
EKSPERTYZA

1

gap.



open
eyes
economy
summit

Logistyka i Mobilność
w okresie pandemii
COVID-19

LOGISTYKA I MOBILNOŚĆ

w okresie pandemii COVID-19

13. tydzień 2020

Opis sytuacji

Sektory „Logistyka” (związany z obsługą wymiany towarowej w skali krajowej i międzynarodowej, w tym interkontynentalnej) oraz „Mobilność” (związany z obsługą potrzeb przemieszczania się ludności) stanowią strategiczną część systemu społeczno-gospodarczego. Pandemia COVID-19 wymusiła na władzach publicznych ograniczenie ruchliwości ludności, co pociągnęło za sobą (częściowe) wstrzymanie produkcji (w styczniu i lutym 2020 roku w Chinach, a następnie w innych regionach świata, w tym w Polsce) oraz znaczne ograniczenie wymiany towarowej. Stan „zamrożenia” obu sektorów trwa i nie można przewidzieć, jak długo potrwa w poszczególnych krajach na świecie, w tym w Polsce. Konieczne jest rozpoznanie skutków społecznych, mikroekonomicznych oraz makroekonomicznych.

Cel raportu

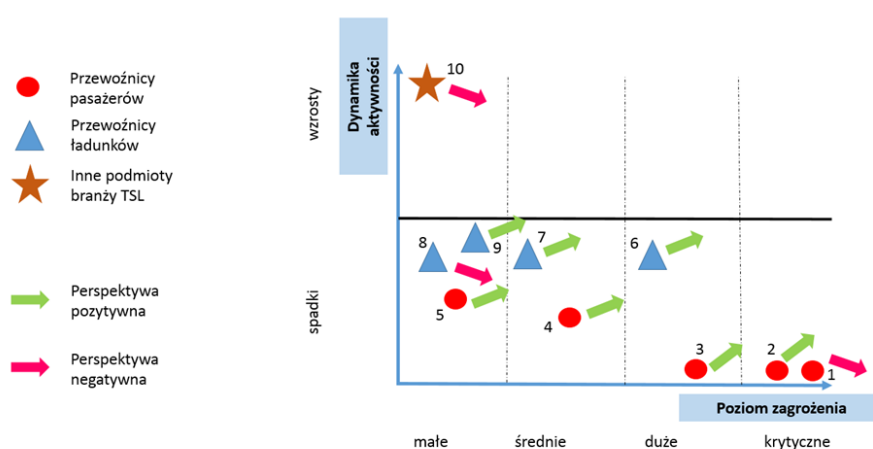
W gronie specjalistów, obejmującym zarówno przedstawicieli środowiska naukowego, jak i przedstawicieli podmiotów gospodarujących w sektorach „Logistyka” i „Mobilność”, podjęto prace obejmujące gromadzenie danych i informacji, ich analizę oraz formułowanie ocen i rekomendacji adresowanych do wszystkich interesariuszy obu sektorów. Celem raportów, które będą redagowane co tydzień, przez cały okres trwania pandemii COVID-19, jest przedstawianie bieżącej sytuacji, formułowanie scenariuszy zmian w kolejnych tygodniach oraz analizowanie skutków zakłóceń oraz oczekiwanej reaktywacji działalności w tych sektorach.

Raport przygotowany przez międzyśrodowiskowy zespół „Sieć kompetencji TSL” pod kierownictwem prof. dr. hab. Wojciecha Paprockiego (SGH). Zespół współautorów: prof. dr hab. Piotr Banaszyk (UE w Poznaniu), dr hab. prof. UG Monika Bąk (UG), dr hab. Bartosz Grucza (SGH), dr hab. prof. UMK Rafał Haffer (UMK), dr hab. Arkadiusz Kawa (Łukasiewicz Instytut Logistyki i Magazynowania), dr inż. Andrzej Massel (Instytut Kolejnictwa), dr Sylwia Konecka (UEP), dr Anna Maryniak (UEP), dr hab. Katarzyna Nowicka (SGH), dr inż. Iwona Pisz (Uniwersytet w Opolu), dr hab. Michał Suchanek (UG), Marek Tarczyński (Polska Izba Spedycji i Logistyki), dr Michał Wolański (SGH), Maciej Wroński (Transport i Logistyka Polska), dr Paweł Zagrajek (SGH).

Część I

Sytuacja na rynku usług branży „Logistyka i Mobilność”

Sytuację w poszczególnych segmentach rynku usług ilustruje poniższy schemat. Wybrano dziesięć grup usługodawców, których działanie ma podstawowe znaczenie dla funkcjonowania rynku. Na tym etapie poza analizą pozostawiono funkcjonowanie komunalnych systemów komunikacyjnych (metro, tramwaj, autobus, trolejbus).



