



FORWARD**THINKING**

Nr 3/**2019** | Newsletter dla kluczowych klientów
DHL Global Forwarding



Drodzy Klienci,

na ten nadchodzący świąteczny czas życzymy Wam
chwil pełnych spokoju, refleksji i rodzinnej atmosfery.
Niech to będzie Wasze wymarzone Boże Narodzenie.

Wesołych świąt!



Grupa DHL

Incoterms 2020

Czas na zmiany w Międzynarodowych Regułach Handlu. Co warto o nich wiedzieć? Przygotowaliśmy przegląd najważniejszych informacji.



Grupa DHL

Kierunek przyszłość

„Strategia 2025” Grupy DHL to przede wszystkim inwestycje w transformację cyfrową. Dużą rolę odgrywają w niej światowe trendy: globalizacja, handel elektroniczny, cyfryzacja i zrównoważony rozwój. Jakie zmiany nas czekają?



CSR

PAH, PAH, PAH

Przedłużyliśmy naszą współpracę z Polską Akcją Humanitarną w ramach akcji „Pajacyk”. Działamy razem już od 2011 r. i do tej pory ufundowaliśmy aż 500 tys. posiłków!



Z roku na rok jeszcze lepsi

Wynik na poziomie powyżej 75 pkt światowe firmy badawcze uważają za dobry. Czujemy więc ogromną satysfakcję, bo w **Corocznym Badaniu Opinii Klientów** uzyskaliśmy aż 84 pkt. Jest lepiej niż w ubiegłym roku!

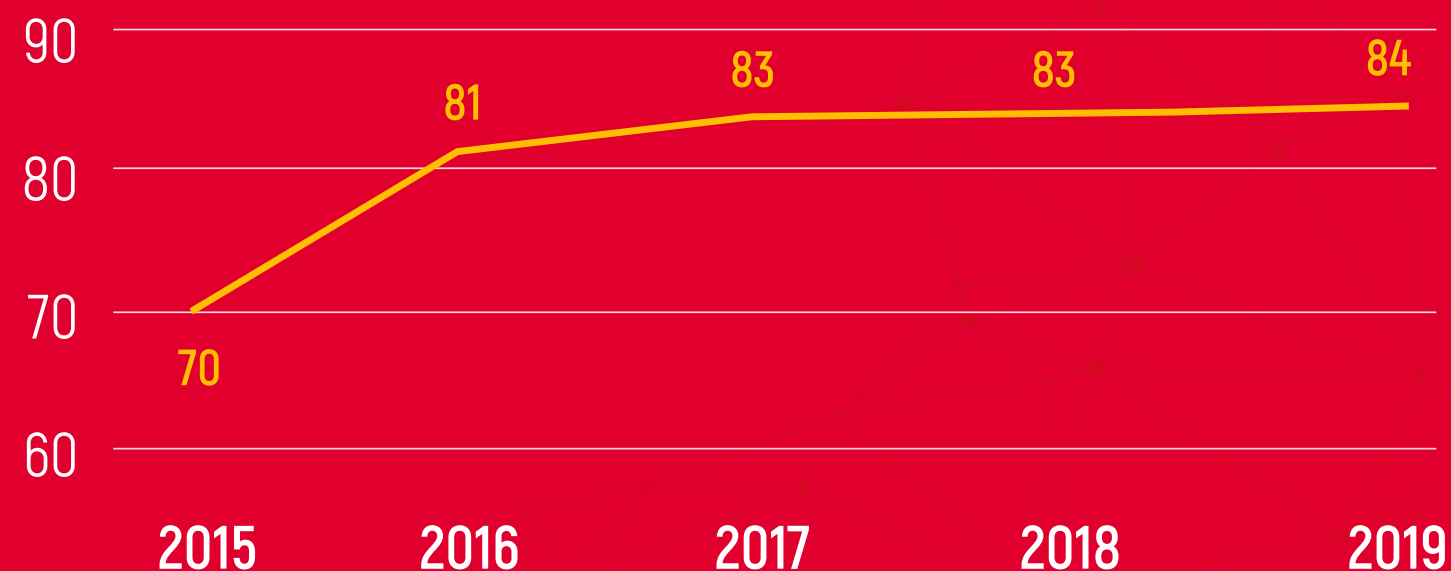
Badanie bazuje na ankietach przeprowadzonych wśród klientów. Każdy wypełniony arkusz to nie tylko tak cenne opinie na temat naszej współpracy, lecz także wskazówki, dzięki którym możemy być jeszcze lepsi w swojej działalności. Co ważne, każdy kwestionariusz oznaczał 10 zł na rzecz Stowarzyszenia SOS Wioski Dziecięce, które pomaga opuszczonym i osieroconym dzieciom. Dziękujemy więc wszystkim, którzy przyczynili się do naszego sukcesu, a także do pomocy potrzebującym.

Współpraca na plus

Nasze wyniki w Corocznym Badaniu Satysfakcji Klienta:

84 poziom satysfakcji klientów, jaki osiągnęliśmy w tym roku

Badanie Satysfakcji Klienta



Cóż, że ze Szwecji

DHL International Supply Chain dostarczy firmie Mio rozwiązania w zakresie kompleksowej widoczności łańcucha dostaw oraz zarządzania zamówieniami. Nasza firma podpisała trzyletnią umowę na wdrożenie i bieżącą optymalizację procesu.



Rok w skrócie



Współpraca totalna

Grupa Deutsche Post DHL i Total zacieśniają ogólnoświatową współpracę w zakresie rozwiązań energetycznych i innowacyjnej logistyki. To partnerstwo B2B jest wyrazem wspólnego dążenia obu firm do jeszcze większego współdziałania w zakresie wyzwań technologicznych i cyfrowych oraz kwestii związanych z klimatem.



Cóż, że ze Szwecji

Mio to czołowa szwedzka sieć sprzedaży detalicznej mebli i artykułów wyposażenia wnętrz, która działa od prawie 60 lat. Opracowane dla niej rozwiązanie oznacza większą kontrolę nad zamówieniami przychodzącymi z ośmiu krajów i dzięki temu zmniejszenie kosztów przestoju kontenerów w portach i poza portami, przy jednoczesnym usprawnieniu procesu planowania przyjmowania dostaw dla centrów dystrybucyjnych. Kompleksowa widoczność łańcucha dostaw zapewni firmie Mio lepszą kontrolę w miejscu przeznaczenia i pozwoli jej usprawnić procesy operacyjne. – Poprzez zautomatyzowanie działań, które wcześniej wykonywane były ręcznie, pozwalamy firmie Mio uwolnić zasoby w celu skoncentrowania się na innych wspólnych projektach, takich jak racjonalizacja portów i konwersja CFS – mówi Chris Arnold, kierownik ds. operacji ISC Nordics & CEE, DHL International Supply Chain. DHL dostarczy rozwiązania w zakresie zarządzania zamówieniami i widoczności dla kontenerów o łącznej pojemności ok. 4500 TEU wysyłanych do Szwecji z Chin, Wietnamu, Malezji, Indii, Bangladeszu, Turcji, Indonezji oraz Tajwanu, a także udostępni Mio komplet indywidualnych raportów wskazujących obszary wymagające poprawy. – DHL Global Forwarding okazał się świetnym partnerem w całym procesie opracowywania, a obecnie wdrażania rozwiązania – podsumowuje Joakim Skimutis, kierownik ds. logistyki biernej Mio.



