

SSL EXPRES

29.03.-01.04.2021

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

Kontejnerová loď "Ever Given", která minulé úterý najela na mělčinu v Suezském průplavu, byla bez pohybu několik dní. 400 metrů dlouhá kontejnerová loď byla v pondělí brzy ráno ve 4:30 místního času uvolněna zpět do plovoucího stavu a bude zajištěna, uvedl poskytovatel služeb Inchcape Shipping. Lodní radar Vesselfinder krátce nato ukázal "Ever Given" jako "na cestě". Zatím není jasné, kdy bude možné důležitou vodní cestu znovu otevřít pro průchod.

Podle správy kanálu se od úsvitu deset remorkérů ze čtyř směrů snažilo masivní loď přesunout. Egyptský prezident Abd al-Fattáh as-Sísí již nařídil, aby byla připravena částečná vykládka kontejnerů, pokud budou pokusy o její uvolnění i nadále neúspěšné. Humanitární a záchranné týmy strávily dny používáním remorkérů a bagrů, aby osvobodily loď japonského majitele, která v úterý narazila na mělčinu.

Po pondělním ranním oznámení úspěchu kolovala po internetu videa uvolněných členů posádky ostatních lodí. "Loď pluje," říká muž na palubě lodi a natahuje palec nahoru. Podle správy kanálu čekalo na průjezd naposledy asi 370 lodí na obou stranách kanálu, včetně 25 ropných tankerů. Finanční zpravodajská služba "Bloomberg" v pondělí informovala o 450 čekajících lodích.

Suezský průplav spojuje Středozemní moře s Rudým mořem a poskytuje nejkratší námořní trasu mezi Asií a Evropou. V roce 2020 podle správy Suezského průplavu překročilo vodní cestu téměř 19 000 lodí. Celodenní blokáda stála kanál asi 13 až 14 milionů dolarů denně.

Díky úzké spolupráci společností TO Delta, Rail Cargo Operator a Alpe Adria, počínaje 1. březnem, terstský námořní terminál posiluje svou intermodální síť v Rakousku přidáním druhého týdenního odjezdu služby EVO.

Tento vývoj vychází z potřeby podpořit rostoucí nárůst objemů, které mají být přepravovány do/z Vídně a Lince, což zároveň dále zvyšuje vysokou úroveň udržitelnosti životního prostředí. Za účelem dosažení tohoto společného cíle jsou partneři odhodláni podporovat rozvoj intermodálních spojení tím, že nabídnou konkurenční řešení s vysokou přidanou hodnotou. Služba EVO, která byla spuštěna v roce 2019, přímo spojuje terminál Terst Marine s rakouskými terminály Wien South CCT a Linz CCT. Po náročném roce, jakým byl rok 2020, jsou všichni tři partneři potěšeni dosaženým výsledkem a dalším rozvojem intermodálního zázemí Terstu v Rakousku. Projekt EVO, nová přímá týdenní rotace, spolu se stávajícím denním systémem Julia poskytuje rakouskému trhu nejvyšší úroveň flexibility a spolehlivosti.

V červenci 2020 byly dva plně funkční kontejnery Maersk výrazně natřeny barvami duhy, aby se připojily k Maerskové flotile.

11. března 2021 se vydaly na své World Tour, které má skončit v Dánsku na Copenhagen Pride 2021, aby se zastavily na cestě na několika místech po celé Asii a Evropě. První část cesty pro 40 a 20 ft duhové boxy byla na palubě Maersk Edmonton z mola APM Terminals Pier 400 v Los Angeles do terminálu APM Yokohama v Japonsku, kam dorazily 22. března. "APM Terminals Japan je velmi hrdá na to, že je součástí A.P. Moller – Závazku maersku k rozmanitosti a inkluzi, a pro Jokohamu je velmi vzrušující být první zastávkou na cestě těchto duhových kontejnerů," komentuje Sakura Kuma, generální ředitel APM Terminals Japan. "Iniciativa přináší vzpomínky na slavnou píseň 'Somewhere over the rainbow' a pro mě osobně to ilustruje, že to, co dodáváme, není jen náklad, ale také závazek k lepší budoucnosti, kde rozmanitost a inkluze je něco zcela přirozeného. Je to také skvělý příklad toho, že Jokohama je geograficky kritická pro přeshraniční obchod, zejména směrem na západ."

