

**SGH**

Szkoła Główna  
Handlowa  
w Warszawie

# Sytuacja na rynku usług transportowych w okresie pandemii COVID-19 i perspektywy odnowy strategicznej

Akademia kryzysowa ZMPD

prof. dr hab. Wojciech Paprocki

28 maja 2020, Warszawa

Institut Infrastruktury, Transportu i Mobilności

# SGH

Szkoła Główna  
Handlowa  
w Warszawie

## Monitorowanie sytuacji – prace zespołów interdyscyplinarnych i międzyśrodowiskowych, funkcjonujących w ramach „Sieci kompetencji TSL” (transport-spedycja-logistyka)

Inicjatorzy funkcjonowania sieci:

dr hab. Arkadiusz Kawa, dyrektor Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Logistyki i  
Magazynowania, Poznań

prof. dr hab. Wojciech Paprocki, SGH, dyrektor Instytutu Infrastruktury, Transportu i Mobilności  
Regularne video-konferencje organizowane w każdy wtorek o 18:30

# Dwie grupy i pięć etapów działania w okresie i po pandemii COVID-19

Działania  
oraz zmiany  
operacyjne  
i handlowe

Analiza

Dopasowanie

Reaktywacja

Działania  
oraz zmiany  
systemowe  
i  
instytucjo-  
nalne

Koncepcja

Reformy

# Video-konferencja „Sieci kompetencji TSL”

## 26.05.2020

- Ze strony przedsiębiorstw doradztwa gospodarczego, np. IHS Markit, potwierdzone jest zwiększone zainteresowanie dostępem do danych o sytuacji na rynku globalnym i w poszczególnych krajach oraz do interpretacji dynamicznie zmieniającego się poziomu aktywności gospodarki
- Transport jest z jednej strony barometrem tej aktywności, a z drugiej strony sektorem, który ma największy problem z wyprzedzeniem pozyskiwać dane o zachowaniu się zleceniodawców

