



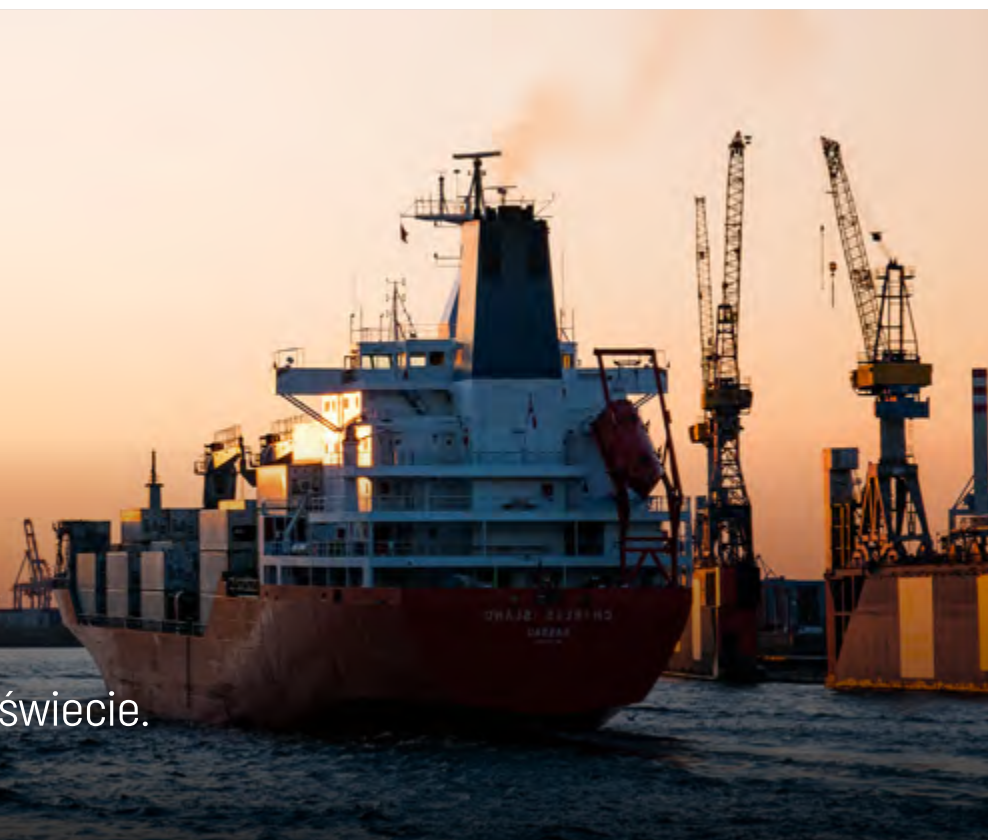
FORWARD**THINKING**

Nr 1/**2021** | Newsletter dla kluczowych klientów
DHL Global Forwarding

Okiem eksperta

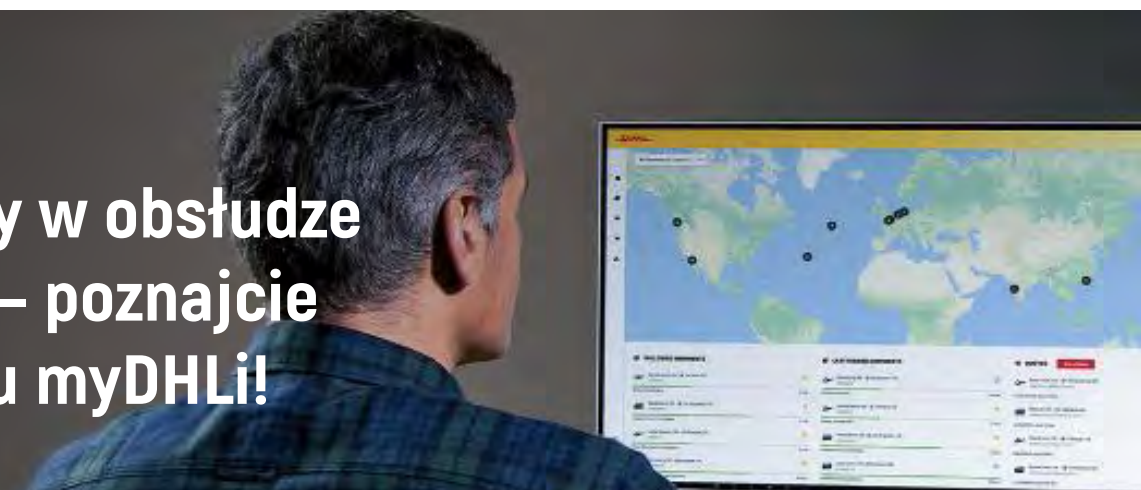
Zero, które się opłaca

DHL dekarbonizuje wszystkie ładunki niepełnokontenerowe w transporcie morskim na całym świecie.



Grupa DHL

Nowoczesny, łatwy w obsłudze i zawsze pod ręką – poznajcie możliwości portalu myDHLi!



News

Otwieramy magazyn przy DCT Gdańsk!



Grupa DHL

Celna uwaga!

O czym powinniście wiedzieć, nim wyślecie swój towar na Wyspy Brytyjskie?



Grupa DHL

DHL rozpoczął międzynarodową dystrybucję szczepionek przeciwko COVID-19



Sposób na trudne czasy

Serwis morski LCL w sieci DHL oraz nowy magazyn w Gdańsku pomagają realizować dostawy podczas trudności eksportowych Chin. →

Polskie kontra zagraniczne

Odprawy celne w Polsce mają coraz lepszą pozycję, przyczyniła się do tego m.in. postępująca digitalizacja. Automatyzacja procesu sprawia, że przebiega on szybciej, a tym samym dystans do zagranicznej konkurencji jest coraz mniejszy. →

Stany, stany, fajowa jazda

Jak zorganizować wysyłkę zbiornika na ciekły hel o pojemności niemal 140 tys. litrów z USA do Polski? Zobaczcie sami! →



Stany, Stany, fajowa jazda

Wiele wyzwań i jeden cel: organizacja kompleksowej wysyłki zbiornika na ciekły hel o pojemności niemal 140 tys. litrów z USA do Polski. Z dostawą zbiornika dla PGNiG SA zmierzył się dział Industrial Projects.

DHL był odpowiedzialny za odbiór zbiornika od producenta w USA, transport do portu nadania – Baltimore, a później przeładunek i mocowanie na specjalistycznej platformie transportowej (MAFI Trailer). Na liście zadań były też fracht morski do portu w Europie – Bremerhaven, a później przeładunek na specjalistyczny zestaw drogowy i transport do klienta w Polsce. Jakie wyzwania nas czekały? Przede wszystkim te związane z uzyskaniem niezbędnych zezwoleń na przewóz nienormatywny.



Stany, Stany, fajowa jazda

Do tego doszło wykonanie objazdu trasy, a także ekspertyz kilku obiektów mostowych na drodze przejazdu. Konieczny był również demontaż znaków drogowych, a nawet... organizacja konwoju policyjnego w Niemczech.



Stany, Stała fajowa jazda

Wiele wyzwań i jeden
wysyłki zbiornika na
140 tys. litrów z USA
dla PGNiG SA zmierzy

DHL był odpowiedzialny
w USA, transport do portu
przeładunek i mocowanie
transportowej (MAFI Tra
fracht morski do portu
przeładunek na specjalis
do klienta w Polsce. Jaki
Przede wszystkim te zwi
zezwoleń na przewóz nie



🗨 Zlecenie na dużą skalę

- Wymiary ładunku:
 $19,50 \times 3,80 \times 3,80$ m
- Wymiary całego zestawu:
 $37,50 \times 3,80 \times 4,30$ m
- Waga ładunku:
38 t
- Waga zestawu z ładunkiem:
82 t

Polskie kontra zagraniczne

Według ekspertów na szybkie nadrobienie strat przez polskie agencje celne miała wpływ ubiegłoroczna gruntowna modernizacja przepisów celno-podatkowych. Wśród plusów po stronie polskich agencji celnych można wymienić m.in. możliwość bycia przedstawicielem na terenie całej Unii Europejskiej czy tańsze kadry niż na Zachodzie. Wciąż jest jednak sporo do zrobienia. Jednym z wyzwań jest utrzymanie na podobnym, europejskim poziomie pod względem zarówno ludzi, jak i jakości oraz cen. Ponadto powiązanie m.in. procedur Unijnego Kodeksu Celnego z interpretacją na poziomie krajowym powoduje, że agencje celne muszą się wciąż szkolić.





