

SSL EXPRES

5-9.6.2021

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

Australské orgány se po zahájení šestifázového programu pro boj s broukem Khapra, který představuje hrozbu pro vývoz obilí ze země, chystají vytvořit nové předpisy pro pohyb zboží v kontejnerech, aby se s tímto škůdcem vypořádaly. Australské ministerstvo zemědělství, vody a životního prostředí (DAWE) říká, že jeho nové omezení by mělo být varováním před dalším velkým otřesem v kontejnerové dopravě, jak vlády bojují proti pohybu invazivních druhů na kontejnerech a v nich.

V dubnu zavedla fáze 6a nová opatření pro vysoce rizikový náklad v námořních kontejnerech a u vysoce rizikových kontejnerů vyžaduje předchozí dekontaminaci. A další opatření budou uložena v průběhu tohoto roku, protože fáze 6b bude zahrnovat širší škálu zásilek".

James Hookham z Global Shippers' Forum (GSF) řekl The Loadstar: „Tato opatření se uplatňují na relativně malý počet kontejnerů, ale jsou ochutnávkou budoucích norem, a pokud by se ty uplatnily globálně, mohla by být pro dodavatelské řetězce destruktivní. "Nicméně", dodal, "hmyzí škůdci jsou skutečný problém, není to iluzorní".

Rostoucí náklady pro regionální ekonomiky a jejich zemědělský průmysl vedly vlády k tomu, že prostřednictvím Mezinárodní úmluvy o ochraně rostlin (IPPC) zvážily, jak se nejlépe vypořádat s potenciální hrozbou přenosu nežádoucích škodlivých organismů prostřednictvím dodavatelského řetězce. **Jednou z možností je vydávat povinná osvědčení o EFG pro všechny kontejnery před naložením nákladu na loď.** Světová rada pro lodní dopravu (WSC) odhaduje, že ročně se celosvětově přepraví 220 milionů kontejnerových nákladů a náklady na čištění beden by mohly činit 20 miliard dolarů, uvedli zástupci liniové dopravy.

„Jsme proti novému globálnímu požadavku, aby všechny nákladní kontejnery a jejich náklad musely být certifikovány jako podmínka pro naložku na loď, protože neexistuje žádný důkaz založený na riziku, který by takovouto monumentální změnu podpořil. Náklady na dodržování a prosazování těchto opatření by byly neúměrné přínosům", uvedlo společné tiskové prohlášení Cargo Integrity Group, společného průmyslového sdružení, které zahrnuje WSC, pojišťovny TT Club, GSF, Container Owners Association a International Cargo Handling Coordination Association.

--

On-line prodejce Amazon zřizuje ve Finsku vývojové centrum pro své dodávkové roboty „Scout“, které mají samostatně jezdit po chodnících. Tým v Helsinkách, který má zpočátku dobré dvě desítky zaměstnanců, bude mimo jiné vyvíjet software, pomocí kterého se vozidla budou moci vyhnout překážkám, uvedla společnost. Amazon zatím nechal malé roboty, které vypadají jako chladicí box na šesti kolech, jezdit na čtyřech místech ve Spojených státech. Technologie pro tento projekt se mimo jiné vyvíjí také v Tübingenu.

Navenek vozidla silně připomínají dodávkové roboty od společnosti Starship Technologies, která chtěla vstoupit na trh jako průkopník před několika lety. Na prezentaci v roce 2019 Amazon zdůraznil, že pocházejí z vlastního vývoje. Další poskytovatelé se také snaží prosadit v oboru. Dodávací roboty se zatím většinou používají v omezené míře jak v jednotlivých oblastech, tak v podnikových či univerzitních prostorách. Také je pro ně občas obtížné překonat obrubníky nebo výmoly.

V Německu se mimo jiné Amazon stále častěji spoléhá na doručování napřímo místo poštovních služeb. Roboti na chodníku by mohli poskytnout určitou úlevu. Skupina také pracuje na doručovací službě s autonomními drony.