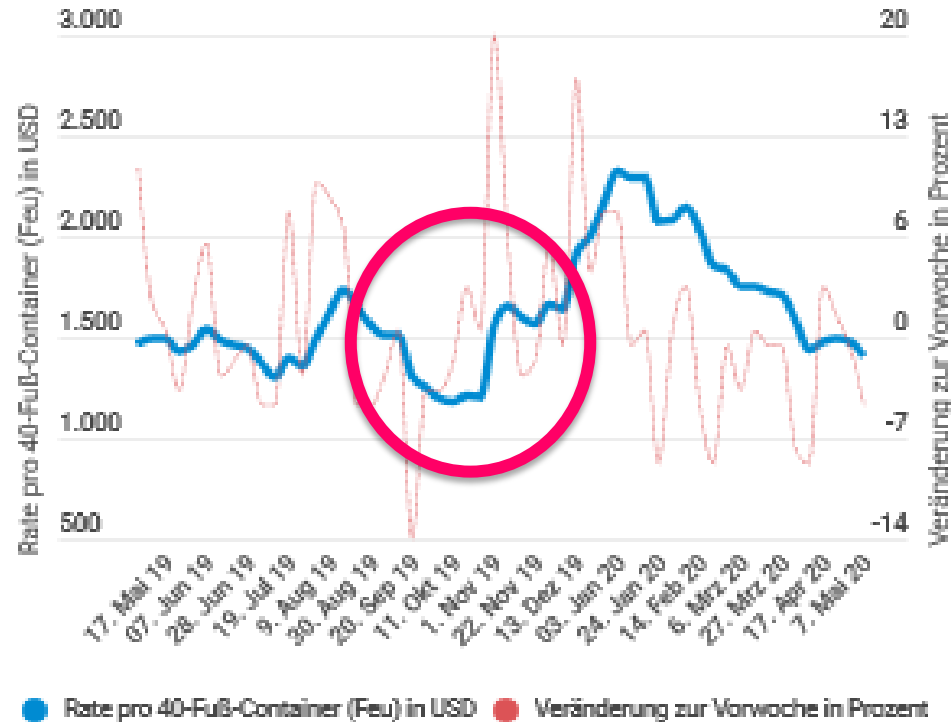
**SGH**

Szkoła Główna  
Handlowa  
w Warszawie

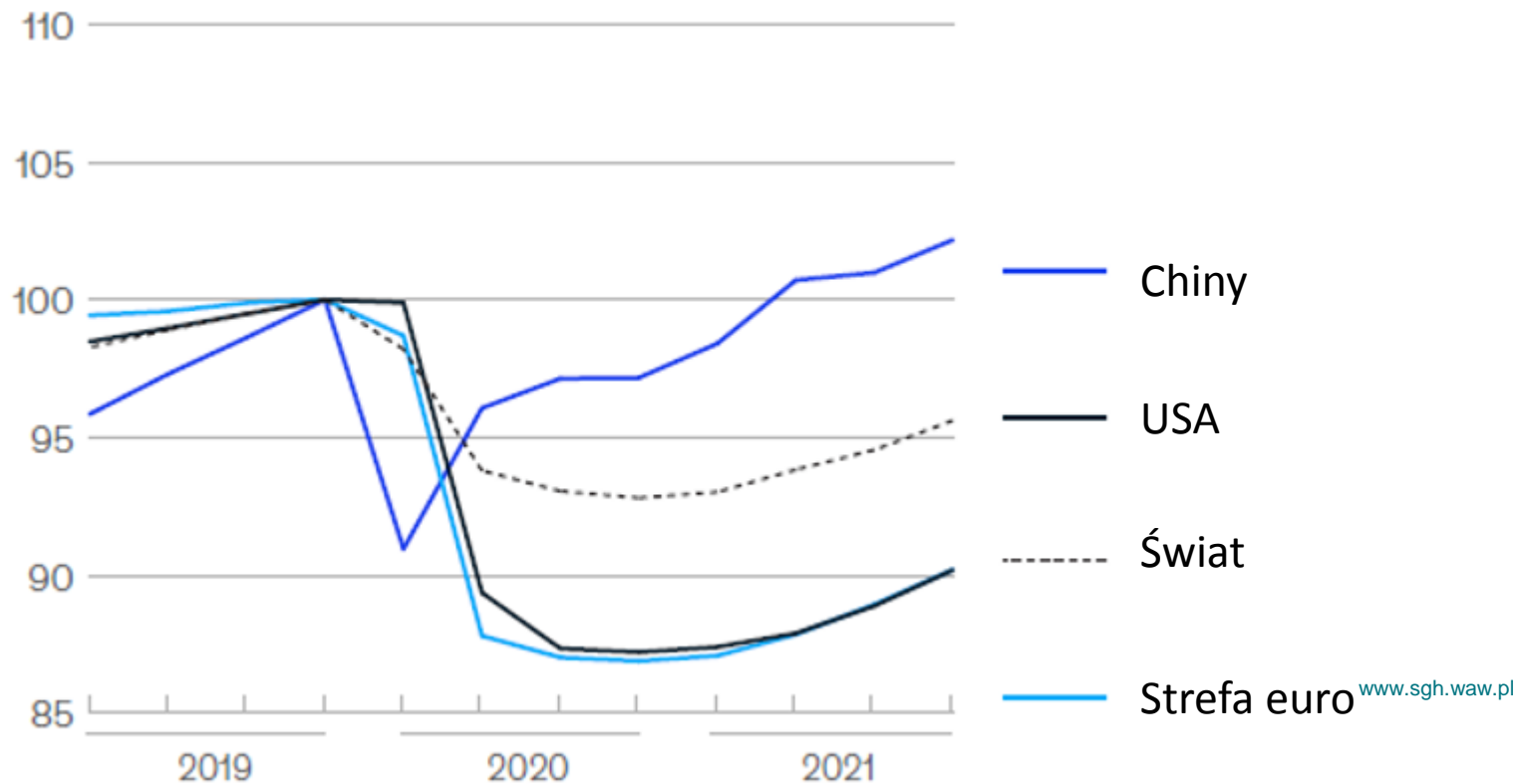
# Analiza rynku w czasie pandemii COVID-19