Wyniki I rankingu agencji celnych

Pozycja	Nazwa	NIP	Przychody	Oferowane usługi	Jakość obsługi	Strategiczna pozycja na rynku	Razem
1	Rusak Business Services Sp. z o.o.	1130080883	2,55	17,5	1,05	4,125	25,225
2	DHL Global Forwarding Sp. z o.o.	7280257292	2,1	17,5	2,625	1,875	24,1
3	Terramar Spedycja Międzynarodowa Sp. z o.o.	5860103386	0,9	13	4,9	4,5	23,3
4	Agencja Celna TERMINUS E.S. Grygatowicz-Szumowska sp.j.	5422749941	2,4	16	0,7	4,125	23,225
5	GRUPA DTA	7542661032	2,7	15	1,4	3,75	22,85



Otwieramy magazyn przy DCT Gdańsk!

W porcie morskim DCT Gdańsk przy ul. Kontenerowej 21 klienci mogą już korzystać z nowego magazynu. Co oferujemy? Przede wszystkim możliwości w zakresie transportu międzynarodowego, sporą powierzchnię, solidny zespół pracowników i uproszczone procedury kontroli celnej. Ponadto wśród dostępnych usług są również: przeładunek bezpośredni, konsolidacja towarów przed eksportem, dekonsolidacja towarów po imporcie, a także dystrybucja krajowa, włącznie ze specjalnymi usługami dostawy.



Usługi o wartości dodanej:

- zarządzanie inwentarzem,
- ważenie i mierzenie przed wysyłką,
- system Pick & Pack,
- sortowanie, etykietowanie, pakowanie,
- kontrola jakości,
- skanowanie kodów towarów,
- system śledzenia (Track and Trace).



Otwieramy magazyn na Wybrzeżu!

Magazyn w Gdańsku w liczbach...

3325 m kw. – powierzchnia magazynowa

2,5 t – udźwig wózków widłowych

5 – liczba ramp

1 – liczba podjazdów

6 – dla tylu ciężarówek przewidziano
tzw. miejsce uznane



...i nie tylko

- położony w strefie wolnocłowej – rozładunek bez T1
- skład celny
- agencja celna DHL
- aktywna i pasywna ochrona / standardy bezpieczeństwa

- skanowanie kodów towarów,
- system śledzenia (Track and Trace).

Sposób na trudne czasy

Aktualne problemy eksportowe z Chin powodują wzrost zainteresowania przewozami drobnicowymi w transporcie morskim. DHL może zapewnić klientom bezpośrednią, cotygodniową realizację dostaw z Azji wprost do nowo otwartego magazynu w Gdańsku.

Całkowity czas przewozu towaru z Chin i Tajwanu wynosi 40-50 dni. Dostawa trafia najpierw do nowego obiektu na Pomorzu, a następnie wprost do klienta. – Mamy największą na świecie własną sieć morskich połączeń drobnicowych, dzięki czemu na każdym etapie transportu przesyłka jest obsługiwana przez pracowników oraz infrastrukturę DHL – podkreśla w „Rzeczpospolitej” dyrektor marketingu i sprzedaży DHL Global Forwarding Marcin Solnica. Bezpośredni przewóz towaru zmniejsza możliwość jego uszkodzenia oraz sprawia, że przesyłka dociera na właściwe miejsce szybciej. Nowy magazyn pozwala obsługiwać te właśnie transporty drobnicowe, a także kierować dalszą dystrybucję przesyłek w głąb kraju.



Pan Trąbalski na pokładzie

Pewien 36-latek musiał się dostać samolotem z Pakistanu do Kambodży. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie jego waga i wzrost – 4 tony i ponad 3 metry! Dla DHL nie ma jednak rzeczy niemożliwych. Były już niedźwiedzie ussuryjskie, pandy wielkie, a teraz przyszedł czas na... słonia azjatyckiego.

Kaavan, znany również jako najbardziej samotny słoń na świecie, przykuł międzynarodową uwagę ze względu na warunki, w jakich zmuszony był żyć w Marghazar Zoo. Aby przygotować się do podróży, 36-letni samiec przez kilka tygodni przechodził specjalne szkolenie, po to by bezpiecznie wejść do skrzyni, w której miał ją odbyć. Towarzyszyła mu ekipa weterynarzy specjalizująca się w pomocy dzikim zwierzętom, która czuwała nad nim i zapewniała mu spokój.





Pan Trąbalski na pokładzie

Współpraca na ziemi i w chmurach

Ten „długodystansowy” lot (4 tys. km) wymagał wielu miesięcy starannego i kompleksowego planowania przez FOUR PAWS, globalną organizację zajmującą się opieką nad zwierzętami, specjalistów weterynaryjnych i DHL Global Forwarding. Międzynarodowy oddział specjalistyczny Deutsche Post DHL Group zajmujący się transportem towarów był odpowiedzialny za logistyczną stronę operacji, łącznie z uzyskaniem niezbędnego zezwolenia celnego na przewóz Kaavana z jego poprzedniego domu w Marghazar Zoo.

Thomas Mack, szef ds. globalnego transportu lotniczego DHL Global Forwarding

Transport zwierząt jest zawsze nadzwyczajnym zadaniem. Podróż multimodalna musiała być zaplanowana bardzo dokładnie. Temperatura była kontrolowana przez cały lot, a Kaawanowi towarzyszyli weterynarze, aby upewnić się, że jest bezpieczny. Dzięki naszej wiedzy i globalnej sieci udało nam się przenieść go do nowego rezerwatu, gdzie zamieszka na długi czas.

nad nim i zapewniała mu spokój.



Pan Trąbalski na pokładzie

Pewnie nie przypominacie sobie, że w 2018 roku DHL przetransportowała z Pakistanu do Kamboodży słonia azjatyckiego, który miał być przetransportowany do rezerwatu przyrody w Kamboodży. Słonia tego imienia nie było, ale w tym celu DHL przetransportowała z Pakistanu do Kamboodży słonia azjatyckiego, który miał być przetransportowany do rezerwatu przyrody w Kamboodży.

W tym celu DHL przetransportowała z Pakistanu do Kamboodży słonia azjatyckiego, który miał być przetransportowany do rezerwatu przyrody w Kamboodży. Słonia tego imienia nie było, ale w tym celu DHL przetransportowała z Pakistanu do Kamboodży słonia azjatyckiego, który miał być przetransportowany do rezerwatu przyrody w Kamboodży.

Firma DHL przetransportowała już:



cztery dorosłe niedźwiedzie ussuryjskie zagrożone wyginięciem – z Japonii do Anglii (2018 r.),



dwie pandy wielkie – z Chin do Finlandii (2018 r.),



słonia azjatyckiego – z Pakistanu do Kamboodży (2020 r.).