Během svého World Tour budou kontejnery k dispozici k podpisu na různých místech pro zaměstnance značek A.P. Moller Maersk, jako symbol jejich osobního závazku k rozmanitosti a začlenění. Tato tradice začala na molu APM Terminals Pier 400 v Los Angeles a pokračovala na terminálech APM v Jokohamě. Duhové boxy budou mít ještě několik zastávek, kde zaměstnanci dostanou příležitost vidět a podepsat jednotky před jejich příjezdem do Kodaně. Generální ředitel společnosti Maersk pro oblast severovýchodní Asie Toru Nishiyama řekl: "Je super vzrušující mít dva krásné duhové kontejnery v Jokohamě jako první zastávku tohoto světového turné. Díky práci našeho Výboru pro rozmanitost a začlenění mám pocit, že všichni naši zaměstnanci v severovýchodní Asii jsou obeznámeni s WT. Tato malá událost dnes podporuje náš globální závazek jako organizace k této velmi důležité agendě a těším se, až duhové kontejnery budou pokračovat v cestě po Asii a po zbytku světa! Jsme poctěni a nadšeni, že vidíme první duhové kontejnery v Jokohamě. V Maersku v Japonsku a Koreji řídíme různé aktivity v oblasti rozmanitosti a začleňování (Týden hrdosti, genderová rozmanitost, psychologická bezpečnost), abychom vytvořili inkluzivní pracovní prostředí. Od letošního roku Maersk Japonsko a Korea spolupracují s řadou zákazníků a dalších společností na zvýšení povědomí a řízení skutečných změn ve společnosti."

Po celou dobu své cesty jsou všichni, kteří mají to štěstí vidět jeden z těchto duhových kontejnerů, povzbuzováni, aby se vyfotili a sdíleli na platformách sociálních médií, jako je Instagram, LinkedIn, Twitter nebo Facebook pomocí hashtagu #InclusionAllTheWay.

CargoAi spouští nové funkce, které umožňují zasilateli posoudit a snížit emise CO2 vznikající v jejich obchodních činnostech.

Nyní si zasilatelé mohou vybrat trasy a letecké společnosti na základě jejich dopadu na uhlíkovou stopu a vypočítat CO2 emitovaný z každé zásilky. K dispozici jsou také měsíční zprávy o emisích CO2, které klientům umožňují analyzovat vlastní dopad a sledovat zlepšení. Zasilatelé, kteří chtějí zaujímat udržitelný přístup, tak nyní mohou učinit díky novým funkcím společnosti CargoAi. Jako výkonné nástroje pro rozhodování a výpočet emisí CO2 jsou tyto vlastnosti klienty velmi vyhledávány právě v době, kdy udržitelnost hraje v leteckém nákladu stále významnější roli .

"Zainteresované strany v oblasti nákladu si skutečně uvědomily udržitelnost a dopad emise je opakujícím se tématem v diskusích s našimi klienty. Prostřednictvím těchto nových funkcí jsme chtěli zdůraznit úsilí, které letecké společnosti vynakládají ke snížení svých emisí tím, že umožní dopravcům vybrat si na tomto základě své dopravce. Bylo pro nás zásadní, abychom k této otázce zaujali stanovisko a inovovali, protože je to také další způsob, jak přemýšlet o leteckém nákladu jinak," řekl Matthieu Petot, generální ředitel cargoAi.

Unikátní modul Flight Search společnosti CargoAi nyní poskytuje dopravcům přístup k emisím CO₂ pro každou leteckou společnost a trasu, což jim umožňuje odpovídajícím způsobem volit jejich dopravní řešení. Bezplatný univerzální systém Track and Trace také umožňuje každému zasílateli sledovat jejich zásilku namísto kontroly u každé letecké společnosti a současně vypočítat emise CO₂ u zásilky. A konečně, měsíční zpráva o emisích znamená, že dopravci mohou analyzovat svůj vliv na životní prostředí a sledovat zlepšení.

