



RAPORT

CZ. 2

RYNEK

LOGISTYKI

**w dobie pandemii
COVID-19**

Partnerzy:



GEODIS
KEEP RISING



Trimble
Transport & Logistics



Cargo
Logistics



Rynek logistyczny w dobie pandemii COVID-19.

Część II

W następstwie wybuchu pandemii COVID-19 ogłoszone zostały plany pomocowe administracji rządowej mające chronić przedsiębiorstwa przed skutkami wywołanymi wprowadzeniem wielu obostrzeń. Jak przedstawiciele przedsiębiorstw z branży logistycznej i transportowej oceniają zakres pomocy państwa, czy we właściwy sposób odnosi się ona do działalności firm, jakiej formy pomocy najbardziej oczekują? W jakim stopniu przedsiębiorstwa dostosowały swoją działalność do nowych warunków?

Firma DGC na zlecenie wydawnictwa Eurologistics przygotowała kolejny sondaż wśród firm logistycznych i transportowych, którego celem jest udokumentowanie na gorąco stanu rynku usług logistycznych.

Pierwotnie skupiliśmy się na trzech zagadnieniach: działaniach podjętych przez firmy logistyczne dla zapewnienia ciągłości operacji w warunkach pandemii, zagrożeniach dla działalności firm logistycznych oraz aktywności poszczególnych branż w dziedzinie zakupu usług logistycznych.

Tematem drugiego sondażu uczyniliśmy przede wszystkim kwestię pomocy państwa dla przedsiębiorstw. Po pierwsze, interesowała nas ocena dotychczas ogłoszonych planów pomocowych administracji rządowej mających chronić przedsiębiorstwa przed skutkami kwarantanny. Po drugie, postawiliśmy pytanie, czy oferowana przez administrację rządową w czasie pandemii pomoc we właściwy sposób odnosi się do kwestii podtrzymania najważniejszych sfer działalności przedsiębiorstw. Po trzecie, zastanawialiśmy się, jakiej formy pomocy firmy najbardziej oczekują od rządu. Wiodącym tematem następnego sondażu, który zamierzamy przeprowadzić w czerwcu, będzie wyobrażenie czasu po ustąpieniu pandemii.

Dostosowanie działalności

Praca zdalna pracowników biurowych, zmiana organizacji pracy magazynierów i kierowców oraz zapewnienie środków ochrony osobistej pracownikom to właściwie powszechne objawy dostosowania działalności do warunków pandemii. Wydzielenie stref odrębnych dla pracowników własnych

i obcych znajduje zastosowanie w pełnym bądź w ograniczonym zakresie w $\frac{3}{4}$ firm logistycznych. To pokazuje olbrzymią skalę przekształceń.

Ogólna sytuacja firm transportowych wydaje się gorsza niż firm spedycyjnych, kurierskich, zajmujących się obsługą handlu elektronicznego czy logistyką kontraktową.

Wprawdzie podjęte przez firmy logistyczne działania zapewniły ciągłość operacji w warunkach pandemii, lecz nie da się ukryć, że firmy działają na zwolnionych obrotach. Konieczne w początkowym okresie zamętu zachęty do wzmożonej pracy, deklarowane przez połowę firm premiowanie za gotowość do pracy, po miesiącu prawie zupełnie przestały być potrzebne. Tym bardziej nie płaci się już za pracę w nadgodzinach. Zarazem jednak widać oznaki normalizacji, tzn. przystosowania do aktualnych warunków prowadzenia działalności. Zmniejszył się tym samym determinujący wpływ niepewności przyszłych wydarzeń. Antycypacją pogłębiającego się zamętu należy tłumaczyć deklaracje zwolnień i obniżenia poborów

dość powszechne jeszcze przed miesiącem. Obecnie blisko dwukrotnie mniej firm uważa zwolnienie części personelu za konieczne (9,5% w maju do 18,2% w kwietniu zdecydowanie zgadza się z tym twierdzeniem, zaś aż 56,8% do 29,9% zdecydowanie się nie zgadza). Podobnie zmieniło się podejście do kwestii konieczności obniżenia stawek płacowych. Jeśli teraz blisko połowa (47,9%) przedstawicieli badanych firm uważa takie posunięcie za całkowicie niepotrzebne, to przed miesiącem twierdził tak tylko co szósty z nich (17,3%).

Redukując lęk o przyszłość, przedsiębiorcy wydają się żywić wielką nadzieję na poprawę sytuacji. Bolesne dla zainteresowanych „redukcje personelu” mają teraz mniej chaotyczny, a bardziej systemowy charakter. W oczekiwaniu na odmrożenie gospodarki nadal większość firm w szerszym bądź węższym zakresie urlopuje część pracowników, ograniczając też korzystanie z usług obcych (przewoźników, magazynierów).

Sytuacja różnych grup firm jest jednak zróżnicowana. Podobnie jak przed miesiącem musimy stwierdzić, że ogólna sytuacja firm transportowych wydaje się gorsza niż firm spedycyjnych, kurierskich, zajmujących się obsługą handlu elektronicznego czy logistyką kontraktową. Aż 2/5 firm transportowych wycofała z ruchu część floty samochodowej i sytuacja nie ulega pod tym względem zmianie przez kolejny miesiąc. Dla pozostałych firm wskaźnik obniżył się o połowę, do 16%. Podobnie rzecz się ma z korzystaniem z usług obcych. Dużo większa, niż pozostałych, część firm transportowych wysłała pracowników na urlopy, obniża im płace, a zbędnych zwalnia. Podczas gdy w pozostałych firmach po chwilowym wzroście zainteresowania redukcja stawek płacowych, jako rozwiązanie problemów finansowych, właściwie przestała zajmować pracodawców, to w firmach transportowych jest nadal praktykowana (dlatego, że możliwości ustalania stawek płac kierowców są większe niż w przypadku innych stanowisk?).

Zapotrzebowanie na usługi

W porównaniu do poprzedniego pomiaru obecnie (początek maja) nastroje menedżerów firm logistycznych znacznie się uspokoiły. Na działalność firm logistycznych już tak skrajnie negatywnie nie wpływają spadek zapotrzebowania na usługi i zerwanie łańcuchów dostaw międzynarodowych oraz przede wszystkim groźba pogłębiających się trudności finansowych. Na skali ocen więcej badanych firm wskazuje na wpływ tych czynników jako „duży” niż jako „bardzo duży”. Rozluźnił się przy tym związek pomiędzy odczuwanym spadkiem zapotrzebowania na usługi a nadmiernym obciążeniem zobowiązaniami finansowymi i zatorami płatniczymi. Na tym tle coraz bardziej widoczny jest wpływ (raczej „duży” niż „bardzo duży”) zmiany struktury zapotrzebowania na usługi i zmiany geografii zapotrzebowania na usługi oraz – co wydaje się ważniejsze – zmiany nawyków konsumentów (dziękując za uwagi na ten temat kilkorga respondentów).

Najbardziej względem innych w ciągu ostatniego miesiąca poprawiła się sytuacja firm transportowych. Tę grupę firm w pierwszych tygodniach kwarantanny głęboko dotknął spadek zapotrzebowania na usługi. Tendencję tę udało się zahamować, co więcej liderem spadku jest już inna grupa firm (spedycje drogowe). Nastroje może poprawiać fakt, że ani zatory płatnicze, ani zobowiązania finansowe (zakup bądź leasing) nie obciążają już tego rodzaju firm dużo bardziej niż innych. Jeśli jednak spadek zapotrzebowania i zerwanie łańcuchów dostaw międzynarodowych dotyczą firmy transportowe na równi z innymi firmami wyspecjalizowanymi w międzynarodowym transporcie drogowym (firmy spedycyjne, firmy kurierskie), to obciążenia spłatą rat kredytów (zakup bądź leasing środków transportów) firmy transportowe już nie dzielą z tymi firmami. Porównywalny stopień zobowiązań finansowych dotyczy natomiast sektora logistyki kontraktowej.





wej, który z kolei mniej cierpi na spadku zapotrzebowania na usługi i zerwaniu łańcuchów dostaw międzynarodowych. Potwierdza się, że im większa firma, tym mniej odczuwa skutki kwarantanny. Powtórzony po miesiącu sondaż pozwala nam stwierdzić, że o ile w grupie dużych i największych firm na ogół udało się ograniczyć spadek zapotrzebowania na usługi, to w grupie małych i średnich spadek popytu utrzymał się albo nawet pogłębił. Groźba utraty płynności w wyniku powstania zatorów płatniczych przez mniejsze firmy rośnie, w większych – gwałtownie spada. Im mniejsza firma, tym większe prawdopodobieństwo niemożności uregulowania zobowiązań podatkowych. Obciążenia wobec państwa nadal przedstawiają się jako groźniejsze niż obciążenia wobec instytucji finansowych.

Im większa firma, tym mniej odczuwa skutki kwarantanny.

Sprzedaż firm logistycznych w okresie styczeń-kwiecień w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego zmalała średnio o 11%. Najbardziej obciąża ten ujemny wynik grupa firm transportowych – aż 39% z nich silnie odczuwa spadek popytu. Średnio ich sprzedaż to tylko 74% przychodów ubiegłorocznych. Na przeciwnym biegunie znajdują się firmy wyspecjalizowane w usługach ekspresowych i kurierskich oraz firmy obsługujące handel elektroniczny. Ich sprzedaż wzrosła, w pierwszym przypadku średnio o 19%, w drugim o nieujawnioną wartość. Sprzedaż usług pozostałych dziedzin logistyki nieznacznie spadła, w granicach 3-5%.

Wśród małych i średnich firm logistycznych przeważają przedsiębiorstwa wyspecjalizowane w transporcie drogowym. To właśnie one notują w okresie pandemii dramatyczne spadki sprzedaży, średnio o 36% (firmy o przychodach do 10 mln zł) i 23% (firmy o przychodach rzędu 10-25 mln zł). Im większa firma, tym na ogół spadek sprzedaży jest procentowo mniejszy. Warto zauważyć, że nawet największe firmy o przychodach nawet kilkuset milionów złotych (i większe) osiągają niższe przychody niż rok temu.

Zagrożenie płynności obrotu gospodarczego w wyniku powstania zatorów płatniczych jako „bardzo duże lub duże” określa obecnie więcej niż 2/5 badanych firm. Średnio 7% zleceniodawców przestała splotać należności, a aż 18% zleceniodawców prolongowało spłatę. Najwięcej przeterminowanych faktur mają oczywiście firmy transportowe (dotyczy 34% zleceniodawców) oraz ze znacznie mniejszym udziałem firmy wyspecjalizowane w logistyce kontraktowej (23%) i spedycji drogowej (19%).

Im mniejsza firma, zagrożenie płynności obrotu zwiększa się. Aż co piąty zleceniodawca małej firmy o przychodach do 10 mln zł przestał splotać należności. Taka sytuacja dotyczy tylko co dwudziestego piątego zleceniodawcy największych firm.