# Sytuacja na globalnym rynku frachtowym (tr. morski) przed i w okresie COVID-19

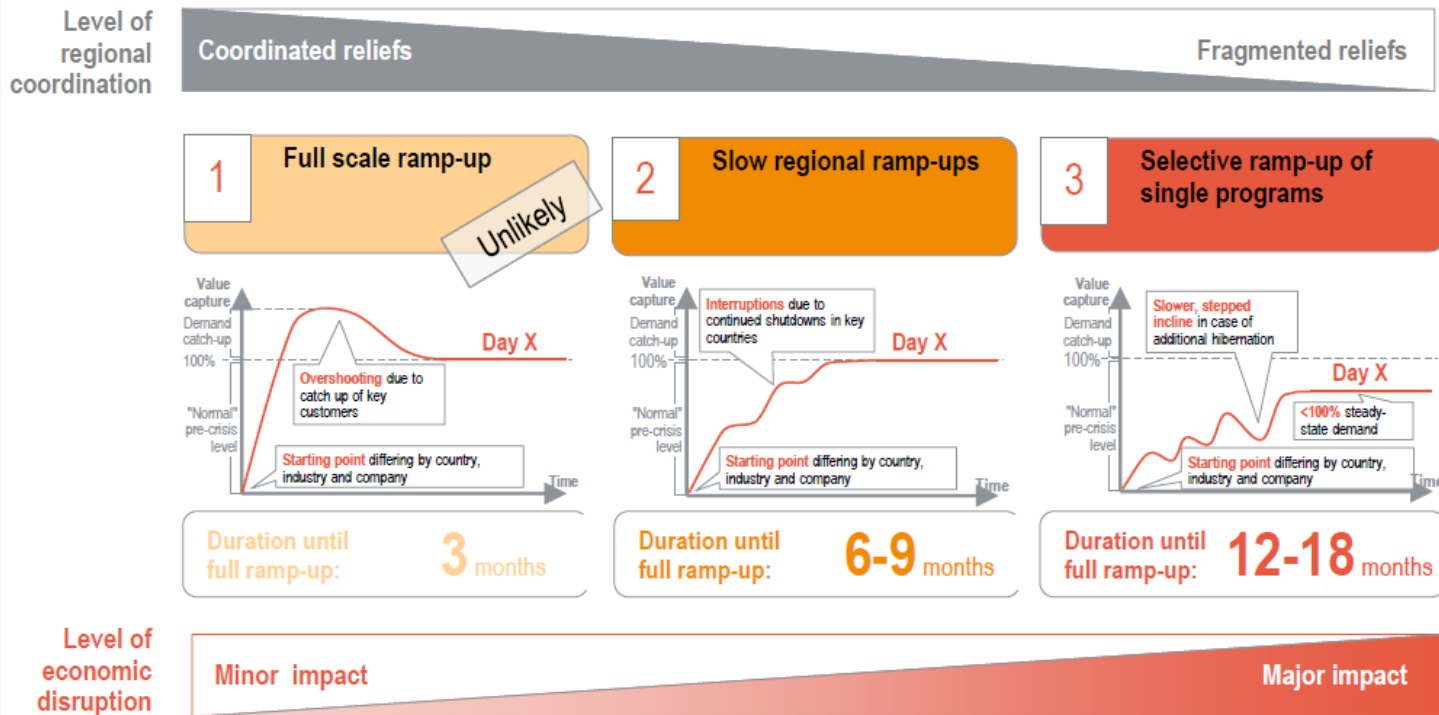
Oslabienie wymiany towarowej na rynku globalnym związane ze spadkiem aktywności gospodarczej było sygnalizowane spadkiem stawek już w **IV kwartale 2019 r.**