1. Prywatni przewoźnicy komunikacji autobusowej podmiejskiej i regionalnej
2. Prywatni przewoźnicy komunikacji autobusowej międzyregionalnej i międzynarodowej
3. Przewoźnicy transportu lotniczego
4. Przewoźnicy regionalni transportu kolejowego
5. Przewoźnicy międzyregionalni/międzynarodowi transportu kolejowego
6. Przewoźnicy drogowi międzynarodowi
7. Przewoźnicy drogowi krajowi
8. Przewoźnicy morscy, w tym kontenerów
9. Przewoźnicy kolejowi i operatorzy transportu intermodalnego
10. Dostawcy paczek i przesyłek kurierskich

Perspektywa pozytywna dotyczy okresu po zniesieniu wszystkich lub głównych barier dla ruchliwości ludności. Perspektywa negatywna dotyczy zarówno okresu trwania pandemii COVID-19, jak i po jej wygaszeniu.

Drastyczne ograniczenia mobilności wprowadzone w wielu krajach w różnych regionach świata, w tym w Polsce, spowodowały, że zasadniczo zmniejszyła się ruchliwość ludności przy wykorzystaniu samochodów osobowych (tzw. motoryzacja indywidualna). Na drogach w Polsce ruch tych pojazdów zmniejszył się w drugiej połowie marca o ponad 50% w stosunku do średnich wielkości potoków w minionych miesiącach.

Praktycznie zamarły przewozy lotnicze (3), co postawiło w bardzo złej sytuacji nie tylko przewoźników (w tym tzw. przewoźników narodowych, m.in. PLL LOT, które w pierwszej fazie pandemii wykonywały przewozy osób powracających do kraju), ale także operatorów lotnisk (dla porównania, na lotnisku we Frankfurcie nad Menem 18 tys. osób zostało pozbawione pracy).

Bardzo głęboki spadek przewozów nastąpił w segmentach autobusowych przewozów podmiejskich i regionalnych (1), a także ponadregionalnych i międzynarodowych (2) oraz komunikacji miejskiej.

W transporcie kolejowym głęboki spadek przewozów wystąpił na relacjach międzyregionalnych i międzynarodowych obsługiwanych przede wszystkim przez PKP Intercity (5), a także w ruchu regionalnym (4), obsługiwanych przez wielu przewoźników.

W transporcie towarów wystąpiły gwałtowne zmiany o zróżnicowanym charakterze. Najpierw (od stycznia 2020 r.) zaczęły maleć morskie przewozy ładunków (8), głównie skonteneryzowanych, z Chin do Europy (a także do USA). Następnie zaczęły spadać przewozy drogowe ładunków, w relacjach międzynarodowych (6) oraz krajowych (7), a także przewozy kolejowe ładunków, w tym przewozy intermodalne (9).

Jedynym segmentem rynku usług przewozu ładunków była dystrybucja paczek i przesyłek kurierskich (10). W niektórych podsegmentach handlu elektronicznego (e-commerce) w marcu 2020 roku wzrosły nadania przesyłek o ponad 100%, co wynikało ze wzrostu popularności tego kanału dystrybucji w całym społeczeństwie, także w grupie wiekowej 65.

Część II

Sytuacja przewoźników

Dwie grupy przewoźników autobusowych są zagrożone w sposób krytyczny (1) i (2). Są to prywatne przedsiębiorstwa, które nagle zostały pozbawione wszelkich przychodów i dopływu gotówki. O ile przewoźnicy wykonujący przewozy międzyregionalne i międzynarodowe (2) mogą oczekiwać na ponowne pojawienie się popytu, a następnie jego wzrost pozwalający na osiągnięcie zysków (a zatem również zwrot środków zainwestowanych w „przeżycie”), to prywatni przewoźnicy wykonujący przewozy podmiejskie i regionalne w ogóle nie wiedzą, czego się spodziewać (1). Ich podstawową grupą klientów są uczniowie, a ich przychody zależą zarówno od sprzedaży biletów, jak i od dotacji otrzymywanych od samorządów. Skoro bilety miesięczne na kwiecień nie są wykupywane, to już nie pojawią się żadne wpływy.

Obie wymienione grupy przewoźników są niezwykle czułe na występujące zakłócenia. Jeśli ich potencjał kadrowy (kierowcy, zaplecze techniczne) oraz taborowy (w tym autobusy użytkowane na podstawie leasingu) nie zostaną utrzymane, to grozi paraliż komunikacyjny przynajmniej w słabiej rozwiniętych regionach w całym kraju.

REKOMENDACJA 1:

Należy podjąć natychmiastowe kroki, aby ustabilizować perspektywę finansową dla tych przewoźników, głównie przy zaangażowaniu finansowym środków na szczeblu państwa, przy zaangażowaniu jednostek samorządu terytorialnego jako wykonawcy tych działań. Podstawowym środkiem powinno być kreowanie w tym zakresie zleceń publicznych, które i tak są podstawą organizacji analogicznych rynków w krajach wysokorozwiniętych.

