktualizaci bez kontroly, nepřítel má přístup k síti a systém je ohrožen. Metoda je složitá a vyžaduje hodně kriminální energie a profesionálního přístupu. Ale pokud uspěje, útočníci mají jasnou výhodu, útoky na dodavatelský řetězec je konvenčními bezpečnostními systémy obtížně detekovatelné. Manipulace se softwarem pro správu sítě Solarwinds zůstala nezjištěna po dobu devíti měsíců.

Na jedné straně koronová krize ukázala, že digitalizace byla v ekonomice částečně opomíjena. Na druhou stranu jí to posílilo. To lze opakovaně slyšet z odvětví dopravy a logistiky. S rostoucím využíváním softwaru, IT systémů a sítí se však zvyšuje také riziko, že se stanete obětí kybernetických útoků - jednoduše proto, že se zvyšuje počet útočných bodů. Toto je kritický bod, zejména pro logistiku s jejími globálními fyzickými a digitálními sítěmi. Samozřejmě téměř každá společnost má více či méně propracovanou strategii, jak se chránit před útoky. Ale téma není příliš populární. Přenáší se na IT manažery, kteří musí zajistit dodržování omezených zdrojů. To vyžaduje více než bránu firewall. Efektivní přístup, který odborníci na bezpečnost IT doporučují, je například nedůvěřovat svým vlastním systémům a zabezpečit je nejen externě, ale také interně. Úvaha musí být: Nepřítel už může být v síti, tak co je třeba udělat, aby mohl způsobit co nejmenší škodu? Důvěra je dobrá, nemít důvěru je strategie. Pokud společnosti v důsledku koronové krize skutečně investují více do digitalizace, nesmí opomenout bezpečnost IT. Proto je správné to, co bezpečnostní experti doporučují znovu a znovu: Všichni zaměstnanci, kteří mají přístup do firemní sítě, musí mít dostatečné bezpečnostní povědomí. Kromě toho je důležité zohlednit význam tématu v organizaci společnosti. Kybernetická bezpečnost by rovněž měla a zejména měla být zakotvena na úrovni řízení v malých a středních společnostech. Protože nikdo nechce být ovlivněn dalším kybernetickým útokem historických rozměrů - který mohl začít nezjištěn.