



FORWARD**THINKING**

Nr 1/**2019** | Newsletter dla kluczowych klientów
DHL Global Forwarding

CSR

Pomoc dostarczana na czas

Okiem eksperta

Barometr pod lupą

News

Mamy sukces!

DHL Global Forwarding
nagrodzony w rankingu **Top500**



Grupa DHL

Start nowego sezonu współpracy

DHL Global Forwarding przedłużył
umowę na obsługę wyścigów FIA World
Endurance Championship

News

Projekty (nie)możliwe

Przetransportowaliśmy przekładnię młyna
cementowni dla firmy Grupa Ożarów

Grupa DHL

Sto lat, DHL!

Mamy podwójną okazję
do świętowania

Kongestia na terminalu DCT

Trudne warunki pogodowe i zwiększony ruch kontenerowy spowodowały poważne utrudnienia w jedynym polskim głębokowodnym terminalu – DCT w Gdańsku. W efekcie jego możliwości zostały znacznie ograniczone. →

Top 1500

Mamy sukces!

DHL Global Forwarding jest jedną z najefektywniej zarządzanych firm logistycznych. **Badanie Top1500** nie pozostawia co do tego wątpliwości. →



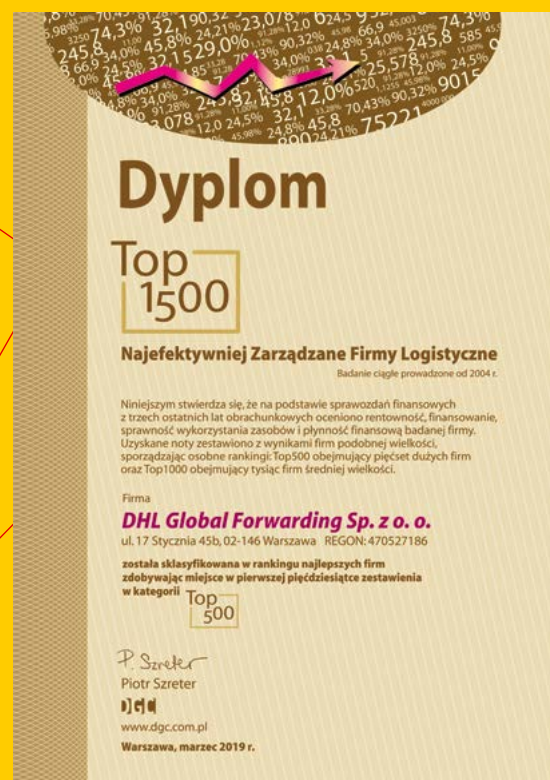
Projekty (nie)możliwe

Na przełomie stycznia i lutego przetransportowaliśmy przekładnię młyna cementowni dla firmy **Grupa Ożarów**. Wszystko się udało dzięki profesjonalizmowi, doświadczeniu i zaangażowaniu pracowników działu Industrial Projects. →



Mamy sukces!

W tym badaniu – na podstawie sprawozdań finansowych z trzech ostatnich lat obrotowych – były oceniane m.in.: rentowność, finansowanie, sprawność wykorzystania zasobów i płynność finansowa. Wyniki zostały uwzględnione w dwóch rankingach: Top 500, który objął **500** dużych firm, i **Top 1000**, który uwzględniał przedsiębiorstwa średniej wielkości. I to właśnie w tej pierwszej kategorii został wyróżniony DHL Global Forwarding – znalazł się w pierwszej pięćdziesiątce zestawienia.



✓ Wskaźniki efektywności:

- dynamika sprzedaży,
- marża operacyjna,
- marża netto,
- rentowność aktywów,
- rentowność kapitału własnego,
- rotacja należności,
- rotacja zobowiązań,
- płynność finansowa bieżąca,
- płynność finansowa gotówkowa,
- rotacja aktywów,
- relacja kapitału własnego do przychodów,
- pokrycie zadłużenia kapitałem własnym.

Projekty (nie)możliwe

Projekt polegał na organizacji zarówno kompleksowej wysyłki **100-tonowej** przekładni do remontu, jak i powrotu tego urządzenia po naprawie. W tym celu została zaprojektowana i przygotowana specjalna konstrukcja wsporcza z zestawem szyn transportowych, a do przesuwu przekładni użyto systemu siłowników hydraulicznych. Próbą sił była organizacja samego przewozu. Ze względu na olbrzymią masę ładunku i dopuszczalne naciski na osie do transportu po drogach publicznych konieczne było użycie bardzo długiego zestawu z naczepą min. **10-osiową**, z którego jednak nie można było korzystać na ciasnych drogach na terenie zakładu. Rozwiązaniem była naczepa modułowa z możliwością zmiany konfiguracji zestawu. Do wyjazdu z hali i terenu zakładu użyto więc naczepy **7-osiowej**, którą przed wyjazdem na drogi publiczne przebudowano na **10-osiową**. →



Skala wyzwania

1

Miejsce odbioru:

Cementownia Ożarów, Karsy 77, Ożarów.

2

Miejsce dostawy:

Zakład Remontów Energetyki, Kozienice.

3

Ładunek: przekładnia młyna.

4

Wymiary ładunku: 4000 × 3800 × 2900 mm.

5

Waga ładunku: 100 t.

Projekty (nie)możliwe

Przed wszystkim plan

Po dwóch tygodniach remontu przyszedł czas na przetransportowanie przekładni ponownie do cementowni, a także jej rozładowanie i wstawienie na miejsce pracy. Konieczne było pilnowanie terminów wynikających z harmonogramu prac remontowych na terenie zakładu. Wszelkie odstępstwa powodowałyby opóźnienie w uruchomieniu młyna, przestój produkcji

i co za tym idzie – olbrzymie koszty. Niezbędne było więc szczegółowe zaplanowanie i skoordynowanie prac inżynierskich i możliwości transportowych. Najpierw została przeprowadzona wizja lokalna miejsca załadunku i rozładunku, zrobiono też objazd trasy przewozu, a nawet wykonano ekspertyzę inżynierską jednego z wiaduktów na trasie przewozu. Dobry plan przełożył się na sukces całego przedsięwzięcia.



✓ Daliśmy radę!

Zakres prac, za które odpowiedzialny był DHL:

- wystawienie przekładni z miejsca pracy za pomocą systemu szyn i siłowników hydraulicznych,
- załadunek na specjalistyczny zestaw wieloosiowy,
- transport do miejsca remontu,
- transport powrotny po skończonym remoncie,
- rozładunek i wstawienie przekładni w miejsce pracy.

Kongestia na terminalu DCT

Blisko dwa miesiące – od połowy stycznia br. – byliśmy świadkami tej trudnej sytuacji. Najbardziej wpłynęły na nią silne wiatry i szczyt sezonu przed chińskim Nowym Rokiem. Nie pomógł też wypadek MSC Zoe, która po przegładzie w Bremerhaven wpłynęła w końcu do Gdańska z kilkutygodniowym opóźnieniem, co wymagało dodatkowego slotu.