Współpraca totalna

Dzięki uzupełniającemu się zasięgowi geograficznemu obie grupy będą mogły skorzystać z nowych możliwości handlowych, odpowiednio jako klient i dostawca. W tym celu przeanalizują i rozwiną konkretne projekty, w tym produkty wykorzystujące: różne źródła energii, zrównoważoną mobilność, nowe sposoby dotyczące zarządzania taborem i logistyki kontraktowej, spedycję globalną, rozwiązania w zakresie wartości dodanej w łańcuchu dostaw i usługi w ramach transportu drogowego oraz przesyłek ekspresowych. – Naszym ambitnym celem jest redukcja wszystkich emisji związanych z logistyką do zera do 2050 r. Kluczowymi elementami do osiągnięcia tego celu są paliwa i napędy alternatywne oraz rozwiązania w zakresie czystej energii. We współpracy z firmą Total, a także dzięki jej bogatemu doświadczeniu będziemy wykorzystywać kolejne innowacyjne rozwiązania w celu zmniejszenia emisji CO₂ i zużycia energii – mówi Tim Scharwath, członek zarządu Grupy Deutsche Post DHL. Zbudowana na bazie długiej historii stosunków handlowych w ponad

100 krajach na całym świecie umowa B2B pomiędzy obiema grupami wykorzysta również ich organizacje globalne.

– To strategiczne partnerstwo wyznacza nowy etap współpracy pomiędzy Total i Grupą DPDHL, umożliwiając rozwój nowych obszarów działalności, szczególnie związanych z niskoemisyjnymi źródłami energii – dodaje Momar Nguer, prezes Total Marketing & Services.



Dzięki ogólnoświatowemu zasięgowi i szerokiej gamie produktów i usług, w tym rozwiązań w zakresie elektromobilności i zarządzania taborem, firma Total jest idealnym partnerem dla Grupy DPDHL w zakresie wsparcia w osiągnięciu celów inicjatywy GoGreen.

Cóż, że ze Szwecji

DHL International Supply Chain do...
w zakresie kompleksowej widoczności
zarządzania zamówieniami. Nasza f...
umowę na wdrożenie i bieżącą opty...



Rok w skrócie

Niższe koszty paliwa były ratunkiem dla zysków generowanych przez przewoźników w trzecim kwartale w związku z rozporządzeniem **Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO 2020)**.

W tym czasie średnia marża operacyjna głównego przewoźnika wzrosła do poziomu 3,6 proc. Oprócz HMM wszyscy główni przewoźnicy wykazali w tym okresie wynik dodatni, co jest efektem niższych kosztów paliwa (-19 proc. rok do roku) pomimo spadku stawek frachtowych o 1,8 proc. Odbiór ładunków był wolniejszy – do poziomu wzrostu 1,2 proc. W najbliższych kilku kwartałach nastąpi gwałtowny wzrost kosztów operacyjnych przewoźników w związku z rozporządzeniem IMO dotyczącym redukcji emisji siarki, które wejdzie w życie 1 stycznia 2020 r. Zakłada się jednak, że przewoźnikom uda się odzyskać te dodatkowe koszty, ponieważ spedytory akceptują fakt, że czystsza żegluga wiąże się z większymi wydatkami. Jednak część przewoźników być może będzie musiała np. zredukować prędkości jednostki w celu zmniejszenia kosztów eksploatacji (slow steaming) i pusty fracht (blank sailing), co będzie miało wpływ na niezawodność usług.



ogólnoświatową
znych i innowacyjnej
wspólnego dążenia
a w zakresie
westii związanych

Jak na ośmiotysięczniku

Jak na ośmiotysięczniku

Według Barometru Globalnego Handlu przed nami nieznaczne pogorszenie handlu światowego. Jedynym krajem, dla którego prognozowany jest umiarkowany wzrost, są Indie. Jak przedstawia się sytuacja w innych państwach?

Przewidywania dotyczą najbliższych trzech miesięcy. Spadek w handlu światowym, w porównaniu z wrześniową aktualizacją, będzie jednak nieznaczny – o 2 pkt, do poziomu 45 pkt. Spośród wszystkich badanych krajów największy spadek odnotowuje Japonia (o 5 pkt) i Wielka Brytania (o 4 pkt). W mniejszym stopniu będzie on odczuwalny w Chinach (o 3 pkt), Niemczech (o 3 pkt), Korei Południowej (o 2 pkt) i Stanach Zjednoczonych (o 1 pkt). Z kolei wzrost o 5 pkt – do poziomu 54 pkt – prognozuje się tylko we wspomnianych wcześniej Indiach.



Jak na ośmiotysięczniku

Odwrót ze szczytu

Zgodnie z Barometrem Globalnego Handlu DHL niniejszy rok najprawdopodobniej zakończy się umiarkowanym tempem rozwoju światowego handlu. Musimy jednak pamiętać o tym, co za nami: ogromny rozwój handlu światowego w ostatnich latach można przyrównać do zdobywania Mount Everestu. Schodzimy teraz z niego, ciągle jednak oddychając powietrzem z jego wysokich partii – mówi Tim Scharwath, dyrektor generalny Global Forwarding, Freight. Ogólne pogorszenie handlu jest wynikiem niewielkich spadków zarówno w handlu drogą powietrzną, jak i w handlu kontenerowym drogą morską. Ten pierwszy odnotował spadek o 3 pkt do 42 pkt, a handel kontenerowy drogą morską o 2 pkt – do 46 pkt.

W powietrzu i na morzu

Z czego wynika spadek o 3 pkt dla perspektywy globalnego handlu drogą powietrzną? Przede wszystkim ma on związek z prognozą regresu dla wszystkich siedmiu krajów objętych GTB.

BAROMETR GLOBALNEGO HANDLU DHL RANKING LISTOPAD 2019

ŚWIAT	45	
INDIE	54	
WIELKA BRYTANIA	49	
JAPONIA	48	
NIEMCY	45	
STANY ZJEDNOCZONE	44	
KOREA POŁUDNIOWA	43	
CHINY	42	

Wskaźnik = przewidywany rozwój handlu w najbliższych trzech miesiącach
50 = stabilność | > 50 = rozwój | < 50 = stagnacja

#DHL_gtb

logisticsofthings.dhl/gtb



Jak na ośmiotysięczniku

Znaczące pogorszenie handlu drogą powietrzną odnotowano w Japonii (spadek o 7 pkt) i w Niemczech (również o 7 pkt). Przewiduje się również różnego stopnia pogorszenie dla Indii (spadek o 4 pkt), Wielkiej Brytanii (o 4 pkt), Chin (o 2 pkt), Stanów Zjednoczonych (o 2 pkt) i Korei Południowej (o 1 pkt). Jeśli chodzi o globalny handel drogą morską, to Indie (z wynikiem 60 pkt) i – w mniejszym stopniu – Japonia (51 pkt) są krajami, dla których przewiduje się umiarkowany wzrost. Z kolei najgorsza perspektywa dla tego handlu jest w przypadku Chin – spadek o 4 pkt do 43 pkt. Natomiast ta dla handlu drogą morską w przypadku Stanów Zjednoczonych odnotowuje niewielki wzrost (o 1 pkt), ale nadal oczekuje się jej regresu w związku z utrzymywaniem się poniżej progu 50 pkt oznaczającego brak wzrostu. Prognozuje się spowolnienie handlu drogą morską także dla Wielkiej Brytanii (spadek o 5 pkt), Japonii (o 4 pkt) i Korei Południowej (o 3 pkt). Perspektywa dla Niemiec pozostaje bez zmian – wynik jest na stałym poziomie 45 pkt.

