



FORWARD**THINKING**

Nr 2/**2020** | Newsletter dla kluczowych klientów
DHL Global Forwarding

News

Cyfrowa logistyka

myDHLi – jeden portal,
wiele funkcjonalności.



Transport morski

Rynek w liczbach

Stabilne stawki frachtowe i niskie
ceny paliwa w pierwszym kwartale –
te dwa czynniki pozytywnie wpłynęły
na wyniki finansowe przewoźników.



Transport lotniczy

Niebo do wynajęcia

Przewoźnicy szukają możliwości
na zrównoważenie niedostatków
przestrzeni ładunkowej.



Transport morski

Dalej lepiej

Dlaczego rośnie liczba przewoźników,
którzy wybierają dłuższy szlak transportowy
wokół Przylądka Dobrej Nadziei?



COVID-19

Na dobrych torach

Walczymy z COVID-19 za pomocą czarterów i kolei.



Świat

News

Dobrze, lepiej... doskonale!

Wiele w jednym. Tak w skrócie można opisać nowy portal myDHLi dla klientów DHL Global Forwarding. Z jakich funkcjonalności można dzięki niemu korzystać? Jak bardzo ułatwia codzienną pracę? Przygotowaliśmy dla was jego zalety w pigułce. →

News



Mistrzowie w dialogu

Spośród firm z branży logistycznej to właśnie DHL został światowym liderem w opublikowanym w czerwcu badaniu **Gartner Magic Quadrant**. Jaką mamy receptę na sukces? →

News

Kolej na Chiny

Sytuacja na rynku transportu kolejowego na łamach „Rzeczpospolitej”. →



Kolej na Chiny

Jak wynika z danych Urzędu Transportu Kolejowego, w pierwszym kwartale tego roku praca przewozowa w przewozach intermodalnych to **1,7 mld tkm**, co oznacza wzrost o **3,6 proc.** w porównaniu z poprzednim rokiem. Z kolei w drugim kwartale spadek wyniósł ponad 20 proc. Jak długo zajmie jego odrabianie?

Czy w tej sytuacji mogą pomóc przewozy kontenerów z Chin? I jakie są prognozy dla rynku? O tym wszystkim można było poczytać na stronach „Rzeczpospolitej” w artykule Roberta Przybylskiego: <https://logistyka.rp.pl/transport/7188-przewozy-intermodalne>.

Swoją opinią z czytelnikami podzielił się w nim Michał Kołodziejski, dyrektor ds. frachtu morskiego i kolejowego DHL Global Forwarding. Jak powiedział: – Ilości przewożone przez DHL Global Forwarding w transporcie kolejowym z Chin do Europy wzrosły rok do roku (styczeń – maj) dwukrotnie w imporcie i potroiły się w eksporcie. Wśród polskich klientów najbardziej popularny jest fracht kolejowy drobnicowy. Na tej bazie nasza firma otworzyła w ostatnich tygodniach własne połączenie

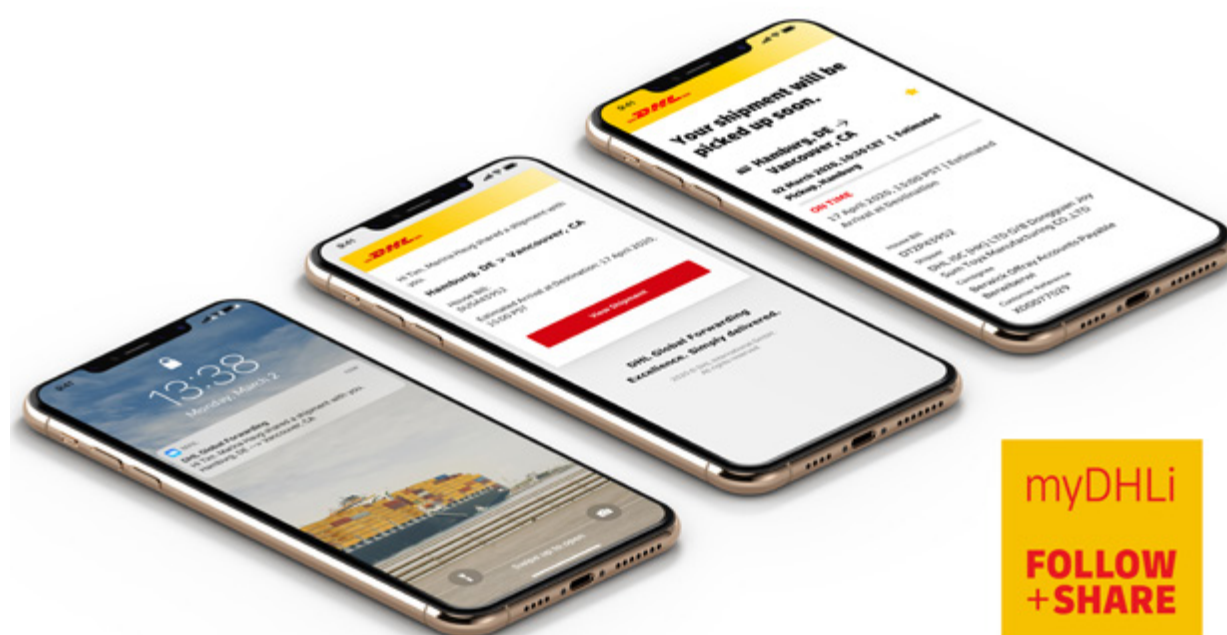
drobnicowe do Polski (trasa Chengdu – Łódź), na którym co tydzień wyjeżdżają dwa skonsolidowane kontenery z przesyłkami naszych klientów. Produkt ten uzupełnił naszą ofertę już 11 własnych serwisów drobnicowych na kolejowym szlaku z Chin do Europy.



Wartość chińskiego eksportu do UE wynosi średnio miliard euro dziennie.

Dobrze, lepiej... doskonale!

Nowy portal myDHLi dla klientów DHL Global Forwarding jest wprowadzeniem w cyfrową logistykę. Łączy obecne i wcześniej uruchomione serwisy, takie jak myDHLi Quote + Book, myDHLi Track oraz myDHLi Analytics. Dzięki funkcjonalnościom podobnym do tych w social mediach nasi klienci mogą w łatwy sposób obserwować oraz udostępniać informacje swoim partnerom handlowym, aby byli na bieżąco ze wszystkimi etapami transportu przesyłki – zawsze i wszędzie. Klienci mają też wgląd w przesyłkę i kontrolę nad nią – 7 dni w tygodniu, 24 godz. na dobę.



Kluczowe funkcjonalności 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.



Kluczowe funkcjonalności myDHLi

Lokalizacja

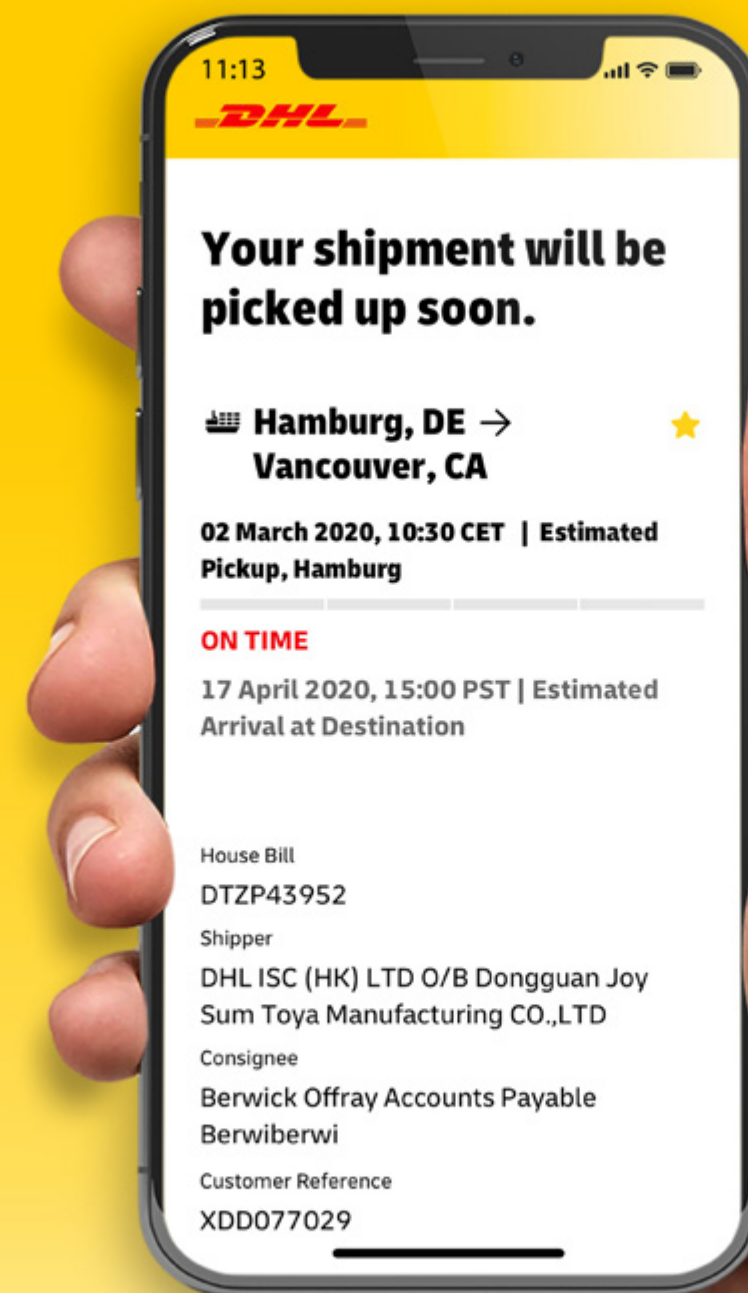
- Pełna widoczność przesyłek morskich oraz lotniczych w czasie bliskim rzeczywistemu.
- Pełna kontrola nad przesyłkami od momentu odbioru do momentu dostawy.
- Alerty i powiadomienia.
- Surowe dane dostępne w Excelu.

Dokumenty

- Łatwy i szybki dostęp oraz ściąganie 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.



Dobrze, lepiej... doskonale!