Gdy terminal pęka w szwach...

Rezultatem tych okoliczności było spiętrzenie kontenerów na placach składowych – momentami osiągało nawet 95-100 proc. możliwości terminala. Kontenery były składane wielowarstwowo na całej powierzchni placu, co znacznie ograniczało możliwości operacyjne,

a także wydłużało liczbę ruchów potrzebnych do obsługi jednego kontenera, a w efekcie – czas. Mniejsza powierzchnia składowa i skrócone okna na obsługę statków skutkowały ograniczeniem usług frachtowych. Z terminala nie były zabierane wszystkie kontenery eksportowe. Te, które zostały na placu, czekały na kolejną możliwość sailingową. Co ciekawe, terminal w okresie zwiększonego obrotu powinien działać bardziej efektywnie, niestety, stało się wręcz przeciwnie.

Mniejsza powierzchnia składowa i skrócone okna na obsługę statków skutkowały ograniczeniem usług frachtowych.



Kongestia na terminalu DCT

Wsparcie na drodze

Od strony lądowej problemy te przełożyły się przede wszystkim na obsługę transportu intermodalnego. Przeładunki kolejowe na bocznicy DCT były mocno ograniczone w stosunku do normy. W najtrudniejszym momencie pociągi miały na wyjeździe tygodniowe opóźnienia, czyli pociąg z rozkładu weekendowego wyjeżdżał w kolejny weekend. Kongestia pociągów oczekujących na wjazd do terminala sięgała nawet Malborka. W rezultacie klienci serwisów intermodalnych zaczęli szukać pomocy w transporcie drogowym, jednak i bez tego dodatkowego popytu przewoźnicy drogowi działali już na skraju swoich możliwości. Pilne transporty można było realizować jedynie za znacznie wyższą stawkę. Cały system przestał w krótkim czasie działać i trudno było o skuteczne krótkoterminowe rozwiązania. Przy dzisiejszej wielkości statków oceanicznych plany przyspieszenia dostaw przez wyładunek kontenerów w poprzedzających portach nie mogły się udać – taka operacja najczęściej nie była w ogóle technicznie możliwa, a w najlepszym razie – bardzo kosztowna.

Czas na zmiany

Spadek wolumenu pod koniec marca oraz działania terminala doprowadziły do zakończenia kongestii, jednak nie zamknęły tematu. Przepustowość infrastruktury kolejowej na terminalu nie jest wystarczająca i musi się poprawić. Dlatego właśnie trwa jej dwuletnia modernizacja. Prace rozpoczęto w końcu 2018 r. Polegają na budowie drugiego toru dojazdowego, wydłużeniu istniejących torów oraz instalacji nowych suwnic. Zanim się to jednak stanie, wszelkie anomalie operacyjne, a zwłaszcza nawarstwiające się opóźnienia statków, na terminalu operującym na granicy swoich możliwości mogą w każdym momencie doprowadzić do podobnych konsekwencji.

Przepustowość infrastruktury kolejowej na terminalu nie jest wystarczająca i musi się poprawić. Dlatego właśnie trwa jej dwuletnia modernizacja.

Ale to już było...

Stawki łączne typu **All-in** w transporcie morskim to już przeszłość. Nową codziennością jest zmienna wysokość dodatku paliwowego (BAF).



Przewoźnicy na zakupach

W tym roku 12 największych przedsiębiorstw transportowych zwiększa swoją flotę. Najwięcej statków zamówił MSC, ale są też i tacy, którzy nie będą mieć w najbliższym czasie żadnej nowej jednostki.



Zmiany na wodach Europy Północnej

Niezależni operatorzy działający w segmencie żeglugi bliskiego zasięgu tracą udział w rynku na rzecz czołowych przewoźników liniowych.



Wieści z Dalekiego Wschodu

Ruch statków na szlaku handlowym z Dalekiego Wschodu do Europy Północnej wciąż stanowi spore wyzwanie. W tym roku odbędzie się jednak więcej transportów. Trasa z Azji jest już na to gotowa.



Napływ zmian w portach

W klasyfikacji obejmującej największe porty kontenerowe na świecie w ciągu ostatnich 18 lat nastąpiły istotne zmiany.



Ale to już było...

W 2018 r. był widoczny znaczący wzrost kosztów paliwa. Nieprzygotowani na taką sytuację armatorzy byli zmuszeni do obniżenia marży. Zwiastunem kolejnych drastycznych podwyżek stawek frachtowych jest planowane na 1 stycznia 2020 r. wprowadzenie przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) nieprzekraczającego **0,5 proc.** limitu zawartości siarki w paliwie okrętowym. Stare dobre czasy, w których można było za niską ceną dostać paliwo okrętowe, zdecydowanie już minęły.

Wydatki ekstra

Większość dużych armatorów zdążyła już opracować własną, bardziej transparentną i uczciwą metodę naliczania opłat dodatkowych, które wynikają z kosztów paliwa. DGF oczekuje od swoich przewoźników, że znajdą sposób na uniknięcie nagłego podnoszenia dodatkowych opłat paliwowych w odpowiedzi na wspomniane zmiany.

Stanowisko spedytora jest zatem jasne i wynika z niego, że będziemy musieli zaakceptować te opłaty dodatkowe. W związku z tym w przypadku cen obowiązujących dłużej niż pół roku DGF nie podaje już stawek łącznych zawierających wszystkie koszty. Wychodząc naprzeciw naszym klientom, Danmar Lines opublikował własny wzór na ustalenie wysokości dodatku paliwowego BAF, który upraszcza obliczenia w zakresie cen wszystkich przewoźników.