--

e1 Marine generátor typu methanol-to-hydrogen a systém palivových článků je nastaven tak, aby se dlouhodobou realitou staly nízké až žádné emise a zároveň představovaly finančně atraktivní volbu pro nahrazení dnešních diesel generátorů.

Systém e1 Marine byl nasazen při výrobě energie více než 5 000 hodin a byl použit k pohonu nákladního automobilu na více než 5 000 kilometrů bez problémů. Nyní prochází konfigurací pro námořní aplikace, a to jak pro pomocné energetické potřeby větších plavidel, tak pro hlavní pohon na pobřežních a vnitrozemských plavidlech do 10 000 dwt. Další plánované aplikace zahrnují energii pro reefer kontejnery na palubě, přístavní infrastrukturu, jako je pobřežní energie, plovoucí plošiny, jakož i výletní lodě, trajekty, jachty a rybářská plavidla.

Schválení třídy se očekává ještě letos a firma e1 Marine spolupracuje s několika výrobci palivových článků. Zkoušky na moři pro první projekt modernizace jsou plánovány na rok 2022. Stuart Crawford, generální ředitel e1 Marine, říká: „V první řadě vnímáme vodíkovou výrobní jednotku jako doplněk ke stávajícím energetickým systémům. Vyrábí vodík, který pak může vytěsnit určité procento použitého konvenčního paliva, a to buď jeho kombinací s palivovým článkem, a tedy úplným vytlačením zařízení gensetu, nebo naopak dodáním vodíku do sanačního prostoru tradičních motorů a následným vytlačením určitého procenta konvenčního paliva. Schopnosti tohoto zdroje lze využít ve spojení s nízkouhlíkovými a nulovými palivy, jako je LNG. Generátor vodíku používá katalytickou parní reformu k výrobě vodíku s metanolem a vodou jako kapalným nosičem.“

Jedna třetina vodíku je získávána přímo z vody. Tato voda může být vyrobena na palubě nebo jednoduše recyklována z výfukových plynů PEM palivových článků, takže palivová nádrž musí skladovat pouze určité množství metanolu. Vodík se vyrábí v místě použití, takže palivová vedení spojená s plynem budou krátká a bude s nimi zacházeno podobně jako s plynným metanem, který je současně přiváděn na palubu.

S jednou třetinou vodíku vyrobeného přímo z vody je systém schopen snížit emise CO2 minimálně o 25% za konkurenceschopnou cenu. Systém, včetně palivového článku, sníží o 35% Emise NOx a SOx.

"V kombinaci s technologií PEM palivových článků jsou naše systémové náklady srovnatelné se standardní sadou generátorů", říká Crawford. „Když zkombinujeme systém s palivovým článkem, naše kombinovaná tepelná účinnost se pohybuje kolem 42% – běžný 4taktní dieselový generátor je nastaven přibližně na 37%. Samotný vodíkový generátor má účinnost 82 %. Modulární systém lze nasadit v kontejnerové podobě nebo integrovat do stávajících konstrukcí strojoven, ať už se jedná o dovybavení nebo novostavbu. Výkon se pohybuje od 50kW do 2MW, možné jsou i větší velikosti. V kombinaci s PEM palivovým článkem má systém o výkonu 400 kW přibližně stejnou velikost jako 20-ti stopý kontejner a bude prakticky hned připojitelný. Jednoduchá konstrukce a konstrukce systému znamená, že je velmi spolehlivý, a pouze s několika pohyblivými částmi vede k nízkým nákladům na údržbu a opravy ve srovnání s dieselovými motory“.

--

Problémy v kontejnerové přepravě v jižní Číně nadále masivně brání globálnímu toku zboží. Podle Kielského institutu pro světovou ekonomiku IfW je počet čekajících kontejnerových lodí v deltě Perlové řeky neobvykle vysoký. Jednotlivé porty jako Yantian zpracovávají méně než polovinu svého obvyklého objemu kontejneru. V současné době je téměř pět procent veškeré kapacity kontejnerových lodí vázáno v dopravní zácpě v čínských přístavech. To je více než v první covid vlně. V Rudém moři mezi severní Afrikou a

Arabským poloostrovem je v současné době v pohybu o deset procent méně kontejnerových lodí, než je obvyklé.