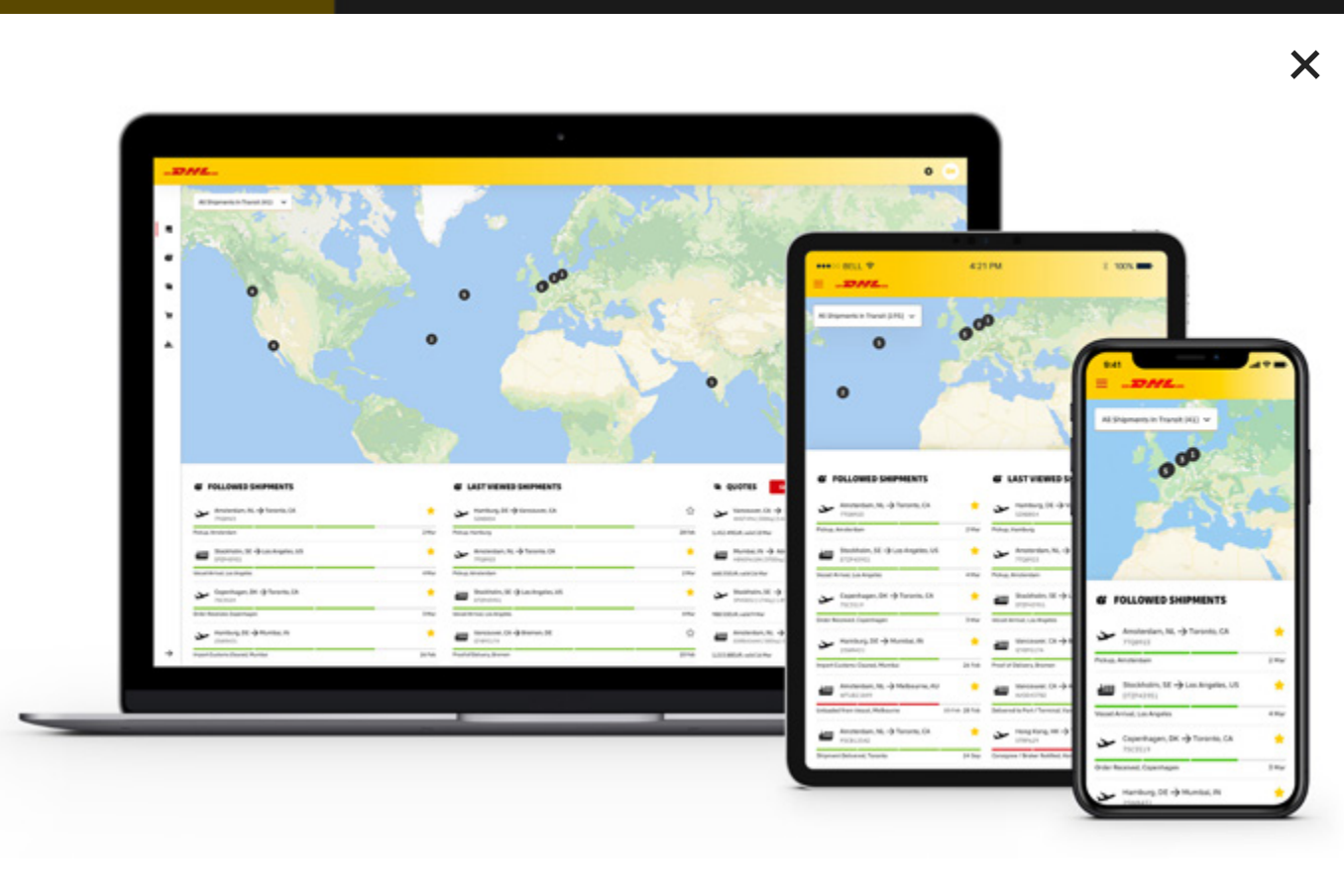
Nowy portal myDHLi dla k...
wprowadzeniem w cyfrowy...
uruchomione serwisy, tak...
myDHLi Analytics. Dzięki f...
mediach nasi klienci mog...
informacje swoim partner...
etapami transportu przes...
w przesyłkę i kontrolę na

Kliknij i sprawdź

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



Kluczowe funkcjonalności myDHLi



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

myDHLi
**FOLLOW
+ SHARE**



Mistrzowie w dialogu

– Usługi spedycyjne oferowane przez DHL Global Forwarding na całym świecie są tak samo ważne dla biznesu jak odpowiednie zarządzanie łańcuchem dostaw, magazynowanie czy też transport i strategiczne doradztwo, które zapewnia swoim klientom DHL Supply Chain. Jestem niezwykle zadowolony z tego, że DHL został doceniony w tym raporcie – powiedział Tim Scharwath, dyrektor zarządzający DHL Global Forwarding oraz członek zarządu Grupy Deutsche Post DHL. DHL jest jedną z 16 międzynarodowych firm wyróżnionych w raporcie. W tym roku został oceniony najwyżej w zakresie sprawczości.



W badaniu Gartner Magic Quadrant zostały ujęte zarówno dywizja DHL Supply Chain, jak i DHL Global Forwarding.



Gospodarczy wstrząs

Pandemia koronawirusa była niespotykanym wcześniej szokiem dla globalnego łańcucha dostaw. Jak odpowiedziała na niego branża?

W grudniu 2019 r. lekarze z Wuhan w Chinach zauważyli u pacjentów niespotykane dotychczas i niepokojące symptomy. Zaczęli podejrzewać, że wywołuje je wirus nigdy wcześniej niezaobserwowany u ludzi. W styczniu 2020 r. chińscy naukowcy opublikowali kod genetyczny nowego wirusa. Niedługo po tym służba zdrowia w Tajlandii odnotowała pierwszy przypadek nowej jednostki chorobowej poza granicami Chin...



Gospodarczy wstrząs

Nowa codzienność

Kolejne rozdziały historii COVID-19 nabrały przerażająco szybkiego tempa. Kiedy 23 stycznia 2020 r. miasto Wuhan zostało zamknięte, by uniknąć rozprzestrzeniania się choroby, WHO oficjalnie uznało tę sytuację jako „bezprecedensową w historii zdrowia publicznego”. Trzy miesiące później połowa populacji świata została poproszona lub zmuszona do pozostania w domach, a ponad 90 krajów wprowadziło surowe reguły kwarantanny oraz ograniczenia przemieszczania się obywateli. Pod koniec trzeciego tygodnia kwietnia koronawirusa zdiagnozowano u ponad 2,7 mln osób, a ponad 190 tys. straciło życie z powodu choroby. W wyniku braku lub ograniczenia dostępności sprzętu testującego obecność wirusa oraz infrastruktury medycznej, faktyczna liczba osób zakażonych oraz zmarłych – jak twierdzą władze – może być znacznie wyższa.

Twardy orzech do zgryzienia

Nowy koronawirus to więcej niż kryzys zdrowotny. Pandemia miała daleko idący wpływ na prawie wszystkie obszary światowej gospodarki. Firmy musiały zmierzyć się ze znaczącymi wyzwaniami finansowymi i operacyjnymi, jeśli chciały utrzymać produkcję pomimo kryzysu. Był to również bardzo intensywny rok dla Tobiasa Larssona, CEO DHL Resilience360, platformy usług w chmurze, która pomaga firmom wizualizować, śledzić oraz zabezpieczać operacje biznesowe. Organizacje z różnych sektorów na całym świecie używają jej jako kluczowego elementu procesu zarządzania ryzykiem, utrzymania ciągłości biznesowej oraz planowania działań antykryzysowych. – Nigdy wcześniej nie widzieliśmy takiej dezorganizacji. Po pierwsze, firmy muszą zabezpieczyć swoich pracowników przed potencjalnie śmiertelną chorobą. Po drugie, mamy problem z produkcją przepływem towarów, ponieważ jeśli firmy nie wyprodukują niezbędnego sprzętu, będą zmuszone zamknąć swoją działalność.

Gospodarczy wstrząs

Obserwujemy ponadto ogromne zmiany w zakresie popytu. Niektóre sektory, jak automotive, zanotowały ogromne spadki, podczas gdy firmy dostarczające produkty wspierające walkę z wirusem zanotowały ponad 800-proc. wzrosty w sprzedaży – mówił Larsson. – W ciągu ostatniej dekady widzieliśmy już wiele katastrof, zarówno naturalnych, jak i tych spowodowanych przez człowieka – jak trzęsienie ziemi w Japonii w 2011 r. czy powódź w Tajlandii pod koniec tego samego roku – które uderzyły w sektor technologiczny szczególnie mocno. Były to jednak zdarzenia lokalne lub regionalne, mające często globalne skutki – dodał. Larsson zauważa również, że dzisiaj zarówno popyt, jak i podaż zostały dotknięte przez kryzys w każdym regionie świata. Przez to także firmom znacznie trudniej jest wprowadzać strategie antykryzysowe, które najczęściej polegają na przeniesieniu produkcji w inny region świata lub zmianie wolumenów pozyskanych od dostawców z innych regionów. – Wpływ tej sytuacji w różnych regionach nie jest tożsamy.

Jeśli Chiny ponownie otworzyły fabryki, firmy ich klientów w Europie lub USA wciąż pozostają zamknięte – mówił.



Załamanie w usługach przewozów lotniczych spowodowało zmniejszenie o prawie połowę możliwości przewozowych ładunków cargo.



Gospodarczy wstrząs



Będziemy potrzebować więcej odzieży ochronnej w związku z ponownym otwarciem wielu firm.

Logistyka pełna przeszkód

Mądre strategie logistyczne są kluczowym elementem stanowiącym odpowiedź wielu organizacji na te dramatyczne wydarzenia. Światowa siatka transportowa wielokrotnie

udowodniła, że niezwykle szybko adaptowała się do sytuacji kryzysowych – przewoźnicy transportowali towary innymi trasami i błyskawicznie dostosowywali swoją ładowność do zmieniających się potrzeb. Niestety, wpływ COVID-19 przerósł możliwości wielu sieci logistycznych. W tym roku połączenia logistyczne były pod niespotykaną wcześniej presją. Załamanie w usługach przewozów lotniczych spowodowało zmniejszenie o prawie połowę możliwości przewozowych ładunków cargo z rynku, jako że większość przesyłek transportowana jest podczas lotów pasażerskich. Zamknięcie wielu portów oraz zmniejszona siła robocza spowodowały opóźnienia w transporcie morskim. Firmy przewozowe miały kłopot ze znalezieniem kierowców, zmagaly się również z opóźnieniami na przejściach granicznych i zamknięciem stałych tras przewozowych. I chociaż operatorzy logistyczni oraz rządy podejmują działania, aby usprawnić przepływ towarów oraz ponownie otworzyć kluczowe trasy, powrót do normalności zajmie trochę czasu.



Gospodarczy wstrząs

Pandemia była i jest nie tylko testem na funkcjonowanie planów ciągłości biznesowej firm, lecz także sprawdzianem możliwości przedsiębiorstw na samodzielne myślenie i funkcjonowanie.

Nieznane wody

Jak zatem przedsiębiorstwa radzą sobie z tą niezwykłą kombinacją wyzwań? – Na początku kryzysu wszystkie firmy miały jedną wspólną cechę: nie były w pełni przygotowane. To wydarzenie to absolutny czarny łabędź. Nikt nie byłby w stanie zebrać takich danych ekonomicznych, dzięki którym można by poradzić sobie z kryzysem na taką skalę – powiedział Larsson. Pandemia była i jest nie tylko testem na funkcjonowanie planów ciągłości biznesowej przedsiębiorstw, lecz także sprawdzianem możliwości firm na samodzielne myślenie i funkcjonowanie.