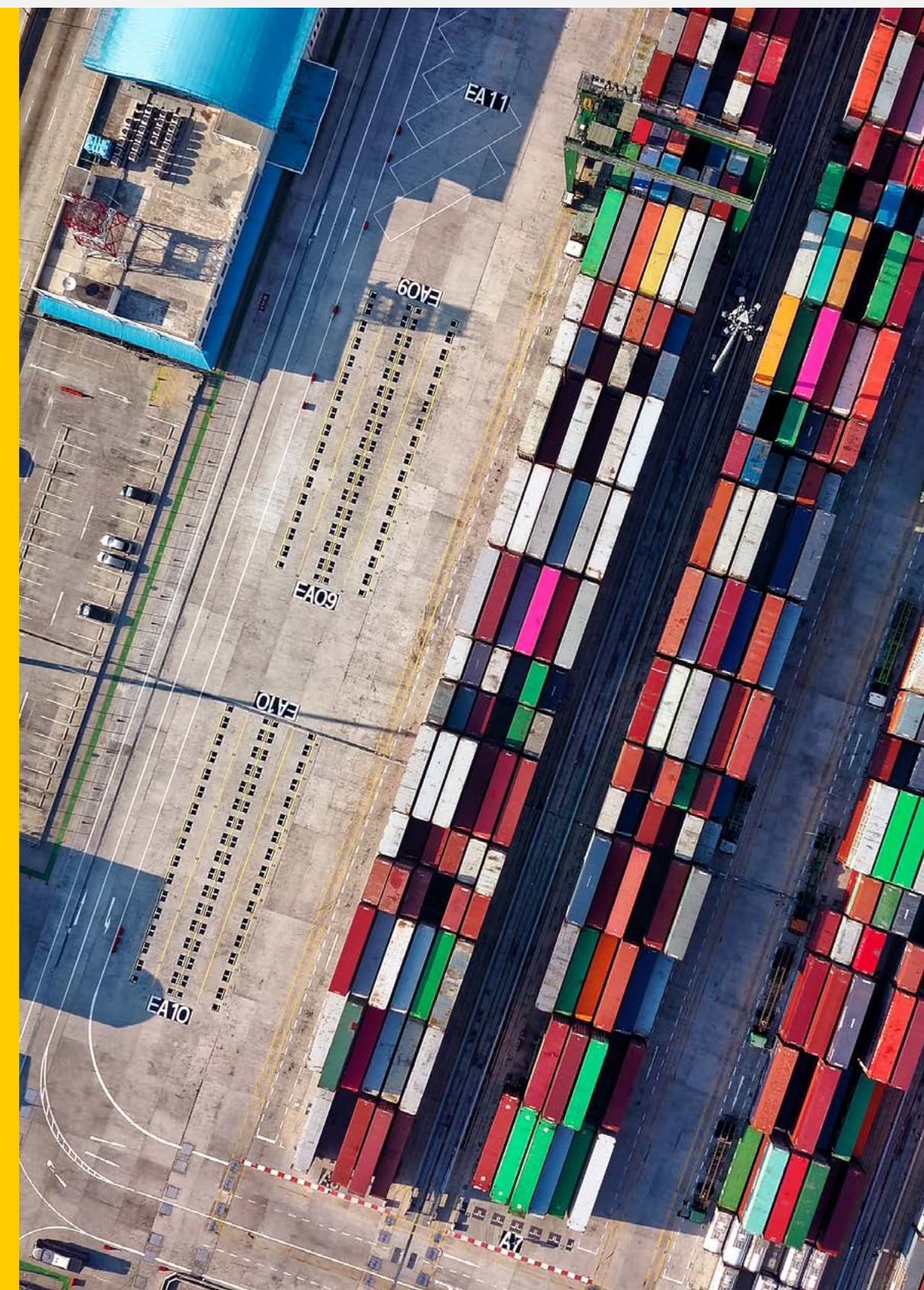
Większość dużych armatorów zdążyła opracować własną, bardziej transparentną i uczciwą metodę naliczania opłat dodatkowych, które wynikają z kosztów paliwa.

Przewoźnicy na zakupach

Firma MSC złożyła w sumie 20 zamówień, w ramach których zostaną wybudowane statki o łącznej ładowności 334 550 TEU. Przewoźnik zlecił budowę m.in. ośmiu megakontenerowców o ładowności 23 tys. TEU, które zostaną dostarczone w drugiej połowie roku. Wszystkie megakontenerowce będą obsługiwały drogę morską Azja – Europa Północna. Uruchomienie kolejnych tras nie jest planowane. Wynika to z tego, że działające w ramach sojuszu 2M firmy Maersk i MSC ogłosiły wprowadzenie zmian na sześciu liniach łączących Azję z Europą, po których będą pływały również niektóre z nowych statków. Nowe jednostki mają też zastąpić te należące obecnie do floty MSC,

które z uwagi na zaplanowane na drugie półrocze prace modernizacyjne i montaż skruberów będą musiały zostać odsunięte od dalszej eksploatacji na kilka tygodni lub miesięcy. Oprócz imponującej liczby zamówień MSC zamierza uruchomić w tym roku program wydłużania istniejących jednostek.

Hapag-Lloyd, ZIM oraz Wan Hai nie pozyskają w tym roku żadnych nowych statków. Wszyscy trzej przewoźnicy będą zmuszeni do realizacji swoich planów powiększenia przestrzeni ładunkowej z wykorzystaniem kontenerowców oferowanych na rynku czarterowym.



Przewoźnicy na zakupach

Więcej jednostek, większa ładowność

Drugie miejsce pod względem zamówionych w tym roku statków zajmuje COSCO Shipping, którego flotę zasili 12 jednostek o łącznej ładowności 180 970 TEU. Większość z nich ma zostać dostarczonych w obecnym półroczu. Z kolei w ramach realizowanego programu megakontenerowców szeregi Grupy COSCO wzbogaci sześć kolejnych jednostek o ładowności od 19,2 tys. do 21,2 tys. TEU. Według planów sześć nowych megakontenerowców dołączy do OCEAN Alliance i będzie pływać po pętli NEU3/AEU7, która łączy Daleki Wschód z Europą Północną. Zastąpią tym samym statki o pojemności 13-14 tys. TEU. Firma Evergreen zamówi w tym roku 10 statków, z których sześć to jednostki klasy G o ładowności 20 388 TEU. Dwa pierwsze megakontenerowce klasy G zostaną oddelegowane do służby na trasie Azja – Europa Północna CEM, dla której są aktualnie wprowadzane jednostki

o ładowności na poziomie 20 tys. TEU w miejsce statków o przestrzeni ładunkowej od 13,8 tys. do 14 tys. TEU. Pozostałe statki klasy G mają dołączyć do obsługi tej samej trasy w kolejnych miesiącach. W drugiej części roku planowane jest również uruchomienie przez Evergreen programu wydłużenia statków. Będą nim objęte niektóre jednostki o ładowności 8,5 tys. TEU. Z kolei Hapag-Lloyd, ZIM oraz Wan Hai nie pozyskają w tym roku żadnych nowych statków. Wszyscy trzej przewoźnicy będą zmuszeni do realizacji swoich planów powiększenia przestrzeni ładunkowej z wykorzystaniem kontenerowców oferowanych na rynku czarterowym. To samo dotyczy przewoźnika HMM. Realizowany przez niego program budowy nowych statków zakłada dostawę 12 statków o ładowności 23 tys. TEU i ośmiu jednostek oferujących przestrzeń na poziomie 15 tys. TEU, jednak dopiero w drugim kwartale 2020 i 2021 r.