**WAGA
BLISKO
4 TONY**

**WZROST
PONAD
3 METRY**



zespół weterynarzy
specjalizujących się
w opiece nad dzikimi
zwierzętami

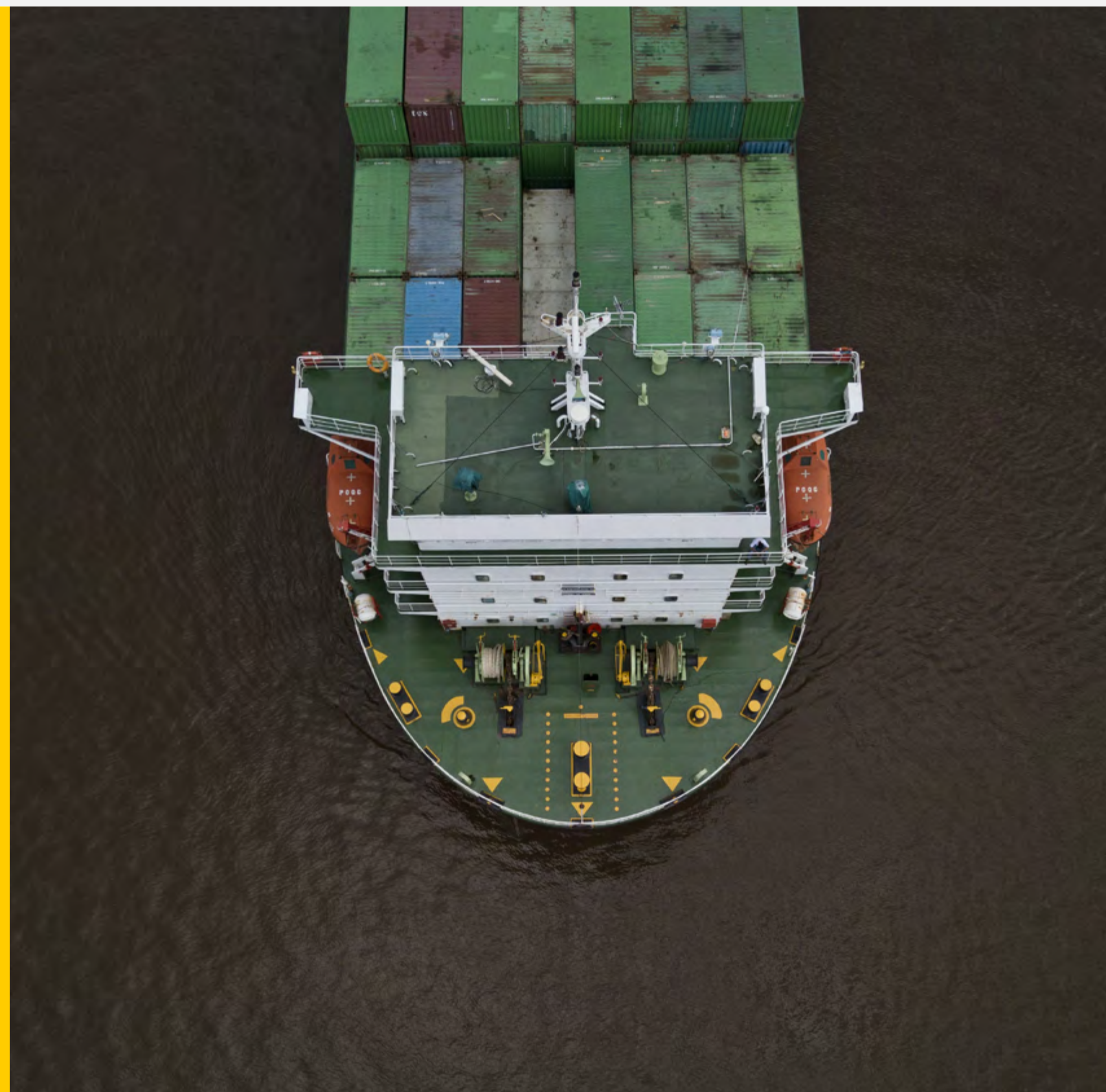


4000 km
podróż z Islamabadu w **Pakistanie**
do rezerwatu przyrody w Kamboodży

Portowe emocje

Rozpoczęcie nowego roku to czas podsumowań i planów także na rynku frachtu morskiego. Tym razem jednak zmiana daty wydaje się jedynie technicznym szczegółem, gdyż sytuacja na rynku 1 stycznia jest tak samo trudna jak 31 grudnia. Spróbujmy jednak spojrzeć, co już za nami, a czego możemy się spodziewać w najbliższych kwartałach?

Rok 2020 to przede wszystkim ogromny brak równowagi w przepływach kontenerowych na poszczególnych kierunkach. W I kwartale epidemia COVID-19, która spowodowała najpierw zamknięcie fabryk w Chinach, a następnie całych branż w skali globalnej, bardzo mocno ograniczyła import z Chin do Europy, USA i innych wysoko rozwiniętych rynków. Puste kontenery pozostały więc w Chinach, powodując kongestie w wielu portach, podczas gdy na pozostałych kontynentach doskwierał ich duży brak. Dotyczyło to wszystkich rodzajów kontenerów, zarówno standardowych, jak i specjalistycznych typu *reefer* (których także bez pandemii jest znacznie mniej).



Portowe emocje

Obieg zamknięty

W drugiej połowie roku sytuacja zmieniła się diametralnie. W Chinach obserwowaliśmy długo nieobecny boom eksportowy, z kolei klienci z innych kontynentów nadrabiali zamówieniami stracone pierwsze półrocze. Efektem były statki zarezerwowane na kilka tygodni w przód, rekordowe stawki frachtowe oraz ogromne braki sprzętowe w Chinach. Szczególnie problematyczne okazały się kontenery typu HC, najczęściej wykorzystywane przez europejskich i amerykańskich importerów. W USA na skutek komplikacji w łańcuchu dostaw w wyniku pandemii na długi czas utknęło tysiące kontenerów, często wywożonych następnie z powrotem do Azji, by jak najszybciej dostarczyć sprzęt do tego regionu.

Kontener wart swej ceny?

Stawki na większości tras osiągają rekordowe wartości. Na liniach z Azji do obu Ameryk, Afryki czy Europy płaci się

obecnie sumy pięciocyfrowe. Złożona jednego dnia oferta następnego już nie jest z reguły aktualna. W dalszym ciągu nie daje także gwarancji ani miejsca na statku, ani otrzymania wolnego kontenera. Armatorzy pierwszy raz od kilku lat odnotowali wysokie zyski – by je zmaksymalizować, zaangażowali więc całą swoją dostępną flotę i sprzęt. Nie ominęły ich jednak także spore problemy z zarządzaniem – kontrakty reklamowane jako priorytetowe i sprzedawane po najwyższych cenach nie zawsze ostatecznie się takimi okazują.

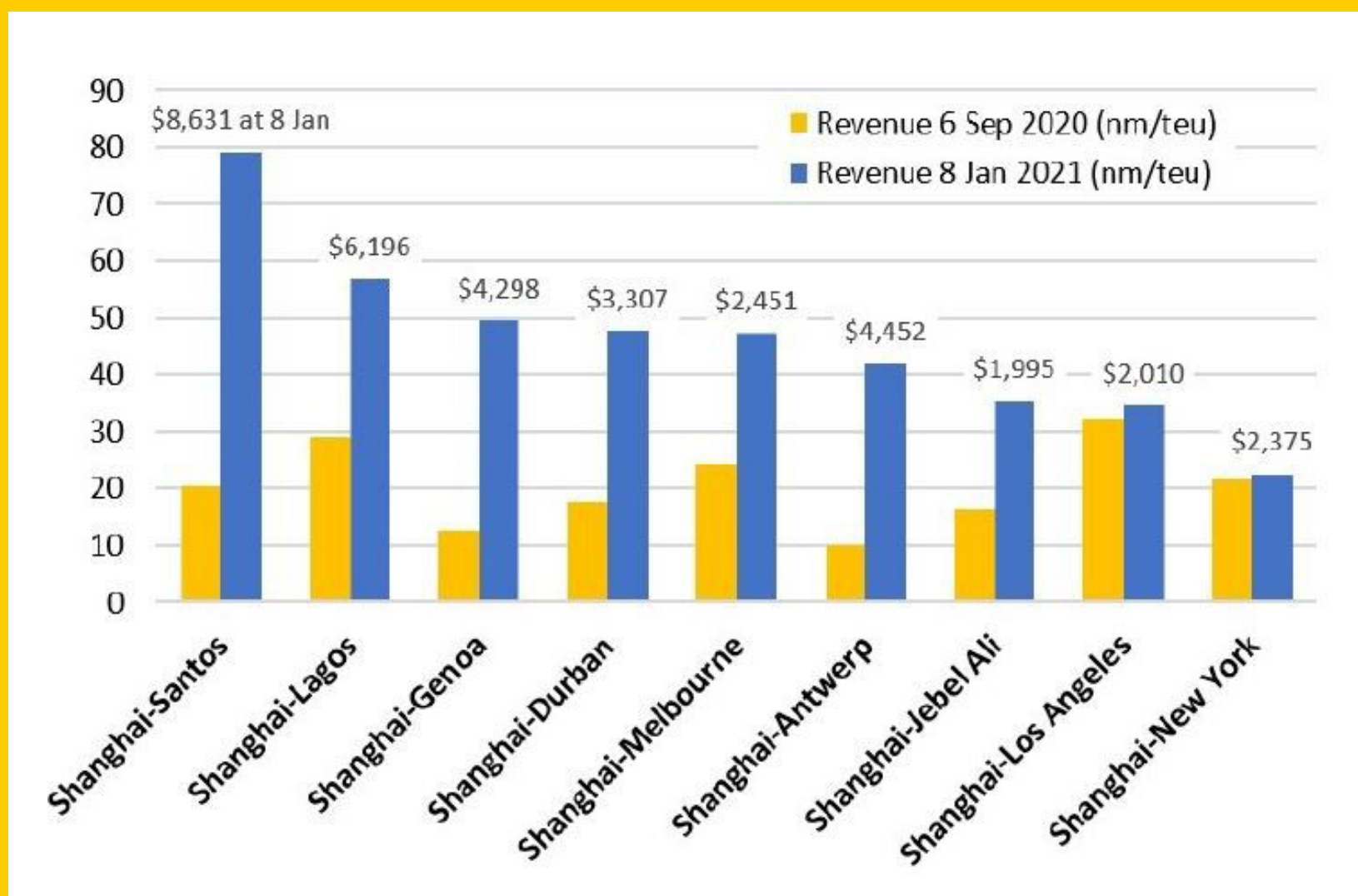
Niestety, wysokie stawki nie zawsze idą w parze z jakością serwisu. Terminale portowe w wielu krajach doświadczają kongestii, a kontenery czekają nawet tygodniami na swoje wyjście. Wskaźnik niezawodności globalnych serwisów kontenerowych spadł do najniższego w ostatnich latach poziomu.