Několik měsíců vývojových prací šlo do vybudování tohoto komplexního výpočetního systému, s primárním cílem nestrannosti. V důsledku toho jsou výpočty emisí CO₂ pro všechny letecké společnosti založeny na metodice IATA RP1678, kterou schvaluje Globální rada pro logistické emise (GLEC). Lze také použít evropskou normu DIN EN 16258.

Od roku 2023 bude mnohem obtížnější přepravovat vozidla přes světové oceány, pokud budou v současné podobě provedeny plány Mezinárodní námořní organizace (IMO) na ochranu klimatu. Evropská asociace logistických společností pro hotová vozidla (EKG) před tím varuje. Důvodem je speciální konstrukce roll-on roll-off lodí, které přepravují automobily. Ty mají mnohem větší objem než jakýkoli jiný typ lodí v poměru k jejich celkové hmotnosti. Podle plánovaného vzorce energetické účinnosti IMO by to vedlo k cílům v oblasti ochrany klimatu, které by pravděpodobně nebylo schopno splnit 87 procent globální Ro-Ro flotily. Vzhledem k tomu, že majitelům lodí hrozí vysoké sankce, pokud jejich loď nesplní normy IMO, je pravděpodobné, že mnoho nosičů automobilů typu Ro-Ro bude vyřazeno z provozu o 10 až 20 let dříve, než bylo plánováno. Nebo by musely snížit výkon motoru, mohly by jet jen asi 16 uzlů místo 19. To by znamenalo, že lodím bude trvat jejich cesty déle. Mohlo by být přepravováno méně vozidel, celková kapacita by se snížila. Kromě toho již nebylo možné splnit žádosti zákazníků o obzvláště rychlé dodání.

Cílem IMO je snížit celosvětové CO₂ emise z námořní dopravy měřené výkonností dopravy nejméně o 40 % níže než v roce 2008. Toho má být dosaženo kombinací technických změn a změn v provozu lodí. Nové lodě jsou již přizpůsobovány a v současné době se pracuje na vhodných pravidlech pro lodě postavené před rokem 2013. Index energetické účinnosti stávajících lodí (EEXI) má dobrou šanci, že bude přijat Výborem pro životní prostředí IMO (MEPC) v červnu a vstoupí v platnost od roku 2023.

Průmysl však požaduje korekční faktor EEXI, protože lodní společnosti, které investovaly spoustu peněz do moderních trajektů Ro-Ro, by byly tímto indexem penalizovány. Už byly v krizi kvůli nedostatku polovodičů v automobilovém průmyslu. EKG a lodní společnosti volají po korekčním faktoru EEXI pro přepravce automobilů. Podle jejich názoru by mohlo pomoci učinit z hrubé prostornosti (hrubé prostornosti) namísto nosnosti (tonáže mrtvé hmotnosti) základ pro výpočet pro tento typ lodí. Kontinentální sdružení majitelů lodí velkých evropských členských států IMO, jako je Řecko, Malta nebo Itálie, chtějí podpořit změnu. Šance na úspěch

do června jsou však malé, pokud jde o těžkopádné rozhodovací procesy v IMO v tomto odvětví. Experti říkají, že je 'jedna minuta do 12', doufají však, že korekční faktor EEXI pro přepravce automobilů bude přijat alespoň později. V případě potřeby by lodě musely od roku 2023 na chvíli plout sníženou rychlostí.

Německo prodlouží stacionární hraniční kontroly s Českou republikou zavedené během koronavirové krize o dalších 14 dní a ukončí kontroly na příjezdu z rakouského státu Tyrolsko. Oznamil to v úterý v Berlíně spolkový ministr vnitra Horst Seehofer (CSU).