Zmiany na wodach Europy Północnej

W ciągu ostatnich 10 lat czterech największych operatorów liniowych z Europy (MSC, Maersk, CMA CGM i Hapag-Lloyd) odnotowało wzrost w północno-europejskiej żegludze bliskiego zasięgu. Obecnie w tym segmencie to właśnie oni pełnią funkcję dominującą. Silną pozycję w Europie Północnej zbudował również COSCO, a pomogło mu w tym przejęcie OOCL, który swoją działalnością zdążył już dużo wcześniej wypracować sobie renomę na rynku. Z kolei niepewna przyszłość czeka niezależnych przewoźników i publicznych operatorów dowozowych zajmujących się żeglugą bliskiego zasięgu na wodach Europy Północnej. Ich udział w rynku spadł z 66 proc. do 44 proc., a całkowita liczba obsługiwanych kontenerów zmalała (w 2009 r. wynosiła ona 164 tys. TEU, zaś obecnie – 117 tys. TEU).

Kolejna firma składa broń

Część z aktualnie działających niezależnych przewoźników ograniczyła swoją działalność, podczas gdy inni uznani gracze zmuszeni byli całkowicie zaprzestać działalności lub zostali przejęci przez większych przewoźników. Oświadczenie Team Lines podane do wiadomości 11 lutego br. potwierdziło rezygnację z walki o miejsce w północnoeuropejskiej żegludze bliskiego zasięgu kolejnego renomowanego operatora.

W minionej dekadzie udział czołowych operatorów liniowych (MLO) w północnoeuropejskiej żegludze bliskiego zasięgu i zdolność przewozowa statków dowozowych wzrosły z 34 proc. do 56 proc.

Wieści z Dalekiego Wschodu

Przewoźnicy planują w tym roku zwiększyć liczbę przewożonych – w skali tygodnia – ładunków o dodatkowe 28 tys. TEU, co będzie stanowić wzrost na poziomie 10 proc. W ubiegłym roku średnia liczba kontenerów przewożonych każdego tygodnia na tym szlaku wyniosła 270 tys. TEU. W kwietniu 2019 r. ma wzrosnąć do 300 tys. TEU. Działaniem doraźnie stosowanym przez przewoźników jest redukcja przestrzeni ładunkowej statków poprzez odwoływanie rejsów (blanked sailings). Kolejne obniżki stawek frachtowych mogą prowadzić do dalszego zmniejszania tej przestrzeni. Może to jednak sprawić, że przewoźnicy będą musieli sobie sami poradzić z problemem nadpodaży statków, a korzystanie z nich poza trasą Azja – Europa, również ze względu na ich

wielkość, jest ograniczone. W lutym MSC wystąpił w pojedynczy rejs na zachodnie wybrzeże USA statek MSC ELOANE z ładunkiem 19 462 TEU. To pierwszy taki przypadek w historii i chociaż wykorzystanie tego typu ogromnych jednostek do obsługi szlaków transatlantyckich stanowi jedynie doraźne i tymczasowe rozwiązanie, COSCO zamierza w kwietniu oddelegować na stałe siedem swoich megakontenerowców do obsługi serwisu „MEA5” w ramach sojuszu OCEAN Alliance na trasie Daleki Wschód – Bliski Wschód. Decyzja przewoźnika może nieco rozluźnić napiętą sytuację związaną z nadwyżką przestrzeni ładunkowej na trasie Daleki Wschód – Europa Północna, ale jednocześnie skomplikuje pod tym względem sprawy na szlakach Bliskiego Wschodu.

Megakontenerowce o ładowności ponad 18 tys. TEU od samego początku wprowadzenia do służby, czyli od 2013 r., były oddelegowane do obsługi wyłącznie trasy z Dalekiego Wschodu do Europy Północnej.



Napływ zmian w portach

Wielkimi przegranymi są w tym zestawieniu porty europejskie, których liczba zmalała o połowę, a porty w Hamburgu i Felixstowe w ogóle wypadły poza pierwszą piętnastkę. Nie lepiej wygląda Hongkong. Biorąc pod uwagę okres od 2008 r., kiedy odnotowano najwyższą przepustowość portu na poziomie 24,49 mln TEU, przez siedem lat nie udało się osiągnąć takiego wyniku. Dlatego 8 stycznia Hongkong International Terminals (HIT), Modern Terminals (MTL), COSCO-HIT Terminals (CHT) i Asia Container Terminals (ACT) poinformowały o zawiązaniu sojuszu pod nazwą Hong Kong Seaport Alliance i przystąpieniu do wspólnego porozumienia operacyjnego, którego celem jest rozwiązanie problemu malejących wolumenów kontenerowych.





📍 Moc spod znaku smoka

Ciekawym wnioskiem z zestawienia jest to, że w ciągu **18 lat** liczba największych portów Azji wzrosła z **8** do **11**, z czego aż **7** znajduje się w Chinach.



🚢 Przesunięci na drugi plan

Porty, które według stanu na rok 2018 nie zmieściły się w rankingu w pierwszej piętnastce, to:

- **Kaohsiung** (miejsce 16.),
- **Hamburg** (miejsce 18.),
- **NY/NJ** (miejsce 21.),
- **Tokio** (miejsce 31.),
- **Felixstowe** (miejsce 43.).



Sto lat, DHL!

W bieżącym roku obchodzimy 50. rocznicę założenia DHL. Zbiegło się to w czasie z innym ważnym dla naszej firmy jubileuszem – 50. wyścigiem mistrzostw Formuły E ABB FIA.

Dla DHL to podwójna okazja do świętowania, bo firma przyczyniła się do powstania Formuły E, a obecnie jest jej globalnym partnerem logistycznym. Z Formułą E dzieli też wspólne dążenie do zapewnienia innowacyjności i zrównoważonego rozwoju. W 2017 r. Grupa Deutsche Post DHL w ramach swojej strategii „**Misja 2050**” postawiła sobie za cel ograniczenie do zera emisji zanieczyszczeń z działalności logistycznej przed rokiem **2050**. Istotnym elementem tej strategii jest elektromobilność.

DHL dzieli z Formułą E wspólne dążenie do zapewnienia innowacyjności i zrównoważonego rozwoju.



Znacząca siatka powiązań

– Ponieważ Formuła E oferuje serię wyścigów, które są pasjonujące, a przy tym korzystają z rozwiązań rodem z przyszłości, jest utożsamiana z definicją innowacyjności i postępu w swojej dziedzinie – w zakresie sportów motorowych – zupełnie tak samo jak Deutsche Post DHL w logistyce – **mówi Arjan Sissing, dyrektor pionu brandingu korporacyjnego w DHL**. I dodaje: – Takie branże jak m.in. transportowa i logistyczna są beneficjentami rozwiązań technologicznych stymulowanych przez Formułę E w dziedzinie elektromobilności.



Sto lat, DHL!

Bezemisijny system dostaw

Grupa Deutsche Post DHL jest pionierem w dziedzinie ekologicznej logistyki, zwłaszcza dzięki stworzonym przez siebie elektrycznym pojazdom dostawczym StreetScooter, które były wielokrotnie wykorzystywane w Niemczech i innych krajach europejskich i które są sprzedawane odbiorcom zewnętrznym.