– Nikt nie byłby w stanie zaplanować scenariuszy na taki kryzys, ale najbardziej skuteczne firmy to te, które przygotowały się na kryzysy innego typu, np. poprzez szybkie stworzenie grup zadaniowych, zapewnianie efektywnej komunikacji, dostęp do informacji. Dzięki temu mogą podejmować ważne decyzje, mieć pewność, że są w stanie szybko relokować istotne zasoby oraz pozyskiwać fundusze w tych obszarach biznesu, które tego potrzebują – dodał Larsson.

Na drodze do ulepszeń

– Firmy okazały się kreatywne w poszukiwaniu rozwiązań w zakresie wyzwań z obszaru logistyki. Dzieliły się np. z innymi firmami kosztami czarterów lotniczych czy też przerzucały się na inne trasy i nowe środki transportu – mówił Larsson. Zespół zajmujący się platformą Resilience360 w międzyczasie opracował nowe propozycje ofertowe odpowiadające potrzebom w czasie kryzysu. – Przygotowujemy dla naszych klientów nowe możliwości analizowania danych, aby mogli śledzić to, jaki wpływ na sieci dostaw ma zmieniająca się na rynku sytuacja. Czy są to lokalne



Gospodarczy wstrząs

procedury i obostrzenia regulujące to, jakie działania biznesowe są dopuszczalne, czy też bieżący stan kluczowych szlaków transportowych i węzłów łańcucha dostaw. Firmy, które najbardziej skorzystały z takiego podejścia, to te, które stworzyły szczegółowe mapy swoich sieci, umożliwiając im tym samym monitorowanie potencjalnego wpływu dostawców bezpośrednich i pośrednich na swoje operacje. Dobrze przygotowanie pozwoliło także niektórym firmom uniknąć dwu- lub nawet trzycyfrowych kosztów liczonych w milionach euro – dodał Larsson.

Powrót do normalności

Rządy na całym świecie stopniowo znoszą restrykcje związane z koronawirusem, firmy natomiast zaczęły skupiać się na rzeczywistości pokryzysowej. Podczas gdy faza odnowienia biznesu przebiega dużo wolniej i spokojniej, nadal cechuje ją spora dawka niepewności. Naukowcy wciąż nie wiedzą, kiedy będą dostępne

skuteczne leki czy szczepionki na koronawirusa. Władze i służba zdrowia nie mogą stwierdzić, czy surowe restrykcje w sferze społecznej będą jeszcze potrzebne, aby pokonać kolejne fale zachorowań. Świat biznesu nadal nie rozumie długofalowego wpływu kryzysu na zachowania konsumenckie oraz sytuację gospodarczą. Konsultanci z McKinsey & Company ostrzegają firmy, aby przygotowały się na różnorodne scenariusze pokryzysowe – od tych względnie szybkich, ze skokami zapotrzebowania konsumentów, do długotrwałych spadków. To, jak będzie wyglądać nowa normalność, zależy od specyfiki regionu oraz branży. Niektóre zmiany w zachowaniach konsumenckich, które zaszły na początku kryzysu, mogą się okazać permanentne. Nawet jeśli firmy doceniają zdrowy poziom popytu rynkowego, w przyszłości mogą nie być w stanie zapewnić takiego samego poziomu działania łańcucha dostaw. Pomimo ogromnych starań oraz możliwości skorzystania ze wsparcia państwa na dużą skalę w wielu regionach, nie wszystkie firmy będą miały tyle finansowej



Gospodarczy wstrząs

stabilności, aby przetrzymać tę burzę. – Nasi klienci przygotowują się na wzrost liczby dostawców, którzy w kolejnych miesiącach zmagać się będą z problemami finansowymi. Wprowadzają zatem działania monitorujące dostawców oraz przyglądają się bacznie wynikom finansowym oraz innym sygnałom pogorszenia się sytuacji, jak raporty w mediach czy zwolnienia pracowników – powiedział Larsson. Organizacje będą także szczegółowo badać ogólną odporność swoich łańcuchów dostaw, firmy na nowo prze myślą wszystkie procesy, poczynawszy od liczby i sposobu dystrybucji wyprodukowanych produktów, skończywszy na ich przeznaczeniu dla konkretnych dostawców, klientów czy segmentów przemysłu. – W tak niepewnych czasach nikt nie chce stawiać wszystkiego na jedną kartę, szczególnie jeśli znajduje się ona w odległym miejscu na świecie – podsumował Larsson.



Konsultanci z McKinsey & Company ostrzegają firmy, aby przygotowały się na różnorodne scenariusze pokryzysowe.



Wyzwania branży automotive

Europejscy producenci samochodów ponownie otwierają fabryki na poziomie produkcyjnym choć częściowo przypominającym ten sprzed kryzysu. To jeden ze sposobów, dzięki któremu przemysł chce wrócić do funkcjonowania podczas pandemii koronawirusa.

Na początku kwietnia ponad milion spośród 2,6 mln pracowników w branży motoryzacyjnej w Europie zostało wysłanych na bezpłatne urlopy (dane Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów – ACEA). Ponowne uruchomienie europejskich fabryk po kilku tygodniach, czasami nawet miesiącach przestoju to znaczący sygnał. Na podstawie doświadczeń z Chin producenci samochodów zreorganizowali metody działania, aby zapewnić pracowników, że powroty do pracy przy liniach produkcyjnych są bezpieczne, niektórzy sami przygotowywali dla nich maseczki ochronne.



Wyzwania branży automotive

Volkswagen opracował np. listę **100 zmian w środowisku pracy**, których celem jest minimalizacja ryzyka zakażeń, to np. codzienne poranne mierzenie temperatury w domu, dezynfekcja narzędzi i sprzętów przed przerwami oraz pomiędzy zmianami czy odpowiednie odstępy czasu pomiędzy zmianami na produkcji.

By wiedzieć więcej

Raport przygotowany na podstawie analizy sytuacji w 244 europejskich fabrykach komponentów i zakładach montażowych największych producentów samochodów pozwala zrozumieć, jak bardzo pandemia COVID-19 wpłynęła na kraje z rozbudowanym sektorem przemysłowym i jak doprowadziła do przestojów w produkcji od marca 2020 r. Dane zostały zebrane na platformie Resilience360 i pokazują, jak różna była sytuacja w zależności od kraju. To nie tylko szczegółowy raport, lecz także wskazówki odnośnie do działania i radzenia sobie w tej nowej rzeczywistości.

Palcem po mapie

Cztery kraje z najwyższymi wskaźnikami śmiertelności w związku z COVID-19, czyli Wielka Brytania, Włochy, Hiszpania i Francja, są pośród sześciu, w których fabryki samochodowe były zamknięte najdłużej.



Linie produkcyjne samochodów osobowych znów zaczynają działać po kryzysie.





Wyzwania branży automotive

Wielka Brytania

Codzienne duże wzrosty liczby zachorowań w kwietniu i maju zmusiły rząd do wielokrotnego poszerzenia obowiązujących restrykcji, co spowodowało problemy z produkcją w sektorze automotive. Fabryka BMW marki Rolls-Royce w Goodwood jako pierwsza otworzyła linie produkcyjne na początku maja. Wiele zakładów zostało ponownie otwartych w czerwcu, łącznie z tymi należącymi do koncernów Honda, Nissan czy Jaguar Land Rover. Blisko 14 proc. fabryk samochodów w Wielkiej Brytanii pozostawało zamkniętych do 18 czerwca, więcej niż w jakimkolwiek innym europejskim kraju. Dwie z nich, fabryka pojazdów montażowych Grupy PSA, Ellesmere Port, oraz fabryka Jaguar Land Rover w Castle Bromwich planują ponowne otwarcie w sierpniu oraz we wrześniu. Czas ich zamknięcia to ponad 100 dni, co prawdopodobnie wpłynie na sytuację finansową wielu dostawców uzależnionych niejako od planów produkcyjnych OEM.

Włochy

Ten kraj doświadczył jednego z najdłuższych na świecie okresów lockdownu związanego z COVID-19. Fabryki motoryzacyjne były zamknięte przez większą część marca i kwietnia. Na początku maja rząd złagodził niektóre restrykcje, w związku z tym duża część fabryk motoryzacyjnych należących do koncernów Fiat Chrysler, Ferrari oraz Lamborghini wznowiła produkcję komponentów oraz montaż aut. Fabryka Fiat Chrysler w Pomigliano d'Arco koło Neapolu w południowych Włoszech była jedną z największych ponownie otwartych linii produkcyjnych – po 97 dniach zamknięcia.

Portugalia

Zaraz za Wielką Brytanią oraz Włochami najdłuższe okresy zamknięcia fabryk motoryzacyjnych były w Portugalii (49,9 dnia), Polsce (48,3) oraz Francji (48,2). W związku z tym, że Portugalia zanotowała bardzo małą liczbę



Wyzwania branży automotive

śmiertelnych przypadków COVID-19, większość fabryk została ponownie otwarta po 50 dniach, łącznie z fabrykami należącymi do Grupy OSA, Daimler, Volkswagen i Renault.

Polska

To pierwszy kraj w Europie, który zmniejszał restrykcje w połowie kwietnia, zachęcając producentów samochodów do częściowego wznowienia produkcji w tym właśnie miesiącu. Jednak wiele fabryk należących do Grupy PSA oraz Fiat Chrysler nadal borykało się z problemami w łańcuchu dostaw i wznowiło produkcję w połowie maja lub w czerwcu.

Francja

To kraj z największą liczbą przypadków śmiertelnych na świecie. 11 maja rząd ogłosił oficjalne złagodzenie lockdownu, co pozwoliło fabrykom motoryzacyjnym

wznowić produkcję już kilka dni później. Do 18 maja prawie wszystkie zakłady produkcji samochodów w kraju działały przynajmniej częściowo, a fabryka Grupy PSA w Rennes została otwarta po 63 dniach.



Wyzwania branży automotive

Kraje z najkrótszymi przestojami

Wśród nich są **Turcja** (30,1 dnia), **Rosja** (28,3) oraz **Szwecja** (23,3). To państwa, które mają również relatywnie niski odsetek przypadków śmiertelnych związanych z COVID-19. W przypadku Turcji i Szwecji rządy obydwu państw podjęły mniej restrykcyjne kroki w zakresie przemieszczania się czy zamykania poszczególnych firm usługowych. W Szwecji lockdown w ogóle nie miał miejsca, a większość fabryk wznowiła działalność już po 20 kwietnia. Fabryki National Electric Vehicle Sweden (NEVS), która kupiła byłego szwedzkiego producenta samochodów Saab Automobile w 2012 r., jako jedne z niewielu były cały czas otwarte. W Turcji do połowy maja główne fabryki samochodów przynajmniej częściowo wznowiły produkcję. W Rosji większość lokalnych i zagranicznych producentów samochodów zatrzymała produkcję pod koniec marca, kiedy rosyjski rząd wprowadził przymusowe płatne

urlopy dla pracowników w całym kraju, aby powstrzymać epidemię wirusa. Pomimo że Rosja jest obecnie na trzecim miejscu pod względem najwyższej liczby zachorowań na COVID-19 na świecie, wiele lokalnych fabryk samochodów, także te produkujące auta dla Grupy PSA, BMW, Kia, Audi oraz Daimler, wznowiło produkcję od kwietnia. Dla kontrastu niektóre spółki zagraniczne, jak te należące do koncernów Renault oraz Grupy PSA, nie ogłosiły jeszcze terminu otwarcia w związku z codziennym wzrostem nowych zachorowań na poziomie 5 tys. przypadków.