Kongesce v čínském přístavu Yantian, vyvolaná vypuknutím epidemie mezi pracovníky přístavů, byla dlouho považována za větší problém v lodním průmyslu než týdenní dopravní zácpa v Suezském průplavu, která byla způsobena nehodou kontejnerové nákladní lodi „Ever Given“ na konci března. Největší kontejnerová přepravní společnost na světě, Maersk, naposledy v pátek signalizovala svým zákazníkům, že kongesce v Yantianu se postupně ztrácí, ale poukázala na to, že pokud by byl znovu zasažen jeden přístav, mohl by se proměnit ve spirálu i pro sousední přístavy.

IfW používá nový analytický nástroj k hodnocení pohybu lodí po celém světě za účelem vyvození závěrů o vývoji globálních obchodních toků. Zaznamenávají se lodě přijíždějící a odplouvající z 500 přístavů po celém světě. Kromě toho jsou analyzovány pohyby lodí ve 100 mořských oblastech a na základě ponoru je měřeno efektivní využití kapacity kontejnerových lodí.

--

Americká společnost Hyperloop Transportation Technologies (HyperloopTT) chce ve spolupráci s Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) přepravovat kontejnery vysokou rychlostí pomocí technologie Hyperloop. Společný projekt „Hyperport“ má sloužit jako udržitelné řešení nákladní dopravy s cílem zvýšit její kapacitu a efektivitu a současně snížit znečištění a dopravní zácpy v přístavech po celém světě. Podle vývojářů byl systém Hyperport vyvinut podle aktuálních průmyslových standardů a jedná se o plug-and-play řešení, které dokáže přepravit náklad na stovky kilometrů během několika minut. V uzavřeném provozním prostředí bylo možné přesunout přibližně 2 800 kontejnerů denně - se dvěma 20' standardními nebo high-cube kontejnery nebo jedním kontejnerem o délce 40 až 45 stop v kapsli. Vývojáři oznámili, že tato technologie je připravena pro trh po více než 20 000 hodinách vývoje. Systém nyní projde kontrolou návrhu kvůli certifikaci. Dalším krokem je představení veřejnosti demonstrátorem VR, který bude k vidění výhradně na světovém kongresu ITS. Akce se bude konat v Hamburku od 11. do 15. října 2021. Nová technologie bude později uvedena na celosvětový trh v oblasti přístavní a dopravní logistiky. Vývojáři doufají, že pomocí přepravního systému Hyperloop vytvoří klíčovou součást globálního logistického průmyslu.

„Technologie Hyperloop je vhodná pro posunutí přepravy zboží na novou úroveň. S konceptem Hyperport™ vyvíjíme alternativní řešení ke stávajícím přepravním systémům pro další přepravu pro rychle rostoucí globální trh,“ uvedla Gerlinde John, projektová manažerka pro Hyperport ve společnosti HHLA.

P.S. Jenom by mne zajímalo, kudy ta roura povede. Už takhle je každá větší dopravní stavba pod palbou ohrožené místní veřejnosti...

--

Běloruský vládce Alexander Lukašenko oznámil, že již nedovolí, aby zboží procházelo přes Bělorusko do Ruska a Číny (a zpět). V prvním kroku byl pro mnoho západoevropských produktů uzavřen běloruský trh. Ve druhém kroku bude nyní pohyb zboží po zemi zakázán, uvedl Lukašenko v úterý v Minsku na zasedání vlády. Lukašenko nechal otevřené, kdy a v jaké formě by opatření mohla vstoupit v platnost.