Obecnie ma flotę składającą się z ok. **9,5 tys.** pojazdów elektrycznych na całym świecie, a ponadto wiele e-skuterów (napędzanych energią elektryczną) i e-rowerów. Odgrywa znaczącą rolę w tworzeniu wielkomiejskiego systemu dostaw, który w możliwie największym zakresie będzie bezemisijny.

„Misja 2050” to strategia Grupy Deutsche Post DHL, w ramach której postawiła sobie za cel ograniczenie do zera emisji zanieczyszczeń z działalności logistycznej przed rokiem 2050.



Sto lat, DHL!

Nowe, jeszcze szybsze e-bolidy

Z kolei Formuła E ABB FIA wraz z początkiem sezonu 2018/2019 wprowadziła bolidy drugiej generacji, które charakteryzują się futurystycznym wyglądem. Ponadto są wyposażone w baterie o pojemności dwukrotnie większej niż poprzednie modele, dzięki czemu rozwiązano problem wymiany samochodów podczas wyścigu. Nowe bolidy jeżdżą też najszybciej w dotychczasowej historii mistrzostw Formuły E – moc **250 kW** pozwala im się rozpędzić od **0** do **100 km/h** w czasie **2,8 s** oraz osiągnąć maksymalną prędkość o wartości **280 km/h**. Inną nowością dostępną w **5.** sezonie jest tryb ataku

W bolidach drugiej generacji Formuły E ABB FIA rozwiązano problem wymiany samochodów podczas wyścigu dzięki wykorzystaniu baterii o pojemności dwukrotnie większej niż w poprzednich modelach.

pozwalający kierowcom na dodatkowe doładowanie bolidu mocą o wartości 25 kW, co następuje po zjechaniu z wyścigowej linii trasy i przejechaniu przez specjalną strefę aktywacyjną. Wówczas na osłonie kokpitu Halo kolor niebieski zmienia się w purpurowy.

Jubileuszowy konkurs w sieci

Z okazji podwójnej rocznicy DHL przypomina dzieje Formuły E w ramach konkursu organizowanego pod hasłem „**50 najważniejszych momentów w historii**”.

Do **15 maja br.** fani mogą głosować na swoje ulubione momenty w pięciu kategoriach: **<https://www.dhl-in-motion.com/formula-e/50-moments-that-delivered>**. Każdy, kto odda swój głos, weźmie udział w losowaniu, a zwycięzca zostanie pierwszym reporterem DHL i będzie uczestniczył w E-Prix w Nowym Jorku. Na miejscu porozmawia z najważniejszymi bohaterami zwycięskich momentów Formuły E.



Start nowego sezonu współpracy

DHL Global Forwarding niedawno przedłużył umowę na obsługę logistyczną wyścigów długodystansowych FIA World Endurance Championship. Nasza firma wspiera WEC swoją specjalistyczną wiedzą z zakresu logistyki już od siedmiu lat.

DHL jako oficjalny partner wyścigów odpowiada za obsługę wszystkich zespołów biorących udział w zawodach – za przewóz ich materiałów i sprzętu sportowego na imprezy organizowane na całym świecie. Zawarcie nowej umowy nastąpiło 23 stycznia w Centrum Innowacji. Podpisali się pod nią: Thomas Nieszner, prezes i dyrektor ds. sportów motorowych na cały świat w DHL Global Forwarding, Pascal Dimitri, dyrektor ds. operacyjnych z WEC, oraz Stéphane Andriolo, dyrektor ds. marketingu ze stowarzyszenia Automobile Club de l'Ouest. →



Start nowego sezonu współpracy

Wszystko związane na ostatni guzik

– Jesteśmy dumni z tego, że od samego początku możemy być partnerem logistycznym w każdym wyścigu organizowanym w ramach FIA WEC – zapewnia Thomas Nieszner. – Nasz zespół ds. logistyki w sportach motorowych gwarantuje, że w każdym wyścigu wszystko jest dopięte na ostatni guzik. W ramach poszczególnych rywalizacji WEC organizowanych w odległych krajach DHL przewozi drogą morską ponad 800 t ładunku plus ok. 50 przesyłek nieplanowanych – podkreśla prezes.

Efektywne partnerstwo

Mistrzostwa FIA World Endurance Championship, które przywołują wspomnienia z zawodów Le Mans, odbywają się w różnych państwach świata. Trzy wyścigi są organizowane w Europie, a kolejne pięć rund – w Azji, na Bliskim Wschodzie oraz w Ameryce Środkowej i Północnej. W kontekście współpracy z WEC, jego motoryzacyjnymi partnerami i konkurencją nasza firma pozostaje niezwykle istotnym elementem, który sprawia, że to skomplikowane logistycznie przedsięwzięcie jest realizowane nie tylko

W ramach poszczególnych rywalizacji FIA World Endurance Championship organizowanych w odległych krajach DHL przewozi drogą morską ponad 800 t ładunku plus ok. 50 przesyłek nieplanowanych.

sprawnie, lecz także skutecznie i efektywnie. – Jesteśmy szczęśliwi, że udało nam się przedłużyć umowę z DHL – mówi Pascal Dimitri. – Spotkanie utwierdziło nas w przekonaniu, że mamy idealnego partnera biznesowego. Wyścigi długodystansowe od zawsze korzystały z technologii przyszłości, tak samo jak DHL w swoim Centrum Innowacji. Kierunek wyznaczony przez firmę oraz dotychczas wprowadzone przez nią innowacje logistyczne bez wątpienia będą miały pozytywny wpływ na działania logistyczne podejmowane w trakcie mistrzostw WEC podczas naszej dalszej współpracy – dodaje dyrektor.



Start nowego sezonu współpracy

Jesteśmy wielozadaniowi!

Od samego początku rozgrywania tej serii wyścigów DHL wziął na siebie odpowiedzialność za całą logistykę – od organizacji i rezerwowania lotów czarterowych, transportu morskiego i drogowego, po przygotowanie niezbędnych dokumentów oraz koordynację, kontrolę

i zarządzanie wszystkimi nieplanowanymi przesyłkami, które trzeba dostarczyć na tor wyścigowy. Premierowe zawody sezonu 2019/2020 odbędą się 1 września na torze Silverstone w Wielkiej Brytanii.

 W związku z kompleksową obsługą logistyczną zawodów WEC nasza firma przewiezie na tory wyścigowe zlokalizowane w różnych zakątkach globu:



34 pojazdy wyścigowe



2 samochody bezpieczeństwa



sprzęt telewizyjny



wszelkiego rodzaju
sprzęt organizacyjny



10 tys. opon



198 tys. litrów paliwa
wraz z niezbędnym osprzętem



Sytuacja na Wyspach okiem DHL

Brexit stanowi znaczące wyzwanie dla środowisk biznesowych. Mimo braku pewności co do ostatecznego rezultatu negocjacji związanych z brexitem Grupa DHL jest zaangażowana we wspieranie klientów – tak aby zapewnić przepływ informacji i towarów w tych nadzwyczajnych okolicznościach.