Ogółem jest ponad 350 zarejestrowanych przypadków ogłoszenia upadłości przez firmy związane z sektorem automotive, a średnia liczba firm codziennie zgłaszających bankructwo znacznie wzrosła w drugim kwartale tego roku.



Wyzwania branży automotive

Gotowi na wszystko

Wysoka śmiertelność (10 tys. i więcej przypadków) związana z pandemią COVID-19 jest często skorelowana ze szczególnie długim średnim okresem przestojów w fabrykach Producentów Oryginalnego Sprzętu (OEM). To istotne, ponieważ organizacje mogą wziąć ten czynnik pod uwagę przy ustalaniu planów awaryjnych w związku z potencjalną drugą falą zachorowań. Szczególnie w zakresie terminowych dostaw w branży automotive menedżerowie ds. logistyki i zakupów muszą rozważyć dopasowanie poziomu zapasów do ryzyka ponownego lokalnego i krajowego lockdownu, który może na pewien okres wstrzymać lokalną dostępność towarów.

To nie koniec problemów

Znaczący producenci samochodów w Europie muszą zmierzyć się z trzema zewnętrznymi ryzykami, które mogą jeszcze bardziej opóźnić ponowne otwarcie

fabryk lub przyczynić się nawet do powstania kolejnych okresów przestoju. Po pierwsze, przestrzeganie przez nich nowych wytycznych w zakresie zdrowia będzie zapewne podlegało szczególnemu nadzorowi ze strony władz lokalnych i regionalnych, może także stanowić przykład dla innych branż. Po drugie, ciągłe braki przestrzeni ładunkowej na rynku usług transportu lotniczego zagrażają płynności dostaw komponentów, szczególnie jeśli chodzi o eksporty z Azji do zakładów produkcyjnych. Po trzecie, ponieważ w ostatnich tygodniach i miesiącach coraz więcej producentów OEM zwiększało produkcję, menedżerowie zarządzający ryzykiem w łańcuchu mogą stanąć w obliczu tego, że ich kluczowym klientom skończą się środki finansowe i zostaną zmuszeni do złożenia wniosku o ogłoszenie upadłości lub postępowania upadłościowego w swoim kraju. Analiza Resilience360 dotycząca niewypłacalności dostawców pokazuje, że liczba zarejestrowanych globalnych incydentów związanych



Wyzwania branży automotive

z niewypłacalnością w przemyśle motoryzacyjnym stale rośnie od lutego 2020 r., kiedy to Chiny i inne kraje azjatyckie po raz pierwszy wprowadziły lockdown. W sumie zarejestrowano ponad 350 przypadków niewypłacalności firm związanych z branżą automotive.



Analiza Resilience360 dotycząca niewypłacalności dostawców pokazuje, że liczba zarejestrowanych globalnych incydentów związanych z niewypłacalnością w przemyśle motoryzacyjnym stale rośnie od lutego 2020 r.

Wśród firm, które złożyły wniosek o wszczęcie postępowania upadłościowego w ostatnich tygodniach, są także znaczący dostawcy z branży automotive, którzy zaopatrują głównych producentów OEM bezpośrednio poprzez ich lokalne fabryki. Podczas gdy eksperci oczekują od poddostawców udźwignięcia ciężaru tego kryzysu, wychodzi na to, że nawet więksi dostawcy z branży motoryzacyjnej nie zostaną oszczędzeni i cała branża stanie w obliczu trudności.



DHL
RESILIENCE360



Zalecenia z Resilience360

1. Monitoruj wskaźniki śmiertelności COVID-19 w kluczowych lokalizacjach

W przypadku rozprzestrzeniania się drugiej fali zakażeń, wskaźnik ten może pomóc w procesie podejmowania decyzji odnośnie do ustalenia priorytetów w zwiększaniu kosztownych poziomów zapasów w celu zmniejszenia ryzyka niedoborów dostaw.

2. Zidentyfikuj plany wznowienia produkcji

Klienci powinni nadal być na bieżąco ze zmianami w zakresie regulacji, które pozwalają firmom na ponowne otwarcie i przygotowanie się do przywrócenia procesów produkcyjnych. Organizacje muszą ściśle monitorować rozwój sytuacji, aby ocenić, czy można znieść ograniczenia w odpowiednich dla nich sektorach.

3. Przestrzegaj procedur dotyczących zdrowia i bezpieczeństwa

Organizacje powinny w jak największym stopniu stosować się do regionalnych lub krajowych wytycznych odnośnie do COVID-19 dla procesów w branży produkcyjnej.


RESILIENCE360

4. Poszukuj alternatywnych tras lub środków transportu

Aby zmniejszyć wąskie gardło logistyczne w Chinach, organizacje mogą poszukać nowych możliwości zmian tras transportów w zależności od pilności terminu dostawy. Hongkong może służyć jako alternatywa dla terminalu lotniczego Szanghaj Pudong, przesyłki mniej pilne można natomiast przetransportować koleją bezpośrednio korytarzem Europa – Chiny. Czas tranzytu z Xi'an w centralnych Chinach do terminalu kolejowego Neuss koło Düsseldorfu oraz Kolonii w Niemczech w ostatnim czasie został skrócony z trzech tygodni do zaledwie 10-12 dni. Liczba przesyłek przerzuconych z drogi lotniczej na morską również wzrosła w ostatnim czasie.

5. Monitoruj problemy finansowe na poziomie dostawców

Firmy powinny skupić się na tych dostawcach, którzy mają największy wpływ na przychody, oraz na tych, których najtrudniej zmienić. W przypadku braku dostępnych alternatywnych źródeł pozyskania dostawców można zaoferować wsparcie finansowe mającym problemy dostawcom, np. przez zwiększenie wolumenów lub dostosowanie warunków płatności w celu zwiększenia płynności finansowej.

Wy
auEurop
fabry
przyp
dzięk
podcNa poc
w bran
urlopy
Samoc
po kilk
sygnał
zreorg
że pow
niektó

Z tarczą w starciu

Trudne czasy wymagają działań elastycznych i pragmatycznych. DHL Global Forwarding, specjaliści w zakresie frachtu morskiego i lotniczego Grupy Deutsche Post DHL, wykorzystuje wiele lat eksperckiego doświadczenia, aby odpowiedzieć na niezwykle szybko rosnące potrzeby usług transportowych w segmencie Life Sciences & Healthcare.

Nowe technologie i wysoki poziom zaangażowania pracowników są decydujące w efektywnej walce z kryzysem w czasie pandemii koronawirusa. Bez nich ogromne ilości sprzętu ochronnego czy produktów medycznych nie mogłyby być pozyskane

i dostarczone w tak krótkim czasie. Wąskie gardła w dostawach sprzętu medycznego, zaostrzone kontrole na granicach oraz brak przestrzeni ładunkowej w samolotach to tylko niektóre z wyzwań, z jakimi musi się mierzyć branża logistyczna w czasie pandemii. Jednak dzięki specjalistom, międzynarodowej sieci terminali magazynów oraz biur, jak również infrastrukturze technologicznej DHL Global Forwarding nadal ma efektywny łańcuch dostaw.

Więcej i szybciej

Pomimo napiętej sytuacji w związku z frachtem morskim i lotniczym pilnie potrzebny sprzęt ochronny, lekarstwa, a w szczególności testy na SARS-CoV-2 wciąż są transportowane. Dodatkowo w ostatnich tygodniach przestrzeń ładunkowa w pełnych pociągach na nowym



Z tarczą w starciu

jedwabnym szlaku prawie się podwoiła. We frachcie morskim DHL Global Forwarding oferuje klientom rozwiązania z zakresu utrzymania ciągłości biznesowej, aby uniknąć zbędnych kosztów transportu oraz opóźnień. Wielu klientów wykorzystuje te sztyty na miarę rozwiązania, aby ponownie uruchomić swój biznes czy produkcję tak szybko, jak to tylko możliwe – w momencie, kiedy popyt w branży produkcyjnej lub w sektorze sprzedaży detalicznej ponownie wzrośnie.

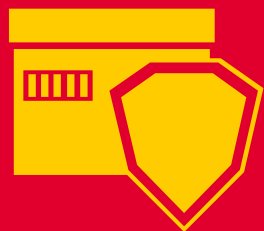
Najlepsze praktyki

Towary są składowane albo w zabezpieczonych portach kontenerowych, albo w magazynach blisko miejsca przeznaczenia, klienci mają więc do nich szybki i elastyczny dostęp. Mimo drastycznie zredukowanej przestrzeni ładunkowej DHL Global Forwarding zapewnił zgodny ze standardami i regulacjami transport leków. W ciągu trzech tygodni codziennie do Chin dostarczano ponad 100 palet z lekami. Co więcej, specjalnie przygotowane koce na palety ULD, kontrolujące temperaturę w czasie transportu, oszczędziły cenny czas.

W najlepszej formie

Produkty z branży medycznej i farmaceutycznej DHL Global Forwarding transportuje przez swoje główne porty lotnicze we Frankfurcie i w Lipsku. W bliskiej odległości od nich ma nowoczesne centra dystrybucyjne, specjalizujące się właśnie w przewożeniu takich artykułów. Obydwie lokalizacje są idealnymi portami dla importu i eksportu towaru z Europy – z wydzielonymi miejscami dla towarów w temperaturze kontrolowanej i z magazynami dla towarów medycznych transportowanych zgodnie z Dobrą Praktyką Dystrybucyjną (GDP). Mają także certyfikaty IATA CEIV Pharma oraz TAPA A dla klientów międzynarodowych.

Wąskie gardła w dostawach sprzętu medycznego, zaostrzone kontrole na granicach oraz brak przestrzeni ładunkowej w samolotach to tylko niektóre z wyzwań, z jakimi musi się mierzyć branża logistyczna w czasie pandemii.