Portowe e

Rozpoczęcie nowego roku, także na rynku frachtowym, zmiana daty wydaje się, gdyż sytuacja na rynku jak 31 grudnia. Spróbujmy a czego możemy się s

Rok 2020 to przede wszystkim w przepływach kontenerów. W I kwartale epidemia COVID-19, zamknięcie fabryk w Chinach, globalnej, bardzo mocno i innych wysoko rozwiniętych, więc w Chinach, powodując na pozostałych kontynentach to wszystkich rodzajów k... jak i specjalistycznych ty... jest znacznie mniej].

Portowe emocje

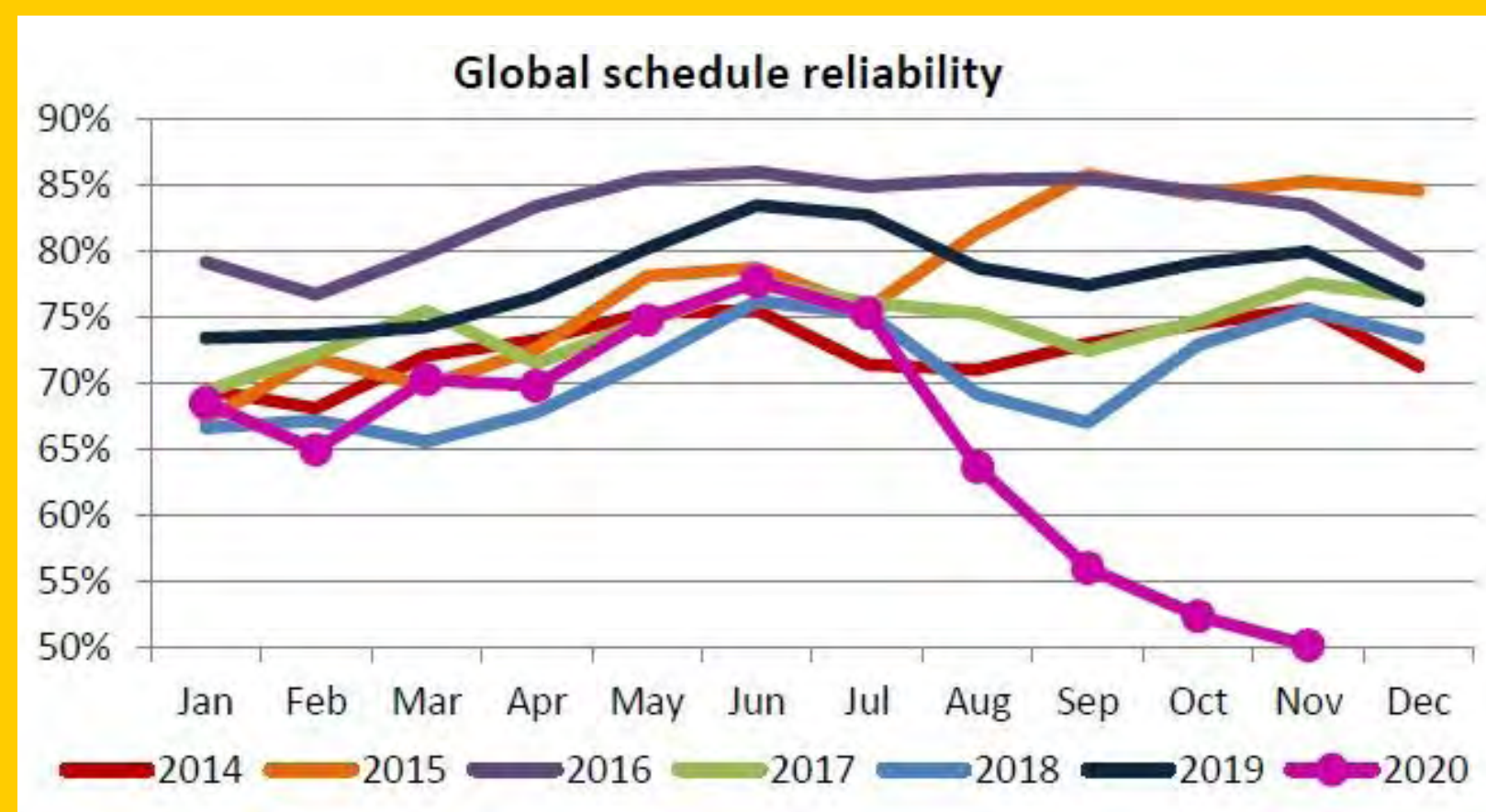


Portowe emocje

Rozpoczęcie nowego roku, także na rynku frachtowym, zmiana daty wydania, gdyż sytuacja na rynku jak 31 grudnia. Spróbujmy zobaczyć, czego możemy się spodziewać.

Rok 2020 to przede wszystkim w przepływach kontenerów. W I kwartale epidemia COVID-19, zamknięcie fabryk w Chinach, globalnej, bardzo mocno i innych wysoko rozwiniętych, więc w Chinach, powodując na pozostałych kontynentach to wszystkich rodzajów kłopotów (jak i specjalistycznych typów jest znacznie mniej).

Portowe emocje



Portowe emocje

Płyniemy po równowagę

Co nas czeka w bieżącym roku? Przewidywania wskazują, że obroty w morskim frachcie kontenerowym w 2021 r. będą dalej rosnąć, choć kalkulacje dokładnego tempa wzrostu są raczej przedwczesne. Obecne i potencjalne zahamowanie gospodarki w poszczególnych regionach i krajach będzie miało znaczny wpływ na popyt na fracht kontenerowy i być może, podobnie jak w roku 2020, będzie prowadzić do wahań mocno destabilizujących rynek frachtowy. Ten jednak reguluje się sam – prawem popytu i podaży – należy więc się spodziewać, że w dłuższej perspektywie ustabilizuje się na poziomie jakiejś równowagi. W II kwartale 2021 r. do serwisu mają wejść nowe duże statki oceaniczne, z drugiej jednak strony stawki frachtowe w wysokości 5000+ USD najprawdopodobniej wyeliminują z obrotu kontenerowego firmy i całe branże handlu związane z towarami o niskiej wartości. Z pewnością możemy stwierdzić, że co najmniej kilka trudnych miesięcy jeszcze przed nami.



Wszystko (w) płynie

Jak transportować neutralne ładunki płynne w sposób wydajny, a przy tym bezpieczny i przyjazny dla środowiska? Rozwiązanie jedno ma imię: DHL Flexitank. Poznajcie możliwości tego zbiornika.

Ten wielowarstwowy zbiornik jest zaprojektowany tak, aby pasował do standardowego kontenera morskiego 20'GP, skutecznie przekształcając go w odpowiednik kontenera ISO Tank do transportu luzem naturalnych płynów. Zbiorniki DHL Flexitank są jednorazowego użytku i można je zutylizować lub poddać recyklingowi, eliminując kosztowne procedury czyszczenia oraz logistyki zwrotnej. Po zakończonym transporcie można samemu zutylizować Flexitank lub zlecić to DHL. Ich pojemność wynosi do 24 tys. l, więc mieszczą się w standardowym kontenerze morskim 20'GP. To przede wszystkim bezpieczny, usprawniony i przyjazny dla środowiska sposób redukcji kosztów transportu neutralnych ładunków płynnych. Jednorazowy zbiornik nadaje się do recyklingu, co skutecznie eliminuje wydatki i ogranicza negatywny wpływ na środowisko naturalne.



Ws

Jak tra
wydaj
Rozwią
możliw

Ten wiel
do stand
skutecz
do trans
jednoraz
eliminuj
Po zakor
lub zleci
w stand
bezpiecz
kosztów
zbiornik
i ogranicza negatywny wpływ na środowisko naturalne.