BAROMETR GLOBALNEGO HANDLU DHL

NOWY I WYJĄTKOWY WIODĄCY WSKAŹNIK GOSPODARKI ŚWIATOWEJ
OPARTY NA HANDLU PÓŁPRODUKTAMI I TOWARAMI WCZESNEGO CYKLU



DANE O IMPORCIE I EKSPORCIE
Z 7 KRAJÓW



ANALIZA
240 MILIONÓW ZMIENNYCH



ODZWIERCIEDLA
75% HANDLU ŚWIATOWEGO



3-MIESIĘCZNA PERSPEKTYWA
DLA HANDLU ŚWIATOWEGO



10 GAŁĘZI PRZEMYSŁU
OD CHEMIKALIÓW AŻ PO
POJAZDY



AKTUALIZACJA
4 RAZY W ROKU

#DHL_gtb

logisticsofthings.dhl/gtb



Jak na ośmiotysięczniku

Kraje z największym spadkiem

Tylko Indie, dzięki solidnemu handlowi drogą morską, odnotowują wzrost. Natomiast spadek z poprzedniego okresu dociera z opóźnieniem do Japonii i Wielkiej Brytanii. To jedyne kraje, które odnotowały pozytywne perspektywy handlu w poprzedniej, wrześniowej aktualizacji, a teraz wykazują największy spadek wyniku – poniżej progu 50 pkt. Dla Japonii to 48 pkt, a spowolnienie jest spowodowane głównie gorszymi perspektywami dla japońskiego handlu drogą powietrzną – spadek o 7 pkt do 42 pkt. Natomiast wykazując spadek o 4 pkt – do poziomu 51 pkt – japoński handel drogą morską ciągle odnotowuje tendencję wzrostową. Nie może ona jednak zrównoważyć znaczącego pogorszenia handlu drogą powietrzną.

BAROMETR GLOBALNEGO HANDLU DHL PROGNOZA UMIARKOWANEJ STAGNACJI GLOBALNEGO HANDLU W NAJBLIŻSZYCH TRZECH MIESIĄCACH

Barometr Globalnego Handlu DHL - Świat 2013 - obecnie



Wskaźnik = przewidywany rozwój handlu w najbliższych trzech miesiącach
50 = stabilność | > 50 = rozwój | < 50 = stagnacja

#DHL_gtb

logisticsofthings.dhl/gtb



Jak na ośmiotysięczniku

Z kolei Wielka Brytania odnotowała tendencję spadkową już w poprzedniej aktualizacji, a prognoza na najbliższe trzy miesiące po raz pierwszy spada poniżej progu oznaczającego brak zmian: spadek o 4 pkt do poziomu 49 pkt świadczy o tym, że GTB przewiduje łagodne pogorszenie brytyjskiego handlu. Spadek ten wynika z niewielkiego pogorszenia handlu zarówno drogą powietrzną (spadek o 4 pkt do poziomu 49 pkt), jak i morską (spadek o 5 pkt do poziomu 48 pkt). Po kilku kwartałach charakteryzujących się stosunkową odpornością na ten proces taki rozwój sytuacji bez wątpienia odzwierciedla utrzymujące się niepewne nastroje związane z brexitem.

Zdaniem eksperta



Gorsze wyniki dla Chin i Stanów Zjednoczonych – dwóch motorów napędowych globalnego rozwoju – zwiastują pogorszenie perspektyw gospodarczych na świecie.

Klikam i wiem

Aby ułatwić dostęp do **Barometru Globalnego Handlu DHL**, utworzono nową platformę cyfrową, dostępną pod adresem: **logisticsoftthings.dhl/gtb**. Ponadto wskaźnik jest również dostępny dla subskrybentów **Bloomberg Terminal** za pomocą kodu „**DHLG <GO>**”. Następną aktualizacja GTB zostanie opublikowana pod koniec marca 2020 r. Aby zapoznać się z pełną treścią raportu i uzyskać więcej informacji na temat Barometru Globalnego Handlu DHL, odwiedź stronę **logisticsoftthings.dhl/gtb**.



Jak na o...

Ja
ośWed
niez
Jedy
umia
sytuPrzev
Spad
aktua
do p
najw
i Wie
on oc
Korei
(o 1 p
progi **Zdaniem eksperta**

Eswar S. Prasad, profesor polityki handlowej i ekonomii
na amerykańskim Uniwersytecie Cornella w Ithace
w stanie Nowy Jork.

Gospodarka światowa wkracza w fazę stagnacji, odzwierciedlając słaby i powolny rozwój niektórych największych gospodarek świata i zasadniczo brak lub łagodną stagnację pozostałych. **Ciągłe napięcia w handlu, wyższa niestabilność polityczna i ryzyko geopolityczne oraz niepokój związany z ograniczoną skutecznością monetarnych środków stymulacyjnych powodują dalsze pogorszenie nastrojów gospodarczych i konsumenckich**, co ma negatywny wpływ na rozwój inwestycji i produktywności. Wzrost konsumpcji gospodarstw domowych, który stanowił fundament ostatnich wyników gospodarczych, pozostaje na wysokim

poziomie, choć słabnie w przypadku największych rozwiniętych lub wschodzących gospodarek rynkowych. **Najnowsza aktualizacja Barometru Globalnego Handlu DHL pokazuje**, że czynniki te miały niekorzystny wpływ na międzynarodowe przepływy handlowe. Gorsze wyniki dla Chin i Stanów Zjednoczonych – dwóch motorów napędowych globalnego rozwoju – zwiastują pogorszenie perspektyw gospodarczych na świecie. Ogólnie rzecz biorąc, najnowsza aktualizacja GTB przedstawia ponure i pozbawiające złudzeń perspektywy dla gospodarki i handlu światowego na pozostałe miesiące tego roku.



Incoterms 2020

Jakie są najważniejsze Reguły Incoterms®, które określają rozkład odpowiedzialności sprzedawcy i nabywcy w odniesieniu do kosztów dostawy, ryzyka utraty lub zniszczenia towarów oraz obowiązku ich ubezpieczenia?