# Prognoza zmian aktywności gospodarczej (wg McKinsey, 03'20)



# Modelowy przebieg odbudowy biznesu (*recovery*) (wg Roland Berger, 05'20)

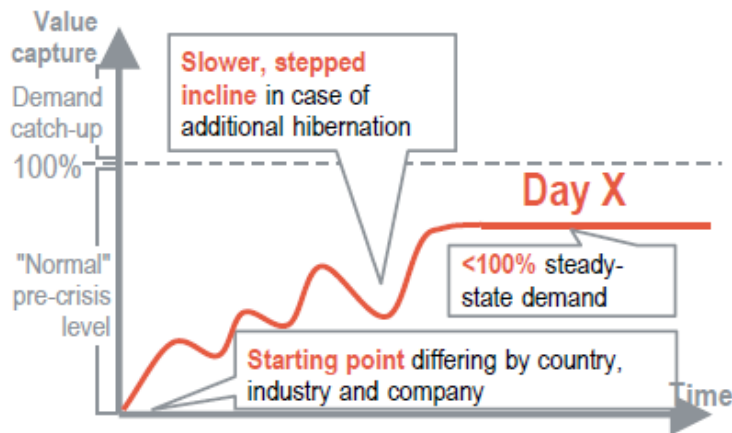




# Przywrócenie aktywności do stanu z 2019 r. oddalone w czasie

3

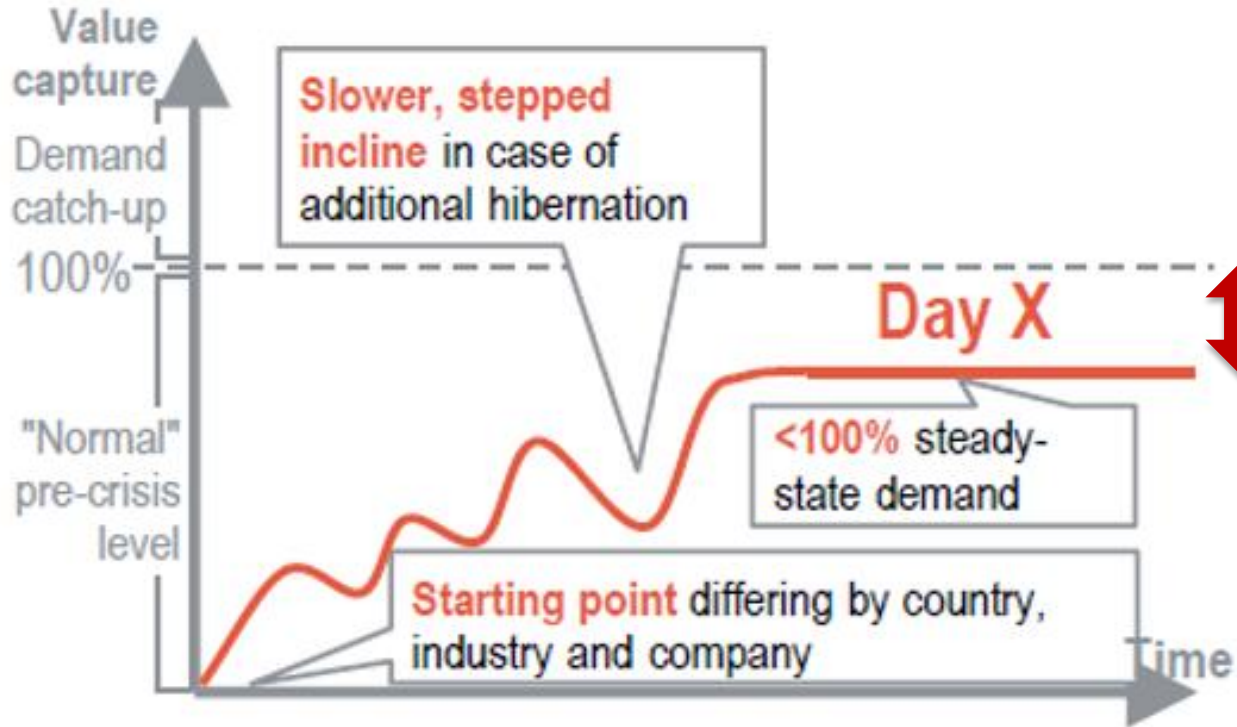
Selective ramp-up of  
single programs



Duration until  
full ramp-up: **12-18** months

# Kluczowe pytanie

## – ile biznesów będzie straconych na wiele lat

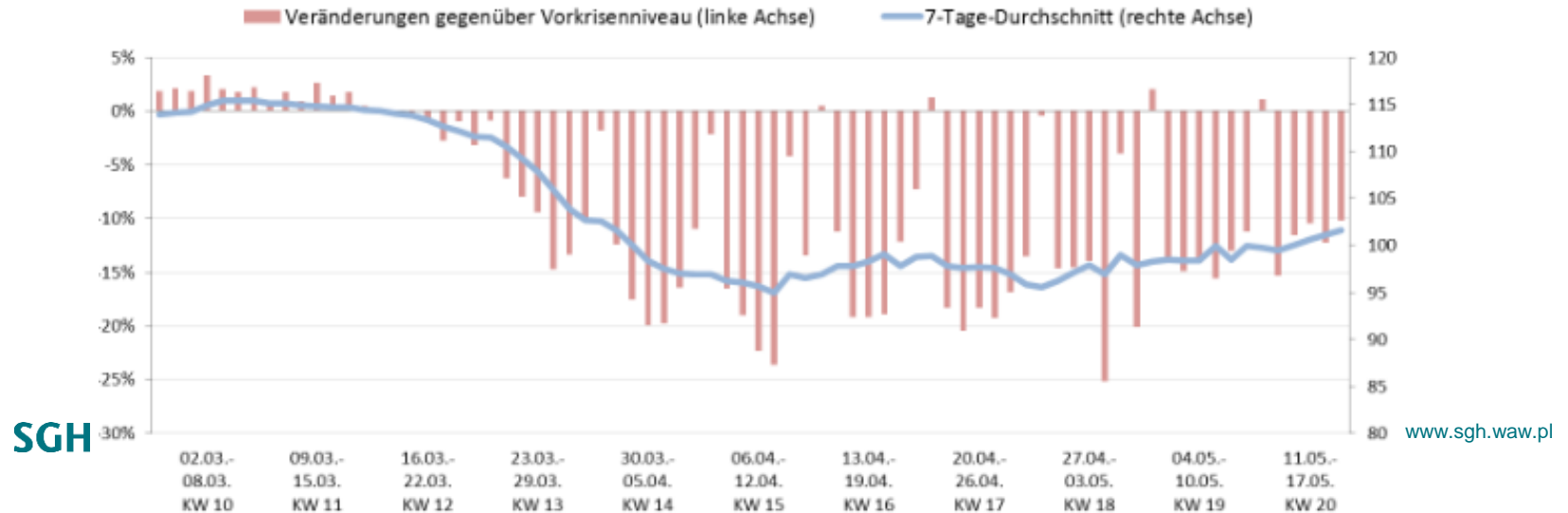