Seehofer vysvětlil, že v České republice je počet infekcí stále příliš vysoký, zejména v oblastech poblíž hranic s Německem. Česká republika má vysokou míru infekce a je považována za oblast s vysokým výskytem. Země byla sice v neděli degradována z vyšší kategorie virových variant, nicméně povinnost testovat při vstupu zůstává. Zpřísněná 14denní karanténa také zůstává v platnosti. Důvod: Tyto předpisy se vztahují na cestující, kteří byli v oblasti varianty viru během posledních deseti dnů. Teprve po Velikonocích tyto důsledky nyní dokončené klasifikace do kategorie nejvyššího rizika zanikají.

"Platí (rozšíření stacionárních hraničních kontrol) do 14. dubna, to však neznamená, že období bude vyčerpáno. Mohou být rovněž ukončeny do 14 dnů. To závisí na případě infekce. Záznamy jsme organizovali tak inteligentně, že pro kamionovou dopravu nevznikala žádná významná zpoždění," řekl v Berlíně spolkový ministr vnitra Horst Seehofer (CSU). Kvůli testům na českých a rakouských hranicích nedošlo k žádnému zpoždění dodávek. Automobilová asociace se obávala zmrazení výroby. "Toto je lobbying, který je v této věci neopodstatněný."

Velká část Tyrolska byla až do víkendu také zasažena zejména více nakažlivými virovými variantami. Spolkový stát, který je také oblíbený u německých turistů, je nyní opět jednoduchou rizikovou oblastí. Podle spolkové policie v Bavorsku už tedy zákaz vstupu pro určité skupiny lidí není nutný, stejně jako zákaz dopravy autobusových a vlakových společností.

Stejně jako v případě České republiky však testovací povinnost a přísnější 14denní karanténa zůstanou v platnosti pro velkou část Tyrolců vstupujících do Německa a budou odstraněny až po Velikonocích - což je vliv dřívější klasifikace do kategorie nejvyššího rizika. Seehofer zdůraznil, že si myslí, že je správné, aby jednotlivé federální státy na základě vzorové karanténní vyhlášky vyhotovily své vlastní předpisy. Dopravní průmysl je několikrát kritizoval.

Seehofer řekl, že požádal federální policii, aby zintenzívnila kontroly v pohraniční oblasti, i když nebyly nařízeny žádné stacionární kontroly - zejména po Velikonocích. Chce požádat ministry vnitra zemí, aby podpořili tamní policii v tomto pátrání po infekci. To znamená, že

kontrolu musí očekávat i někdo z Dánska, Francie nebo Polska.

Přetížení a zpoždění jsou v evropských přístavech pravděpodobné, protože tok lodí v Suezském průplavu se obnoví až po znovuvyplutí uvízlého plavidla "Ever Given". V rozhovoru pro *Port Strategy* to řekl zástupce rotterdamského přístavu, kam mířila kontejnerová loď Ever Given s 20 000 TEU na palubě, než uvízla na Suezském průplavu; Rotterdam i další evropské přístavy mají vysokou možnost zažít kongesci, pokud zpožděné lodě budou pokračovat do svého cíle.

"Je pravděpodobné, že lodě budou muset čekat déle," řekl Leon Willems, mluvčí rotterdamského přístavu. "Všechny přístavy mají limity kapacity poloh a jeřábů, takže se všemi připlouvajícími plavidly musí být tato kapacita individuálně řešena. To platí nejen pro Rotterdam, ale pro každý přístav. Pokud se poptávka po manipulaci zvýší v důsledku prudkého nárůstu plavidel, která chtějí přistát v přístavu, budou muset čekat déle, než je obvyklé." Dodal, že je příliš brzy na to, abychom předpovídali, jaký bude finanční dopad.

Suezský úřad pro průplav (SCA) oznámil, že m/s Ever Given byla úspěšně uvolněna 29. března, šest dní poté, co uvízla. Uvedl, že je to výsledek úspěšných manévru při tlačení a odtahu, které vedly k obnovení 80 % směru plavidla; se zádí 102 m od břehu kanálu namísto 4 m před uvíznutím. Manévry byly obnoveny během přílivu a umožnily návrat plavidla doprostřed splavné vodní cesty. Pronajaté plavidlo bude teď přemístěno k Velkému hořkému jezeru v kanálu, aby bylo možné prohlédnout jeho způsobilost k plavbě. Výsledek této inspekce určí, zda může loď obnovit svou pravidelný provoz. Po dokončení inspekce budou učiněna rozhodnutí o opatřeních pro náklad, který je v současné době na palubě."