Pełna mobilizacja

DHL Global Forwarding walczy z COVID-19 za pomocą czarterów i kolei:

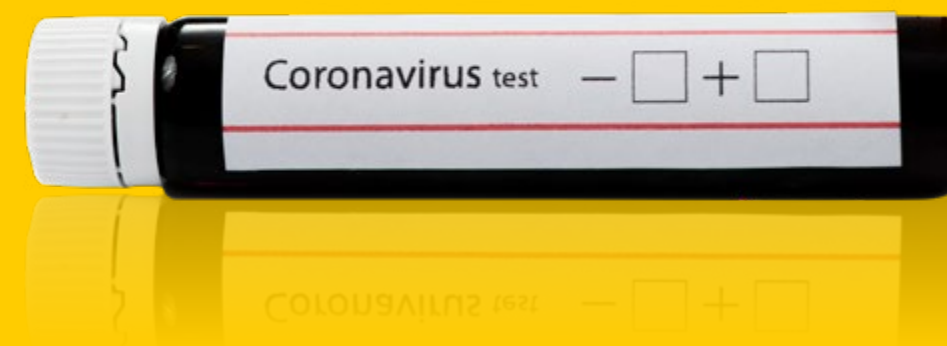
- Liczne przeloty czarterowe oraz kolejowe listy przewozowe pomagają zabezpieczyć dostawy testów, sprzętu ochronnego oraz produktów medycznych na nowym jedwabnym szlaku.
- Działają już kluczowe dla transportu farmaceutyków porty lotnicze DHL Global Forwarding we Frankfurcie i w Lipsku.
- Międzynarodowa sieć oraz wieloletnia ekspertyza gwarantują szybkie powstawanie nowych i silnych łańcuchów dostaw.

Tobias Schmidt

CEO DHL Global Forwarding w Niemczech

Nasi pracownicy pracują niemal bez przerwy, aby zapewnić dostawę ważnych przesyłek tam, gdzie są pilnie potrzebne. Obserwujemy obecnie dużą zmianę w obszarze popytu na produkty i materiały potrzebne w walce z COVID-19. Dla przykładu, w ubiegłym tygodniu transportowaliśmy około **100 tys. testów** na COVID-19 z Chin do Niemiec oraz Republiki Czeskiej dla klienta specjalizującego się w produkcji akcesoriów medycznych. Każdego dnia transportujemy także produkty i materiały przemysłowe. Elastyczność i pragmatyzm są potrzebne, aby zaspokajać potrzeby klientów tak szybko, jak to możliwe.

Wykorzystywaliśmy liczne loty czarterowe, aby zapewnić klientom ciągłość łańcucha dostaw pomimo ogromnych spadków w dostępności naszych przewoźników komercyjnych.



W stronę Przylądka Dobrej Nadziei

Liczba przewoźników, którzy decydują się na szlak transportowy wokół Przylądka Dobrej Nadziei, omijając tym samym Kanał Sueski, wzrosła do niespotykanych wcześniej rozmiarów. Utracone zyski władze Kanału Sueskiego liczą w milionach dolarów.

Od końca marca dla co najmniej 32 wyjść z portu użyto tej dłuższej drogi morskiej. Co więcej, trzy razy przy eksportach z Azji do Europy armatorzy również wybrali tę trasę. Pomimo większej odległości tańsze stawki paliwowe sprawiają, że to rozwiązanie jest bardziej opłacalne niż droga przez Kanał Sueski, która dla porównania kosztowałaby 700 tys. dol. więcej dla w pełni załadowanego kontenerowca (20 tys. TEU).



W stronę Przylądka Dobrej Nadziei

Rabat? Nie, dziękuję

Ta zmiana będzie kosztować władze Kanału Sueskiego ponad 10 mln dol. utraconych zysków. Zachętą dla armatorów do pływania przez Kanał Sueski mają być ogłoszone opcje rabatowe. Jednak pomimo nowych stawek, które obowiązują od 1 maja, przewoźnicy nadal chcą korzystać z dłuższej drogi wokół Przylądka Dobrej Nadziei.

Przewoźnicy rzadko wybierają dłuższą drogę dla ładunków o krótkich czasach dostawy, jednak obecnie decydują się na takie rozwiązanie ze względu na niskie stawki paliwowe i niski popyt na rynkach europejskich.



Przylądek Dobrej Nadziei vs Kanał Sueski

11 720 mil morskich – trasa z Rotterdamu do Singapuru przez Przylądek Dobrej Nadziei

8440 mil morskich – trasa z Rotterdamu do Singapuru przez Kanał Sueski





W stronę Dobrej Nadziei

Liczba przewoźników transportowy wokół tym samym Kanał Sueski wcześniej rozmiarów Sueskiego liczą w m

Od końca marca dla co r drogi morskiej. Co więc armatorzy również wybra tańsze stawki paliwowe s opłacalne niż droga prze kosztowałaby 700 tys. dol. więcej dla w pełni załadowanego kontenerowca (20 tys. TEU).



Liczba kontenerowców na trasie przez Przylądek Dobrej Nadziei

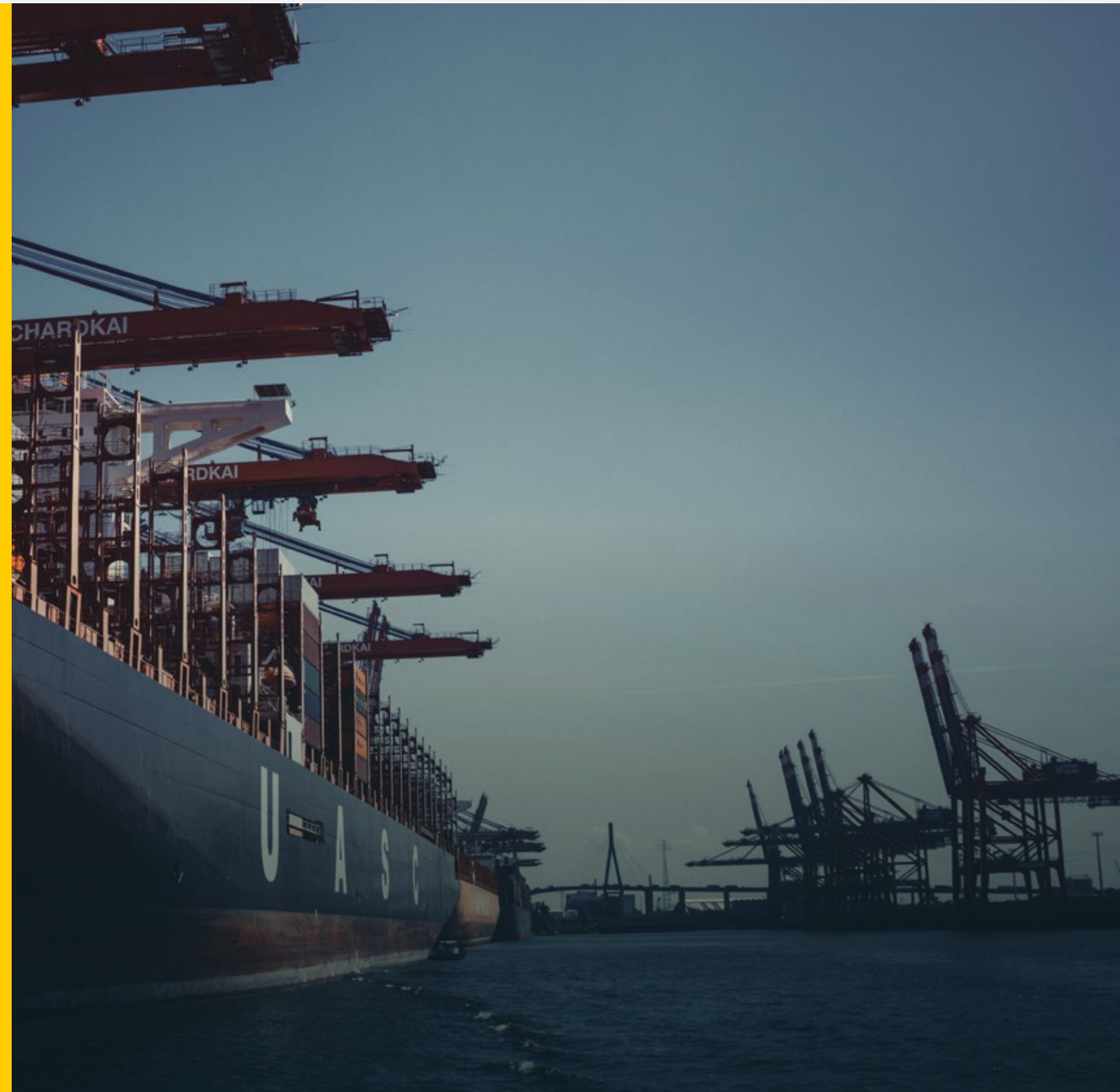
TRASA	Marzec	Kwiecień	Maj*
Azja – Europa (kierunek: zachód)	1	2	0
Europa – Azja (kierunek: wschód)	0	7	8
Wschodnie wybrzeże USA – Azja	0	7	7

* Na podstawie danych z 26 maja.

W górę i w dół

Wyniki finansowe przewoźników nadal są pod pozytywnym wpływem stabilnych stawek frachtowych oraz niskich cen paliwa w pierwszym kwartale tego roku, podczas gdy wolumeny spadły jedynie nieznacznie na początku roku.

Jednak stawki są niepewne, co ma związek z negatywnym oddziaływaniem ogólnoświatowego lockdownu spowodowanego przez COVID-19, który będzie miał ogromny wpływ na wyniki w drugim kwartale. Maersk spodziewa się spadku liczby transportowanych kontenerów o 20-25 proc. w tym właśnie kwartale. Także wyższe koszty zmienne łącznie z kosztami składowania kontenerów wynikające z pandemii będą miały wpływ na przychody.