O ile % trzeba zredukować potencjał



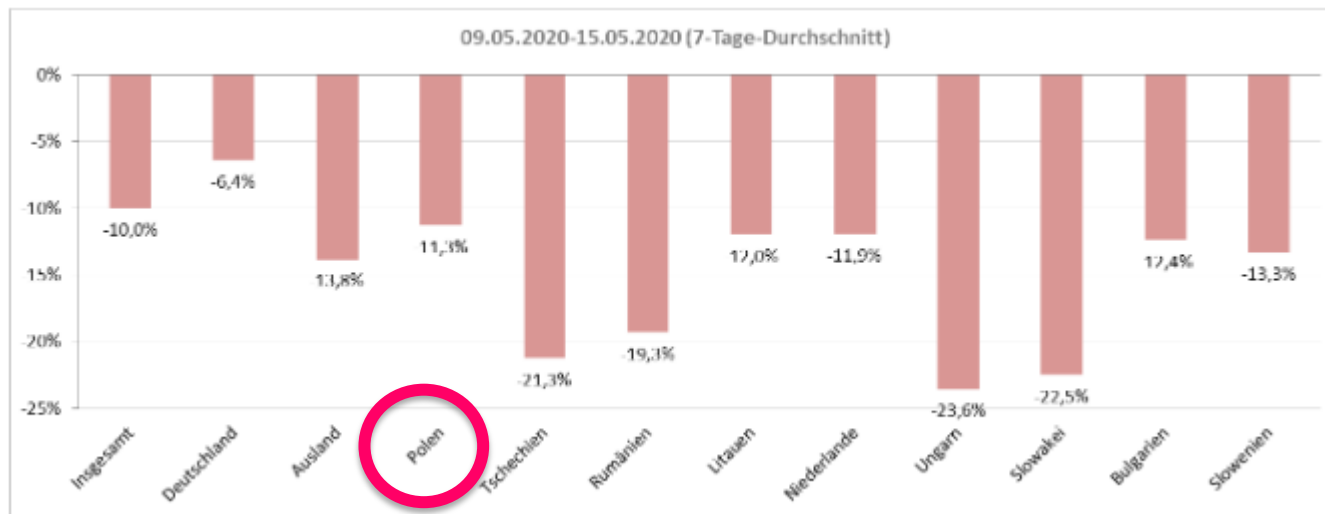
# Ruch samochodów ciężarowych na drogach w Niemczech od 2.03.2020 do 17.05.2020

- W pierwszych tygodniach po wprowadzeniu lockdownu w Niemczech ruch samochodów ciężarowych zmniejszył się aż do -25% w stosunku do ruchu notowanego do połowy marca 2020 r. Od początku maja 2020 r. notowany jest lekki wzrost tego ruchu, ale nadal jest on niższy (od -10% do -15%) niż przed lockdownem