Wszystko (w) płynie

Twoje korzyści



Nasz doświadczony zespół pomoże dobrać właściwy Flexitank do twojego produktu.



Zminimalizujesz koszty transportu. Zapłacisz za transport tylko w jedną stronę, ponieważ nie ma potrzeby zwrotu Flexitank.



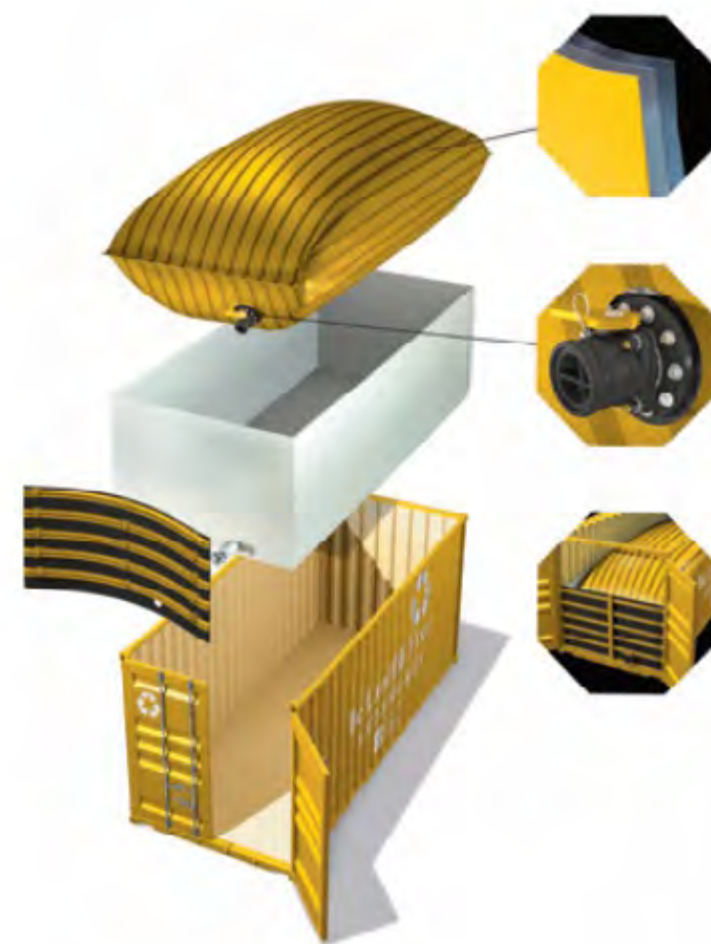
Oferujemy kompleksową usługę Flexitank – od dopasowania i sprzedaży Flexitank, aż po przeładunek, transport i utylizację zużytego zbiornika.



Współpracujemy z uznaną firmą kontrolną, która zapewnia ekspertyzę, kontrolę jakości i dopasowanie Flexitank do twoich potrzeb.



Eliminujesz koszty czyszczenia zużytego zbiornika i negatywny wpływ na środowisko naturalne.



📈 Alternatywy 3

DHL Flexitank doskonale zastępuje:

- zbiorniki ISO,
- pojemniki IBC,
- beczki.

Flexitank bez tajemnic

Na czym polega ta usługa?

- Zbiorniki Flexitank pozyskujemy z naszych globalnych zapasów udostępnianych dzięki kontaktom z najlepszymi dostawcami. Prowadzimy ścisłą współpracę z firmą SGS na całym świecie (SGS świadczy usługi w zakresie wiedzy fachowej odnośnie do zbiorników Flexitank, a także kontroluje jakość i instalację zbiorników).
- Następnie wybierany jest kontener i instalowany zbiornik Flexitank (w twoim zakładzie, zakładzie DHL lub wybranym punkcie montażowym DHL w porcie) w sposób odpowiadający twoim potrzebom przewozowym. Kolejny krok obejmuje odbiór ładunku z twojego zakładu i jego przewóz transportem drogowym lub kolejowym do portu wywozu.
- Kontener z zainstalowanym zbiornikiem Flexitank jest wysyłany do miejsca usług w zakresie transportu morskiego.

Wszystko (w) płynie

Jak trans
wydajny,
Rozwiąza
możliwo

Ten wielo
do standa
skutecznie
do transp
są jednor
recyklingo
logistyki z
zutyliзова
24 tys. l, więc mieszczą się w standardowym kontenerze morskim 20'GP. To przede wszystkim bezpieczny, usprawniony i przyjazny dla środowiska sposób redukcji kosztów transportu neutralnych ładunków płynnych. Jednorazowy zbiornik nadaje się do recyklingu, co skutecznie eliminuje wydatki



- Odprawa celna następuje w miejscu przeznaczenia ładunku.
- Ładunek zostaje przeładowany i wysyłany transportem drogowym lub kolejowym do miejsca docelowego.
- Zbiornik Flexitank jest produktem jednorazowego użytku. Może zostać zutylizowany bądź poddany recyklingowi przez pracowników DHL lub naszych partnerów.

30 proc. – nawet do takiej wartości wzrasta ładowność kontenera 20'GP dzięki zastosowaniu DHL Flexitank.

Dostarczamy nadzieję

DHL rozpoczął międzynarodową dystrybucję szczepionki przeciwko COVID-19. 9 grudnia 2020 r. rząd Izraela otrzymał pierwszą partię cennego towaru za pośrednictwem lotów obsługiwanych przez DHL Express i DHL Global Forwarding.

Pierwszy samolot DHL Express wylądował na międzynarodowym lotnisku Ben-Gurion w Tel Awiwie 9 grudnia 2020 r. rano i został przyjęty przez premiera Beniamina Netanjahu. Dzień później w to samo miejsce dotarł lot czarterowy, który DHL Global Forwarding przeznaczył na dodatkowe dostawy dawek. Poza pierwszymi przewozami do tego kraju DHL przygotowuje się do uruchomienia kolejnych lotów transportujących szczepionki ze swoich centrów działających na całym świecie.





Dostarczamy nadzieję

Logistyczne wyzwanie

Ponieważ szczepionki przeciw COVID-19 mają skokowe fazy rozwoju, w przypadku niektórych z nich prawdopodobnie zostaną nałożone surowe wymagania dotyczące temperatury (do -80 st. C), aby utrzymać ich właściwości podczas transportu i magazynowania. W skali globalnej dostawcy usług logistycznych stoją przed wyzwaniem szybkiego stworzenia łańcucha dostaw medycznych, który umożliwiłby dostarczenie cennego towaru w niespotykanej dotąd liczbie ponad 10 mld dawek na całym świecie, również w regionach o mniej rozwiniętej infrastrukturze logistycznej, gdzie mieszka ok. 3 mld ludzi. Aby zapewnić tak szeroki zasięg w ciągu najbliższych dwóch lat, w różnych konfiguracjach

łańcucha dostaw potrzebne będzie do 200 tys. palet, a także 15 mln kontenerów chłodniczych oraz 15 tys. lotów.

Gotowi do pracy

Ponad 9 tys. specjalistów pracuje w specjalnej globalnej sieci DHL, dzięki czemu farmaceutyki, urządzenia medyczne, organizacje badawcze i prowadzące badania kliniczne, hurtownicy i dystrybutorzy, a także szpitale oraz dostawcy usług medycznych są połączeni łańcuchem powiązań. Dzięki flocie ponad 260 wyznaczonych samolotów, licznym partnerskim liniom lotniczym oraz sieci węzłów i bramek, obejmującej ponad 220 krajów i terytoriów, Grupa DHL jest optymalnie wyposażona i przygotowana do globalnej dostawy szczepionek przeciwko COVID-19.

FORWARDTHINKING

Dostarcza

Do

DHL r
szcze
rząd
za po
DHL E

Pierws
lotnisk
i zosta
Dzień
który
dostaw
DHL p
transp
na cał



Moc możliwości

Portfolio DHL dla sektora opieki medycznej obejmuje:

- ponad 150 farmaceutów,
- więcej niż 20 magazynów badań klinicznych,
- powyżej 100 certyfikowanych stacji,
- przeszło 160 magazynów zgodnych z zasadami DPD,
- ponad 15 obiektów zgodnych z DPP,
- minimum 135 obiektów dla ekspresów medycznych.