Běloruskem vede v současnosti nejrušnější železniční trasa na nové Hedvábné stezce mezi Evropou a Čínou. Vzhledem k rostoucímu zájmu o železniční přepravu kontejnerů se však

politici a hráči na trhu stále více snaží rozvíjet střední a jižní dopravní koridor. EU zavedla řadu sankcí kvůli potlačení protestů v Bělorusku a v reakci na loňské prezidentské volby, které jsou považovány za zfalšované. Trestná opatření postavila bývalou sovětskou republiku pod obrovský tlak. Mezitím ruský prezident Vladimir Putin opakovaně ujistil Lukašenka o podpoře.

P.S. Quo vadis, prostý rozum?

--

Nebo si něco objednejte online za pár minut a dron bzučí s požadovaným zbožím před oknem. To, co před několika lety znělo jako něco ze sci-fi filmu, se dnes nezdá daleko od reality. Dodací dron byl dlouho testován, zejména pro přepravu drobného zboží, jako jsou léky. A například Amazon od roku 2013 pracuje na bezpilotních vzdušných vozidlech s cílem doručit zásilky za méně než 30 minut. Poskytovatel logistických služeb Hellmann hodlá nákladní drony od roku 2022 používat pro přeshraniční přepravu zboží citlivého na čas. Společnost DB Schenker také testuje využití dronů v dopravní logistice společně se společností Volocopter.

Drony v logistice je třeba brát stejně málo vážně jako „dodávka telekinezí. Rozhodně je nelze (v Německu) implementovat z důvodů kontroly letového provozu a vzdušné suverenity“, řekl před lety DVZ Gerrit Heinemann. Přes technický vývoj a studie proveditelnosti tuto pozici i nadále profesor managementu a obchodu na Niederrhein University of Applied Sciences v Mönchengladbachu zastává.

Federální asociace balíkové a expresní logistiky (BIEK) je také opatrná, pokud jde o používání dronů. „V budoucnu budou drony mít své místo v rámci různých použitých technologií, ale nebudou určující technologií,“ říká generální ředitel Marten Bosselmann.

Na druhou stranu se zdá, že politici jsou otevřenější tématu dronů. V březnu federální ministerstvo dopravy (BMVI) oznámilo nový program financování „Inovativní letecká mobilita“. Do výzkumu dronů a leteckých taxíků má putovat celkem 11 milionů eur. O necelý měsíc později přijala Evropská komise nové nařízení pro zřízení a provoz takzvaného U-prostoru od roku 2023 v zemích EU. Měly by tam být povoleny například složitější lety dronů na delší vzdálenosti ve výškách až 120 metrů. Jakkoli však může zpočátku znít řešení dronu zeleně, bezpilotní lety také potřebují energii. Vzhledem k tomu, že dron může letět pouze s jednou nebo alespoň několika zásilkami, stojí za zvážení, jak energeticky efektivní je takový podnik ve skutečnosti. Je pravděpodobně levnější a ekologičtější sdružovat zásilky. To neznamená ani spolupráci služeb KEP na poslední míli, ale jednoduše dodávku s efektivním (elektrickým) pohonem a dobře naplánovanou trasu.

Nakonec je třeba jasně rozlišit mezi tím, k čemu se dron v logistice používá. Z rozvoje těžší země a oblasti s řídkou infrastrukturou. Tam je dron užitečným doplňkem k dodávkám po silnici. Bez ohledu na to, zda se jedná o dodávku dílů nebo zásilky zboží objednané na internetu. Dron má také smysl, pokud jde o časově kritický přísun léků, avšak nikoliv na dlouhé vzdálenosti a ani v centru města. Další nápady tedy budou následovat.

Zasílatelé, kteří plánují využití letecké nákladní dopravy, by si měli vyhradit čas na prostudování faktoru vytížení (LF), který představuje bod zlomu pro změny sazeb. Výzkum společnosti Clive Data Services, která unikátně vypočítává dynamické LF na základě objemu a hmotnosti, ukazuje, že když se využití letadel zvýší na přibližně 80 %, sazby vyskočí, zatímco při poklesu LF pod tuto hodnotu klesnou podobně. Dochází k bodu zvratu kolem 80%, což vytváří jinou dynamiku a mění vyjednávání. Je to bod, kdy se trh může přesunout z kupujícího na trh prodávajícího, nebo naopak, pokud využití klesá.