P.S. Z jiných zdrojů vyplývá, že v denním režimu nyní může proplout až 80-100 lodí denně oběma směry dohromady. V závislosti na poměru počtu čekajících plavidel u Suez (severní směr) tak může odbavení čekajících plavidel (včetně těch, co se k ústí průplavu blíží) 5-7 dnů, což spolu s 2-7 dny čekání znamená v průměru 10 dní dalšího zpoždění oproti plánu. Ve skupině čekajících je i cca 10 ULCC kontejnerových lodí s destinacemi na Severním moři.

MSC Tina z roku 2017 narazila 27. března během dokovacího manévru v Ambarli do stěny přístavu Marport v Istanbulu, přičemž MSC potvrdila, že její kontejnerová loď byla krátce zasažena kolizním incidentem, zatímco naplouvala kotviště v přístavu.

Srážka způsobila těžkou ránu do boku trupu lodi o nosnosti 19,224TEU, přičemž významně bylo poškozeno také molo v istanbulsém komplexu Marport, uvedl turecký úřad. Mluvčí MSC řekl společnosti Container News, že po důkladném průzkumu bude loď pod vlajkou Libérie operace zčásti vyložena v přístavu Marport, než bude pokračovat do Asyaportu v Tekirdagu, aby dokončila vykládku nákladu pro dovoz a překládku v Turecku.

Kromě toho „exportovaný náklad Yarimca, který je aktuálně na palubě, bude vyložen v Asyaportu pro další překládku,“ dodal zástupce společnosti.

Jak MSC, tak turecké generální ředitelství pro námořní záležitosti nehlásily žádná zranění ani znečištění životního prostředí.

Paní Sigrid Nikutta miluje ofenzívu. Od doby, kdy se agilní manažerka v lednu 2020 přestěhovala na vrchol DB Cargo, je aktivní jako žádný z jejích předchůdců - musí dělat marketing, o tom není pochyb. Ale má smysl současné zaměření její útočné strategie? Určitě stojí za to tuto otázku prozkoumat - zejména s ohledem na ambiciózní plány, které ona a předseda představenstva Kombiverkehr Hermann Lanfer představili v pondělí v Berlíně. Nadešel čas iniciativy - načasování je každopádně opravdu dobré. V současné době existuje „historické časové okno“ pro kombinovanou dopravu. Politici usilují o snížení CO2 v dopravě, a to platí i pro nízkoemisní druhy dopravy, jakým je železnice. V systému je více peněz než kdykoli předtím, jak říká spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer, a má také pravdu.

Kdokoli, kdo hodně emituje, musí také platit stále víc a více: silná páka k smetení výhrad vůči ekonomii. Přepравci požadují logistiku bez CO2 a vyvíjejí tlak na své poskytovatele služeb, aby rychle hledali alternativy, které jsou méně škodlivé pro životní prostředí. Stručně řečeno: Kombinovaná doprava je jasnou volbou. Nebo, jak říká Nikutta: „Pokud jde o přemístění, diskuse zákazníků již nejsou o tom, zda, ale o tom, kdy a jak.“ Teprve v dalším kroku však bude jasné, zda to povede také k udržitelné železniční dopravě. Udržitelné ve smyslu „stále máme zdroje pro příští měsíc“. To znamená, když je v systému dostatečná kapacita, když je nabídka správná, když je dodávka spolehlivá. Není tedy divu, že speditéři také přijímají opatření, aby pomohli utvářet tyto rámcové podmínky. V tomto případě v podobě Hermanna Lanfera, který je sám zasílatelem, ale šest měsíců také předsedá představenstvu Kombiverkehr. Načasování je dobré, přístup je dobrý - tak co se stane s novou spoluprací mezi Kombiverkehr a DB Bahn? Rozhodně to není „nákladní ICE“, jak to nadšeně říká šéf DB Cargo. Několik odjezdů mezi průmyslovými klastry probíhalo přesně do překladišť, které jsou již plné až po okraj. Nové terminály nemusí nutně vzniknout zejména v Německu. Posílit stávající? Nejprve je třeba se vypořádat s mnoha námitkami, požadavky na ochranu proti hluku, které je třeba dodržet, s požadavky na ochranu vody, které je třeba splnit - to vyžaduje čas. Rychlá manipulační technologie v zařízeních? Uvádí se do provozu poprvé v Lehrte, trvalo to více než 20 let a musí být ještě prokázáno. A k čemu je běžný provoz, když se neustále zamotávají na stavbách?