– Jeśli dojdzie do realizacji scenariusza „hard brexit”, Grupa DHL przewiduje wystąpienie opóźnień i przeszkód, które mogą dotknąć przesyłek i wpłynąć na terminy dostaw tych, które przekraczają granicę Wielkiej Brytanii zarówno w imporcie, jak i eksporcie. Kontynuujemy pracę z naszymi klientami w celu oceny tego, jak najlepiej przygotować się na przezwyciężenie tych trudności i złagodzić potencjalne logistyczne zakłócenia

spowodowane odejściem Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. W tym czasie – pełnym niepewności, obecności niekontrolowanych czynników zewnętrznych i ryzyka, których nie możemy ograniczyć – Grupa DP DHL będzie w sposób odpowiedzialny zajmowała się wszystkimi obawami i zapytaniami od klientów – mówi Monika Olesińska, kierownik produktu celnego z DHL Global Forwarding. →



Sytuacja na Wyspach okiem DHL

Jak przygotować swoją działalność do brexitu?

1.

Rejestracja w celu uzyskania numeru EORI.

Jeżeli Wielka Brytania opuści Unię Europejską bez porozumienia, w celu kontynuowania wymiany towarowej między Wielką Brytanią a UE będzie potrzebny numer EORI. Można o niego wnioskować już teraz, nawet jeśli obecnie się z niego nie korzysta. Ci, którzy uzyskali EORI w Wielkiej Brytanii, będą musieli ponownie wystąpić o rejestrację tego numeru.

2.

Sprawdzenie z kontrahentami w Wielkiej Brytanii, czy zarejestrowali możliwość korzystania z uproszczeń celnych.

W lutym 2019 r. HM Revenue and Customs (HMRC) wprowadził przejściowe, uproszczone procedury (TSP) dla urzędów celnych, które ułatwią przewóz w początkowym okresie w ramach „bez umowy”. Rejestracja ta pozwoli na korzystanie z ułatwień celnych i zminimalizuje potencjalne opóźnienia.



Barometr pod lupą

Obserwujemy dalsze spowolnienie wzrostu w światowym handlu. Według najnowszych prognoz, które bazują na wskaźniku Global Trade Barometer i obejmują trzy miesiące, ma nastąpić jego rozwój, ale w nieznacznym tempie.

Ogólny wskaźnik wzrostu zatrzymał się w marcu na poziomie 56 pkt, co oznacza czteropunktowy spadek względem ostatniego, grudniowego notowania. To przede wszystkim efekt słabnących perspektyw wzrostu dla Indii i Korei Południowej, które zanotowały – odpowiednio – 18- i 12-punktową stratę. Również w przypadku USA przewiduje się utratę dynamiki rozwoju handlu. Z kolei prognoza dla Chin (-1 pkt), Niemiec (+2 pkt), Japonii (-2 pkt) i Wielkiej Brytanii (+2 pkt) w dużej mierze pokrywa się z tym, co zakładano w poprzednim notowaniu.



GTB w pigułce

- W porównaniu z grudniowym notowaniem ogólny wskaźnik GTB dla handlu na świecie zanotował czteropunktowy spadek i osiągnął wynik **56 pkt**. To obrazuje jedynie nieznaczny wzrost i jest oznaką dalszego marszu w kierunku stagnacji.
- Coraz gorsze perspektywy dla większości krajów objętych badaniem – oprócz Korei Płd. – z wynikiem powyżej bezpiecznych **50 pkt** wciąż wskazują na dodatnie tempo wzrostu.
- Widoki dotyczące wymiany towarowej drogą powietrzną sugerują zastój: po trzypunktowej stracie i z końcowym wynikiem równym **55 pkt**. Dynamika wzrostu w handlu morskim również wyhamowuje, co potwierdza wskazanie indeksu na poziomie **56 pkt** (pięciopunktowa strata).

Barometr pod lupą

W powietrzu...

Perspektywy dla wymiany towarowej realizowanej drogą lotniczą są gorsze o 3 pkt – tutaj wynik jest na poziomie 55 pkt. Z wyjątkiem Niemiec (wzrost o 9 pkt) wszystkie kraje objęte badaniem mają odnotować spadek w handlu lotniczym. Największymi przegranymi w tym zakresie mają zostać Korea Południowa (-14 pkt), Indie (-13 pkt) i Japonia (-5 pkt). Umiarkowany spadek – o 3 i 2 pkt – mają z kolei zaliczyć Chiny i USA. W przypadku Korei Południowej i Wielkiej Brytanii wskaźnik dotyczący handlu lotniczego plasuje się na poziomie poniżej 50 pkt, co świadczy o słabej koniunkturze w tym obszarze.

...i na wodzie

Nie najlepsze są również widoki dla światowego handlu morskiego. Z utraty 5 pkt i ogólnego wyniku na poziomie 56 pkt można wywnioskować wyhamowanie tempa wzrostu. Największa tendencja zniżkowa dotyczy: Indii (-20 pkt), Korei Południowej (-10 pkt) i USA (-7 pkt).

Coraz słabszy jest też niemiecki handel morski, o czym świadczą spadek indeksu o 2 pkt i ogólny wynik na poziomie 46 pkt. Przewiduje się również nieznaczne spowolnienie tempa wzrostu dla Chin (-1 pkt). Z kolei handel morski Wielkiej Brytanii (+4 pkt) i Japonii (+2 pkt) zaczyna nabierać tempa.

Spokój w czasie wojny handlowej i brexitu

Pomimo trwających rozmów na temat wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej, którym towarzyszy widmo możliwej recesji, perspektywy dotyczące wzrostu brytyjskiego handlu są dobre, czego odzwierciedleniem jest wynik na poziomie 54 pkt (+ 2 pkt). Taki wynik nie jest zapowiedzią spadku w międzynarodowych obrotach handlowych, lecz raczej nieznacznej tendencji rosnącej. Może to się wiązać z chęcią uzupełnienia zapasów towarów, jaka jest odnotowywana w okresie poprzedzającym nadejście brexitu.

Barometr pod lupą

Barometr w opinii ekspertów

Tim Scharwath, dyrektor generalny DHL Global Forwarding, Freight:

W ostatnich latach globalny handel odnotował znaczący wzrost. I chociaż obserwujemy postępujące wyhamowanie tempa rozwoju, to obecny wskaźnik Global Trade Barometer DHL pokazuje, że w najbliższych trzech miesiącach bilans handlowy będzie dodatni. Dlatego też wskaźnik nie odzwierciedla – przynajmniej nie w krótkim horyzoncie czasowym – panujących nastrojów społecznych, które w odniesieniu do międzynarodowego handlu pozostają słabe.