# Spadek aktywności niemieckich i zagranicznych przewoźników na rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych w Niemczech

- Przy spadku w okresie 9.-15.05.2020 r. w stosunku do średniej z I kwartału 2020 r. o 10,0% dla wszystkich przewoźników, **polscy przewoźnicy stracili 11,1%**



# Reakcje władz - przykłady

- 23 marca 2020 r. władze UK podjęły decyzję o **nacjonalizacji pasażerskich przewoźników kolejowych**; w UK jest doświadczenie w tym względzie, nacjonalizowano koleje w 1914 r. oraz w 1939 r.
- Rządy wielu krajów zdecydowały o udzieleniu pomocy przewoźnikom lotniczym, rozważana jest częściowa ich nacjonalizacja lub poddanie restrykcjom w działalności operacyjnej (np. Air France musi zaniechać lotów w relacjach krajowych, w których jest oferta TGV)

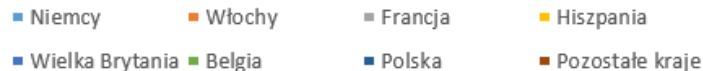
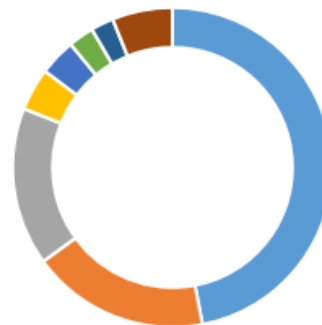
Niemcy	47,0%
Włochy	18,0%
Francja	16,0%
Hiszpania	4,3%
Wielka Brytania	3,7%
Belgia	2,6%
Polska	2,3%
Pozostałe kraje	6,1%

Na co stać  
Polskę?



SGH

Pomoc państwowa dla wszystkich sektorów:  
razem 2 130 mld euro



# PKB i sytuacja na rynku transportowym

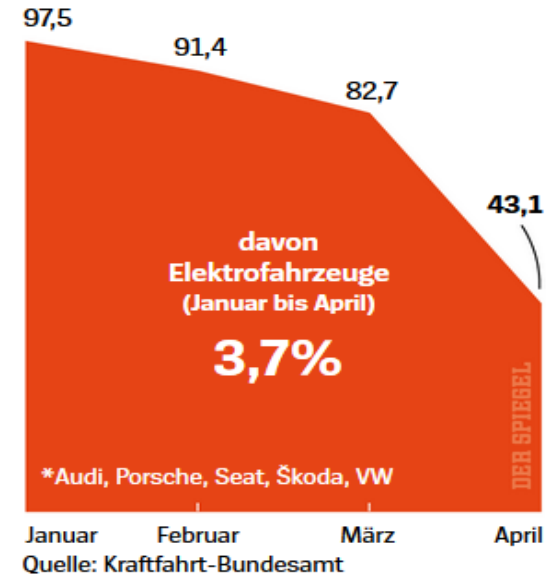
- W gospodarce ery postindustrialnej rola rolnictwa i przemysłu – dwóch podstawowych sektorów kreujących „output” czyli towary przeznaczone do transportu na ich bezpośredniej i pośredniej drodze do konsumentów – odgrywa mniejszą rolę na wysokość PKB niż w okresach poprzednich
- Jeśli Europejski Bank Centralny (ECB) ogłosił 27.05.2020 r., że spadek PKB w strefie euro może osiągnąć od 8% do 12%, to nie oznacza, że w takim samej proporcji muszą zmniejszyć się przewozy drogowe ładunków – to może być mniejszy spadek w skali całego 2020 r.
- Jeśli w gospodarce europejskiej ma być większa produkcja po jej „odzyskaniu” od producentów w Azji, to mogą w kolejnych latach spaść przewozy morskie, a wzrosnąć przewozy lądowe, w tym w transporcie lądowym

# Krótkookresowo duże znaczenie ma sytuacja w przemyśle ,automotive’

- Przemysł motoryzacyjny stanowi filar europejskiej gospodarki
- Producenci samochodów (osobowych, ale i ciężarowych) przeżywają załamanie sprzedaży – na nabywców czeka ponad 0,5 nowych samochodów
- Produkcja została wznowiona, ale „z trzech zmian, zatrudnienie jest na jednej zmianie”

## Elektro-Defensive

Pkw-Neuzulassungen der absatzstärksten Marken\* des VW-Konzerns in Deutschland 2020, in Tausend