W górę i w dół

Żeglowne na mniejszą skalę

Przewoźnicy byli w stanie uniknąć totalnego załamania się stawek poprzez ograniczenie przestrzeni ładunkowej. Drewry zaobserwował, że spadek stawek jest znacznie mniejszy niż ten, który miał miejsce w czasie kryzysu finansowego w 2008 r. Pomimo sporadycznego

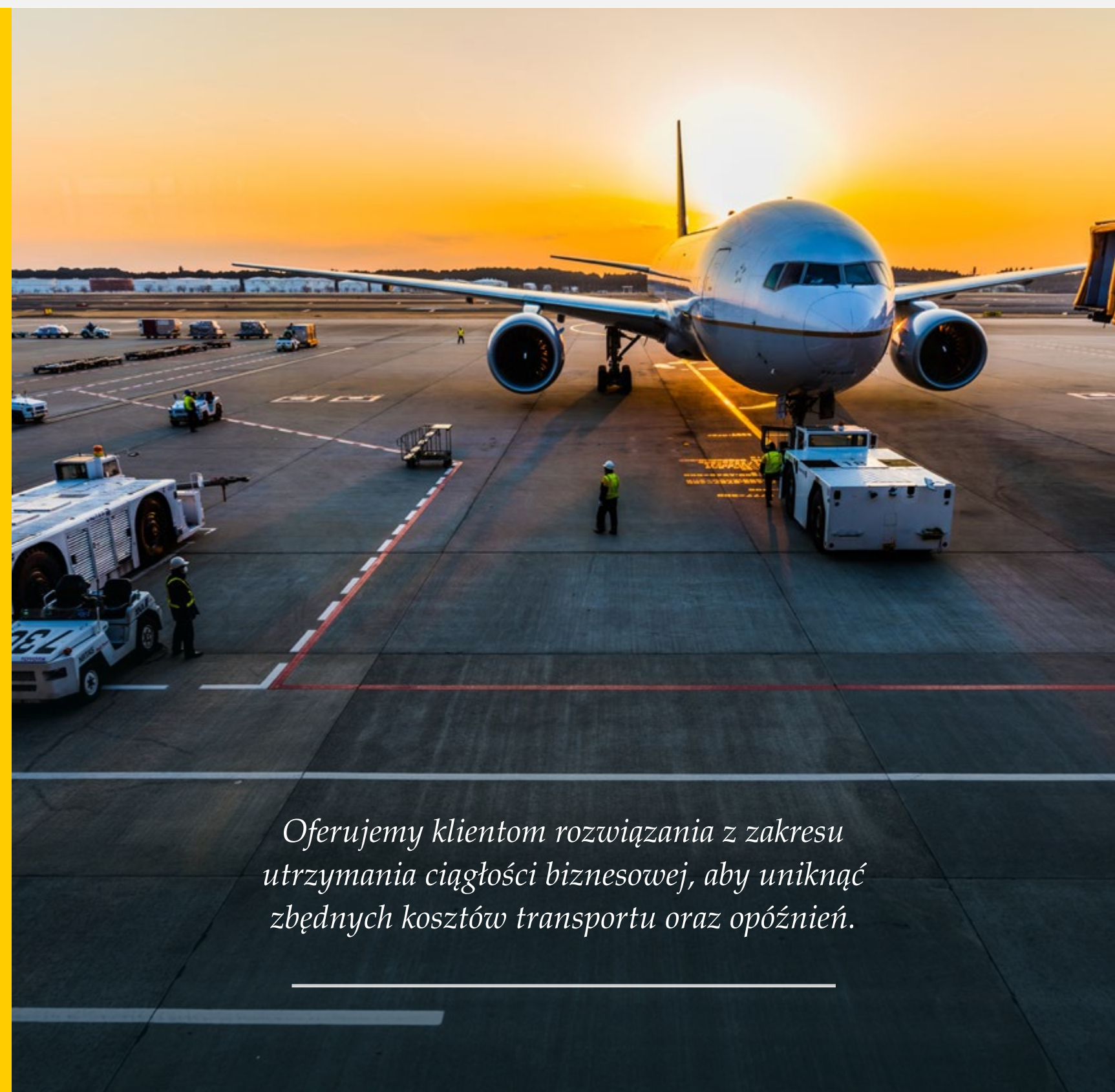
odwoływania blank sailingów założyciel SeaIntelligence Consulting Lars Jensen nie uważa, aby był to sygnał powracającego popytu, lecz raczej oznaka nieznacznego pokonania problemów z wycofaniem przestrzeni ładunkowej.



Niebo w czasie COVID-19

Do końca roku rynek usług transportu lotniczego pozostanie w dużym stopniu nieprzewidywalny. Jak wygląda obecnie i jakie są prognozy na jego najbliższą przyszłość?

Epidemia **COVID-19** doprowadziła do nagłych ograniczeń w przestrzeni ładunkowej, po tym jak przewoźnicy w marcu 2020 r. wstrzymali loty pasażerskich samolotów szerokokadłubowych. Ponadto wzrosły stawki spotowe – w wyniku nagłego zmniejszenia przestrzeni ładunkowej w samolotach przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na czartery w związku z olbrzymim ogólnoświatowym popytem na środki ochrony osobistej. W pierwszej połowie 2020 r. ogólny popyt na usługi transportu lotniczego znacząco się zmniejszył. W związku z tym, że dostępna przestrzeń ładunkowa zmniejszyła się dużo szybciej, niż zmniejszył się popyt, współczynniki ładowności (FLF) osiągnęły maksimum.



Oferujemy klientom rozwiązania z zakresu utrzymania ciągłości biznesowej, aby uniknąć zbędnych kosztów transportu oraz opóźnień.

Niebo w cz

Nie

Do ko

pozos

Jak w

najbli

Epidem

w prze

loty pa

Ponadt

przestr

wzrośc

ogólno

połowi

się zm

zmniej

ładown



Transport lotniczy **w czasie COVID-19 w liczbach**

-41,5 proc. – spadek przestrzeni ładunkowej (czerwiec 2020 r. vs czerwiec 2019 r.)

+90,5 proc. – globalny wzrost stawek (maj 2020 r. vs maj 2019 r.)

-17,2 proc. – oczekiwany spadek na popyt w obszarze usług AFR (rok 2020 do 2019, prognozy)

Co to będzie?

Trudno przewidzieć, jak w kolejnych miesiącach będzie wyglądał rynek usług transportu lotniczego:

- **Sytuacja linii lotniczych** – Avianca, Thai i LATAM ogłosiły bankructwo lub upadłość układową. Możliwe pojawienie się kolejnych przypadków.
- **Zmiany w sieci** – przewoźnicy chętnie przerzucają się na mniej przyjazne użytkownikom systemy oparte na hubach ze zmniejszoną częstotliwością lotów, z większymi samolotami oraz wydłużonymi czasami tranzytu.
- **Ładowność luku** – dostępna przestrzeń ładunkowa bardzo mocno zależy od tego, czy przewoźnicy przywracają swoją flotę samolotów szeroko-kadłubowych we wznowionych pasażerskich lotach międzynarodowych.
- **Trendy** – dalszy rozwój w drugiej połowie roku będzie mocno uzależniony od stanu zapasów magazynowych w połowie roku oraz od ogólnych zmian w obszarze zachowań konsumenckich łącznie z podróżami.
- **Poziom stawek** – w związku ze spadkiem nadzwyczajnego popytu na środki ochrony osobistej stawki spotowe spadają na większości kierunków, nadal są jednak na poziomie wyższym niż przed COVID-19.

Niebo w czasie COVID-19

Wzloty i upadki



Popyt

- Globalne zapotrzebowanie na usługi transportu lotniczego spadło o 20,3 proc. (maj 2020 r. vs maj 2019 r.).
- Spadek popytu zwolnił w maju 2020 r. w porównaniu z kwietniem 2020 r. dzięki kilku czynnikom stabilizującym: polepszyła się wydajność produkcji oraz wzrosła liczba zleceń eksportowych dzięki ponownemu otwieraniu się niektórych rynków światowych.



Przestrzeń ładunkowa

- Epidemia COVID-19 spowodowała znaczące ograniczenia przestrzeni ładunkowej po wstrzymaniu lotów pasażerskich samolotów szerokokadłubowych.

- Całościowo przestrzeń ładunkowa spadła do 41,5 proc. w czerwcu 2020 r. vs czerwiec 2019 r. (w samolotach pasażerskich spadła o 58,9 proc.).



Przewoźnicy

- Przewoźnicy poszukują dodatkowych możliwości wysyłki ładunków i zamieniają samoloty pasażerskie na towarowe, aby zrównoważyć niedostatki przestrzeni ładunkowej.
- Przewoźnicy prognozują zanotowanie ujemnych przychodów operacyjnych w 2020 r. ze stratą 84,3 mld USD w branży.



Niebo w czasie COVID-19

Wzloty i upadki



Paliwo silników odrzutowych

- Cięcia dokonane przez OPEC w zakresie produkcji ropy naftowej wpłynęły na wzrost cen paliwa do silników odrzutowych.
- Ceny paliwa wzrosły od najniższych na poziomie 19,03 dol. w kwietniu 2020 r. do 42,25 dol. za baryłkę w czerwcu 2020 r.



Stawki

- Stawki spotowe znacznie wzrosły z powodu nagłego spadku ilości przestrzeni ładunkowej oraz zwiększonego popytu na środki ochrony osobistej.
- Ponieważ zmniejsza się ogromny popyt na środki ochrony osobistej, stawki na kilku kierunkach spadły, nadal są jednak na poziomie sprzed COVID-19.



Lotniska*

HKG – **7,7** proc. LAX – **5,4** proc. FRA – **12,3** proc.

* Maj 2020 r. vs maj 2019 r.



Wytyczne

- Większość przewoźników albo szukała wsparcia od władz, aby przetrwać kryzys COVID-19, albo ogłosiła bankructwo lub upadłość układową.

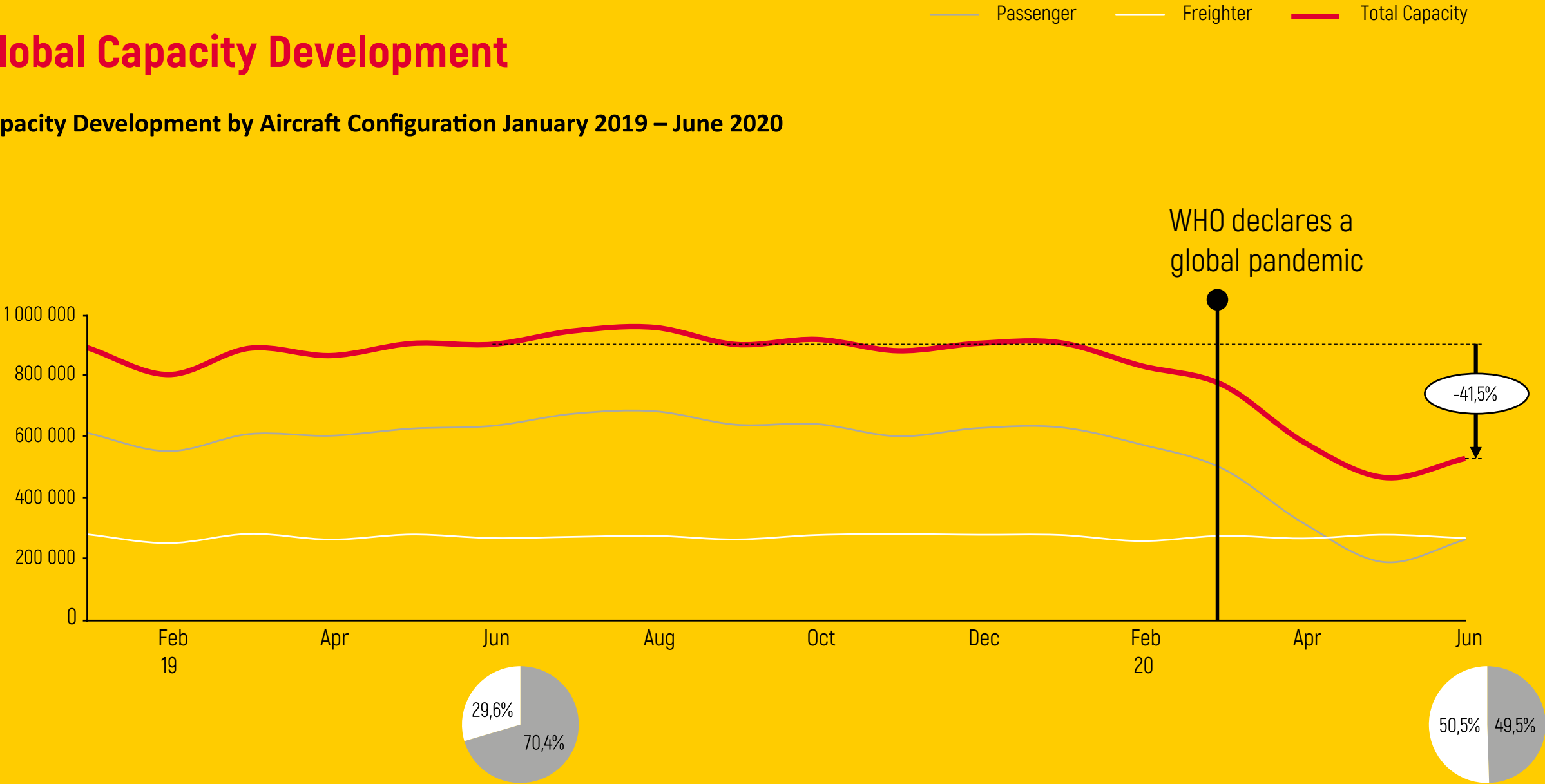
Źródło: IATA Market Analysis, IATA Cargo MF Market Focus, Seabury Market Data, Seabury Capacity Data, Cargo Facts Update, Airport Websites, Air Cargo World, Lloyd, US Energy Information Administration, IATA Jet Fuel Price Analysis, S&P Platts.