„Je velmi důležité podívat se na to, jak plné lety jsou, jelikož změna má nelineární dopad na sazby. Běžné sazby se zvyšují, když jsou lety plnější, ale 80% hranice je dobrým ukazatelem pro zjištění změny na trhu, protože má akutní dopad na spotové sazby. 21. až 24. týden ukazuje, že například faktory vytižení ze západní Evropy do JFK vzrostly za stejné týdny v roce 2019 o 22 procentních bodů na 85%; odpovídající nárůst spotové sazby činil 250%. Při 28pp nárůstu zatěžovacích faktorů z JFK na 67 %, pouze odpovídající míry vzrostly o 70 %“, popsal pan van de Wouw aktuálně sledovaný trh. "Na linkách směřujících z Evropy na západ do Severní Ameriky klesly v posledních týdnech faktory zatížení z 87 % na 85 % až 82 % a nyní jsou na 81 %. Přepravci to považují za velmi překvapivé. Pokud máte opakované přepravy, které se pohybují kolem bodu zlomu, mohlo by to rozhodnout, jestli budete chtít dlouhou nebo krátkou smlouvu. Malá nerovnováha v nabídce a poptávce může mít velký dopad.“

--

Poskytovatel logistických služeb Hellmann Worldwide Logistics přebírá provozovatele nočních expresů Innight Express se sídlem v Maďarsku a Rumunsku. Společnost se specializuje především na zásobování automobilového a zemědělského průmyslu.

Oba akcionáři Tamás Aradi a Zoltán Csombok budou i nadále působit jako jednatelé, aby provozní řízení a obchodní vztahy mohly pokračovat, oznámil Hellmann. Rovněž má být převzato 74 zaměstnanců.

„S rozšířením naší expresní nabídky přes noc do východní Evropy činíme další důsledný krok v naší strategii expanze,“ řekl Jörg Herwig, provozní ředitel společnosti Hellmann pro silniční a železniční dopravu.

--

M/s Ever Given, která na konci března zablokovala Suezský průplav, zahájila po více než třech měsících cestu ze Suezského průplavu do přístavu Rotterdam. Po formální dohodě mezi majiteli a pojistiteli plavidla a Úřadem pro Suezský průplav bylo lodi povoleno opustit Egypt.

„Po uzavření formální dohody s Úřadem pro Suezský průplav plavidlo a jeho posádka opustili Velké Hořké jezero v Suezském průplavu,“ potvrdil ve svém prohlášení japonský majitel lodi Ever Given Shoei Kisen Kaisha. Úroveň kompenzace nebyla zveřejněna, ale Wall Street Journal uvedl, že toto číslo činí 200 milionů USD. Je důležité si uvědomit, že Úřad pro Suezský průplav zahájil jednání požadavkem více než 900 milionů USD, zatímco původní nabídka Shoei Kisen Kaisha byla 150 milionů USD.

Loď nyní pluje směrem k přístavu v Rotterdamu a na palubě má více než 18 000 kontejnerů. Další zastávka bude v přístavu Felixstowe ve Velké Británii.

Ever Given však nejprve zakotví v egyptském Port Saidu, kde bude dokončen podvodní průzkum trupu.

„Na základě souhlasu klasifikační společnosti plavidla, Amerického úřadu pro plavbu (ABS), dokončí loď svou cestu do dalšího přístavu, kde bude vyložen

její náklad,“ uvedl mluvčí Shoei Kisen Kaisha.