Dostarczamy nadzieję

Travis Cobb, dyrektor ds. globalnej sieci operacji i lotnictwa w DHL Express

Po wielu miesiącach przygotowań cieszymy się, że nasza misja dystrybucji szczepionek już się rozpoczęła i że mogliśmy przyczynić się do tego, aby dzięki naszej wiedzy i możliwościom logistycznym były one dostępne na całym świecie. Obecny kryzys pokazał, jak niezbędne są międzynarodowe sieci logistyczne dla zapewnienia społeczeństwom niezbędnych środków ochrony osobistej i zestawów testowych, zabezpieczających ich zdrowie. Teraz rozpoczynamy kolejny etap w naszej wspólnej walce z koronawirusem. Nasze zespoły w 220 krajach i terytoriach oraz nasza globalna sieć jako podstawa transgranicznej logistyki ekspresowej są gotowe do realizacji dostaw w dowolnym czasie i miejscu.

Thomas Mack, dyrektor ds. globalnego transportu lotniczego w DHL Global Forwarding

Opracowanie szczepionki przeciwko koronawirusowi jest iskierką nadziei i jesteśmy dumni, że jako najbardziej globalny dostawca logistyczny możemy odegrać aktywną rolę w dostarczaniu tej nadziei ludziom. Dzięki naszemu dużemu doświadczeniu logistycznemu w sektorze nauk przyrodniczych i opieki medycznej, połączonemu z zaangażowaniem i pasją naszych pracowników, chcemy wziąć udział w tworzeniu historii związanej z pandemią koronawirusa. Taki jest cel Grupy Deutsche Post DHL – łączyć ludzi i poprawiać jakość życia.

Celna uwaga

Odejście Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej niesie za sobą szereg konsekwencji i konieczność ustalenia nowych zasad współpracy międzynarodowej, a w tym także stosunków handlowych. O czym powinniście wiedzieć, nim wyślecie swój towar na Wyspy Brytyjskie?

Pod koniec roku, 24 grudnia 2020 r., zawarto umowę o handlu i współpracy między Unią Europejską a Wielką Brytanią, regulującą przyszłe stosunki handlowe. Dokument wszedł w życie tymczasowo 1 stycznia 2021 r., a to oznacza, że Wielka Brytania nie jest już częścią Jednolitego Rynku UE i Unii Celnej UE. W przypadku przepływu towarów między Wielką Brytanią a UE (i odwrotnie) wymagane są więc teraz deklaracje celne i formalności podatkowe.



Celna uwaga

Towar dobrze traktowany

Zgodnie z ww. umową nie obowiązują już żadne taryfy ani kontyngenty na towary transportowane między Wielką Brytanią a UE oraz z tych terenów pochodzące. Aby skorzystać z preferencyjnego traktowania, towary muszą spełniać specjalne reguły pochodzenia i zostać odpowiednio zgłoszone zgodnie z warunkami umowy. Rekomendujemy więc, by sprawdzić, czy wasze produkty są zgodne z ustalonymi regułami pochodzenia, a jeśli tak – również w jaki sposób należy ubiegać się o preferencyjne traktowanie towarów. Informacje na ten temat można znaleźć na oficjalnej stronie Ministerstwa Finansów: <https://www.podatki.gov.pl/clo/brexit/>. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości w interpretacji przepisów zachęcamy do weryfikowania informacji telefonicznie lub mailowo z Krajową Informacją Podatkową: <https://www.podatki.gov.pl/clo/brexit/>.

Korzystaj ze swoich możliwości

Preferencyjne pochodzenie towarów niesie za sobą wymierne korzyści w postaci obniżonych lub zerowych stawek celnych. Dlatego zachęcamy do korzystania z tej możliwości i ubiegania się u swoich partnerów handlowych o dokumenty umożliwiające zastosowanie preferencji celnych. Informacje o tym, jak należy ubiegać się o potwierdzenie preferencyjnego pochodzenia towarów, dostępne są pod adresem: http://e-clo.pl/files/newsletter/2020/Newsletter%20Nr%20Z_84_2020.pdf.

Aby skorzystać z preferencyjnego traktowania, towary muszą spełniać specjalne reguły pochodzenia i zostać odpowiednio zgłoszone zgodnie z warunkami umowy.

Bądźmy w kontakcie

Zdajemy sobie sprawę, że tak znaczące zmiany mogą wymagać dodatkowych działań. Pragniemy zapewnić, że jesteśmy w pełni gotowi, by wesprzeć was wiedzą i doświadczeniem naszych ekspertów celnych w tym newralgicznym okresie.

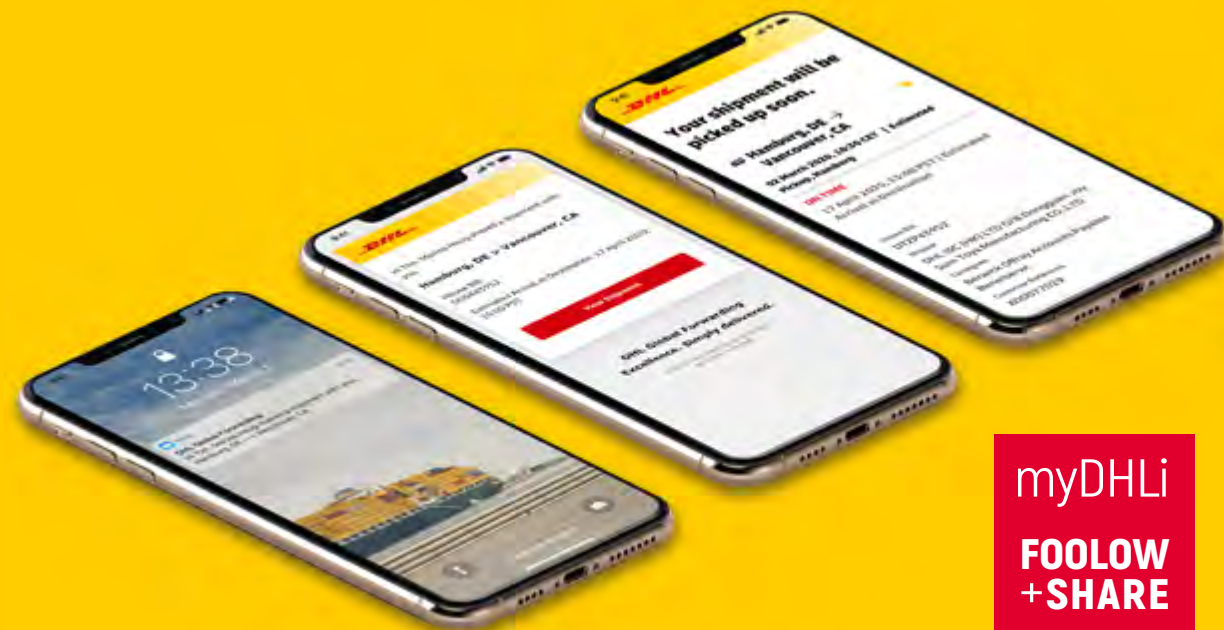
Służymy pomocą i wsparciem, aby ułatwić przeprowadzenie formalności celnych dla prowadzonej przez was działalności, a w tym celu zachęcamy do kontaktu pod adresem **pl.dgf.customs@dhl.com**.



Dostarczamy nadzieję / Celną uwagę / Klik i już!

Klik i już!

Portal myDHLi łączy obecne i wcześniej uruchomione serwisy, takie jak myDHLi Quote + Book, myDHLi Track oraz myDHLi Analytics. Dzięki niemu klienci DHL Global Forwarding mogą stale śledzić przesyłki całą dobę i przez siedem dni w tygodniu. To wygodne i intuicyjne rozwiązanie, którego funkcjonalność jest podobna do tej w social mediach.



🔑 **Możliwości myDHLi**

- Zapewnia wszystkie wymagania transportowe dla każdego rodzaju transportu.
- Jest łatwy w użyciu.

⚙️ **Funkcjonalność Obserwuj + Udostępniaj**

- Udostępnianie statusu przesyłki jednym kliknięciem umożliwia bezproblemową współpracę z odbiorcą końcowym oraz partnerami handlowymi.
- Powiadomienia Push – szybka i dokładna informacja elektroniczna o każdej porze dla pełnej widoczności statusu przesyłki.

📅 **Quote + Book**

- Indywidualnie dobrane kwotacje oraz bukingi.
- Konkurencyjne stawki.
- Możliwość kalkulacji emisji CO₂.
- Elastyczny buking aż do 30 dni po dokonaniu wyceny.



Dostarczamy nadzieję / Celna uwaga / Klik i już!