Global Capacity Development

Capacity Development by Aircraft Configuration January 2019 – June 2020



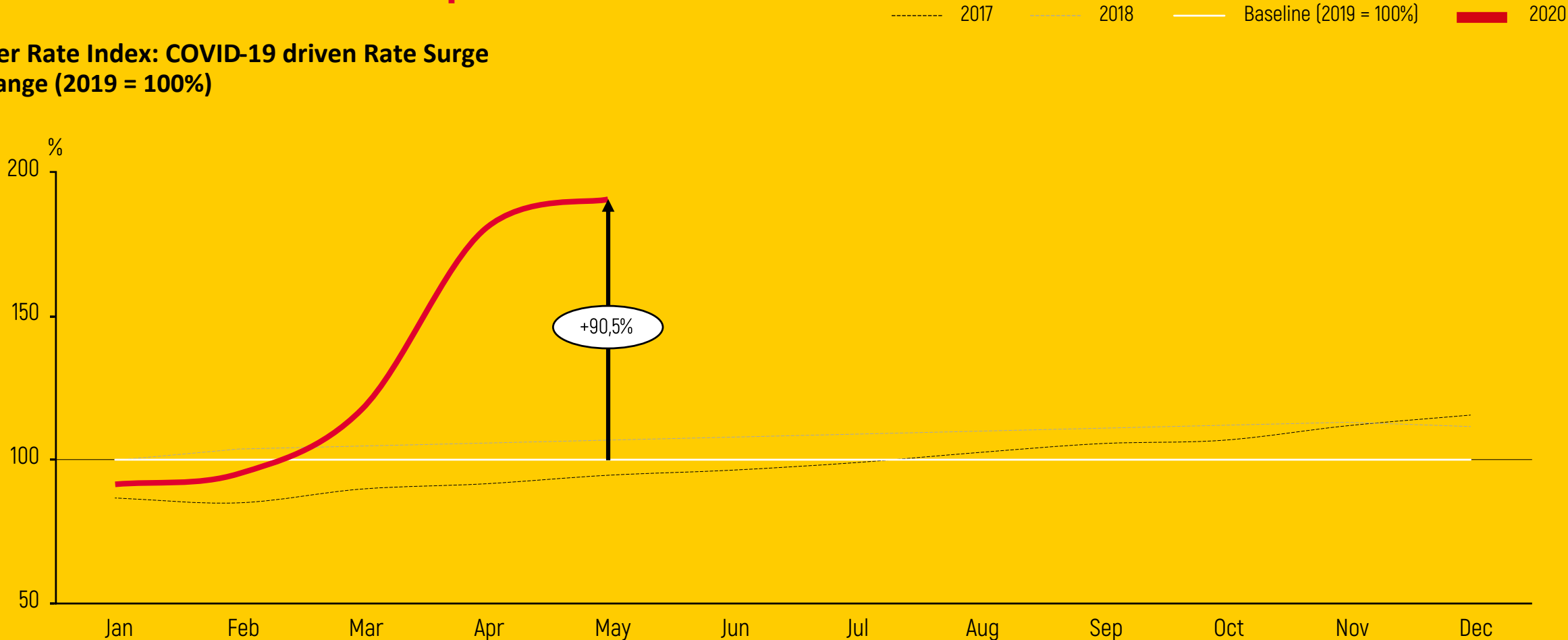
Source: Seabury Capacity Data (Total Capacity includes marginal Combi aircraft contribution).





Global Carrier Rate Development

Carrier Rate Index: COVID-19 driven Rate Surge
%-change (2019 = 100%)



IATA Cargo MF Reports/ CASS: average freight rate excluding other charges (e.g. FSC, SSC) across airline products.



Aktualizacja rynku – prognoza Seabury

W 2020 r. przewiduje się zmniejszenie handlu drogą powietrzną o 17%, co oznacza spadek o 4 mln ton.

W przypadku handlu z regionu Azji i Pacyfiku jest to zmniejszenie jednocyfrowe, przy czym, kolejno, tylko -4% i -6% dla Europy i Ameryki Północnej; z kolei dla handlu wewnątrazzajatyckiego to zmniejszenie o -14%, a największy spadek dotyczy transatlantyckiego handlu drogą powietrzną (-29%).



Prognozowany wzrost handlu drogą powietrzną według regionów – prognoza na 2020 r.

Procentowy wzrost roczny¹

1. Mierzone jako złożona roczna stopa wzrostu (CAGR). Źródło: baza danych Seabury Consulting Air Trade Forecast Database, Seabury Consulting analysis.



Oczekuje się, że w 2020 r. wszystkie szlaki handlowe spoza regionu Azji i Pacyfiku wykazą spadek w granicach 20-30% w zakresie handlu drogą powietrzną.

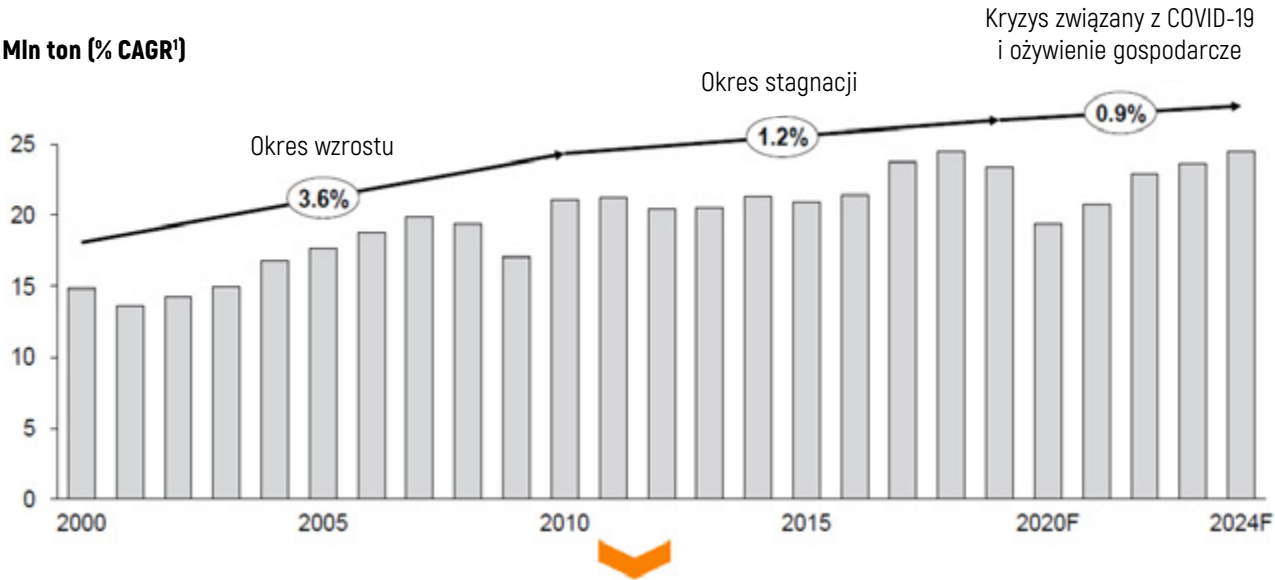
Aktualizacja rynku – prognoza Seabury

Wraz z silnym spadkiem w 2020 r., światowy handel drogą powietrzną powrócił do poziomu sprzed 2010 r.

Przewiduje się, że w 2023 r. wynik ten będzie tylko nieznacznie wyższy niż w 2019 r.; rynek transportu lotniczego towarów potencjalnie osiągnie poziom zbliżony do rekordowego dopiero w 2024 r.

1. Mierzone jako złożona roczna stopa wzrostu (CAGR).
Źródło: baza danych Seabury Consulting Air Trade Forecast Database, Seabury Consulting analysis.

Światowy rynek transportu lotniczego towarów. Prognoza na lata 2000-2024



W tym tysiącleciu światowy rynek transportu lotniczego towarów wzrastał średnio o 2,4% rocznie do 2019 r., a do 2024 r. prognozowano wzrost o 2,1%.

Jasne, że jawne!

Dwóch kluczowych graczy w branży lotniczego transportu farmaceutyków postawiło kolejny krok w stronę digitalizacji branży – DHL oraz Air France KLM Martinair Cargo wprowadzają większą transparentność w przewozie produktów medycznych.

Firmy DHL Global Forwarding i Air France KLM Martinair (AFKLMP) Cargo stworzyły bezpośrednie połączenie dla swoich klientów, aby poprawić rzetelność danych i wgląd do nich. Informacje dotyczące dostaw są łatwo dostępne i monitorowane poprzez Life Track Portal.

Aplikacja (API) pozwala na przekazywanie informacji zintegrowanych z systemem na temat śledzenia przesyłki.



Jasne, że jawne!