Zapotrzebowanie według branż

W drugim miesiącu pandemii czynnikiem różnicującym sytuację firm logistycznych jest ciągle stopień uzależnienia od zamówień konkretnych branż. Firmy wyspecjalizowane w dostawach farmaceutyków, artykułów spożywczych i chemii użytkowej oraz obsłudze handlu elektronicznego mogą korzystać ze wzmożonych zakupów klientów detalicznych, przez co osiągają przewagę w stosunku do innych firm logistycznych. Rzecz w tym, że podwyższony popyt ma charakter wyspowy, w większości innych branż popyt jest nadal niski. W dodatku zapotrzebowanie na niektóre grupy towarowe został zaspokojony bądź jest bardzo kapryśny, jak to się dzieje w przypadku artykułów spożywczych (wykupienie zapasów w momencie wybuchu paniki). Sytuacja branży spożywczej jest uwarunkowana utrzymaniem blokady punktów zbiorowego żywienia. O ile spada aktywność zakupu usług logistycznych przez sieci handlowe, to jako jedynej z badanych branż z miesiąca na miesiąc wzrasta aktywność zakupowa sklepów internetowych.

Zbudowany na chęci unikania fizycznego kontaktu w sklepach detalicznych popyt na obsługę elektroniczną prowadzi do istotnych zmian organizacji handlu. Korzystają na tym operatorzy logistyczni obsługujący handel elektroniczny. O skali zainteresowania takimi usługami świadczy fakt, że co trzeciemu z nich w okresie pandemii udało się pozyskać nowych zleceniodawców w zakresie obsługi handlu elektronicznego. Równie często byli to zupełnie nowi klienci tych firm logistycznych, jak i starzy klienci, nieobsługiwani dotąd w tym zakresie. Zbudowane obecnie relacje biznesowe z pewnością będą procentować w przyszłości, po wygaśnięciu pandemii. Potwierdza się, że posiadanie umiejętności zarządzania łańcuchem dostaw, tak jak to się dzieje w logistyce kontraktowej, daje dużą szansę przetrwania krachu w gospodarce. Porównując sytuację firm wyspecjalizowanych w logistyce kontraktowej z sytuacją firm wyspecjalizowanych w transporcie i spedycji drogowej, stwierdzamy, że w prawie wszystkich branżach pozycja tych pierwszych jest lepsza.

Obserwując aktywność w zakresie zakupów usług logistycznych niektórych branż, takich jak motoryzacyjna, w której sprzedaż samochodów i akcesoriów motoryzacyjnych w praktyce zamarła (zdecydowany spadek aktywności zakupowej odnotowuje obecnie aż 82% firm logistycznych), można by odnieść wrażenie, że zapaść się rozprzestrzeniła, tak jak w tym przypadku. Na szczęście jest to jednak mylna obserwacja, gdyż sytuacja większości branż – choć bardzo trudna – nieznacznie poprawiła się natychmiast po otwarciu sklepów, co udało się nam uchwycić, inicjując badanie właśnie w dniu zniesienia części restrykcji, 4 maja.

Plany pomocowe

Ocena dotychczas ogłoszonych planów pomocowych administracji rządowej mających chronić przedsiębiorstwa logistyczne przed skutkami kwarantanny jest zdecydowanie negatywna.

The bigger your business grows,
the more there is to ship across the world.

Good to have a partner who also knows
how to help you keep your supply chain green.

**Behind every great success,
there is great logistics.**

GEODIS is one of the global players in logistics. We bring your goods safely and reliably to their destination and help you reduce the carbon footprint of your supply chain. Learn more at www.geodis.pl or contact us at info.pl.rt@geodis.com!



GEODIS
KEEP RISING



Menedżerowie tych firm zdają się uważać, że rząd w istocie nie ma żadnego planu ratowania gospodarki i pilnuje jedynie zamkniętych granic, przy okazji robiąc prywatne interesy związane z dystrybucją materiałów ochronnych.

Badaliśmy stosunek do ogólnych zamierzeń rządu w ramach szumnie zapowiadanej tarczy antykryzysowej, a nie do szczegółów pakietu pomocowego dla firm transportowych uruchomionego dopiero 6 maja (w dwa miesiące po ogłoszeniu pandemii). Dysponentem środków finansowych jest w tym przypadku Agencja Rozwoju Przemysłu. Wsparcie z tego tytułu ma umożliwić refinansowanie leasingu pojazdów oraz pożyczki obrotowej na sfinansowanie kosztów wynagrodzeń przez okres dwóch lat (przelewy na konta pracowników) i pożyczki na finansowanie deficytu w kapitale obrotowym. Do tego momentu za specjalnie dedykowane wsparcie dla firm transportowych można uznać jedynie decyzję o przedłużeniu ważności praw jazdy i uprawnień dla kierowców zawodowych ze względu na niemożność ich weryfikacji w okresie zagrożenia epidemicznego.

Menedżerowie poddają bezwzględnej krytyce wszystkie aspekty planu pomocowego, najbardziej chyba jego biurokratyczny charakter. Zasadą jest tutaj nie szybkość i skuteczność pomocy, lecz obawa, żeby przypadkiem pomoc nie trafiła do tych, którym się ona – zdaniem rządu – nie należy. Nie ma woli stawiania gospodarki na nogi, dzięki wzięciu odpowiedzialności i odważnym działaniom, takim jak – zauważają nasi respondenci – „przejęcie przez rząd wszystkich kosztów związanych z zatrudnieniem pracowników, dla tych dla których w czasie pandemii nie ma pracy”, „obniżenie podatków i obniżeniu kosztów pracy” lub „dofinansowanie kosztów związanych z COVID-19 (transport pracowników, środki higieny itp.) lub ulga podatkowa – odliczenie tych wydatków od podatku”. Brak jasnego przekazu o wysokości i celach udzielanej pomocy, w rodzaju: udzielamy bezzwrotnego wsparcia małym firmom, ale uzależniamy od braku zwolnień; czasowo zwalniamy przedsiębiorstwa ze składek socjalnych i podatków, pod warunkiem utrzymania zatrudnienia itp. Natychmiastowa znacząca pomoc nie jest udzielana wszystkim podatnikom na równych zasadach bezpośrednio przez rząd (przykład Niemiec, Stanów Zjednoczonych, Francji), lecz w sumie bardzo ograniczone środki adresowane są do różnych agend, takich jak Zakład Ubezpieczeń Społecznych czy Polski Fundusz Rozwoju, do których podatnik ma się dopiero zwrócić, wypełniając szczegółowy kwestionariusz. Znakomicie opóźnia to dystrybucję środków. Cała propaganda idzie na marne, gdyż wielu nie otrzymało żadnej obiecanej pomocy (w tym piszący te słowa).

Niewielu w pełni popiera stanowisko rządu. Nikt z menedżerów firm logistycznych nie zgodził się ze stwierdzeniem, że pomoc rządu jest łatwo dostępna dla przedsiębiorstw i wygodne jest ubieganie się o ochronę. Zdecydowana większość uważa, że realizacja planów pomocowych nie zgadza się z zapowiedziami

oraz że jest spóźniona. Jeszcze większy sprzeciw budzi sugestia, że pomoc jest skuteczna. Menedżerowie firm logistycznych skłonni są zgodzić się, że pomoc komuś pomaga, ale są przekonani, że nie jest właściwie adresowana do ich firm. Najsilniej protestują, słysząc, że pomoc finansowa jest wystarczająca, 2/3 z nich „zdecydowanie się nie zgadza” z tym twierdzeniem.

Najbardziej względem innych w ciągu ostatniego miesiąca poprawiła się sytuacja firm transportowych. Tę grupę firm w pierwszych tygodniach kwarantanny głęboko dotknął spadek zapotrzebowania na usługi. Tendencję tę udało się zahamować, liderem spadku jest już inna grupa firm (spedycje drogowe).

Ocena zakresu

Powstaje pytanie, czy oferowana przez administrację rządową pomoc w podtrzymaniu działalności w czasie pandemii we właściwy sposób rozwiązuje problem utraty zarobków, ponoszonych kosztów i finansowania przedsiębiorstw. Chociaż ogólnie ocena tych działań jest bardzo negatywna, to warto dostrzec różnice w odbiorze poszczególnych posunięć rządu. Stosunkowo najmniej krytyki zbiera kwestia wsparcia kosztów zatrudnienia, pola, na którym interes pracownika i pracodawcy się zbiega. W tym kontekście warto zauważyć, że przekaz dotyczący zawieszenia ubezpieczenia społecznego czy wypłaty świadczenia postojowego został najmocniej rozpropagowany, dotarł do ogromnych rzesz zatrudnionych. Można krytykować, ale trzeba uznać, że plan pomocowy był powszechny, dość klarowny i zrozumiały. Dla tego rządu od początku pandemii wybór był zresztą jasny, powinien wspierać pracowników, swoich wyborców, a nie mniej licznych pracodawców, którzy są ważni tylko wtedy, gdy płacą podatki.

Gorzej wypadłby test, gdybyśmy zapytali przedsiębiorców o założenia planu wsparcia przedsiębiorstw z tytułu utraty zarobków. Może realizacja którejś z kolei tarczy antykryzysowej dopiero przed nami? Takie podejście rządu dziwi, ale prawdopodobnie zabrakło środków, aby jednocześnie zabezpieczyć płace zatrudnionych i zrekompensować utratę zarobków przedsiębiorców. Wiele krytyki spotkało rozwiązania dotyczące refinansowania kredytów i kosztów najmu urządzeń i leasingu. Nie jest jasne, czy korzystne dla kredytobiorców, ale na pewno korzystne dla bankowości.

Wspólne oszczędzanie paliwa wraz z kierowcami



Wszyscy kierowcy mogą uczestniczyć w planie redukcji kosztów. Poprzez szkolenia i promowanie właściwego stylu jazdy, tworzysz świadomość wpływu kierowcy na kondycję finansową firmy.

WWW.TRIMBLETL.COM/PL

- Możliwość monitorowania stylu jazdy kierowców i zużycia paliwa
- Przekształcanie danych FMS na przydatne informacje w postaci karty oceny kierowcy
- Informacje wyświetlane w sposób przejrzysty i logiczny na ekranie
- Możliwość indywidualnej konfiguracji pulpitu, pod kątem wizualizacji wybranych wskaźników KPI

Zainteresowany? **Odwiedź nas, aby zobaczyć wersję demonstracyjną.** Będziemy obecni na wielu konferencjach. Sprawdź naszą stronę trimbletl.com/events lub skontaktuj się z nami pod numerem **22 872 99 50** lub przez sales_trimbletl_pl@trimble.com.

 **Trimble**
Transport & Logistics

TELEMATICS INNOVATOR WITH A VISION

Ocena pomocy oferowanej przez administrację rządową na podtrzymanie działalności firm najgorzej wypada odnośnie do inwestowania w rozwój firmy. Ważne, jeśli uznamy, że przedsiębiorstwa mają efektywnie działać po wygaśnięciu pandemii. Aż 87% badanych uważa podejście rządu do tej kwestii za niewłaściwe. A to oznacza, że takich rozwiązań w ofercie rządu w ogóle nie ma.