Uniwersalne reguły dla każdego rodzaju transportu

EXW (Ex Works) – Z Zakładu

(określone miejsce odbioru)*

Incoterms® 2020

FCA (Free Carrier) – Franco Przewoźnik

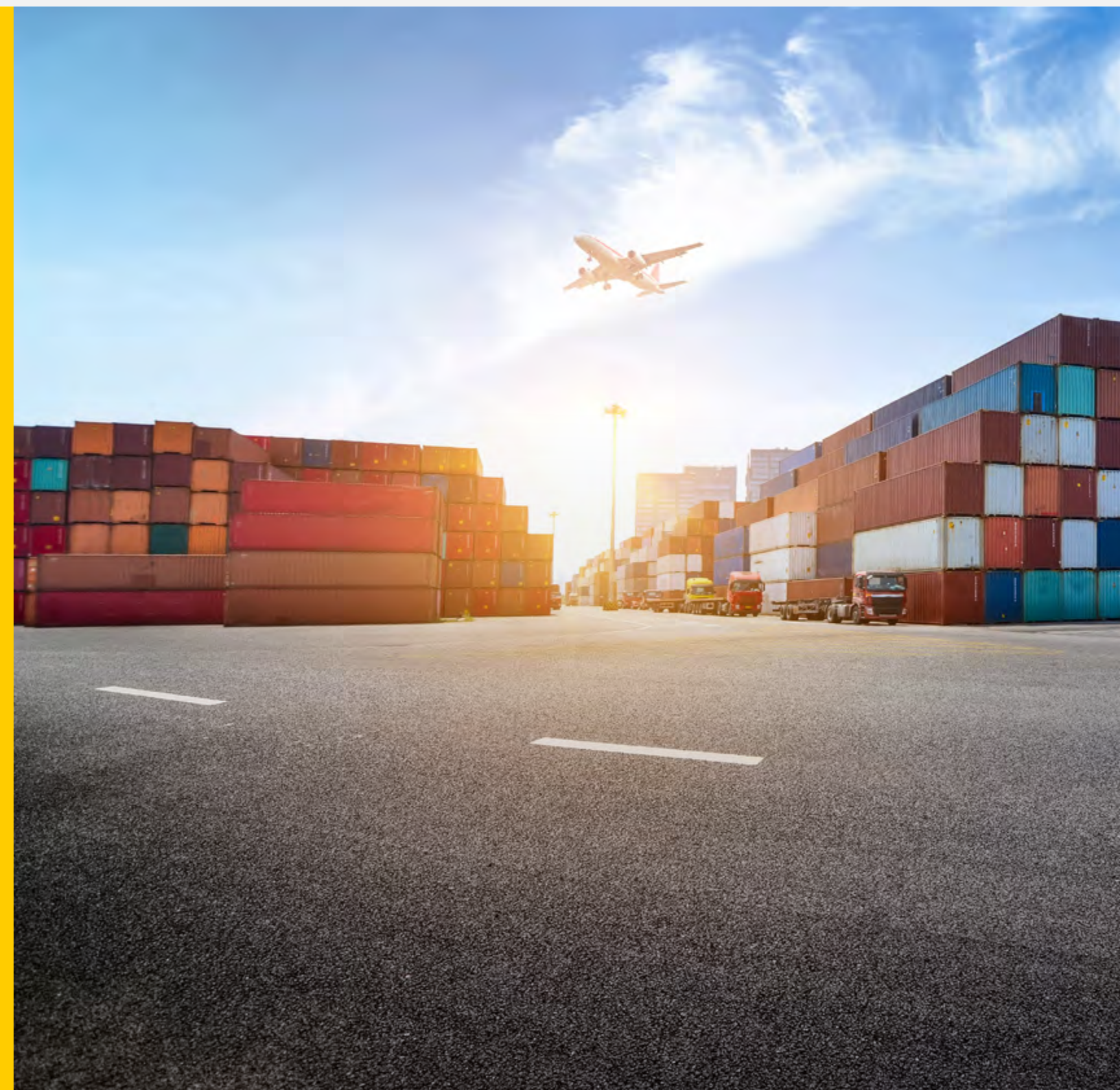
(określone miejsce dostarczenia)*

Incoterms® 2020

CPT (Carriage Paid To) – Przewoźne Opłacone do...

(określone miejsce przeznaczenia)*

Incoterms® 2020





Incoterms 2020

CIP (Carriage and Insurance Paid To) – Przewoźne i Ubezpieczenie Opłacone do...
(określone miejsce przeznaczenia)*
Incoterms® 2020

DAP (Delivered at Place) – Dostarczone do Miejsca
(określone miejsce przeznaczenia)*
Incoterms® 2020

DPU (Delivered at Place Unloaded) – Dostarczone do Miejsca, z Rozładunkiem
(określone miejsce przeznaczenia)*
Incoterms® 2020

DDP (Delivered Duty Paid) – Dostarczone, Cło Opłacone
(określone miejsce przeznaczenia)*
Incoterms® 2020

Reguły dotyczące przewozów morskich oraz wodnych przewozów śródlądowych

FAS (Free Alongside Ship) – Franco wzdłuż Burty Statku
(określony port załadunku)*
Incoterms® 2020

FOB (Free on Board) – Franco Statek
(określony port załadunku)*
Incoterms® 2020

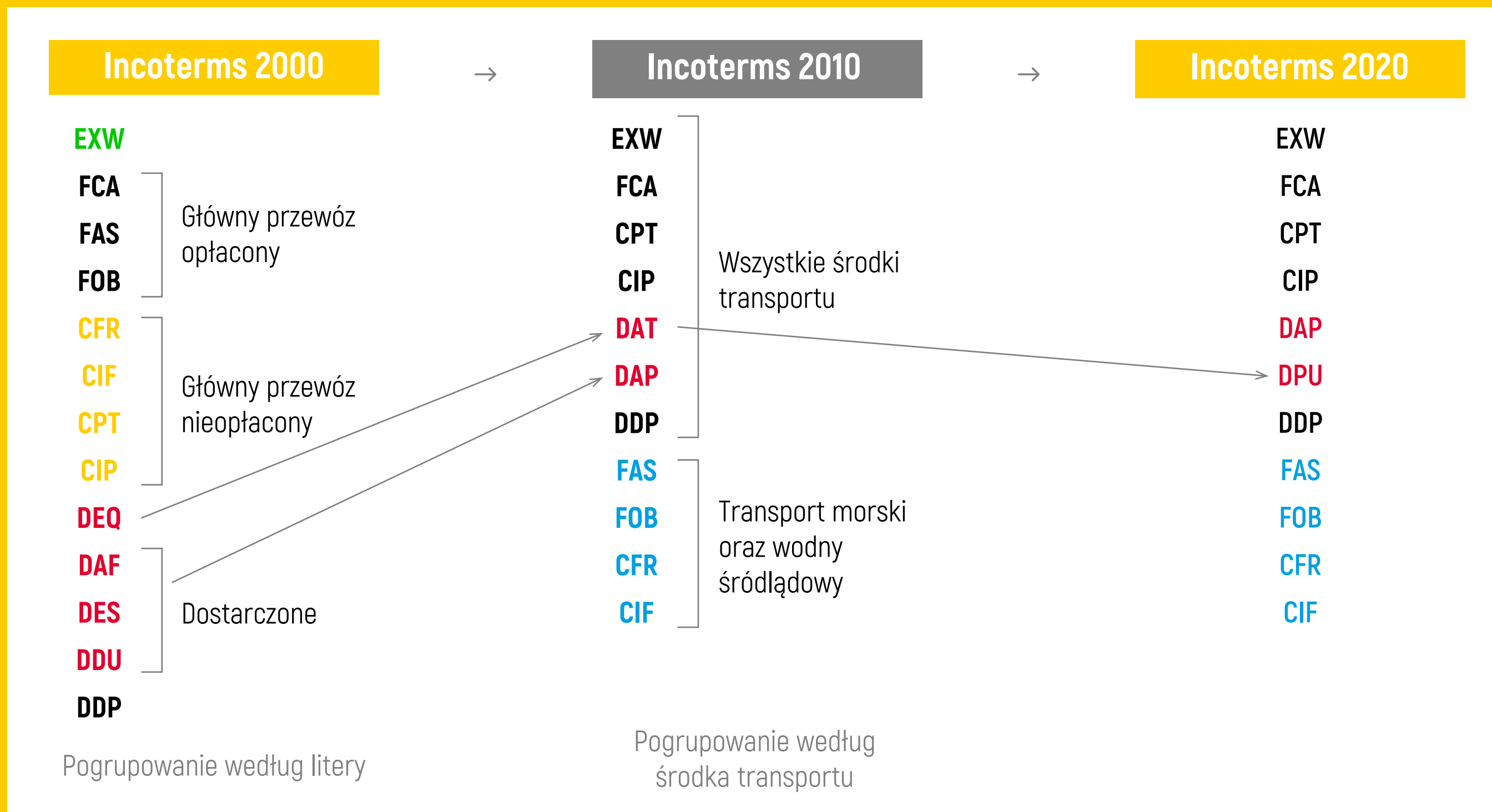
CFR (Cost and Freight) – Koszt i Fracht
(określony port przeznaczenia)*
Incoterms® 2020

CIF (Cost, Insurance and Freight) – Koszt, Ubezpieczenie i Fracht
(określony port przeznaczenia)*
Incoterms® 2020

* Zgodnie z zalecaniami Międzynarodowej Izby Handlowej posłużenie się określoną regułą Incoterms w wersji 2020 powinno się dokonywać przez następujące sformułowanie: (wybrana reguła Incoterms), (wskazany port, miejsce lub punkt) z dodatkowym zaznaczeniem „Incoterms® 2020”.