🔑 Możliwości myDHLi

📍 Lokalizacja

- Pełna widoczność przesyłek morskich oraz lotniczych w czasie bliskim rzeczywistemu.
- Pełna kontrola nad przesyłkami od momentu odbioru do momentu dostawy.
- Alerty i powiadomienia.
- Surowe dane dostępne w Excelu.

📄 Dokumenty

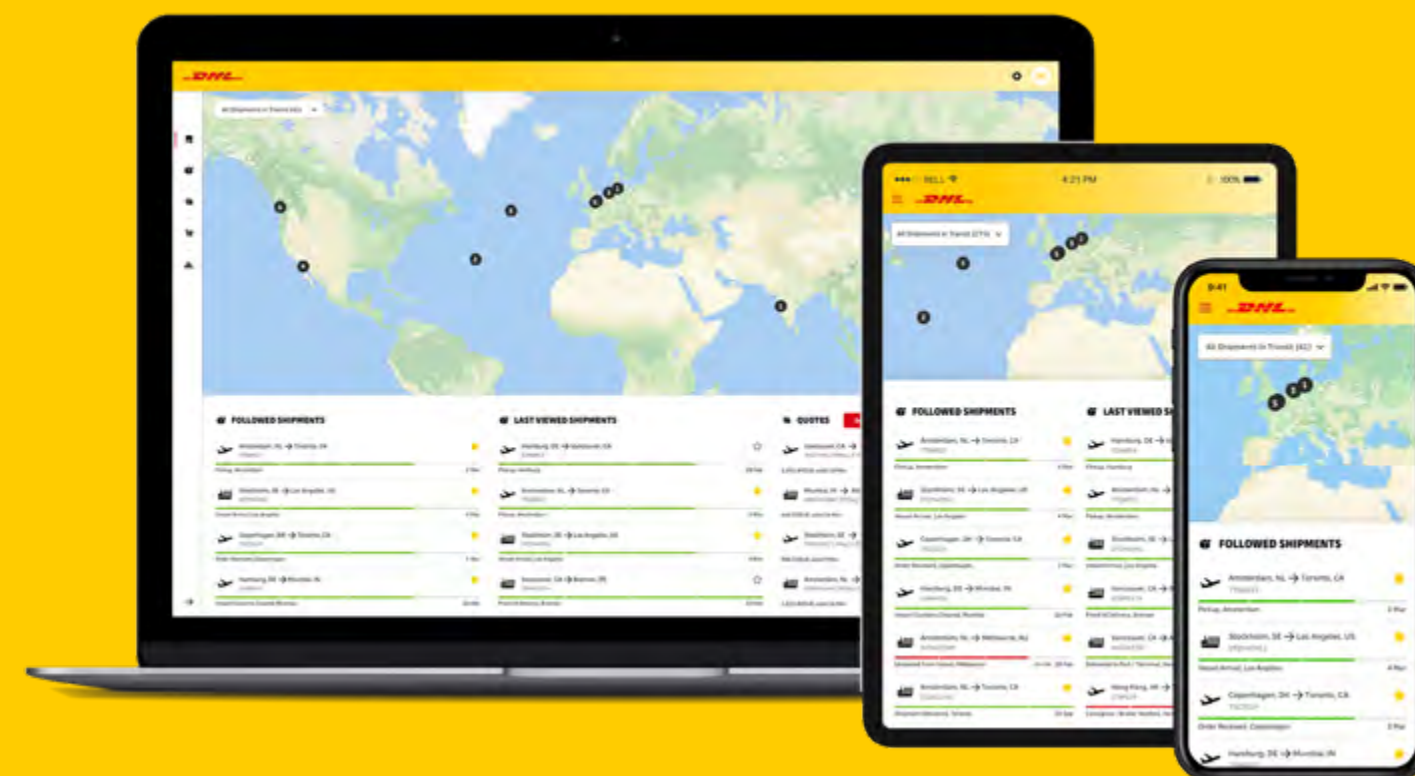
- Łatwy i szybki dostęp oraz możliwość pobierania dokumentów transportowych.
- Wszystkie dokumenty w jednym miejscu – wyceny, faktury handlowe, packing listy, list przewozowy, faktura, POD etc.

📊 Analizy

- Raporty dotyczące kosztów oraz wolumenów.
- Czynności celne.
- Raportowanie jakości usług, łącznie z terminowością.
- Przejrzystość oraz informacje potrzebne do podejmowania decyzji opartych na danych.

👉 Kliknij i sprawdź

Jak działa nowy portal?
Zapraszamy na stronę
www.mydhli.com.



Zero, które się opłaca

Specjaliści Grupy Deutsche Post DHL w zakresie transportu lotniczego i morskiego DHL Global Forwarding od 1 stycznia 2021 r. neutralizują emisję dwutlenku węgla podczas transportu morskiego wszystkich ładunków niepełnokontenerowych (LCL).

Zgodnie z „Misją 2050: Zero emisji zanieczyszczeń” DHL jako jeden z czołowych spedytorów morskich na świecie jest zaangażowany w działania na rzecz przyjaznego środowiska i zrównoważonego transportu. Redukcja emisji CO₂ wszystkich ładunków LCL zostanie osiągnięta poprzez wykorzystanie biopaliw morskich w ramach współpracy z dotychczasowymi i nowymi partnerami.



Zero, które się opłaca

Podwójna korzyść

Nowe, przyjazne środowisku usługi oferowane przez DHL Global Forwarding to nie tylko kolejny kamień milowy w kierunku logistyki zeroemisyjnej, lecz także pomoc klientom w zmniejszeniu ich śladu węglowego. Ciężki olej napędowy, który byłby używany normalnie, jest zastępowany zrównoważonym biopaliwem morskim na pokładzie wstępnie wybranego kontenerowca, bez generowania dodatkowych kosztów dla klienta, na którego konto pójdą korzyści związane z redukcją CO₂. W ten sposób osiągnięta jest prawdziwa neutralność węglowa. Ponadto DHL Global Forwarding ma program oceny przewoźników GoGreen, dzięki któremu spedytor może wybierać tych, którzy mają dobre wyniki w zakresie ochrony środowiska.

Pod ścisłym nadzorem

Grupa Deutsche Post DHL bada paliwa odnawialne jako możliwy sposób minimalizacji negatywnego wpływu transportu morskiego na środowisko naturalne. Kluczowym kryterium oceny przydatności tych paliw jest to, czy są one produkowane w sposób zrównoważony i nie stanowią konkurencji dla zaspokajania innych potrzeb, np. użytkowania gruntów w celu produkcji żywności. Zgodnie z surowymi normami zrównoważonego rozwoju biopaliwa wytwarzane z odpadów muszą spełniać specjalne wymagania, aby mogły zostać zakwalifikowane jako najczystsze z obecnie dostępnych na rynku.

DHL Global Forwarding ma program oceny przewoźników GoGreen, dzięki któremu spedytor może wybierać tych, którzy mają dobre wyniki w zakresie ochrony środowiska.

Zero, które

Specjaliści Grupy Deutsche Post DHL, program GoGreen ma na celu optymalizację również w zakresie niskoemisyjności sieci transportowej, floty i nieruchomości przedsiębiorstwa. Dokonuje tego poprzez:

Zgodnie z „Misją 2050: Zero emisyjny transport” Grupa Deutsche Post DHL jest zaangażowana w działania na rzecz zrównoważonego transportu ładunków LCL zostanie osiągnięte dzięki wykorzystaniu biopaliw morskich w ramach współpracy z nowymi partnerami.

Zero, które się opłaca

I na wodzie, i na lądzie

Opierając się na zasadach ograniczenia spalania i stosowania paliw przyjaznych środowisku „Burn Less, Burn Clean” Grupy Deutsche Post DHL, program GoGreen ma na celu optymalizację również w zakresie niskoemisyjności sieci transportowej, floty i nieruchomości przedsiębiorstwa. Dokonuje tego poprzez:

- zmniejszenie zużycia energii,
- zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii i paliw,
- optymalizację sieci transportowych, jak również tras odbioru i dostawy,
- zachęcanie podwykonawców świadczących usługi transportowe do nabywania pojazdów niskoemisyjnych,
- kształcenie pracowników w zakresie działań przyjaznych środowisku, m.in. podczas organizowanych szkoleń.