Oczekiwana pomoc

Najbardziej radykalna odpowiedź na wyważone pytanie o najbardziej oczekiwane formy pomocy od rządu brzmi: „Nie oczekujemy pomocy od rządu, nie będziemy się ubiegać o żadną”. Autor tej wypowiedzi wyraźnie kontestuje grę prowadzoną przez władze, ale w gruncie rzeczy robi tak zdecydowana większość badanych. Zwróćmy uwagę, że właściwie ignorują sferę pomocy kredytowej, niewielu uważa za ważną państwową pomoc w zakresie spłaty odsetek od kredytów, prolongaty kredytów czy wakacji kredytowych. Trochę większe zainteresowanie budzi refinansowanie umów leasingowych i państwowe gwarancje kredytowe. Cała uwaga skupiona jest na kwestii socjalnej, ewentualnego zwolnienia ze składek socjalnych i podatków (84%! wskazań), dofinansowania wynagrodzeń i last but not least uelastycznienia prawa pracy. Przedsiębiorcy chcieli wprowadzenia tego ostatniego zagadnienia do tzw. III rzutu tarczy antykrzysowej, ale wiedzą już, że plany te spaliły na panewce.

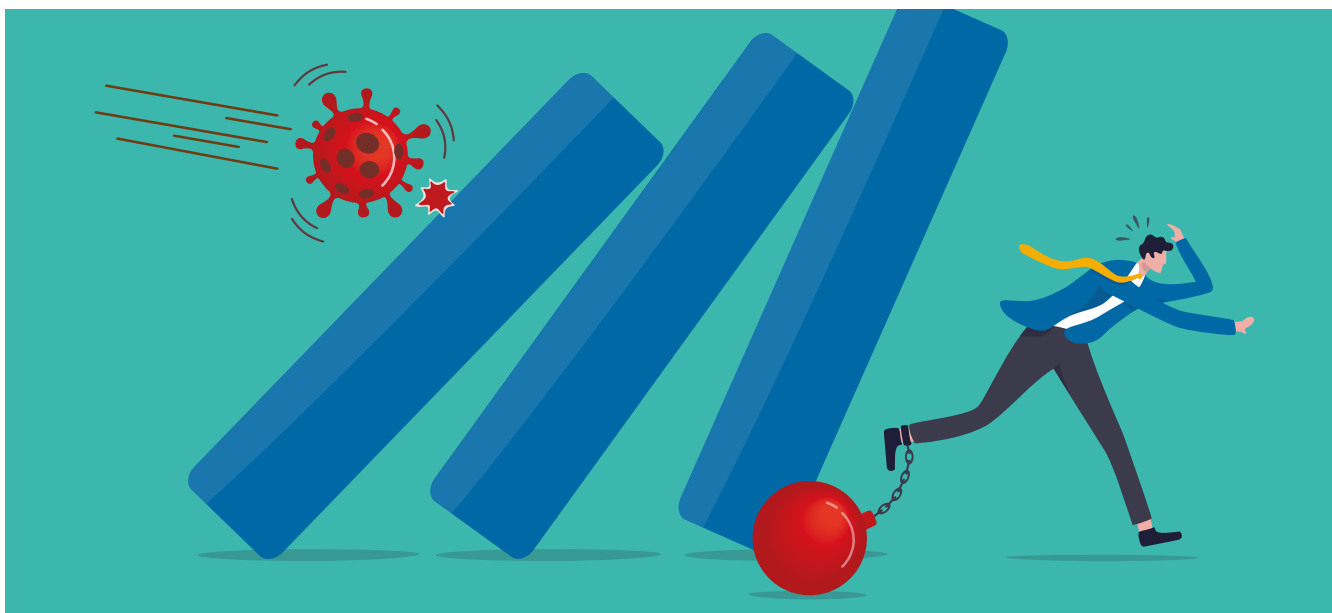
Umiesz liczyć, licz na siebie – tak sentencjonalnie skuteczność pomocy państwowej dla przedsiębiorstw z powodu kwarantanny podsumowuje w anonimowej wypowiedzi szefowa działającej od trzydziestu lat firmy spedycyjnej: „Generalnie oceniam działania [rządu] źle. Moim zdaniem, ratować powinno się firmy, a nie etaty. Należało pozwolić zwalniać bez wypowiedzenia, a pieniądze dać na wyższe zasiłki. Zmniejszyć stawek płacowych się nie da, bo Kodeks Pracy na to nie

pozwała, można jedynie zmniejszyć pracownikowi wymiar czasu pracy, redukując wynagrodzenie. Jak się zwalnia to też z odprawą i okresem wypowiedzenia. Mało tego, jak pracownik idzie na kwarantannę ustawową, to dostaje L4, za które do 30 dni płaci pracodawca. Można pracowników wysłać na urlop, ale przepisy ustawy o tarczy antykrzysowej nie regulują, jak taki przestój traktować w świetle Kodeksu Pracy. Można też pracowników zgodnie z zaleceniem izolacji wysłać do pracy w domu, sankcjonując fakt, że praca zdalna to w znacznej części fikcja. Nie wprowadziłam jej, ale współpracujemy z firmami, które wprowadziły i jest totalny bałagan. Nie można doprosić się odpowiedzi na zapytania biznesowe. Ten system nie sprawdza się w Polsce, nie jesteśmy na to przygotowani ani mentalnie, ani technicznie. Nikt nie pyta o zabezpieczenie danych i ochronę systemów informatycznych.

Żyjemy w chaosie prawnym, rano rząd ma taki pomysł, a po południu inny, nie martwiąc się spójnością i konsekwencjami działań. Tak czy inaczej za pomoc państwa zgodnie z założeniami przedsiębiorcy będą musieli w przyszłości zapłacić. To będzie kosztować zbyt drogo. (Dlatego) wystąpiliśmy jedynie o odroczenie ZUS do czerwca, aby wspomóc płynność na najbliższy czas. Skorzystaliśmy też z odroczenia zapłaty wieczystej dzierżawy, ale to była inicjatywa prezydenta naszego miasta a nie rządu. Zamierzam złożyć wniosek o pożyczkę do PFR i to wszystko, z czego możemy skorzystać”.

Globalizacja i łańcuchy dostaw

Pandemia koronawirusa testuje globalne łańcuchy dostaw, przypominając, że zasady zarządzania ryzykiem trzeba wprowadzić zawczasu, a nie po wystąpieniu szkody¹. Stabym wytłumaczeniem braku przygotowania na ogólnoświatowy kryzys jest fakt, że ostatnie wielkie katastrofy żywiołowe, podobnie konflikty zbrojne, miały ograniczony terytorialnie charakter. Zostały izolowane, a więc jakby ich nie było. Rzecz w tym, że



Najszybsze, bezkontaktowe dostawy na rynku z CAT LC



Cargo
Logistics

- ✓ **Przyspieszone dostawy nocne** nawet do **6:00 rano** w całym kraju
- ✓ **Bezpieczne, samoobsługowe skrytki CATnightBOX** dla odbiorców towaru
- ✓ **Indywidualnie dopasowane** opcje doręczenia (zamknięte pomieszczenie, portiernia, bagażnik)
- ✓ **Bezzkodowe i bezbłędne** dostawy

Przyspiesz swój biznes dzięki dostawom w nocy!



Sprawdź co może zyskać Twój biznes:

www.groupecat.pl/dystrybucja-nocna-nightcat



obecnie, w dobie pandemii, firmy stale działają w nadzwyczajnych, kryzysowych warunkach, musząc brać pod uwagę nieznaną im wcześniej zmienność czynników, przewidując popyt na towary właściwie z tygodnia na tydzień, pamiętając przy tym o czasowych ograniczeniach w podaży usług logistycznych spowodowanych czy to spiętrzeniem zaległych zleceń czy też spadkiem przepustowości linii lotniczych w zakresie załadunku towarów z powodu odwołanych lotów pasażerskich.

Uzależnienie od międzynarodowych dostaw okazało się ryzykowne. Każdy musi obecnie rozważyć dywersyfikację zaopatrzenia na każdym z głównych rynków, zamiast polegać na jednym źródle (w Chinach). Nie da się dalej obniżać kosztów obsługi logistycznej, należy wręcz się cofnąć. Czy zatem konsolidacja w obszarze logistyki magazynowej i przepływów transportowych wynikająca z globalizacji procesów produkcyjnych jest nie do utrzymania? Bo przecież „będziemy świadkami gromadzenia państwowych zapasów w oczekiwaniu na kolejny kryzys. To będzie oznaczało wielkie koszty. Model, w którym gromadzisz więcej niż potrzebujesz, jest biznesowo mniej optymalny”. Będą tak postępowały nie tylko państwa, ale przede wszystkim przedsiębiorstwa. Konsekwencją deglobalizacji będzie narastanie protekcjonizmu². Jednym z jego przejawów są próby ograniczenia dominującej roli Chin w handlu światowym. Najbardziej donośny jest głos administracji amerykańskiej dążącej do wznowienia wojny handlowej

z Chinami, która oferuje nawet stworzenie alternatywnej sieci dostawców złożonej z Australii, Indii, Japonii, Nowej Zelandii, Południowej Korei i Wietnamu. Są jednak również tacy, którzy uspokajają, twierdząc, że „ktoś, kto uważa globalizację za skończoną, nie rozumie, co napędza konsumentów ani co decyduje o decyzjach biznesowych”³. Dla krajów takich jak Polska, których interes polega na konwergencji dobrobytu z Zachodu, autarkiczna gospodarka byłaby absurdem i katastrofą.

Bądźcie zdrowi

Piotr Szreter

Zespół DGC/Eurologistics

O sondażu:

Sondaż DGC na zlecenie wydawnictwa Eurologistics. Rynek logistyczny w dobie pandemii COVID-19. Nr 2, Tydzień 19/2020. Liczba wywiadów 80 (identyczna jak przed miesiącem). Grupa docelowa: menedżerowie firm logistycznych. Najliczniej reprezentowane w próbie grupy to firmy specjalizujące się w transporcie drogowym (37%) [mniej o osiem punktów niż przed miesiącem] oraz duże firmy o przychodach powyżej 100 mln zł (49%) [przed miesiącem takich firm było tylko 35%]. Zmiany struktury próby należy wziąć pod uwagę, analizując wynik sondażu, gdyż sama wola udziału w tym badaniu (odmowa bądź zgoda na udzielenie wywiadu) w obecnej sytuacji może być zdeterminowana sytuacją finansową zaproszonych do udziału firm.