Incoterms 2020 – co nowego?



Incoterms 2020

Strefa zmian

Główne modyfikacje w Incoterms® 2020 w stosunku do wersji Incoterms® 2010:

- **DAT (Delivered at Terminal – Dostarczone do Terminalu)** zostaje zastąpione przez **DPU (Dostarczone do Miejsca, z Rozładunkiem)**.
- **FCA (Free Carrier – Franco Przewoźnik)** umożliwia obecnie wystawianie listów przewozowych po załadunku.
- **CIP (Przewoźne i Ubezpieczenie Opłacone do...)** wymaga obecnie zapewnienia ochrony ubezpieczeniowej **co najmniej na poziomie ICC A lub równoważnym** (zgodnie z klasyfikacją Instytutowych Klauzul Ładunkowych). W ramach Incoterms® 2010

standardowo wymagano klauzuli ICC C, która oznaczała niższy poziom ochrony. Nie zmienił się natomiast standard ochrony ubezpieczeniowej w ramach reguły **CIF (Koszt, Ubezpieczenie i Fracht)**, gdzie standardowo nadal wymagana jest tylko klauzula ICC C.

- **CIF (Koszt, Ubezpieczenie i Fracht)** oraz **CIP (Przewoźne i Ubezpieczenie Opłacone do...)** zakładają jednak tylko pewien standardowy poziom ubezpieczenia zapewniany przez sprzedawcę. Szczegółowy zakres ochrony ubezpieczeniowej w danym przypadku może podlegać modyfikacjom w ramach indywidualnych ustaleń między sprzedawcą a nabywcą.
- **W ramach niektórych Reguł Incoterms® 2020** doszło do bardziej szczegółowego określenia rozdziału kosztów pomiędzy sprzedawcą i nabywcą.



Incoterms 2020 / Jakiego rodzaju transportu użyć, aby przetransportować towar z zagranicy do Polski?

Incoterms

Jakiego rodzaju transportu użyć, aby przetransportować towar z zagranicy do Polski?

Uniwersytecie

EXW (Ex Works) (okresy Incoterms)

FCA (Free Carrier) (okresy Incoterms)

CPT (Carriage Paid To) (okresy Incoterms)

Incoterms 2020

- **FCA (Franco Przewoźnik), DAP (Dostarczone do Miejsca), DPU (Dostarczone do Miejsca, z Rozładunkiem) i DDP (Dostarczone, Cło Opłacone)** uwzględniają obecnie możliwość organizacji przewozu przez samego sprzedawcę lub nabywcę bez zaangażowania podmiotów trzecich.
- **Bardziej czytelne są też obowiązki stron dotyczące bezpieczeństwa.**
- **W miejsce dotychczasowych ogólnych wytycznych,** odnoszących się do wersji Incoterms z 2010 r., w ramach Incoterms® 2020 dla każdej reguły przewidziane zostały odrębne „**Explanatory Notes for Users**” („**Noty wyjaśniające dla użytkowników**”).

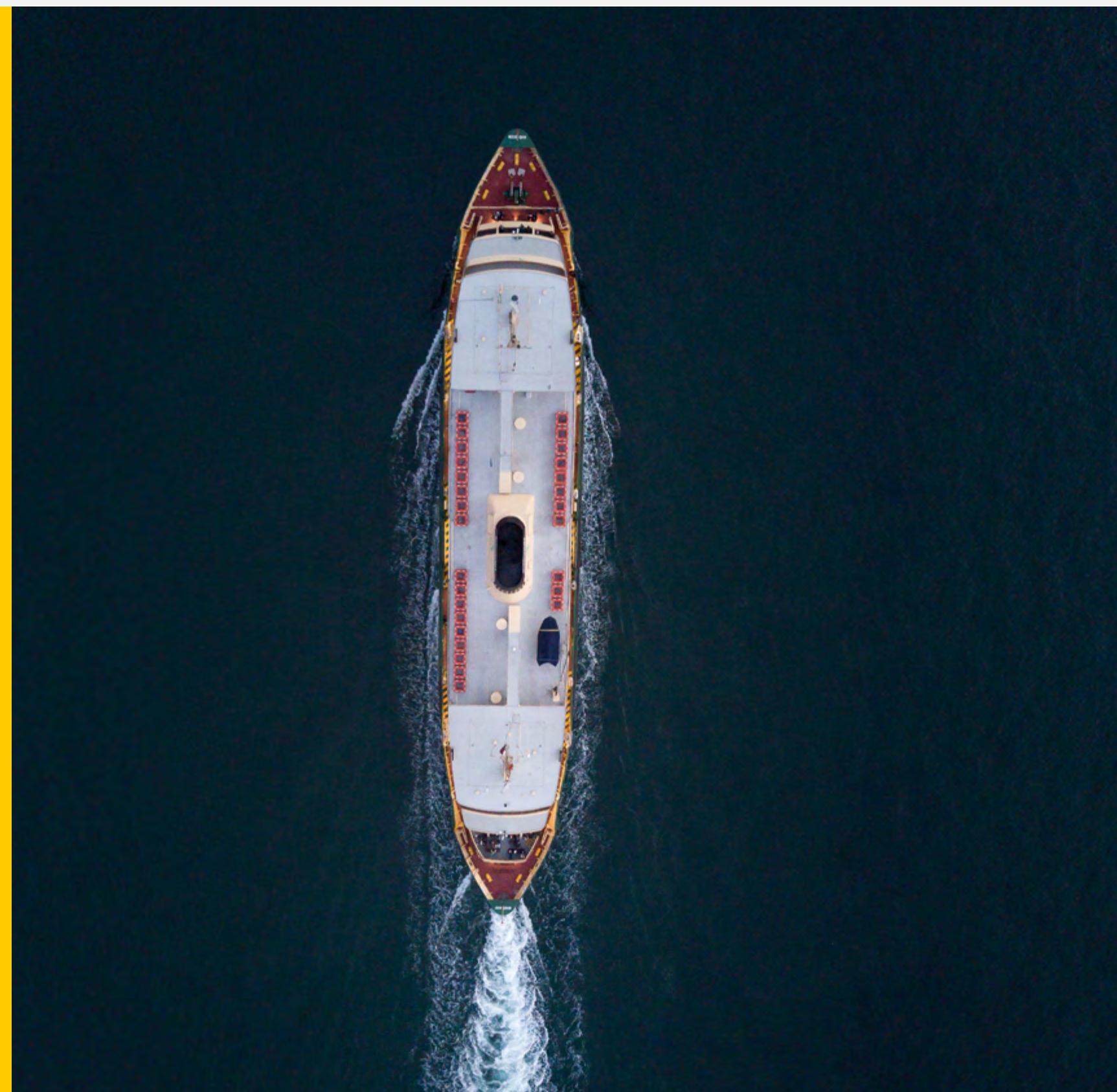
➡ **Dowiedz się więcej**

Szczegółowe informacje na temat **Reguł Incoterms®** prezentowane są **na oficjalnej stronie Międzynarodowej Izby Handlowej** (<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>). Międzynarodowa Izba Handlowa organizuje również internetowe szkolenia dotyczące Reguł Incoterms® 2020 (zob. icc.academy).