Cesta do Rotterdamu může trvat asi 15 dní, protože kontejnerová loď bude pravděpodobně muset plout pomalejším tempem kvůli škodám způsobeným ztroskotáním v Suezském průplavu, tvrdí Jai Sharma, partner společnosti Clyde & Co, právnícké firmy, která zastupuje společnosti a pojišťovny s nákladem na lodi v hodnotě přes 100 milionů USD. Celková hodnota zboží na palubě se odhaduje na více než 600 milionů USD, uvádí zpráva CNN.

--

Aby se v létě zabránilo nedostatkům v zásobování kvůli nedostatku řidičů nákladních vozidel, rozhodla se britská vláda dočasně uvolnit pravidla pracovní doby pro řidiče nákladních vozidel a zkrátit povinné doby odpočinku. Díky tomuto kroku, který bude platit od příštího pondělí (12. července 2021), budou mít řidiči a společnosti větší flexibilitu, uvedl ve středu ministr dopravy Grant Shapps. Jeho ministryně zahraničí Charlotte Vere dodala: „Bezpečnost řidičů nesmí být ohrožena a speditéři musí upozornit ministerstvo dopravy, pokud by bylo toto uvolnění zneužíváno.“

Uvolnění předpisů o pracovní době pro řidiče nákladních vozidel by prozatím mělo platit do 8. srpna 2021. Britská vláda již jednou uvolnila předpisy o pracovní době pro řidiče nákladních vozidel - naposledy k tomu došlo v prosinci 2020, krátce před brexitem. Brexit a pandemie měly na britský dopravní průmysl velký vliv. Asociace odhadují, že chybí až 100 000 řidičů nákladních vozidel.

Ve svém oficiálním prohlášení je obchodní sdružení Logistics UK zděšeno oznámením ministra dopravy. Jak vysvětlil James Firth, vedoucí politiky regulace silniční nákladní dopravy v tomto sdružení, uvolnění předpisů dále zvýší tlak na řidiče, kteří již pracují na maximum.

Logistický průmysl již několik let trpí výrazným nedostatkem řidičů, uvádí se v prohlášení společnosti Logistics UK. Tuto situaci však ještě zhoršily faktory, jako je pandemie Covid-19 a brexit, které donutily mnoho pracovníků z EU vrátit se do svých domovských zemí. „Odvětví potřebuje dlouhodobější řešení náborem řidičů - včetně dočasných víz pro pracovníky v EU, aby vyplnili mezery, zatímco mohou být vyškoleni noví zaměstnanci, a bezúročné půjčky pro ty, kteří chtějí vstoupit na trh - nikoli mezeru, která zvyšuje tlak na stávající pracovníky,“ řekl Firth. Navýšení pracovních hodin řidiče by se mělo projevit pouze v nouzových situacích a pouze v případě, kdy lze předpokládat, že opatření bude dočasné.

Lufthansa Cargo mění svou strategii růstu flotily v návaznosti na boom elektronického obchodování. Jak oznámila nákladní letecká společnost, od začátku příštího roku vyletí na dvě letadla středního doletu typu Airbus A321, která byla přestavěna na nákladní stroje; tato letadla budou používána na čistě vnitroeuropejských linkách. Tyto dva stroje jsou provozovány společností Lufthansa City Line jménem společnosti Lufthansa Cargo. Dopravce je dceřinou společností skupiny Lufthansa se sídlem v Mnichově. Oba nákladní letouny budou umístěny na letišti ve Frankfurtu nad Mohanem.

Začlenění čistě kontinentálních letů je pozoruhodným krokem: Až dosud se Lufthansa Cargo považovala za mezikontinentálního dopravce. Jádro flotily v současné době tvoří nákladní stroje typu B777 a MD-11, které se používají na dálkových trasách. Lufthansa Cargo v loňském roce pokryla pouze 5,3 % poptávky na trhu pro evropské přepravy; doprava v evropském regionu představovala 7,1 % čistých příjmů dopravního dopravce. Vnitroeuropejská nákladní doprava souvisí s dodatečnou kapacitou na palubě osobních letů.