¹ Chen, John [Vice President, Asia w firmie C.H. Robinson]: "Three Supply Chain Lessons for Businesses Coping With COVID-19", www.chrobinson.com/blog z 2 kwietnia 2020

² Krastew, Iwan [w wywiadzie Macieja Nowickiego]: "Koronawirus i Europa", *Newsweek Polska*, 11 maja 2020

³ Appel, Frank: "Tight Airfreight Capacity Will Hamper Post-Coronavirus Recovery, DHL Chief Says", *Wall Street Journal* z 26 kwietnia 2020 [www.wsj.com/articles/tight-airfreight-capacity-will-hamper-post-coronavirus-recovery-dhl-chief-says-11587898800]





BARIERA PRZECIWWIRUSOWA

ZABUDOWA MODUŁOWA

Bariery ochronne wykonane z poliwęglanu odpornego na UV.
Dostosowane do różnych biur.



TESTY **Certyfikowane na koronawirusa**

IgM/IgG Rapid Test

COMPLEX MEDIC-19

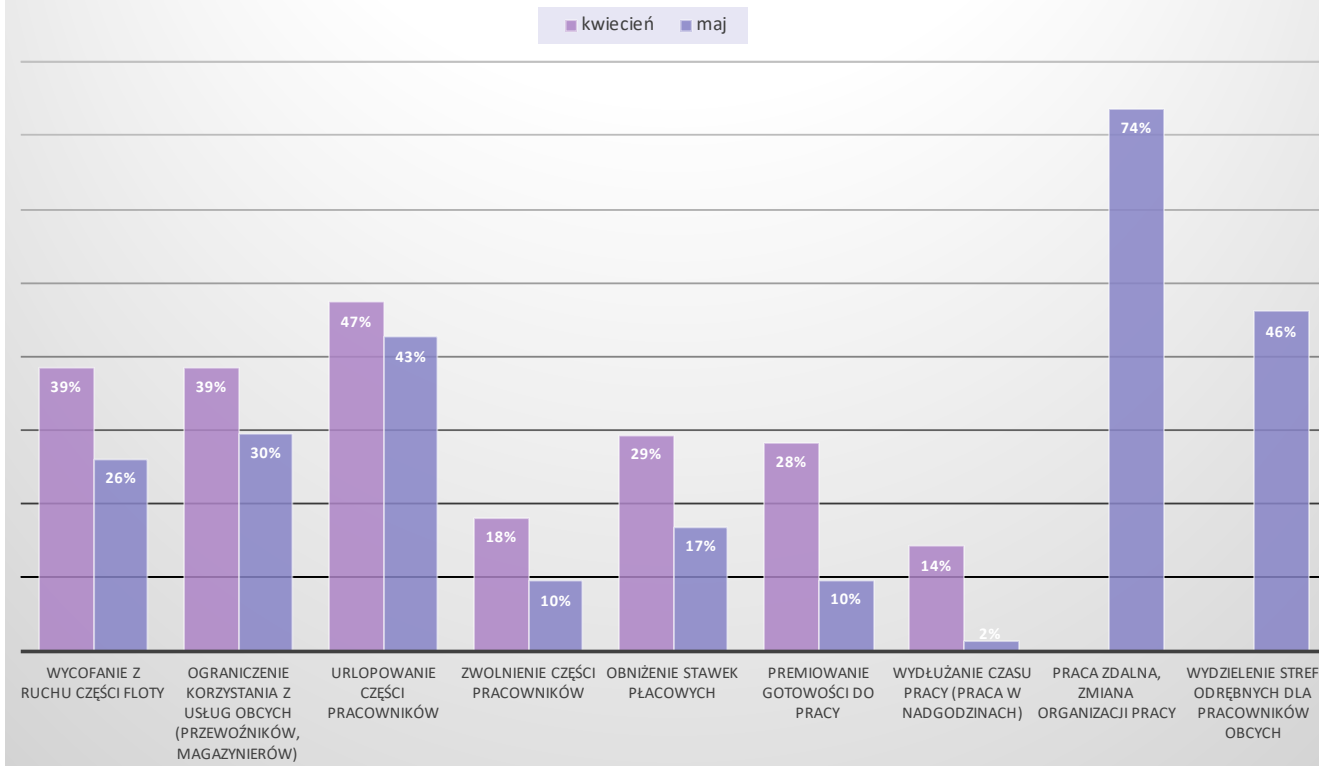
PROFESJONALNY PŁYN DO DEZYNFEKCJI RĄK ORAZ POWIERZCHNI I URZĄDZEŃ

Stężenie alkoholu etylowego: 70%
Rekomendowany do dezynfekcji w ramach **ZAPOBIEGANIA ZAKAŻENIOM KORONAWIRUSEM NIE WYMAGA SPŁUKIWANIA**

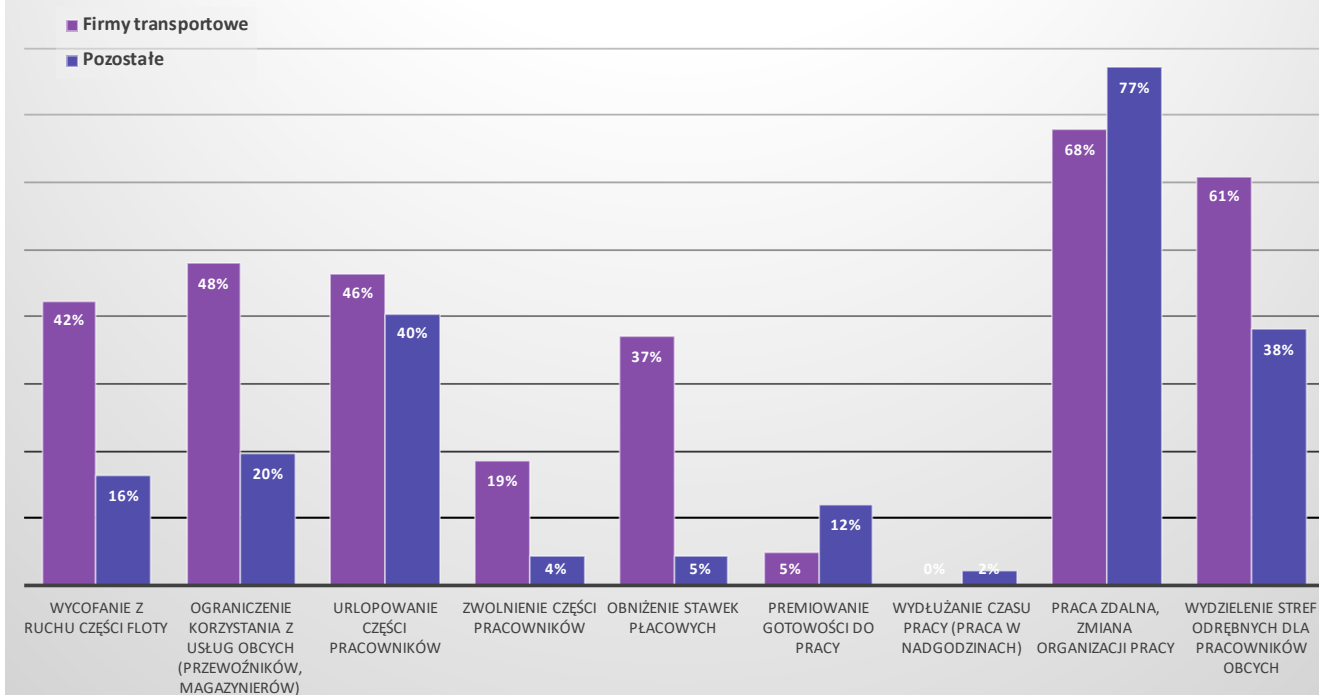


barieraprzeciwwirusowa.pl

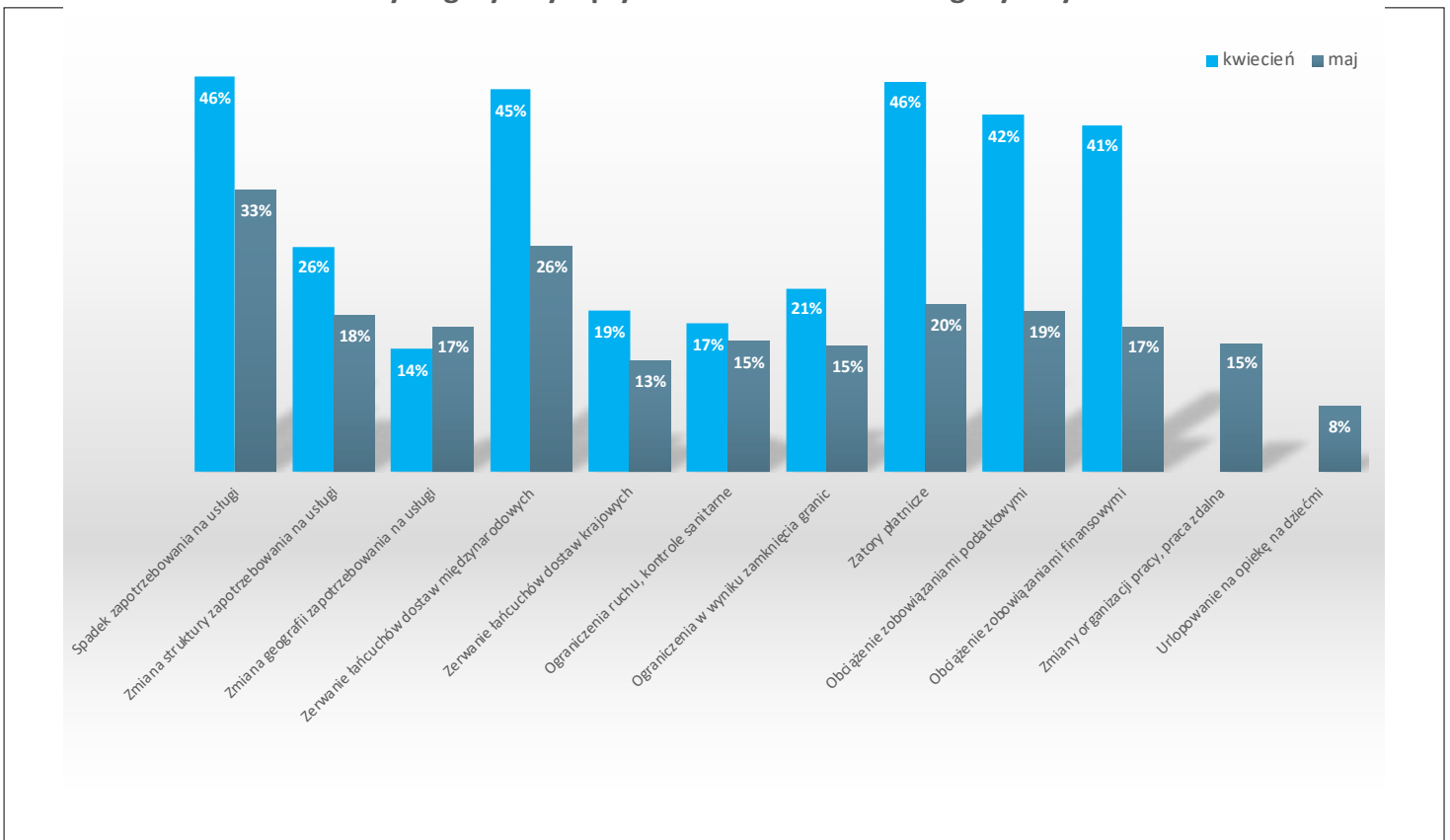
Działania podejmowane przez firmy logistyczne dla zapewnienia ciągłości operacji w warunkach pandemii