Zero, któ

Ze

Spe
tran
od 1
węg
ładu

Zgod
jako
jest z
i zróv
ładu
biopa
i now



Zero, które się opłaca

Tim Scharwath, dyrektor generalny DHL Global Forwarding, Freight

Aby walczyć ze zmianami klimatycznymi, w sektorze transportu potrzebna jest prawdziwa dekarbonizacja. Dla DHL Global Forwarding zrównoważone rozwiązania energetyczne są kluczem do zmiany koszyka energetycznego i zmniejszenia emisji dwutlenku węgla w transporcie morskim. Dlatego też podjęliśmy decyzję o zneutralizowaniu emisji CO₂ podczas transportu wszystkich ładunków LCL. Pomimo że znajdujemy się w szczególnym położeniu z racji trwającej pandemii, musimy zadbać o to, aby ochrona klimatu i działania na rzecz zrównoważonego rozwoju pozostały na pierwszym planie.

Zjednoczenie dla klimatu

Smart Freight Centre – organizacja non profit zajmująca się zrównoważonym transportem towarów – wraz z Grupą Deutsche Post DHL opowiadają się za nową ścieżką dekarbonizacji przewozu towarowego polegającą na wprowadzaniu systemów typu *carbon insetting*. Wspólnie opracowana biała księga zaleca innowacyjne podejście do przydzielania środków na tematyczne projekty w tej branży.

Udostępnienie tego zasobu stworzyłoby ważny mechanizm wsparcia technologicznych zmian w kierunku logistyki bardziej przyjaznej środowisku. Dostępne są już liczne rozwiązania, takie jak zrównoważone źródła energii, modernizacja floty, wymiana silników i projekty dotyczące wydajności. Inwestycje te byłyby nie tylko wysoce efektywnym sposobem dekarbonizacji sektora transportu, lecz także doprowadziłyby do poprawy strukturalnej całego łańcucha dostaw w dłuższej perspektywie.



Zjednoczenie dla klimatu

Rzut oka na sytuację

Działania na rzecz klimatu podejmowane przez przedsiębiorstwa są w dużej mierze dobrowolne, jednak brakuje im koordynacji, co przekłada się na wolne tempo dekarbonizacji transportu towarowego. Niektórzy operatorzy rekompensują część swoich emisji z transportu, inwestując w fundusze równoważenia wydzielania dwutlenku węgla, np. projekty dotyczące leśnictwa. W 2018 r. tylko 0,2 proc. z 268 mln dolarów rynku dobrowolnej rekompensaty emisji CO₂ przeznaczono na pogramy związane z transportem. Środki wydawane poza tym sektorem są znaczące, ale nie przyczynią się do dekarbonizacji światowej sieci przewozu towarowego.

Złoty środek

Elementem rozwiązań mających na celu przyspieszenie tego procesu może być wkład w redukcję śladu węglowego, w przypadku którego fundusze są kierowane na łagodzenie skutków emisji CO₂ wewnątrz łańcucha dostaw. Istnieje wiele projektów, które mogą być stosowane na szeroką skalę: zrównoważone źródła energii, skalowanie alternatyw, modernizacja floty

Poprawa efektywności dostaw prowadzi do zmniejszenia zużycia paliw i uniknięcia nadmiernych emisji.

Zjednoczenie dla klimatu

czy wymiana silników – mogą one unowocześnić sieci transportowe za pomocą technologii niskoemisyjnych. Poprawa efektywności dostaw prowadzi do zmniejszenia zużycia paliw i uniknięcia nadmiernych emisji. Wszystkie te podejścia zapewniają znaczącą redukcję oddziaływania na klimat, a także korzyści dla zdrowia i bezpieczeństwa publicznego. Przyczyniają się zatem do osiągnięcia założeń porozumienia paryskiego, a także wspierają cele zrównoważonego rozwoju.

Realizacja koncepcji w praktyce

Biała księga („Wkłady w redukcję śladu węglowego w sektorze logistyki”) zawiera konkretne przykłady, które stanowią wzory wkładów. W przypadku zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) to rozwiązanie polega na wprowadzeniu certyfikatów biopaliw i mechanizmu składania wniosków o takie poświadczenia. Usunęłoby to bariery takie jak konieczność fizycznej identyfikowalności tych substancji w łańcuchu dostaw przedsiębiorstwa, a jednocześnie zapewniłoby środki

finansowe na zachętę do ich dalszego rozwoju. Koncepcja ta jest podobna do programu GoodShipping, który zwiększa wykorzystanie biopaliw w transporcie morskim. Ponadto Grupa Deutsche Post DHL prowadzi w Szwecji program „Send Green”, którego celem jest wspieranie zrównoważonych technologii transportu drogowego. Klienci biorący udział w programie uiszczają stałą dopłatę za każdą przesyłkę, która następnie jest w całości inwestowana w biopaliwa i pojazdy elektryczne wykorzystywane w szwedzkiej sieci transportowej.

Wiedzieć więcej

Kompletna biała księga jest już dostępna i można ją bezpłatnie pobrać na stronie: <http://www.dpdhl.com/carbon-insetting> <https://cutt.ly/SFC-carbon-insets> www.dpdhl.com/carbon-insetting oraz na <https://cutt.ly/SFC-carbon-insets>.

Zjednoczenie dla klimatu

Wezwanie do działania

Chociaż potencjał zastosowania w sektorze transportowym wkładów w redukcję śladu węglowego jest ogromny, istnieje potrzeba podjęcia inicjatywy obejmującej całą branżę i mającej na celu dalszy rozwój, postęp i standaryzację tej koncepcji. Inicjatywa Zrównoważonych Łańcuchów Dostaw MIT, Smart Freight Centre i Światowa Rada ds. Emisji w ramach Logistyki (GLEC), której Grupa Deutsche Post DHL jest członkiem, chcą rozwoju prac w tym kierunku. Pierwszym krokiem jest opracowanie metod oraz wytycznych dotyczących rozliczania i sprawozdawczości w zakresie emisji CO₂ na podstawie GLEC. Obejmują one szerzej pojęte emisje w ramach działań logistycznych oraz przetestowanie ich wraz z przedsiębiorstwami. Następnym etapem jest uznanie tych mechanizmów zarówno w ramach istniejących, jak i przyszłych standardów sprawozdawczości i rachunkowości. Przewoźnicy, spedytorzy i nadawcy muszą współpracować, aby osiągnąć ten cel.



🕒 Transport dziś i jutro

Transport towarowy obecnie:

- jest odpowiedzialny za **8 proc.** globalnej emisji dwutlenku węgla. Uwzględniając wydzielanie CO₂ z zakładów logistycznych, wartość ta wzrasta do **11 proc.**

Transport towarowy do 2050 r.*:

- ze względu na szacowany, trzykrotny wzrost popytu w tym okresie przewiduje się podwojenie obecnych wyników – wówczas jego udział w globalnej emisji CO₂ wyniesie odpowiednio **16 i 22 proc.**

* Na podstawie ostatnich badań Międzynarodowego Forum Transportowego.



Zjednoczenie dla klimatu

Tim Scharwath, członek zarządu Grupy Deutsche Post DHL i dyrektor generalny DHL Global Forwarding, Freight

Aby branża logistyczna mogła nadal z powodzeniem przyczyniać się do walki ze zmianami klimatu, potrzebujemy jednolitego i dostosowanego do danego sektora standardu rekompensowania i redukcji emisji dwutlenku węgla. W dłuższej perspektywie większa dekarbonizacja transportu jest kluczem do pozytywnych zmian. Przedsiębiorstwa logistyczne, które myślą przyszłościowo, powinny już teraz zastanowić się nad opracowaniem strategii opartych na systemie *carbon insetting*.

Suzanne Greene, doradca Smart Freight Centre i autorka białej księgi

Istnieje możliwość skierowania funduszy równoważenia emisji dwutlenku węgla związanych z emisjami w transporcie na projekty w sektorze logistyki – praktyka znana jako *carbon insetting*^{**}. Ten dokument [biała księga – przyp. red.] kładzie podwaliny pod system przyspieszający dekarbonizację przewozu towarów.

^{**} Dla sektora transportu towarowego koncepcja ta została opracowana we współpracy z Massachusetts Institute of Technology, w ramach Inicjatywy Zrównoważonych Łańcuchów Dostaw.

Kalendarz świąt na świecie

Dni wolne od pracy

Styczeń							
	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
53					—	—	3
1	4	5	—	—	8	—	10
2	—	12	13	14	15	16	17
3	18	19	20	21	22	23	24
4	—	—	27	28	29	30	31

Luty							
	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
5	1	2	3	4	—	—	7
6	8	—	10	—	—	13	14
7	—	15	16	17		19	20
8	21	22	23	—	—	26	27

	Marzec						
	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
9	1	2	3	4	5	6	7
10		9	10	11		13	14
11	15	16	17	18	19		
12		23			26	27	
13		30	31				