Od 1. dubna se pan Navneet Kapoor připojí k představenstvu AP Møller-Maersk na pozici Chief Technology & Information Officer (CTIO). To znamená, že úroveň správy je upgradována tak, aby zahrnovala technologie a IT. Jmenování je uznáním role technologie, kterou hraje při transformaci AP Møller-Maersk, i strategických vůdčích schopností Navneeta Kapoora. Má posunout proces digitální transformace vpřed a vybudovat novou platformu pro kontakt se zákazníkem.

Skutečnost, že „Ever Given“ byla úspěšně uvolněna, je velmi dobrou zprávou pro evropské přepravce, dovozce a spotřebitele. Pokud by se neuspělo do konce tohoto týdne, slabší přílivy by s největší pravděpodobností způsobily další několikadenní zpoždění. Není však důvod, aby si logistici oddychli. Můžeme si být jisti, že následující dva až tři týdny budou docela nepříjemné. Dlouhodobé důsledky uzavření kanálu v podobě zpožděných lodí a zrušených odjezdů se budou projevovat přinejmenším do konce května. Kromě toho budou brzy extrémně "zaneseny" zbožím přístavy a spojení s vnitrozemím. Za příznivých podmínek zvládne Suezský

průplav zhruba dvojnásobek normálního počtu lodí; je však nepravděpodobné, že by tak uspěli v přístavu, jako je Hamburk.

Skutečnost, že s otevřením Suezského průplavu začíná závod, která loď dorazí „před smečkou“ do severních přístavů a toto selektivní rychlé plutí bude mít určitý doháněcí účinek, je již zohledněn v tomto odhadu: Plánované příjezdy a odjezdy (v Evropě) by měly být odsunuty o jeden až dva týdny. Lze také očekávat vynechání jednotlivých portů v jízdách řádech nebo krátkodobé přesuny do jiných portů, které stále mají určitou rezervu kapacity (například Wilhelmshaven). Nelze vyloučit, že dočasné přetížení severních přístavů povede také ke zpožděním transatlantické a vnitroeurospké lodní dopravy. Podobné problémy nastanou pak asi o týden později (kvůli větší vzdálenosti od Suez) v Singapuru a znovu o něco později ve východoasijských přístavech. Odjezdy, které budou zde zrušeny nebo zpožděny, budou pak v Evropě opět patrně přibližně o 35 dní později, takže by mělo trvat přibližně dva měsíce, než se vše vrátí k provozu podle plánu.

Nelze vyloučit znatelné dopady i na zaměstnance a spotřebitele v podobě dočasných zastavení výroby z důvodu nedostatku materiálů nebo vyprodaných produktů po velikonočních svátcích.

Spotové sazby porostou

Počáteční výpočty naznačují, že pohyby kontejnerů mezi Asií a Evropou za duben a květen by mohly společně poklesnout o 8 až 15 procent. To ovlivňuje lodní přepravu v době, kdy je většina dálkových tras již využívána na kapacitu kvůli boomu spotřebního zboží.

I když by sazba ročních smluv obvyklá pro velké přepravce neměla být tímto dočasným překážkou ovlivněna, lze očekávat dočasné znatelné zvýšení spotových sazeb mezi Evropou a Asií (a také východní Afrikou a Oceánií), jakmile dojde k ovlivnění kapacity být znatelné.