Działania podejmowane przez firmy logistyczne dla zapewnienia ciągłości operacji w warunkach pandemii. Transport drogowy



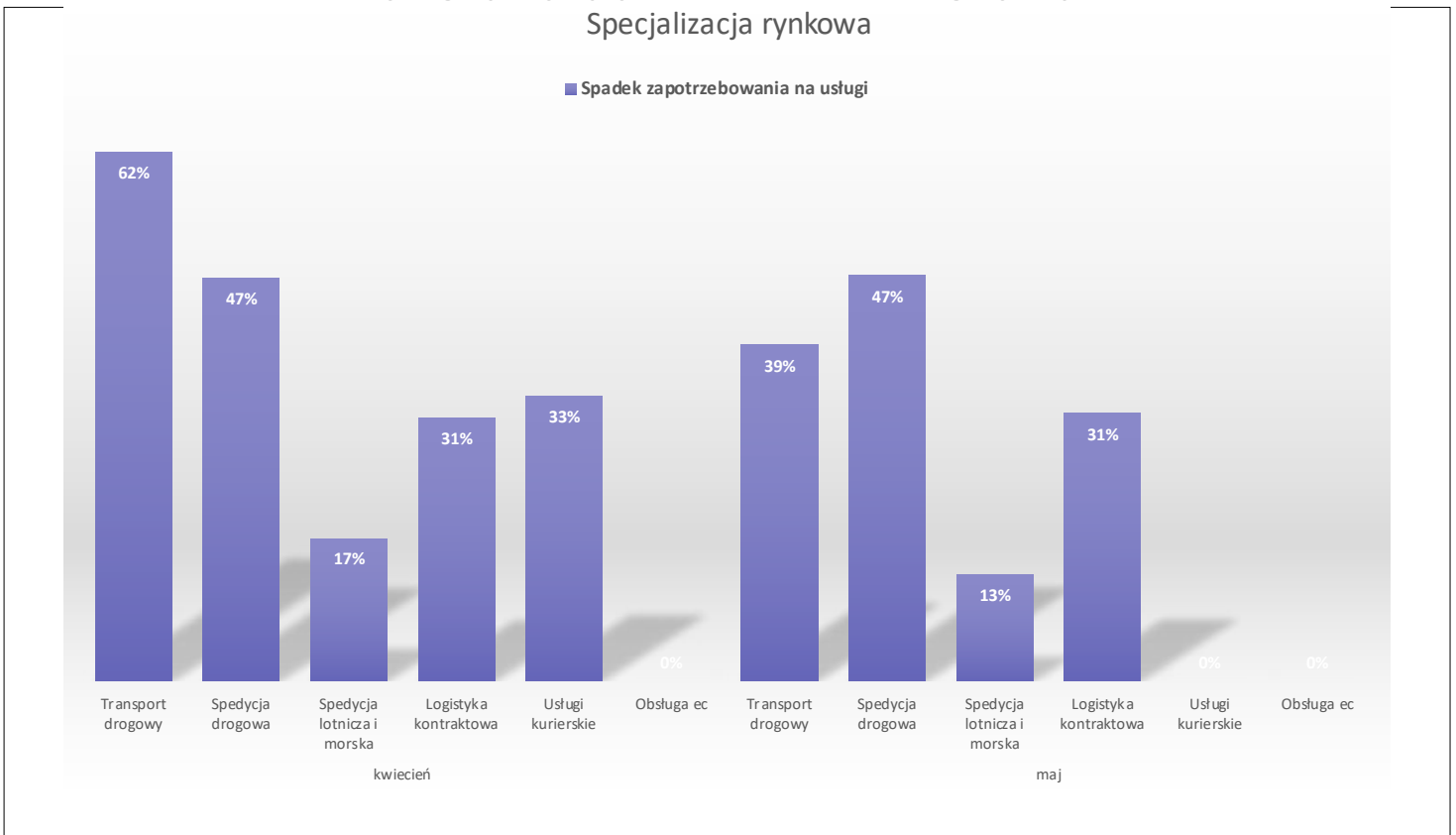
Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych



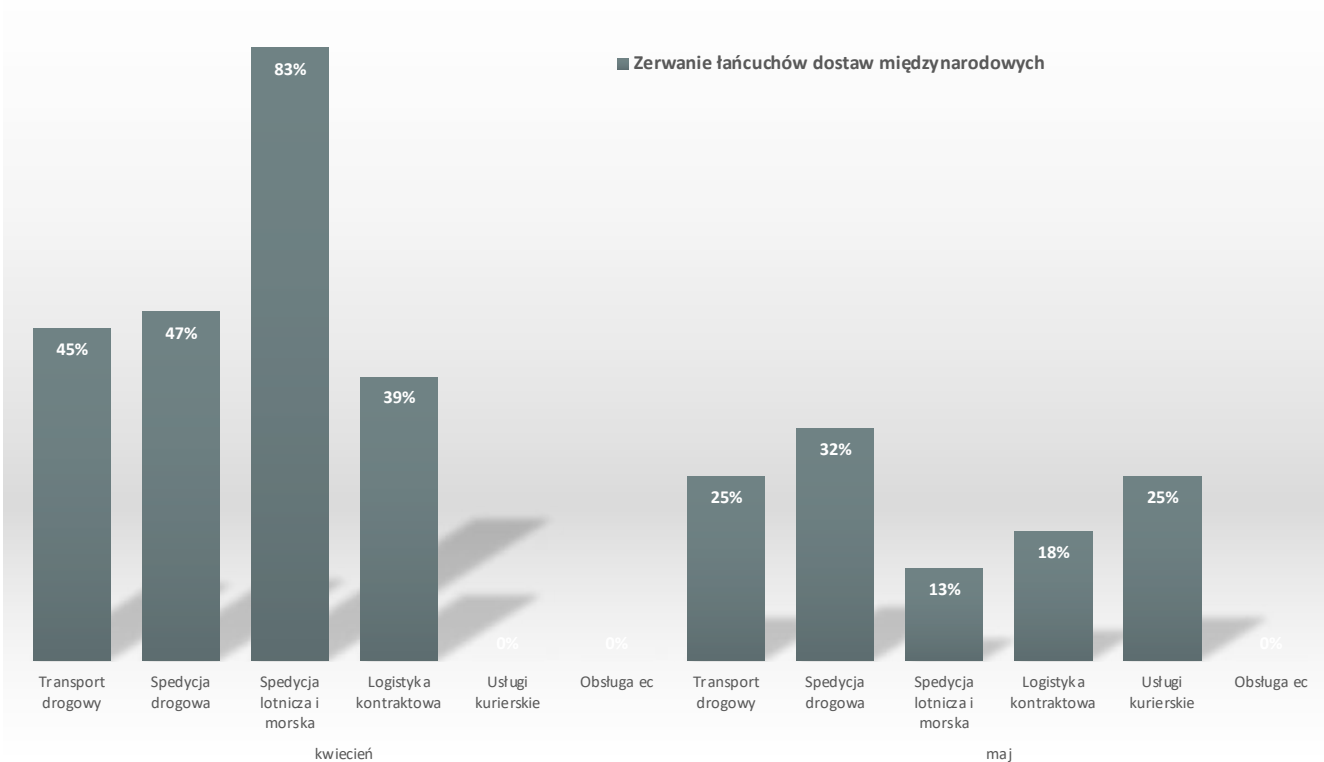
Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych.