**SGH**

Szkoła Główna  
Handlowa  
w Warszawie

# Możliwe reakcje przedsiębiorców w Polsce



# Relacje ekonomiczne u przewoźnika drogowego

Popyt

- Zlecenia
- Zafakturowane usługi [km ładowne \* stawka EUR/km]

Potencjał

- Działalność eksploatacyjna
- Koszty operacyjne  
[km przebiegu \* koszty jednostkowe EUR/km + koszty stałe EUR]

Wyniki

- Zysk/strata w rachunku wyników operacyjnych
- Deficyt/nadwyżka w rachunku środków (gotówka)

# Polscy przewoźnicy międzynarodowi

Na koniec 2019 r. prywatne przedsiębiorstwa przewozu rzeczy posiadające licencję przewoźnika międzynarodowego dysponowały ponad 200.000 zestawów drogowych

W kwietniu 2020 r. propozycja „niech Państwo odkupi 20% taboru, najstarsze pojazdy” – **głośny protest**

W maju 2020 r. – **sygnały zainteresowania propozycją SGH**

Przedsiębiorstwa										
Liczba wypisów	Dane na 31.12.		Struktura							
	2004	2019	2004	2019	Wielkość przedsiębiorstwa	2004	2019	Wielkość przedsiębiorstwa	2004	2019
1	2 842	8 402	24,0%	23,7%	ONE	24,0%	23,7%	ONE- SMALL- MEDIUM	97,2%	94,4%
2-4	5 220	14 088	44,1%	39,7%	MICRO	67,3%	62,3%			
5-10	2 747	8 038	23,2%	22,6%	SMALL	5,8%	8,5%	MEDIUM	2,7%	5,1%
11-20	692	3 012	5,8%	8,5%						
21-50	259	1 445	2,2%	4,1%	MEDIUM	2,7%	5,1%	BIG	0,1%	0,5%
51-100	58	364	0,5%	1,0%						
pow. 100	17	170	0,1%	0,5%	BIG	0,1%	0,5%			
<b>Razem</b>	<b>11 835</b>	<b>35 519</b>	100,0%	100,0%						

Flota										
Liczba wypisów	2004	2019	2004	2019	Udział floty wg grup przedsiębiorstw	2004	2019	Udział floty wg grup przedsiębiorstw	2004	2019
2-4	13 852	39 208	23,2%	15,9%	MICRO	51,3%	38,0%			
5-10	16 760	54 654	28,1%	22,2%	SMALL	16,6%	17,5%	MEDIUM	21,3%	27,7%
11-20	9 884	43 060	14,1%	17,6%						
21-50	8 419	43 433	7,2%	10,1%	MEDIUM	21,3%	27,7%	BIG	6,1%	13,4%
51-100	4 321	25 010	6,1%	13,4%						
pow. 100	3 628	32 948			BIG	6,1%	13,4%			
<b>Razem</b>	<b>59 706</b>	<b>246 715</b>	100,0%	100,0%						

# Mordercza konkurencja

- W transporcie, jeśli po stronie podażowej rynku występują rozdrobnieni usługodawcy (tr. drogowy, tr. autobusowy pozamiejski, żegluga śródlądowa), w okresie dużego spadku popytu na usługi dochodzi do walki cenowej o cechach „morderczej konkurencji” – **wszyscy sprzedają usługi poniżej kosztów bezpośrednich**, tracąc w krótkim czasie zdolność do regulowania zobowiązań
- W transporcie drogowym „ofiary” tej walki ujawnią się z opóźnieniem, gdyż cykl regulowania zobowiązań w całym łańcuchu jest **odroczonej na 60, a nawet na 90 dni**

**SGH**

Szkoła Główna  
Handlowa  
w Warszawie

**Poszukiwanie rozwiązań  
– potrzebna jest wymiana informacji**

# Propozycja ankiety środowiskowej

- Pracownicy naukowy Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu przygotowali ankietę dla przedsiębiorców z sektora międzynarodowych przewoźników drogowych rzeczy

# Dziękuję za uwagę

Materiały poświęcone działaniu sektorów Logistyka i Mobilność  
w okresie pandemii COVID-19

są dostępne w formie ekspertyz na

<https://oees.pl/ekspertyzy/>

Są to ekspertyzy nr 1, nr 4, nr 7, nr 8 i nr 13 (kolejne w przygotowaniu)