Eswar S. Prasad, profesor z Uniwersytetu Cornella w Ithace:

Wskaźnik Global Trade Barometer DHL kreśli obraz dodatniego, choć słabnącego tempa wzrostu

globalnego handlu. Taki widok jest spójny z malejącą dynamiką rozwoju gospodarek najważniejszych rynków rozwiniętych i wschodzących. Na słabsze obroty handlowe na świecie mają również wpływ trwające napięcia w handlu i niepokoje geopolityczne, które z kolei przekładają się na gorsze nastroje wśród przedsiębiorców i konsumentów. Wspomniane wydarzenia mogą mieć negatywne przełożenie na popyt ze strony konsumentów na dobra trwałego użytku oraz inwestycje rzeczowe przedsiębiorstw, a także mogą prowadzić do ponownej oceny struktury międzynarodowych łańcuchów dostaw. Wszystkie z wymienionych czynników przyczyniają się do złagodzenia perspektywy krótkoterminowej i stwarzają ryzyko dalszego pogarszania się widoków na przyszłość w światowym handlu.



Barometr pod lupą

Precyzja i progres

Wskaźnik Global Trade Barometer firmy DHL, który po raz pierwszy został opublikowany w styczniu 2018 r., to innowacyjne narzędzie do badania bieżącego stanu światowego handlu i prognozowania przyszłych trendów. Wskaźnik bazuje na dużej liczbie danych logistycznych, które są poddawane analizie z wykorzystaniem sztucznej inteligencji. Aby móc udostępnić te dane na potrzeby badań akademickich i podnieść makroekonomiczne znaczenie wskaźnika, firma DHL przystąpiła w ostatnim czasie do współpracy z prof. Eswarem S. Prasadem z amerykańskiego Uniwersytetu Cornella w Ithace w stanie Nowy Jork, specjalistą w dziedzinie polityki handlowej i ekonomii.

Wskaźnik Global Trade Barometer DHL – świat

Wskaźnik od 2013 r. do dzisiaj, 50 = brak zmian





Barometr pod lupą

Wskaźniki z ostatnich czterech miesięcy

	grudzień 2018	styczeń 2019	luty 2019	marzec 2019
Handel na świecie	60	60	58	56
 Handel lotniczy	58	59	56	55
 Handel morski	61	61	59	56

Rozwój sytuacji w poszczególnych krajach

	grudzień	styczeń	luty	marzec
Chiny	57	58	57	56
Niemcy	51	52	51	53
USA	60	60	59	55
Indie	77	75	68	59
Wlk. Brytania	52	55	53	54
Japonia	59	60	59	57
Korea Płd.	61	60	52	49



Efektywny ekoprzeptyw

Bezemisyjne autonomiczne kontenerowce oraz statki napędzane energią wiatru to dwa wdrażane obecnie projekty na świecie, które mają pomóc w ograniczeniu emisji dwutlenku węgla oraz innych szkodliwych substancji w transporcie morskim.

Samskip, europejski przewoźnik specjalizujący się w transporcie multimodalnym, niedawno poinformował o przystąpieniu do nowego projektu pod nazwą „Seashuttle”, którego celem jest wprowadzenie na rynek bezemisyjnych autonomicznych kontenerowców. Komunikat pojawił się w tym samym czasie, co informacja o przyznaniu przez norweski rząd dofinansowania w wysokości **6 mln euro** na budowę dwóch w pełni elektrycznych statków, których zadaniem będzie połączenie portów w Polsce, na zachodnim wybrzeżu Szwecji i w zatoce Oslofjorden. Głównym źródłem napędu statków będą wodorowe ogniwa paliwowe.

W trosce o jak najlepszy klimat

„Seashuttle” to jedna z sześciu inicjatyw uruchomionych w ramach programu „Pilot-E”, którego wartość wynosi 100 milionów euro i w którym udział biorą: norweska Rada ds. Badań Naukowych, organizacja Innovation Norway oraz Enova. Celem programu jest szybsze wprowadzenie na rynek neutralnych dla klimatu rozwiązań w branżach przyszłości. Samskip zamierza wykorzystać zeroemisyjne jednostki pływające do obsługi 2000 przechodzących przez norweskie porty ładunków, które obecnie są przewożone ciężarówkami. →

Głównym źródłem napędu bezemisyjnych kontenerowców będą wodorowe ogniwa paliwowe.



Efektywny ekoprzeptyw

Wiatr w żagle

Francuski producent samochodów Renault przystąpił natomiast do współpracy z NEOLINE, start-upem utworzonym w Nantes w 2005 r., nad zaprojektowaniem i wprowadzeniem do eksploatacji na skalę przemysłową statków towarowych napędzanych energią wiatru. Partnerzy zamierzają wprowadzić statek typu ro-ro do regularnego kursowania na trasie z Europy do wschodniego wybrzeża Ameryki Północnej w 2021 r. Obydwa budowane żaglowce, które mają pływać na wspomnianej trasie pilotażowej, będą dysponowały pokładami o łącznej długości linii jezdnych 1,5 km (lub ładowniami typu garażowego o powierzchni 3436 m kw.). Ładowność statków będzie wynosić 480 CEU (car equivalent unit) albo 280 TEU, przy czym jedyny możliwy sposób przeładunku będzie bazował na systemie poziomym (ze względu na składane maszty przeładunki pionowe nie będą możliwe).

Nieco dłużej, ale ekologicznie

Według zapowiedzi napędzane siłą wiatru jednostki pływające będą w stanie rozwijać prędkość nawodną

Według zapowiedzi napędzane siłą wiatru jednostki pływające będą w stanie rozwijać prędkość nawodną o wartości 11 węzłów.

o wartości 11 węzłów. Zastosowanie dodatkowego spalinowo-elektrycznego układu napędowego o mocy 4000 kW pozwoli osiągać prędkość maksymalną wynoszącą 14 węzłów. Średni czas, w jakim statek pokona trasę z francuskiego Saint Nazaire do Charleston i Baltimore, ma według zapewnień wynieść odpowiednio 14,5 oraz 16,5 dnia. Obecnie wykorzystywane w bezpośrednich rejsach transatlantyckich liniowce są w stanie pokonać ten dystans w czasie ok. 8-10 dni. Partnerstwo Renault i NEOLINE ma na celu ograniczenie wpływu emisji CO₂ pochodzącej z działalności francuskiej grupy dla tej konkretnej trasy transatlantyckiej na poziomie 90 proc. Droga morską przewożonych jest 60 proc. dostaw części samochodowych i gotowych pojazdów produkcji Renault.

Pomoc dostarczana na czas

DHL Global Forwarding utworzył w Dubaju pierwsze na świecie Międzynarodowe Specjalistyczne Centrum Logistyki Humanitarnej, dzięki któremu będzie można zapewnić szybsze i bardziej niezawodne wsparcie łańcucha dostaw na całym globie.