Co dwie głowy, to nie jedna

Poprzez połączenie sił DHL Global Forwarding oraz AFKLMP Cargo wzmacniają integrację swoich systemów oraz umożliwiają dostęp do odczytów danych w rozwiązaniach Active Pharma w temperaturze kontrolowanej. W branży farmaceutycznej całkowita transparentność łańcucha dostaw jest fundamentalna, aby zachować jakość dostarczanych produktów. Możliwe jest również bezpośrednie połączenie nadawcy i odbiorcy poprzez specjalną aplikację (API), która pozwala na przekazywanie informacji zintegrowanych z systemem na temat śledzenia przesyłki łącznie ze wszystkimi istotnymi punktami kontrolnymi oraz sprawdzaniem

stanu temperatury w reeferach. Ułatwia to zachowanie najwyższych standardów pozyskiwania rzetelnych oraz na bieżąco sprawdzanych informacji o temperaturze przesyłki w „zimnym łańcuchu” podczas jej transportu w specjalnych kontenerach w temperaturze kontrolowanej. Obecnie serwis jest dostępny na największych lotniskach w Amsterdamie (Schiphol) oraz w Paryżu (CDG), zapewnia go AFKLMP. Bazując na pierwszych zakończonych sukcesem próbach, dwie firmy zdecydowały się rozszerzyć zakres usługi aktywnych kontenerów w temperaturze kontrolowanej na wszystkie główne punkty obsługi produktów farmaceutycznych.

W branży farmaceutycznej całkowita transparentność łańcucha dostaw jest fundamentalna, aby zachować jakość dostarczanych produktów.

Jasne, że jawne!

Współpraca na sto dwa!

Nina Heinz, globalna szefowa ds. sieci i jakości w DHL Global Forwarding

Transparentność jest kluczowa, kiedy zabezpieczamy jakość produktów oraz dbamy o bezpieczeństwo pacjentów w łańcuchu dostaw. Partnerskie podejście do automatyzacji procesu przekazywania danych dotyczących szczegółów transportowanej przesyłki, jak temperatura kontenera, jest niezbędnym krokiem w celu zapewnienia naszym klientom spokoju i pewności tego, jak ich towary są transportowane z kraju do kraju.

Enrica Calonghi, globalna szefowa logistyki farmaceutycznej w AFKLMP

To ważny kamień milowy oraz kolejny przykład naszej silnej ambicji do bycia innowacyjnymi. W logistyce farmaceutycznej naszym celem jest tworzenie przejrzystości i transparentności na każdym etapie „zimnego łańcucha” dostaw farmaceutyków. To kolejny krok w digitalizację naszej branży.



Wielka gra

Wielka gra

Cztery kontynenty, miliony fanów, wciągające turnieje i gwiazdy e-sportu. Zawody ESL One są popularne na całym świecie, a ich przygotowanie to ogromne przedsięwzięcie, podstawą jest więc najlepszy operator logistyczny.

Pełna sukcesów współpraca między DHL a ESL, największą na świecie firmą zajmującą się sportem elektronicznym, trwa od 2018 r. W tym roku została poszerzona. Jednym z jej elementów jest dalsze sponsorowanie w 2020 r. przez DHL tego najbardziej angażującego turnieju sportów elektronicznych na świecie oraz zapewnienie całego zaplecza logistycznego. W nadchodzącym sezonie ESL One organizuje kilka najwyższej klasy turniejów na czterech kontynentach. Co więcej, w tym roku „Akademia ESL – dostarczona przez DHL” oferuje utalentowanym amatorom gry Dota 2 możliwość wejścia do profesjonalnej ligi sportów elektronicznych.



Wielka gra

Obozy dla początkujących

Dodatkowym elementem współpracy jest „Akademia ESL – dostarczona przez DHL”, stworzona wspólnie przez DHL, ESL i Dotabuff Reach w 2019 r. Jej celem jest rozwój, promocja oraz awansowanie młodych talentów gry Dota 2, którzy rozpoczynają swoją przygodę na poziomie profesjonalnym. – Najlepsi gracze e-sportów od dawna byli w stanie konkurować z zawodnikami sportów tradycyjnych w obszarze zaangażowania, wyników oraz popularności – mówił Arjan Sissing, szef brand marketingu Grupy Deutsche Post DHL. – Jesteśmy dumni, że możemy wspierać wschodzące gwiazdy e-sportu w ich ambitnej drodze podczas „Akademii ESL” oraz DHL Bootcamp – dodał.

Co za rok!

W tym roku turnieje ESL odbędą się w kilku miejscach na świecie, m.in. w Los Angeles, Rio de Janeiro, Birmingham czy w Kolonii. Na miejscu, na stadionach i w arenach, zbierze się ponad 10 tys. kibiców, którzy przez cały

weekend będą wspólnie ekscytować się rozgrywkami, podobnie jak ponad 90 mln fanów oglądających transmisje online przez platformy streamingowe, jak Twitch.

– Organizujemy zawody na całym świecie i dostarczamy milionom fanów e-sportów rozrywkę najwyższej klasy, zarówno poprzez turnieje stacjonarne, jak i przez transmisje na żywo – mówił Ralf Reichert, dyrektor zarządzający ESL. – Ich przygotowanie i organizacja to ogromne i pełne wyzwań przedsięwzięcie, jesteśmy zatem bardzo szczęśliwi, że mamy w swojej drużynie DHL. Firma ma ekspercką wiedzę w obszarze logistyki, której potrzebujemy, co więcej – podziela naszą pasję do sportów elektronicznych – dodał.

Dzięki zaangażowaniu się w sporty elektroniczne jesteśmy aktywni na jednym z najpopularniejszych wśród młodych ludzi rynku. 78 proc. z nich to osoby w wieku pomiędzy 10 a 35 lat.



Wielka gra

Wielka gra

Cztery kontynenty, i gwiazdy e-sportu. na całym świecie, a przedsięwzięcie, po logistyczny.

Pełna sukcesów współ na świecie firmą zajm od 2018 r. W tym roku z jest dalsze sponsorowa angażującego turnieju oraz zapewnienie całego sezonie ESL One organi na czterech kontynentach. Co więcej, w tym roku „Akademia ESL – dostarczona przez DHL” oferuje utalentowanym amatorom gry Dota 2 możliwość wejścia do profesjonalnej ligi sportów elektronicznych.

Wyzwanie dla DHL

 **Zawody ESL One to transport:**

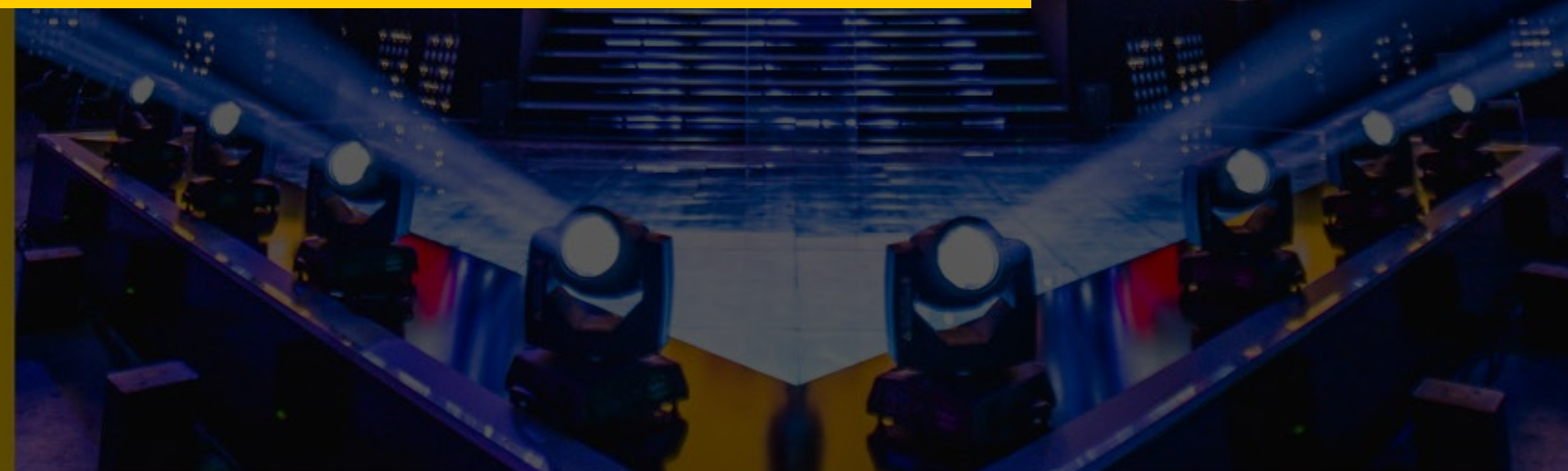
ponad **660** t sprzętu scenicznego,

900 ergonomicznych foteli gamingowych,

ok. **3840** m kw. monitorów.



Przygotowanie do zawodów w 2020 r. wymaga pokonania ponad 31 tys. km. Dbamy także o to, by wszystkie usługi wykonane były w sposób jak najbardziej zrównoważony i przyjazny środowisku.



Wielka gra

Wielka gra

Cztery kontynenty, miliony fanów i gwiazdy e-sportu. Zawody na całym świecie, a ich przedsięwzięcie, podstawą logistyczny.

Pełna sukcesów współpraca między na świecie firmą zajmującą się sportem od 2018 r. W tym roku została ogłoszona jest dalsze sponsorowanie w 2020 angażującego turnieju sportów elektronicznych oraz zapewnienie całego zaplecza sezonie ESL One organizuje kilka na czterech kontynentach. Co więcej dostarczona przez DHL" oferuje u Dota 2 możliwość wejścia do profesjonalnych elektronicznych.

Arjan Sissing

szef brand marketingu Grupy Deutsche Post DHL

Dzięki tej współpracy jesteśmy w stanie efektywnie dotrzeć do grupy młodych ludzi, co byłoby bardzo trudne poprzez standardowe kanały marketingowe. Fani sportów elektronicznych mają we krwi digitalizację, dlatego też naturalny jest dla nich także obszar e-commerce, a dla nas jako operatora logistycznego e-commerce to obecnie podstawa biznesu. Ta grupa jest dla nas bardzo atrakcyjna, traktujemy ją nie tylko jako klientów, lecz także potencjalnych pracowników.



Kalendarz świąt na świecie

Dni wolne od pracy

Lipiec

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

Sierpień

	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
31						<u>1</u>	2
32	<u>3</u>	4	5	6	<u>7</u>	8	<u>9</u>
33	<u>10</u>	11	12	13	14	<u>15</u>	16
34	17	18	<u>19</u>	20	21	22	23
35	24	25	26	27	<u>28</u>	29	30
36	<u>31</u>						

Wrzesień

	pn	wt	śr	cz	pt	so	n
36		1	<u>2</u>	3	4	5	6
37	<u>7</u>	<u>8</u>	9	10	11	12	13
38	14	15	<u>16</u>	17	<u>18</u>	<u>19</u>	20
39	<u>21</u>	22	<u>23</u>	<u>24</u>	25	26	<u>27</u>
40	28	29	30				