Sytuacja pozostałych przewoźników pasażerskich, tj. kolejowych i lotniczych, jest zróżnicowana. Są to podmioty z sektora dużych i średnich przedsiębiorstw, większość z nich należy do sektora publicznego (państwowego i samorządowego). U każdego z nich sytuacja będzie się pogarszać tym bardziej, im dłużej będzie trwać okres ograniczania mobilności ludności. W najbliższej przyszłości będzie można analizować zmiany tej sytuacji i formułować rekomendacje.

Sytuacja przewoźników towarowych, a także przedsiębiorstw świadczących usługi uzupełniające przewozy w łańcuchach dostaw i w węzłach komunikacyjnych, ma charakter zróżnicowany. Zależy to od struktury portfela stałych kontraktów, kondycji zleceniodawców i perspektywy wzmożenia ich aktywności gospodarczej w najbliższych tygodniach.

REKOMENDACJA 2:

Ponieważ przewoźnicy drogowi krajowi i międzynarodowi stanowią bardzo liczną grupę przedsiębiorstw, przede wszystkim z grupy MŚP, to ze strony władzy publicznej powinny być bezzwłocznie podjęte kroki prowadzące do zapewnienia warunków dla przetrwania w okresie pandemii COVID-19 oraz zachowania zasobów, które będą ponownie niezbędne w fazie ożywiania się wymiany towarowej w kraju i za granicą.

Część III

Strategiczna rola centrów logistycznych i systemy dystrybucji dóbr konsumpcyjnych oraz zaopatrzenia placówek ochrony zdrowia.

W Polsce w minionych dwóch dekadach XXI w. stworzona została dość bogata infrastruktura centrów logistycznych, z których dostarczane są dobra rzeczowe zarówno do sieci handlu detalicznego oraz bezpośrednio do konsumentów (segment dostaw paczek), jak i surowce, części oraz komponenty do zakładów przemysłowych. Istniejąca konkurencja między operatorami logistycznymi powoduje, że funkcjonują konkurencyjne wobec siebie systemy dystrybucji dóbr konsumpcyjnych. Nie ma ryzyka, że sytuacja kryzysowa (np. zbiorowa kwarantanna) w jednym z centrów logistycznych doprowadzi do wstrzymania zaopatrzenia ludności w wybranych miastach lub regionach kraju. Jednak zapewnienie ciągłości pracy każdego z takich obiektów jest bardzo ważne społecznie i ekonomicznie.

REKOMENDACJA 3:

Władze publiczne powinny zapewnić dostęp do środków osobistej ochrony wszystkim pracownikom centrów logistycznych, aby zapobiec wybuchowi ognisk pandemii COVID-19 w którymkolwiek z tych obiektów, a także ochronić kierowców obsługujących te obiekty przez zakażeniem i rozprzestrzenianiem koronawirusa SARS-CoV-2.

Część IV

Działania o perspektywie średniookresowej

Każdy kolejny tydzień ograniczania mobilności ludności w poszczególnych krajach Europy, a także bariery dla ruchu międzynarodowego, będą prowadzić do różnorodnych konsekwencji dla zmian poziomu aktywności gospodarki w tych krajach.

Należy przyjąć, że potrzebne jest przygotowanie planu działania w dwóch grupach i pięciu etapach, co jest przedstawione poniżej w formie schematu.



Działania „analiza sytuacji” oraz „dopasowanie” są domeną przedsiębiorców, przy czym ogromne znaczenie dla ich zachowania będą mieć decyzje władz publicznych – ich treść i tempo wdrażania.

Działania „reaktywacja działalności gospodarczej”, „budowanie koncepcji rozwoju”, a także „przygotowanie i wprowadzanie reform systemowych i instytucjonalnych” wymagają inicjatywy ze środowisk eksperckich, w tym przedstawicieli nauki. W obliczu bardzo dużych strat społecznych i gospodarczych wywołanych pandemią COVID-19 te działania będą mieć podstawowe znaczenie dla powrotu do fazy rozwoju społeczno-gospodarczego oraz dla szybkości i zakresu uzyskiwanych efektów.

Eksperti są zobowiązani, aby dostrzec, że realizacja dwóch polityk publicznych: cyfrowej i klimatycznej, może się przyczynić do pomnożenia efektów uzyskiwanych w Europie. Maksymalizacja tych efektów jest niezbędna, aby Europa nie traciła dystansu wobec liderów gospodarki światowej, Chin i USA, dotkniętych również skutkami występowania pandemii.

REKOMENDACJA 4:

Władze publiczne stoją przed wyzwaniem zrealizowania reform w branży LOGISTYKA i MOBILNOŚĆ, biorąc pod uwagę nie tylko wielkość strat wywołanych pandemią COVID-19, ale także zasadność dwóch polityk publicznych: cyfrowej i klimatycznej. Funkcjonowanie tej branży w sposób fundamentalny determinuje poziom zaspokajania potrzeb konsumentów oraz efektywność działania międzynarodowych i krajowych łańcuchów dostaw.

Warszawa, 31 marca 2020 r.