Międzynarodowe Specjalistyczne Centrum Logistyki Humanitarnej pozwoli usprawnić światową sieć usług związanych z logistyką humanitarną, zapewniając łączność z wyspecjalizowanymi zespołami działającymi w obrębie poszczególnych regionów Afryki Subsaharyjskiej i Europy. Dzięki umiejscowieniu go właśnie w Dubaju będzie można liczyć na poprawę współpracy z organizacjami społecznymi, które aktualnie działają na terenie miasta, oraz na usprawnienie funkcjonowania węzłów logistycznych, w tym International Humanitarian City – największego na całym świecie centrum

pomocy humanitarnej. Obecnie swoimi działaniami logistycznymi kieruje z niego dziewięć agencji ONZ oraz **48** organizacji pozarządowych.

Konflikty i kataklizmy mają widoczny wpływ na świat, a DHL Global Forwarding dysponuje potencjałem, specjalistyczną wiedzą i światową siecią pozwalającą w sposób efektywny wspierać pod względem logistycznym międzynarodowe organizacje.



Pomoc dostarczana na czas

Najważniejsza jest skuteczność

Kierowanie działalnością Międzynarodowego Specjalistycznego Centrum Logistyki Humanitarnej zostało powierzone Fatimie Ait Bendawad, dyrektorowi DHL, która ma ponad 15-letnie doświadczenie w opracowywaniu, dostarczaniu i wdrażaniu rozwiązań w zakresie złożonych akcji humanitarnych. – Stopień gotowości – niezależnie od tego, czy obejmuje przyspieszone odprawy celne, chęć przeprowadzenia transportu niebezpiecznych produktów, takich jak substancje chemiczne lub leki, czy też procesy zapewniające współpracę wielu agencji działających na miejscu – jest bezpośrednio powiązany ze skutecznością

Centrum Logistyki Humanitarnej oferuje szereg usług, m.in.: transport lotniczy i morski, odprawy celne, przestrzeń magazynową i lokalną dystrybucję przesyłek humanitarnych, z których mogą korzystać organizacje pozarządowe, agencje pomocy oraz ich dostawcy i producenci.

logistyki humanitarnej. Obecność w samym centrum wydarzeń pozwoliła nam zdobyć, a następnie wykorzystywać specjalistyczną wiedzę w zakresie zgodności z przepisami, regulacjami i międzynarodowymi standardami, mającymi zastosowanie przy przemieszczaniu kluczowych towarów – mówi Fatima Ait Bendawad.

Wachlarz usług

– Konflikty i katastrofy mają widoczny wpływ na świat, a DHL Global Forwarding dysponuje potencjałem, specjalistyczną wiedzą i światową siecią pozwalającą w sposób efektywny wspierać pod względem logistycznym organizacje, które są w pełni zaangażowane w dostarczanie najbardziej potrzebnych zasobów osobom znajdującym się w pilnej potrzebie – podkreśla Amadou Diallo, dyrektor zarządzający firmy DHL Global Forwarding na obszar Bliskiego Wschodu i Afryki. Centrum oferuje wachlarz usług obejmujących transport lotniczy i morski, odprawy celne, przestrzeń magazynową i lokalną dystrybucję przesyłek humanitarnych, z których mogą korzystać organizacje pozarządowe, agencje pomocy oraz ich dostawcy i producenci. Wraz ze wspomnianymi usługami oferowane będą też te związane z działalnością wieży



kontroli lotów i analizą danych. Zapewniają one większą dostępność przesyłek w sytuacjach wymagających pomocy humanitarnej, bez względu na ich powagę czy stopień złożoności. Z pomocy centrum organizacje mogą również korzystać w celu dołączenia do światowej sieci powiązań transportowych firmy DHL Global Forwarding. Oznacza to zapewnienie błyskawicznego i efektywnego transportu zapasów, a także usług przeznaczonych dla poszczególnych branż, w tym dotyczących nauk biologicznych i opieki zdrowotnej. Przesyłki dla nich wymagają zachowania określonej temperatury i wymogów łańcucha chłodniczego – a więc elementów kluczowych przy realizacji projektów z zakresu zdrowia publicznego, w ramach których występują wydłużone terminy dostaw leków i sprzętu medycznego do regionów rozwijających się.

Rozwiązania dopasowane do potrzeb

DHL ma bogate doświadczenie w zarządzaniu sytuacjami kryzysowymi, obejmujące działalność własnych Zespołów Reagowania Kryzysowego (DRT), które składają się

ze specjalistów DHL ds. zapewnienia wsparcia w naziemnej obsłudze logistycznej obszarów dotkniętych kataklizmami, i program GARD. Ten ostatni zakłada gotowość lotnisk na wypadek klęski żywiołowej. W tym celu są prowadzone wspólne warsztaty wraz z Programem Rozwoju ONZ. Ich celem jest przygotowanie miejscowych portów lotniczych na zarządzanie kwestiami logistycznymi w obliczu klęsk żywiołowych. – Logistyka humanitarna wymaga zaangażowania i koordynacji z różnymi interesariuszami, z kolei w sytuacji, gdy należy zadbać o krótkie terminy realizacji, w budowaniu zaufania i zapewnieniu współpracy z wieloma partnerami potrzebna jest koordynacja przesyłek – twierdzi Massar Diop, dyrektor ds. logistyki humanitarnej w DHL Global Forwarding. Massar już od kilkunastu lat specjalizuje się w powyższym obszarze, co pozwoliło mu zbudować silne więzi i relacje z kluczowymi agencjami ONZ, organizacjami pozarządowymi i dostawcami, dzięki którym można dostarczać na całym świecie rozwiązania najbardziej dopasowane do ich potrzeb.

Kalendarz świąt na świecie

Dni wolne od pracy

Kwiecień

	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
14	<u>1</u>		3	4	5	6	<u>7</u>
15	8	9		11	12	13	14
16	<u>15</u>	16	17	18	<u>19</u>	20	<u>21</u>
17	<u>22</u>	<u>23</u>	24	<u>25</u>	26	27	<u>28</u>
18	29	30					

Maj

	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
18			<u>1</u>	2	<u>3</u>	<u>4</u>	<u>5</u>
19	<u>6</u>	7	<u>8</u>	9	<u>10</u>	11	12
20	13	14	<u>15</u>	16	<u>17</u>	<u>18</u>	<u>19</u>
21	<u>20</u>	<u>21</u>	22	23	<u>24</u>	<u>25</u>	<u>26</u>
22	<u>27</u>	28	29	<u>30</u>	31		

Czerwiec

	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
22						1	<u>2</u>
23	<u>3</u>	4	<u>5</u>	<u>6</u>	<u>7</u>	8	<u>9</u>
24	<u>10</u>	11	<u>12</u>	13	14	15	16
25	<u>17</u>	18	19	<u>20</u>	<u>21</u>	<u>22</u>	<u>23</u>
26	<u>24</u>	<u>25</u>	26	27	28	29	<u>30</u>