Wdrożenie IMO 2020

Co kryje się pod skrótem IMO 2020? Jak zmieni się w najbliższym czasie transport morski? I jaki wpływ ma nasza branża na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza? 1 stycznia 2020 r. czekają nas znaczące modyfikacje, warto przyjrzeć im się z bliska.

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) w odpowiedzi na zmiany klimatyczne prowadzi wiele działań w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń. Jej najnowszą regulacją jest IMO 2020. Wprowadza ona przepisy, które ograniczają emisje siarki powodowane przez paliwa okrętowe, co w efekcie ma poprawić jakość powietrza. Poza korzyściami dla środowiska naturalnego to ograniczenie może mieć pozytywny wpływ na zdrowie ludzi, szczególnie tych mieszkających i pracujących w pobliżu miast portowych i społeczności nadbrzeżnych. Statki wytwarzają bowiem bezbarwne, reaktywne, gazowe zanieczyszczenia powietrza, o których wiadomo, że powodują choroby układu oddechowego prowadzące do przedwczesnej śmierci.



Wdrożenie IMO 2020

Dotychczas statki mogły stosować wysokosiarkowe paliwo olejowe (HSFO) o zawartości siarki do 3,5 proc. IMO 2020 wymaga stosowania paliwa o zawartości siarki nieprzekraczającej 0,5 proc.

Odzwierciedlenie w kosztach

Różnica w cenie pomiędzy wysokosiarkowym paliwem olejowym (HSFO) 3,5 proc. a spełniającym nowe wymagania niskosiarkowym paliwem olejowym (LSFO) 0,5 proc. jest szacowana na mniej więcej 250 dol. za tonę, zaś koszt instalacji scrubberów szacuje się na blisko 6-10 mln dol. na statek. Jeśli chodzi o LNG, przedsiębiorstwa transportu morskiego nie są chętne, by go stosować, z uwagi na zagrożenia związane z bezpieczeństwem. Wyraźnie widać, że zmiana ta będzie miała wpływ na cały przemysł transportu morskiego. Niezależnie od tego, czy statek zostanie wyposażony w scrubbery, czy też będzie musiał korzystać z LSFO, koszt dostosowania się do nowej regulacji będzie istotny i w sposób znaczący przełoży się na ogólne koszty transportu.

Co wybrać?



Opcja nr 1: Zgodne paliwo LSFO 0,5 proc.

Różnica w cenie pomiędzy paliwem HSFO 3,5 proc. a paliwem LSFO 0,5 proc. wynosi ok. 250 dol. za tonę.



Opcja nr 2: EGCS (systemy oczyszczania gazów spalinowych, zwane również płuczkami)

Koszt szacowany na ok. 6-10 mln na statek.



Opcja nr 3: LNG (skroplony gaz ziemny)

Przedsiębiorstwa transportu morskiego wydają się niechętnie do stosowania tego rozwiązania z uwagi na zagrożenia związane z bezpieczeństwem.

Przewoźnicy morscy mają trzy możliwości spełnienia wymogów nowej regulacji:

1. Przejście na droższe, niskosiarkowe paliwo olejowe (LSFO 0,5 proc.).
2. Stosowanie systemów oczyszczania gazów spalinowych (EGCS), zwanych również płuczkami.
3. Stosowanie statków pracujących na skroplony gaz ziemny (LNG).



Wdrożenie IMO 2020

Pełną parą

Po ocenie przedstawionych trzech opcji przewoźnicy morscy przygotowują się do wejścia w życie nowego ograniczenia zawartości siarki. Według najnowszych szacunków:

83 proc. floty ogółem według liczby statków oraz **62 proc.** według pojemności w TEU będzie musiało od 1 stycznia 2020 r. przejść na 0,5 proc. LSF0;

16 proc. aktualnej floty według liczby statków oraz **36 proc.** według pojemności w TEU jest lub zostanie wyposażone w płuczki;

1 proc. floty ogółem według liczby jednostek oraz **2 proc.** według pojemności w TEU będzie korzystać z LNG jako paliwa.

Flota w liczbach

Flota ogółem (maj 2019 r.)	5272 statki	22,66 Mteu
Portfel zamówień	420 statków	2,55 Mteu
Płuczki zamówione (szac.)	844 statki	8,10 Mteu
Dostarczone/W trakcie	73 statki	0,47 Mteu
Nowo budowane	181 statków	1,57 Mteu
Planowane do doposażenia	590 statków	6,06 Mteu
Zamówione paliwo LNG	38 statków	0,42 Mteu
Dostarczone/Przystosowane	9 statków	0,02 Mteu
Nowo budowane	28 statków	0,39 Mteu
Planowane do przystosowania	1 statek	0,015 Mteu

Wdrożenie IMO 2020

Odpowiedź DGF

Co zrobimy w zakresie nowego wzoru obliczania dodatku paliwowego?

Aby spełnić wymogi prawne, musimy dostosować nasz obecny mechanizm obliczania współczynnika dodatku paliwowego (BAF). Będziemy jednak nadal stosować pierwotny wzór. Po prostu w naszym modelu progowym BAF zastąpimy cenę paliwa IFO 380 ceną spełniającą nowe wymogi paliwa 0,5 proc. Obecnie informacje na temat cen rynkowych spełniających nowe wymogi paliw są ograniczone. W momencie pojawienia się „oficjalnego” wskaźnika skorzystamy z niego w obliczeniach.

Uwaga! Nasza aktualna dopłata z tytułu korzystania z paliwa niskosiarkowego (LSFO) w obszarach kontroli emisji (ECA) dla linii Danmar pozostanie niezmienną.

Co to oznacza dla Państwa?

Od 1 grudnia wprowadzimy tzw. dopłatę z tytułu kosztów przestrzegania postanowień IMO 2020. Będzie ona naliczana dodatkowo w stosunku do wszystkich

istniejących stawek i umów i będzie obliczana na podstawie następującego wzoru:

$(\text{różnica pomiędzy ceną paliwa spełniającego nowe wymogi/tonę* oraz ceną paliwa IFO 380/tonę**}) \times \text{nasz współczynnik handlowy} = \text{dopłata z tytułu kosztów przestrzegania postanowień IMO 2020/TEU.}$

Czy wiesz, że?

Siarka, pierwiastek naturalnie występujący w ropie naftowej, z której wytwarzane jest paliwo okrętowe, **jest główną przyczyną emisji zanieczyszczających powietrze cząstek (sadzy) przez statki.**

* Obecnie na podstawie danych ze strony bunkerworld.com.

** Średnia danych ze stron bunkerworld.com oraz bunkerindex.com.



Wdrożenie IMO 2020

Drogi Kliencie!

Dlaczego piszemy?

Chcielibyśmy Państwu przekazać najświeższe informacje dotyczące nowych regulacji wprowadzonych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) mających na celu zredukowanie zanieczyszczenia morskiego powodowanego przez transport morski oraz działań w tym względzie podejmowanych przez DHL Global Forwarding (DGF). [...]

Armatorzy czynią ostatnie przygotowania w celu wdrożenia nowych regulacji na czas. Według ostatnich estymacji Alphaliner aż 83 proc. całej floty kontenerowej liczonej po liczbie statków oraz 62 proc. liczonej po ich pojemności w TEU będzie wykorzystywać pierwszą metodę, tj. przejdzie na tankowanie paliwa z niską zawartością siarki 0,5 proc. 16 proc. obecnej floty liczonej po liczbie statków oraz 36 proc. liczonej po pojemności w TEU zostanie albo już zostało wyposażonych w scrubbery

(metoda druga), a tylko 1 proc. statków (i 2 proc. TEU) będzie zasilanych gazem LNG.