Již tak omezená dostupnost prázdných kontejnerů se dočasně sníží, protože příliv nových kontejnerů se od Zeleného čtvrtka výrazně sníží, ale evropský exportní průmysl bude i nadále vyrábět a nakládat.

Mají evropští přepravci způsoby, jak se vyhnout nadcházejícím zpožděním? Ano i ne. Se zbožím, které je již na cestě, by mělo být provedeno jen málo. Kontejnery jsou nyní jednou na lodích a jejich další postup nemůže odesílatel ovlivnit. Zkušenosti však ukazují, že při vyzvednutí a vyložení kontejneru často dochází k určitému časovému polštáři kvůli byrokratickým procesům. Zde můžete začít vyrovnávat jeden nebo druhý den.

Letecká přeprava, námořní přeprava - kombinace nákladní přepravy s překládkou v Dubaji nebo přepravou kontejnerovými vlaky mezi Asií a Evropou (tzv. „Eurasian Land Bridge“) jsou alternativami pro urgentní přepravu. Pro všechny tyto druhy dopravy však platí následující: V současné době jsou také dobře využívány a ceny dopravy jsou odpovídajícím způsobem vysoké. Stále se to může vyplatit pro výrobní dodávky nebo sezónní zboží.

Měření emisí CO₂ z komerční silniční dopravy pouze u výfuku, v závislosti na regionu, by mohlo v budoucích scénářích paliv zdvojnásobit skutečný uhlíkový obraz. Těžká užitková vozidla, včetně autokarů a nákladních vozidel, s přibližně 950

miliony tun CO₂ ročně na výfuku, při použití standardu od nádrže po kolo, představují přibližně 2,5% celosvětových emisí. Zatímco vodík a elektřina jsou často mylně považovány za paliva s nulovými emisemi, jsou-li zohledněny všechny emise CO₂, včetně well-to-tank, vzniká realističtější uhlíkový obraz těchto alternativních paliv. Jen v Evropě, v USA a v Číně by to na základě dnešní energetické skladby v průměru znamenalo nárůst o 45% více CO₂ za elektřinu a o 72% více za vodík oproti konvenční naftě. Přechod na paliva, jako je elektřina a vodík, pro těžká nákladní vozidla, bez použití zdrojů energie s nízkým nebo nulovým obsahem uhlíku, by proto nezohledňoval roční emise CO₂ v objemu mezi 400 a 700 miliony tun.

"Dekarbonizace komerční dopravy je obrovská a nákladná práce. Správné kombinace pobídek a investic k urychlení alternativ s nízkým a případně čistým nulovým obsahem uhlíku ke splnění cílů pro roky 2030 a 2050 lze dosáhnout, pouze pokud bude CO₂ správně zohledněn," uvedl generální tajemník IRU Umberto de Pretto. „Předpojatý standard typu "tank-to-wheel" , který namísto důkladného posouzení "well-to-wheel" měří emise ve výfuku, bude i nadále narušovat politická opatření ke snížení CO₂ v komerční silniční dopravě. Provozovatelé silniční dopravy potřebují jistotu, protože pokračují v práci na enormní výzvě účinně dekarbonizovat své flotily a provoz, nikoli na nerealizovatelných možnostech fantazie. IRU bude naléhat na tvůrce politik, aby k hodnocení a plánování investic a pobídek v oblasti dekarbonizace využívali komplexnější standard "well-to-wheel". To umožní provozovatelům komerční silniční dopravy dekarbonizovat co nejúčinněji a nejrychleji.

Debata v námořní dopravě o přechodu na paliva s nulovým obsahem uhlíku by mohla začít snadno stagnovat, přičemž by konzervativci v tomto odvětví odolávali rychlé dekarbonizaci tohoto odvětví z důvodu, že palivo s nulovým obsahem uhlíku vyrobené v dostatečném množství ještě není k dispozici.