Specjalizacja rynkowa

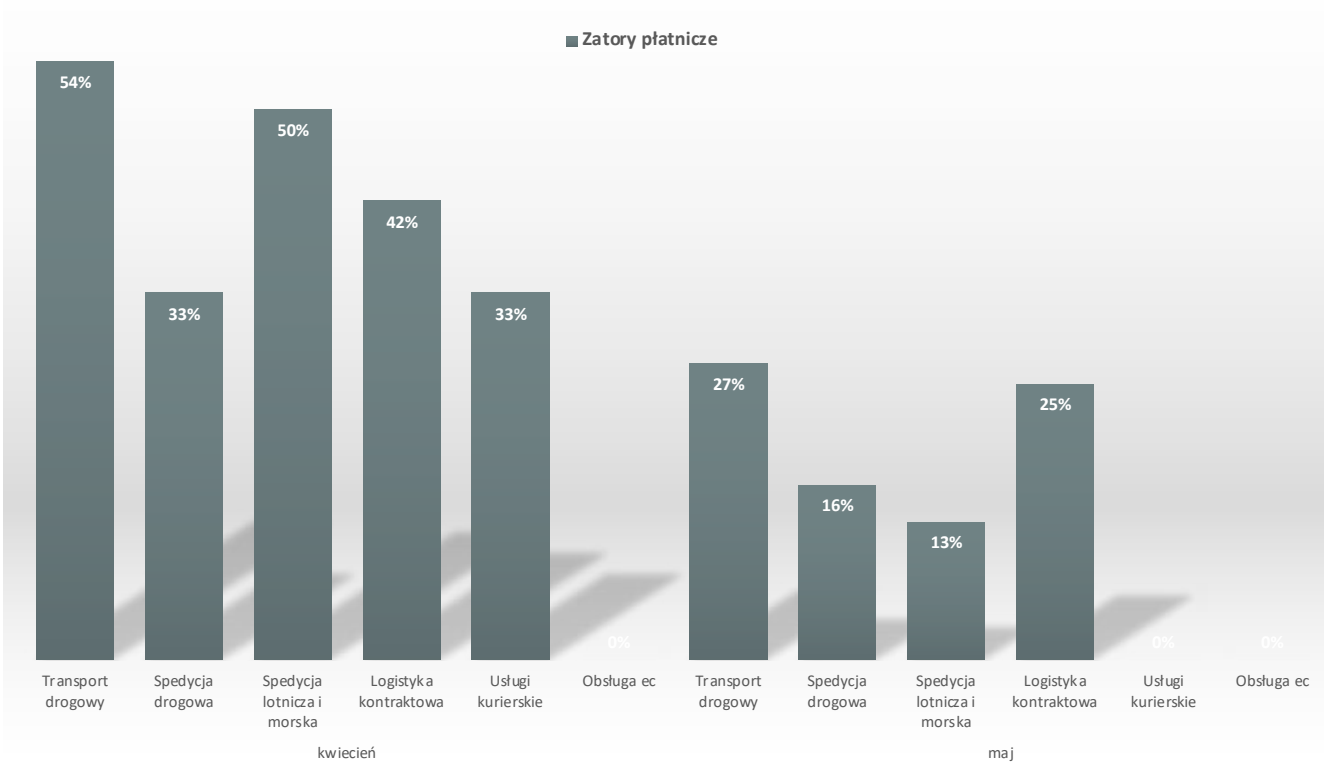
■ Spadek zapotrzebowania na usługi



Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych. Specjalizacja rynkowa



Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych. Specjalizacja rynkowa



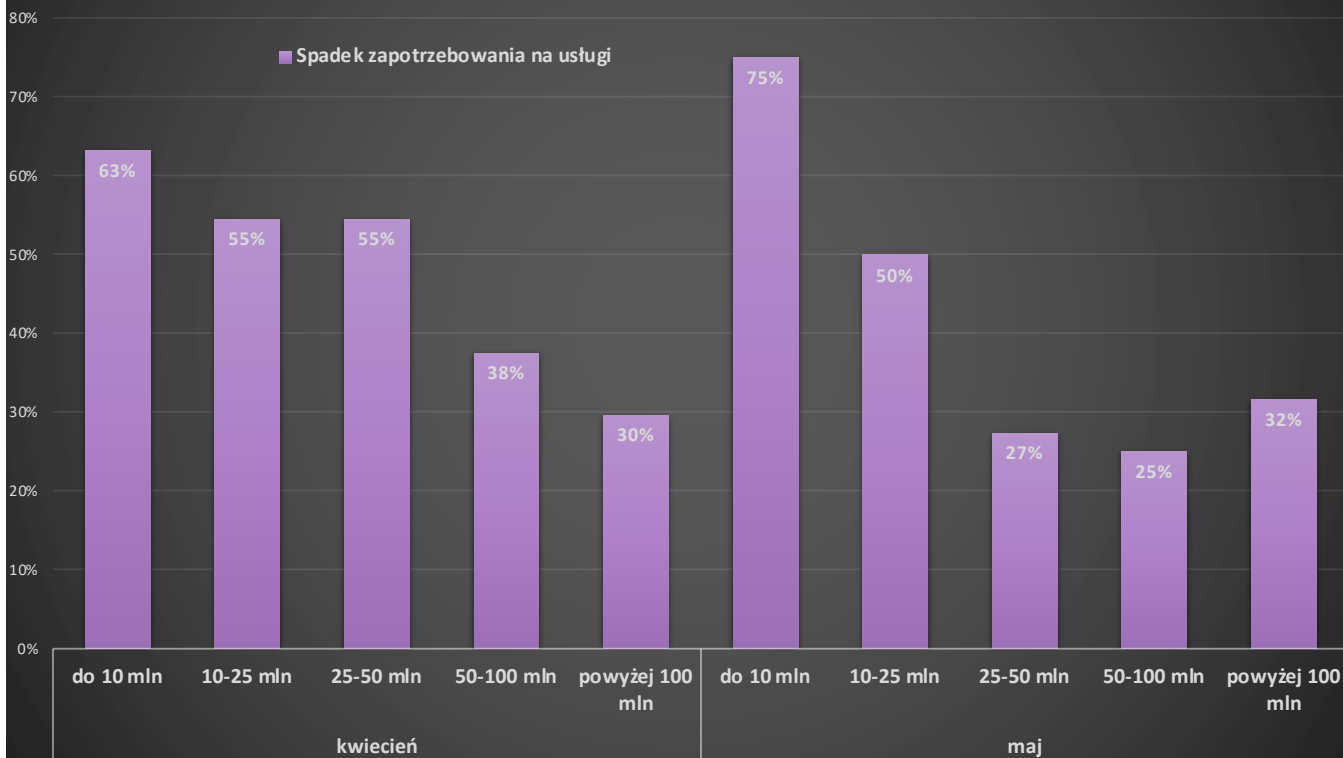
Silny negatywny wpływ na działalność firm. Specjalizacja rynkowa



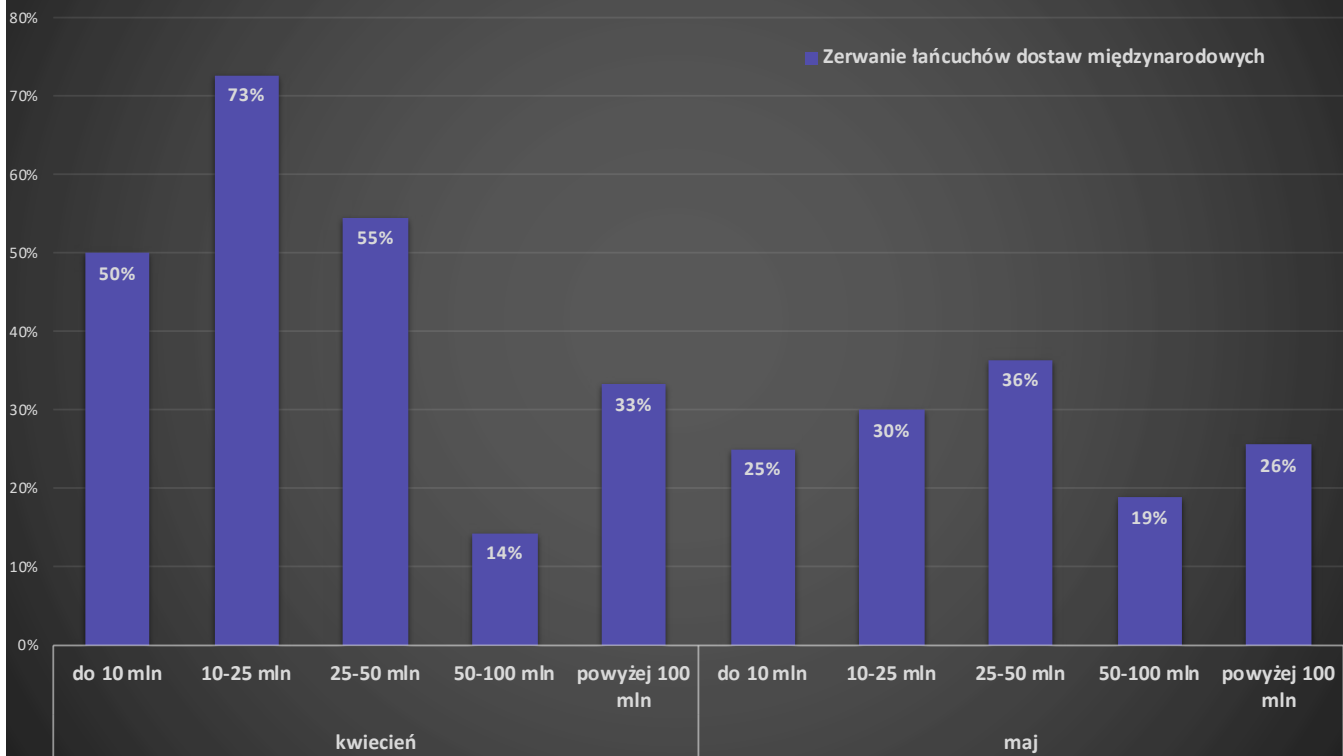
Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych. Specjalizacja rynkowa



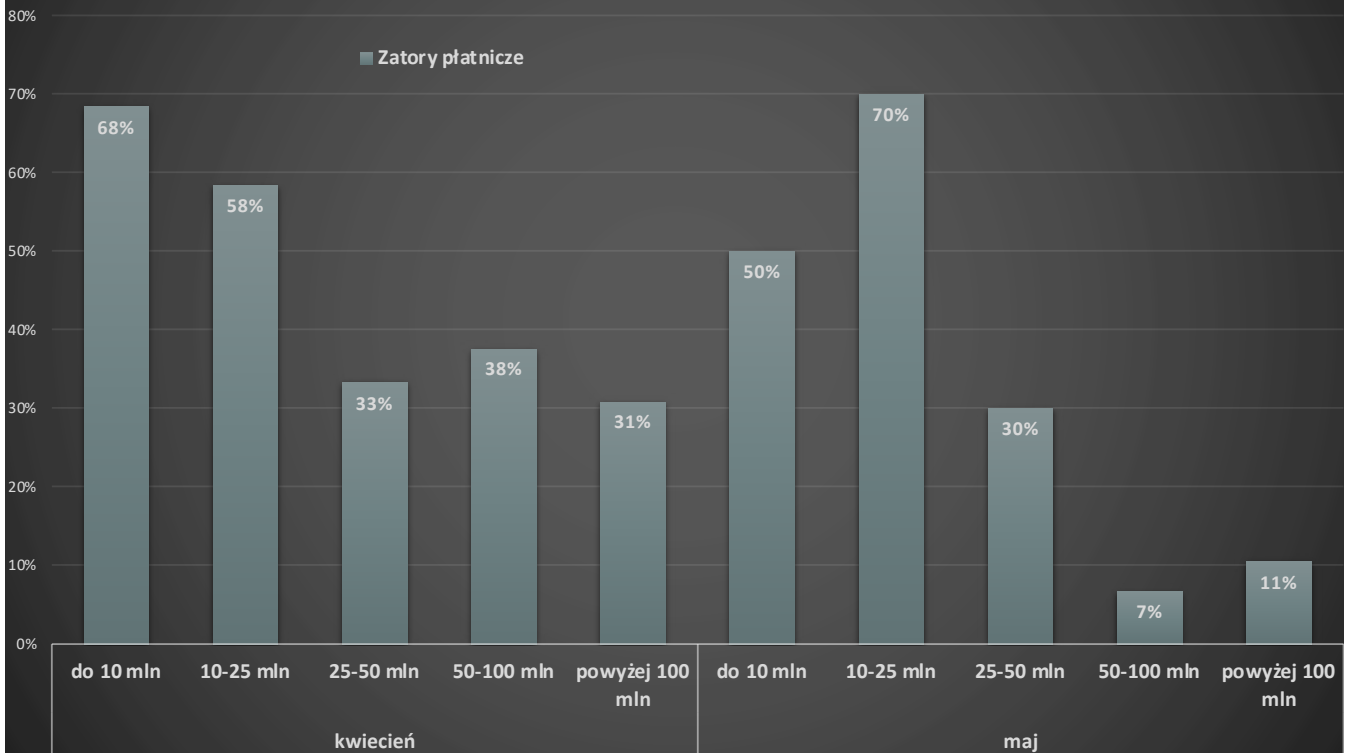
Silny negatywny wpływ na działalność firm . Wielkość przychodów