Jaki to ma wpływ na Państwa działalność?

Omawiane zmiany w przepisach wpłyną na cały rynek frachtu morskiego i niezależnie od tego, którą z opcji wybiorą armatorzy, koszt dostosowania się do nich będzie bardzo wysoki. Ani armatorzy, ani spedytorzy nie będą w stanie tak wysokich kosztów zaabsorbować. Wielu armatorów już ogłosiło, że zmienią sposób naliczania dodatku paliwowego tak, aby odzwierciedlał wprowadzane zmiany w nowym rodzaju paliwa i jego cenach.

Od 1 grudnia 2019 r. (zgodnie z datą konosamentu) DGF wprowadził własny dodatek MCCS („IMO 2020 Compliance Cost Surcharge”). Będzie on kalkulowany co miesiąc na podstawie różnic w cenach paliwa okrętowego LSFO i HSFO notowanych na giełdach światowych. Będzie on naliczany dodatkowo do wszystkich kontraktów i ofert na wszystkich kierunkach, zarówno dla FCL, jak i LCL.



Jak podchodzi do tego DGF?

Nasza firma wspiera ochronę środowiska przez nasz globalny program GoGreen, który obejmuje inicjatywy nakierowane na ograniczenie emisji spalin oraz wykorzystywanie alternatywnych źródeł energii. W pełni popieramy program IMO 2020 jako krok branży morskiej w tworzeniu lepszej, „zielonej” przyszłości. Jesteśmy w ciągłym dialogu oraz w trakcie negocjacji z naszymi współpracującymi armatorami, tak aby ograniczyć wpływ kosztów wprowadzanych rozwiązań dla całego rynku. Musimy jednak brać pod uwagę, że nowe regulacje nie są tymczasowe, i kalkulować je w naszej działalności w 2020 r. i kolejnych latach.

W celu uzyskania szerszych informacji prosba o kontakt z Państwa opiekunem handlowym bądź opiekunem z działu obsługi klienta.

Z poważaniem
DHL Global Forwarding



Na drodze do cyfrowej doskonałości

DHL Global Forwarding kontynuuje strategię cyfrową poprzez wprowadzenie nowych usług i funkcji – myDHLi Analytics i myDHLi Quote & Book. Jakie kryją w sobie możliwości?

Nowa internetowa usługa myDHLi Analytics umożliwia klientom całodobowe przeglądanie i analizę ich danych biznesowych, a myDHLi Quote & Book oferuje kalkulator węglowy pozwalający na wyświetlenie w sposób przejrzysty danych dotyczących emisji dwutlenku węgla oraz ograniczenie tej emisji. – Zgodnie z niedawno ogłoszoną przez Grupę strategią 2025 „doskonałość w świecie cyfrowym”, nieustannie poszerzamy i ulepszymy nasze usługi cyfrowe. Dzięki rosnącej rodzinie produktów myDHLi możemy rozszerzyć nasze najlepsze w swojej klasie usługi logistyczne na sferę cyfrową.



DHL Global Forwarding to pierwszy spedytor oferujący kalkulator węglowy w ramach internetowego narzędzia wyceny i rezerwacji.

Na drodze do cyfrowej doskonałości

Klienci mogą realizować swoje cele zrównoważonego rozwoju za pośrednictwem tego samego narzędzia, z którego korzystają przy rezerwowaniu, organizowaniu i analizowaniu swoich przesyłek – mówi Tim Scharwath, prezes DHL Global Forwarding, Freight.

Zawsze pod ręką

Inteligentna usługa myDHLi Analytics jest przyjazna dla użytkownika – za pośrednictwem pulpitów nawigacyjnych klientom wyświetlają się wszystkie istotne informacje dotyczące wydatków (faktur), wolumenu, jakości usług oraz czynności celnych. Narzędzie myDHLi Analytics gromadzi dane na jednym ekranie, dzięki czemu klientom wystarczy jedno spojrzenie, by zapoznać się ze wszystkimi istotnymi informacjami dotyczącymi ich przesyłek. Z kolei opcje filtrowania pozwalają uzyskać dogłębne informacje na temat wydatków i trendów na podstawie swoich danych. Użytkownicy mogą pogrupować swoje informacje według takich kryteriów jak: kraj, nadawca, odbiorca, szlak

Czy wiesz, że?

Nowy kalkulator węglowy odzwierciedla realizowany przez Deutsche Post DHL **program GoGreen** oraz misję Grupy polegającą na **zredukowaniu wszystkich emisji związanych z logistyką do zera do 2050 r.**

handlowy i wiele innych. Raporty do pobrania umożliwiają podzielenie się szczegółowymi informacjami aż do poziomu przesyłki i faktury.

Wpływ na wpływ

Zaktualizowany został również inny członek rodziny produktów myDHLi – DHL Global Forwarding to pierwszy spedytory oferujący kalkulator węglowy w ramach internetowego narzędzia wyceny i rezerwacji. Klienci mają możliwość nie tylko dokonania oceny emisji wynikającej z ich przesyłek, ale także zmniejszenia swojego wpływu



Na drodze do cyfrowej doskonałości

Narzędzie myDHLi Analytics gromadzi dane na jednym ekranie, dzięki czemu klientom wystarczy jedno spojrzenie, by zapoznać się ze wszystkimi istotnymi informacjami dotyczącymi ich przesyłek.



na emisję CO₂ poprzez wybranie paliwa alternatywnego lub skorzystanie z opcji kompensacji. Wszystko to w ramach usługi myDHLi Quote & Book, dzięki której chcemy zapewnić swoim klientom wsparcie w zakresie zmniejszania śladu węglowego i realizacji indywidualnych celów zrównoważonego rozwoju. Użytkownicy mogą łatwo wybrać opcję neutralizacji emisji dwutlenku węgla dla swoich przesyłek. Zintegrowany kalkulator CO₂ automatycznie wyświetla porównanie śladu węglowego dla przesyłki pomiędzy transportem lotniczym i morskim. W kolejnym kroku nadawcy mogą wybrać paliwo spalające się w czysty sposób w przypadku transportu drogą morską lub opcję kompensacji dla każdego rodzaju transportu.

myDHLi Analytics

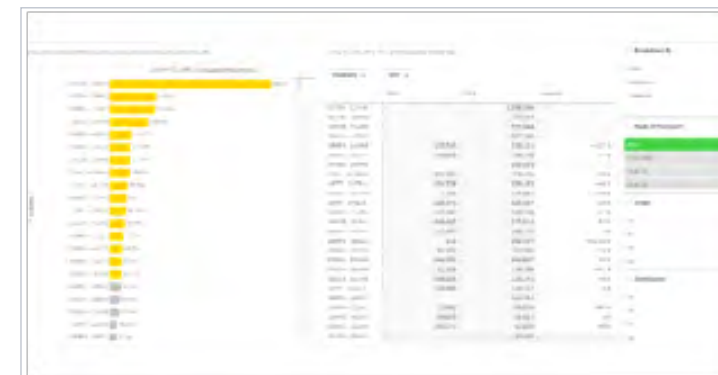
Uzyskaj szczegółowe informacje na temat swojej działalności i przeanalizuj je wspólnie z DHL Global Forwarding dzięki naszemu potężnemu i łatwemu w użyciu narzędziu oraz wielu dostępnym widokom i filtrom.

Narzędzie zoptymalizowane dla przeglądarek Google Chrome i Mozilla Firefox.