Upřednostnit se má proto hned použití paliva s nízkým obsahem uhlíku, které je již k dispozici, a měnit je poté za paliva s velmi nízkým obsahem uhlíku, jak budou přicházet na trh. Ti, kteří zastávají výše uvedený názor, běžně vidí LNG jako přechodové palivo, které je v současné době jediné dostupné palivo s nízkým obsahem uhlíku.

Na rozdíl od tohoto pohledu existuje myšlenkový směr, který považuje používání LNG jako přechodného paliva za zbytečné, zůstává totiž fosilním palivem a jako takové nepřiblíží odvětví dekarbonizaci. Navíc zde existuje značná cena a riziko spojené s cestou snižování emisí pomocí LNG.

LNG totiž brzy nebude stačit ke splnění uhlíkových cílů Mezinárodní námořní organizace (IMO), tj. snížení emisí uhlíku přibližně o 20%, a plavidla postavená dnes poháněná LNG by mohla skončit za méně než 10 let jako uváznutá aktiva, jakmile nová bezuhlíková paliva budou stát méně a budou snadněji dostupná.

Jak průmysl rozvíjí své chápání kritických problémů dekarbonizace, diskuse kolem počátečního přechodného období, efektivně od dnešního dne do roku 2030, se točí kolem nákladové efektivity fosilních paliv jako přechodných zdrojů energie ve srovnání s vývojem ekvivalentu s nulovým obsahem uhlíku .

Dichotomie v tomto odvětví je již nastavena. Existuje cesta Maersk, která se přímo přesouvá k alternativám s nulovým obsahem uhlíku prostřednictvím intenzivního programu výzkumu a vývoje spolu s klíčovými průmyslovými partnery.

Nebo existuje model CMA CGM, kde staví plavidla, která běží na dvoupalivových spalovacích motorech s VLSFO a LNG jako vybranými palivy, ale s flexibilitou přecházet na nově vyvinutá paliva, jakmile budou vyvinuta.

Dnes ráno došlo k další významné události v námořní přepravě zboží. Loď m/s Aprilia Joke japonského rejdáře Suzuki Lines, zřejmě v zoufalém pokusu ubránit se pirátskému útoku v Malackém průlivu, najela na mělčinu, kde zádí uvízla. Piráti se poté již bezpečně dostali na palubu lodi, odkud začali shazovat vybrané kontejnery do moře, aby je později vylovili na pobřeží Javy. Loď pluje pod vlajkou Sv.Vincent, má nosnost 21456,7 teu. O dalším osudu vás budeme informovat, mezitím se připravte na společnou havárii.

Christian Grotebauer, Mike J. Holtkamp a Christoph Meyer převzou od 1. dubna 2021 vedení neziskové Spolkové asociace pro logistiku (BVL) e.V., BVL Campus a BVL Service GmbH.

Christian Grotebauer nastoupil do BVL v roce 2014 jako vedoucí výzkumu a událostí. V roce 2018 se postgraduální ekonom stal členem Výkonné rady a převzal vedení nově založené společnosti BVL.digital GmbH, která je nyní integrována do BVL. Jako generální ředitel BVL e.V. je zodpovědný za marketing/prodej, vývoj produktů, semináře, digitalizaci a IT.

Mike J. Holtkamp začal v kanceláři BVL v únoru 2021 jako obchodní ředitel. Ekonom obchodu a vyškolený průmyslový úředník naposledy pracoval jako manažer obchodu, financí a controllingu, IT a lidských zdrojů ve Fuchs Wisura GmbH v Brémách. Vystřídá dlouholetého generálního ředitele Uweho Peterse, který v polovině roku opustí BVL na vlastní žádost, jak bylo dlouho plánováno. Kromě finančního a personálního sektoru bude Holtkamp odpovědný za organizaci akcí a nákup.

Christoph Meyer je od roku 2018 vedoucím oddělení výzkumu a událostí BVL. V posledních letech je projektovým manažerem Německého logistického kongresu. Postgraduální regionální vědec přišel z Jacobsovy univerzity, kde byl koordinátorem oddělení mezinárodní logistiky. Ve vedení má Meyer na starosti plánování, Německou akademii zahraničního obchodu a dopravy a řízení vztahů ve sdružení.