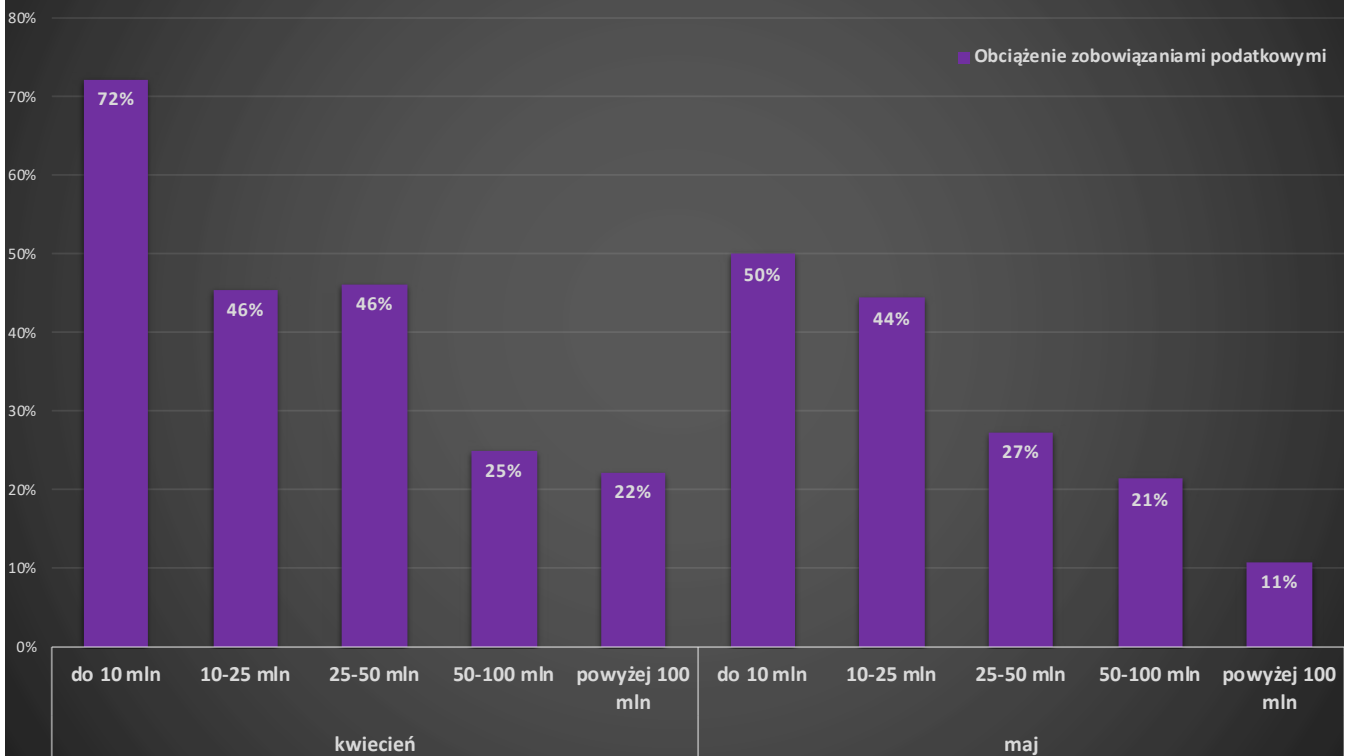
Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych. Wielkość przychodów



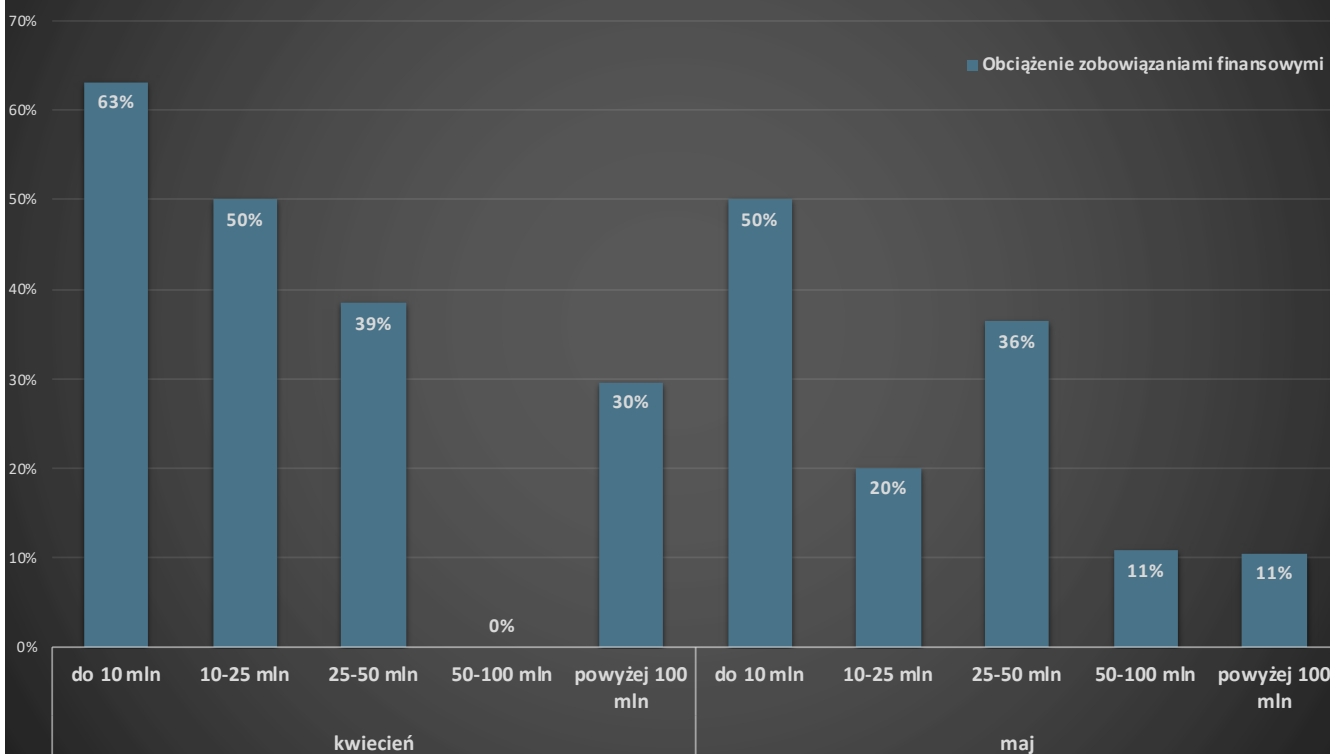
Silny negatywny wpływ na działalność firm. Wielkość przychodów



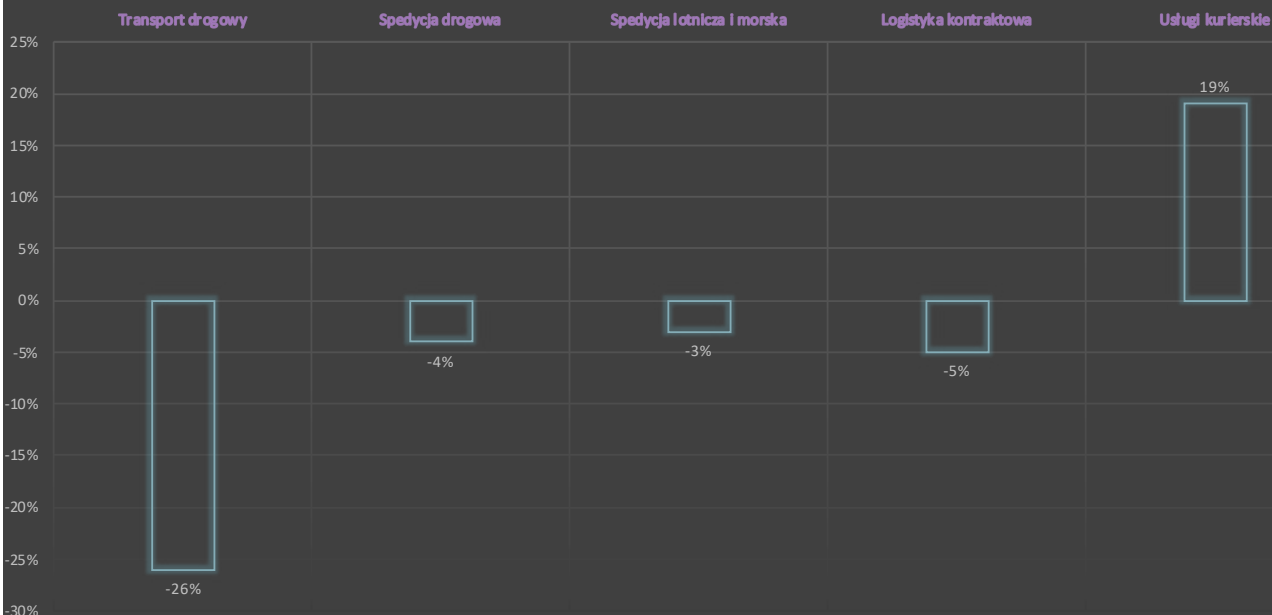
Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych. Wielkość przychodów



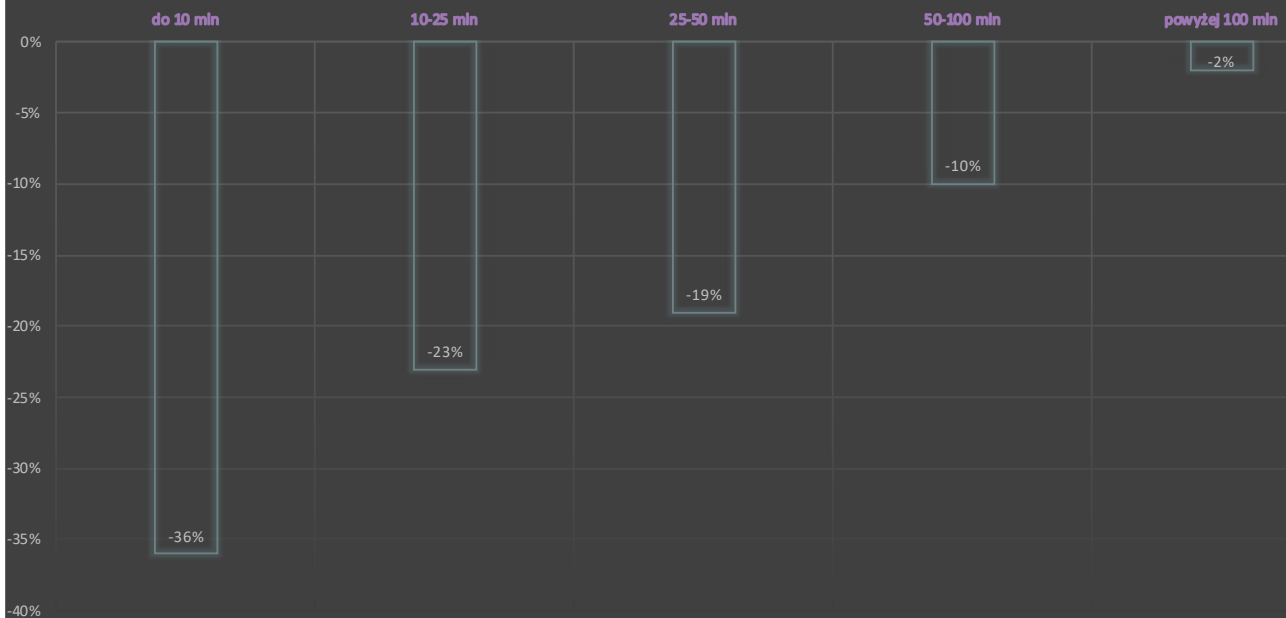
Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych. Wielkość przychodów