Wydatki

Szybko uzyskaj przegląd swoich wydatków na podstawie otrzymanych faktur.



Wolumen

Przeanalizuj swoje globalne przepływy i rozwój trendów.



Jakość usług

Skontroluj jakość usług poprzez pomiar terminowej realizacji zobowiązań oraz analizę incydentów.



Czynności celne

Uzyskaj szczegółowe informacje na temat dokonywanych czynności celnych i przeanalizuj swoje deklaracje, wpisy oraz zapłacone cła i podatki (wybrane kraje).



Strategia 2025

Grupa Deutsche Post DHL inwestuje w transformację cyfrową, a jej nowa strategia to odpowiedź na tendencje, które wyznaczają kierunek na przyszłość. Ale nie tylko. Jak mówi prezes Frank Appel, firma nigdy nie była w lepszej formie.

Poprzez „Strategię 2025 – doskonałość w świecie cyfrowym” Grupa kładzie podwaliny pod kontynuację udanej ścieżki wyznaczonej w poprzedniej „Strategii 2020”. Ponadto do 2025 r. wyda ok. 2 mld euro na cyfryzację, co przyspieszy transformację cyfrową – kwota ta jest już uwzględniona w ramach planowanych nakładów inwestycyjnych (Capex) i operacyjnych (Opex). Ta inwestycja może przynieść do 2025 r. roczne korzyści w wysokości co najmniej 1,5 mld euro.

Dobry początek

Dzięki „Strategii 2020 Focus Connect Grow” zdobyliśmy cenną wiedzę, dzięki której możemy osiągnąć jeszcze lepsze wyniki w kolejnym cyklu strategicznym.



*Nie musimy odkrywać siebie na nowo.
Wystarczy, że staniemy się ucyfrowieni.*



Strategia 2025

– Doświadczenie pokazuje, że sukcesy odnosimy wtedy, gdy wykorzystujemy nasze zasoby i zdolności innowacyjne, aby rozwijać naszą rentowną podstawową działalność logistyczną – mówi Frank Appel. – Z tego względu w ciągu ostatnich kilku lat stopniowo wycofywaliśmy się z pobocznych obszarów i kierowaliśmy inwestycje na wzrost działalności podstawowej. Sektor logistyki, podobnie jak inne gałęzie przemysłu, przechodzi szybkie zmiany, a czynniki geopolityczne, takie jak narastające spory handlowe, są przyczyną większej niepewności. Jednak dzięki zrównoważonemu portfelowi już teraz mamy idealną pozycję do osiągnięcia trwałego, rentownego wzrostu i kształtowania przyszłości logistyki.

Lider w cyfrowym świecie

Cztery trendy, które miały wpływ także na logistykę w ostatnich latach, to globalizacja, handel elektroniczny, cyfryzacja i zrównoważony rozwój. W najnowszej strategii też odgrywają znaczącą rolę i wyznaczają kierunek naszych działań. Naszym celem jest wciąż łączenie ludzi i poprawa ich życia poprzez umożliwienie handlu

i wspieranie rozwoju przedsiębiorstw. Podążając za wizją bycia firmą logistyczną dla całego świata („The Logistics Company for the World”), Grupa Deutsche Post DHL pragnie utrzymać pozycję lidera w branży w cyfrowym świecie. Z uwagi na to, że Grupa obejmuje strategicznie zróżnicowany portfel logistyczny, każda z pięciu dywizji – Post & Parcel Germany (P&P), Express, Global Forwarding, Freight (DGFF), Supply Chain oraz eCommerce Solutions – obrała własną ścieżkę bazującą na prowadzonej działalności podstawowej. Dzięki temu każda z nich ma wyznaczone priorytety i wie, wokół czego koncentrować swoje działania. Jednym z głównych czynników wzrostu nadal będzie handel elektroniczny. Dywizje korzystają z możliwości dynamicznego rozwijania swoich rozwiązań wzdłuż całego łańcucha wartości logistycznych – od logistyki biernej po realizację, dostawę i zwroty. – Jesteśmy jedyną firmą, która jest w stanie zaoferować zarówno pojedyncze elementy, jak i cały łańcuch dostaw handlu elektronicznego w skali globalnej. To nasz główny wyróżnik – stwierdza Appel.

Strategia 2025

W Grupie siła

W naszych planach jest kompleksowa modernizacja systemów informatycznych i zintegrowanie nowych technologii, a także takie szkolenia dla pracowników, by bez problemów mogli z tych technologii korzystać. Dzięki większej automatyzacji i ulepszonym procesom transakcyjnym, na przykład poprzez automatyzację magazynów i programy robotyzacji, poprawi się również wydajność. Do tego szeroko stosowana będzie analiza danych, np. by wesprzeć procesy optymalizacji tras i przewidywania wolumenu operacyjnego.

- Wybiegając dalej w przyszłość, połączymy nasze możliwości technologiczne jako Grupy w globalnych Centrach Doskonałości. W nich będziemy na szczęblu centralnym rozwijać kluczowe technologie, takie jak internet rzeczy, które następnie będziemy udostępniać naszym dywizjom. W ten sposób możemy wykorzystać siłę naszej Grupy, aby przyspieszyć cyfryzację – mówi Appel.

Tempo transformacji cyfrowej, która została już zapoczątkowana w ramach Grupy, zostanie przyspieszone.



Strategia 2025

Wierni zobowiązaniom

W ramach Strategii 2025 Grupa Deutsche Post DHL realizuje swój plan: „łączenie ludzi, poprawa jakości życia” poprzez uwzględnienie kwestii zrównoważonego rozwoju we wszystkich trzech głównych założeniach. Zamierzenia związane z ochroną środowiska, społeczną odpowiedzialnością i ładem korporacyjnym (ESG) będą zarządzane poprzez konkretne cele i kluczowe wskaźniki efektywności (KPI). Grupa potwierdza także swoje poparcie dla Celów Zrównoważonego Rozwoju (Sustainable Development Goals, SDG) ONZ i dąży do ściślejszego dostosowania rozwoju swojej działalności do pięciu SDG, do których realizacji zobowiązała się w 2017 r.



Z Pajacykiem nam po drodze

Z Pajacykiem nam po drodze

Od 1998 r. Polska Akcja Humanitarna wspiera niedożywione dzieci zarówno w szkołach, jak i placówkach środowiskowych. DHL ma w tym niemały udział!

Właśnie przedłużyliśmy naszą współpracę z PAH, a działamy razem już od 2011 r. W tym czasie w ramach programu „Pajacyk” ufundowaliśmy już ponad 500 tys. posiłków. Każda nasza przesyłka oznacza jeden pełnowartościowy posiłek dla dzieci, które potrzebują pomocy. Co ważne, program obowiązuje nie tylko w trakcie szkolnych miesięcy, lecz przez cały rok.

Pomoc Pajacyka

173 504 obiady dla 960 dzieci w szkolnych stołówkach w roku szkolnym 2018/2019

9 289 487 posiłków dla **71 042** dzieci od 1998 r. do 2019 r.



Kalendarz świąt na świecie

Dni wolne od pracy

Styczeń

	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
27				2	3	4	5
28				9	10	11	12
29		14	15	16	17	18	19
30	20	21	22	23	24	25	
31		28	29	30	31		

Luty

	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
31						1	2
32	3	4			7	8	9
33				13	14	15	16
34		18	19	20	21	22	
35		25	26	27	28	29	

Marzec

	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
35							
36		3	4	5	6		8
37	9		11		13	14	15
38	16		18		20		22
39				26		28	29
40	30	31					