S plánovanou flotilou dvou A321 reaguje Lufthansa Cargo na silnou dynamiku růstu v elektronickém obchodování, která zdaleka převyšuje dynamiku klasických druhů nákladní dopravy. Růst přeshraničních zásilek elektronického obchodu se pro příštích pět let předpovídá na přibližně 20 % ročně. Podle Dorothey von Boxberg chce Lufthansa Cargo nabízet vnitroeuropejské spojení, aby uspokojila rostoucí poptávku po rychlých přepravách, které pomáhají umožnit doručování zásilek elektronického obchodování ve stejný den.

A321 může přepravit až 28 tun nákladu na letu, což je podstatně více, než je možné v belly osobních letadel, ve kterých se tradičně přepravovaly zásilky elektronického obchodu až dosud.

--

Jestliže státy EU a železniční společnosti nepokročí se zavedením evropského systému řízení železničního provozu ERTMS desetkrát rychleji než dříve, instalace plánovaná do roku 2030 na hlavní trasy transevropské dopravní sítě (TEN-T) nebude úspěšná. Varuje před tím Evropský parlament v nezávazném usnesení přijatém 667 hlasy pro, 11 proti; 14 členů se zdrželo hlasování. Parlament vyzval členské státy a společnosti, aby zintenzivnily své úsilí. Podle vůle parlamentu by měla Evropská komise učinit závaznější kroky a také poskytnout nové pobídky pro investice. V očích EP je ERTMS klíčovou technologií k tomu, aby se evropská železniční síť stala modernější, bezpečnější a konkurenceschopnější. Dokončení projektu je zásadní pro to, „aby byla zajištěna interoperabilita vnitrostátních železničních sítí a umožněn rychlejší provoz vlaků. Kapacitu stávající infrastruktury lze zvýšit až o 30 procent a náklady na nákup a údržbu signalizačních systémů se sníží,“ uvedl zpravodaj EP odpovědný za tuto problematiku, Španěl Izaskun Bilbao Barandica (Liberale). Na konci roku 2020 však byl ERTMS instalován pouze na 13 % hlavních evropských tras, zatímco podíl na ostatních koridorech byla mezi 7 a 28 procenty.

V současné době zavedení ERTMS brání přibližně 30 různých národních signalizačních systémů. Poslanci vyzývají Evropskou komisi, aby „důrazně“ definovala strategii vyřazování národních zabezpečovacích systémů třídy B ve stanoveném termínu. Rovněž chtějí, aby členské státy byly povinny stavět své národní prováděcí plány ERTMS tak, aby byl dodržen harmonogram EU. Koordinátoři EU odpovědní za ERTMS a transevropské dopravní koridory by měli mít více pravomocí k určování priorit. Závazné cíle by měly být posíleny „prostřednictvím sankcí pro provozovatele infrastruktury v případech, kdy jsou k dispozici přiměřené rozpočtové prostředky a zdroje, ale lhůta pro dostupnost není dodržena,“ uvádí se v usnesení. Poslanci také chtějí prostřednictvím větší harmonizace prosazovat odstraňování technických překážek, jako jsou rozdílné rozchody, napětí a rozměry vozů. To by mělo zvýšit konkurenceschopnost železnic v evropské dopravě.

Trnem v oku EP je, že v letech 2014 až 2019 bylo téměř 80 procent všech nových vlaků vyňato z požadavků na palubní zařízení ERTMS. Komise by to měla změnit, například prostřednictvím ekonomických pobídek na podporu investic železničních společností do palubních zařízení ERTMS. Podle EP je pro zavedení ERTMS do hlavní sítě zapotřebí investovat odhadem 12 miliard EUR do traťových systémů a 5 miliard EUR do palubních systémů. EU poskytla od roku 2014 přibližně 2,7 miliardy eur pobídek, stále však existuje velká mezera ve financování. Jedním z návrhů Evropského parlamentu je poskytnout železničním společnostem, které vybaví 100 procent svých lokomotiv ERTMS Baseline 3, snížení poplatků za infrastrukturu o 75 % na deset let.

--