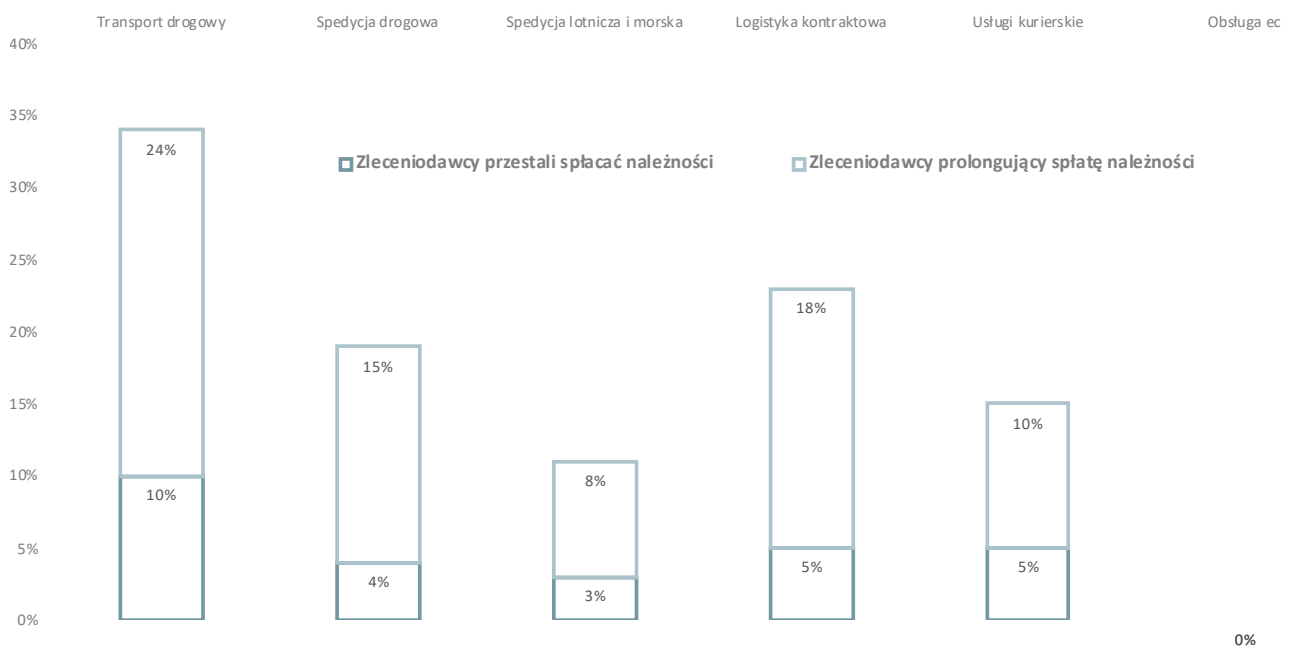
Zmiana sprzedaży firm logistycznych okresie styczeń-kwiecień w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Specjalizacja rynkowa



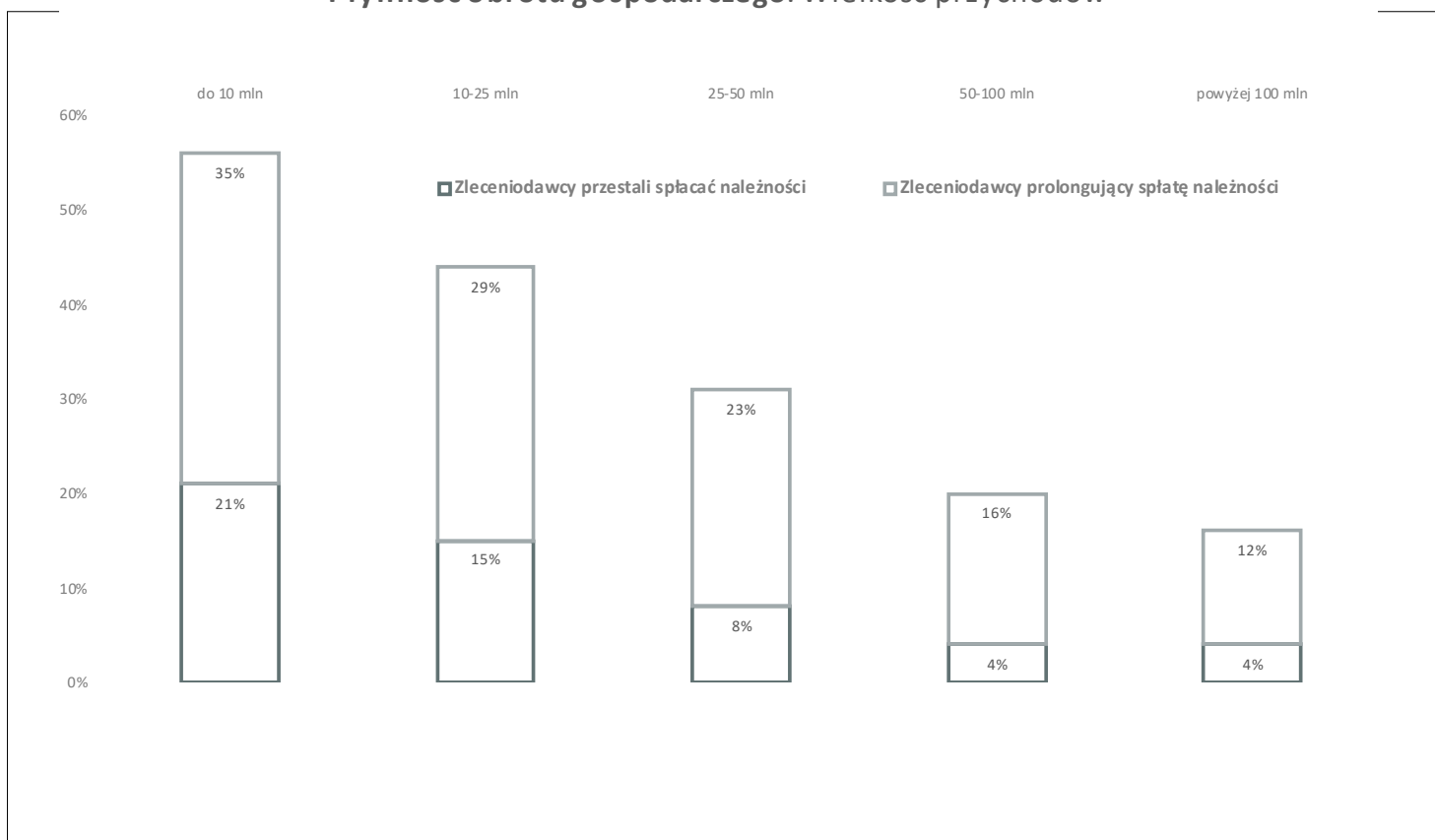
Zmiana sprzedaży firm logistycznych okresie styczeń-kwiecień w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Wielkość przychodów



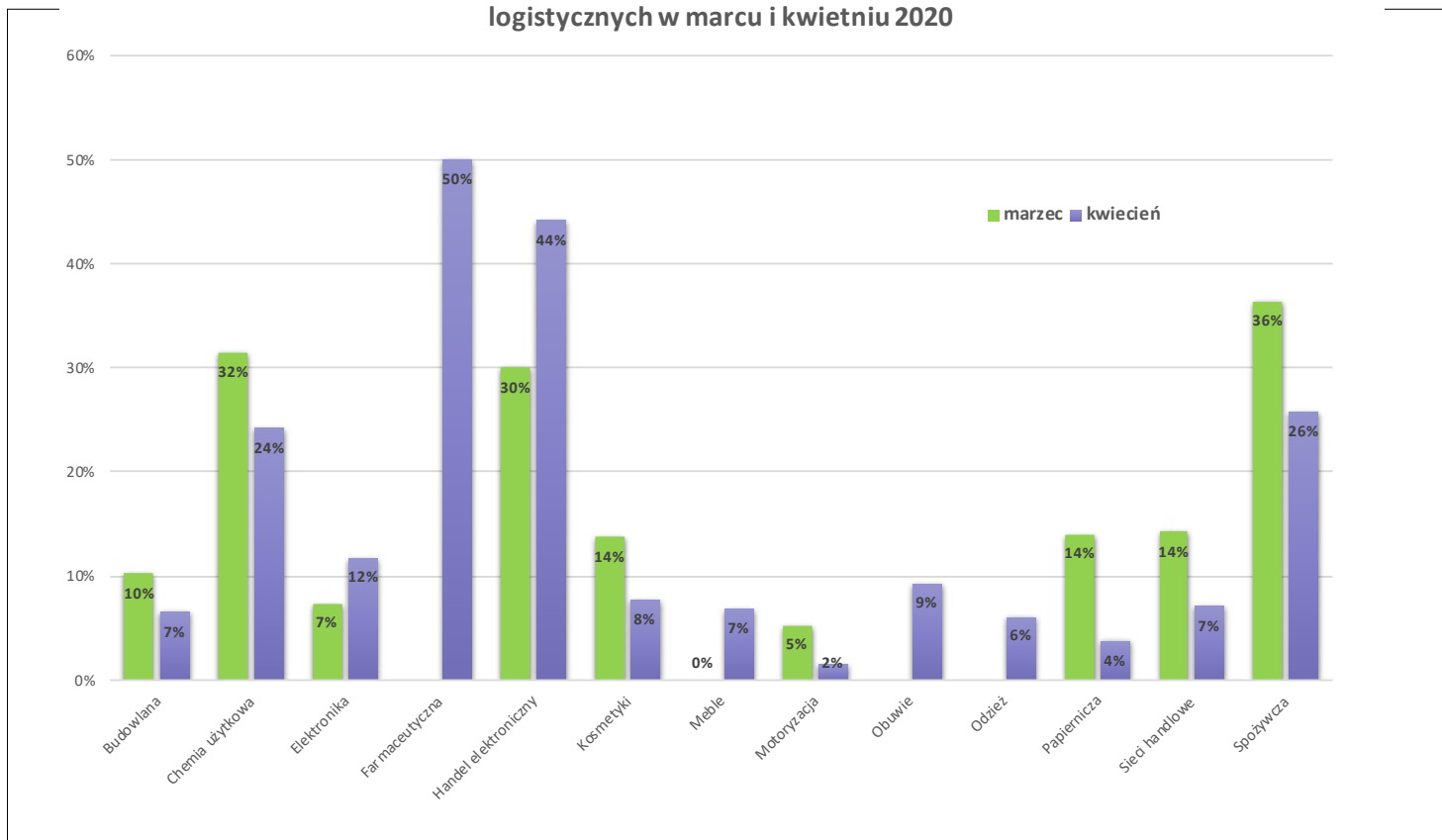
Płynność obrotu gospodarczego. Specjalizacja rynkowa



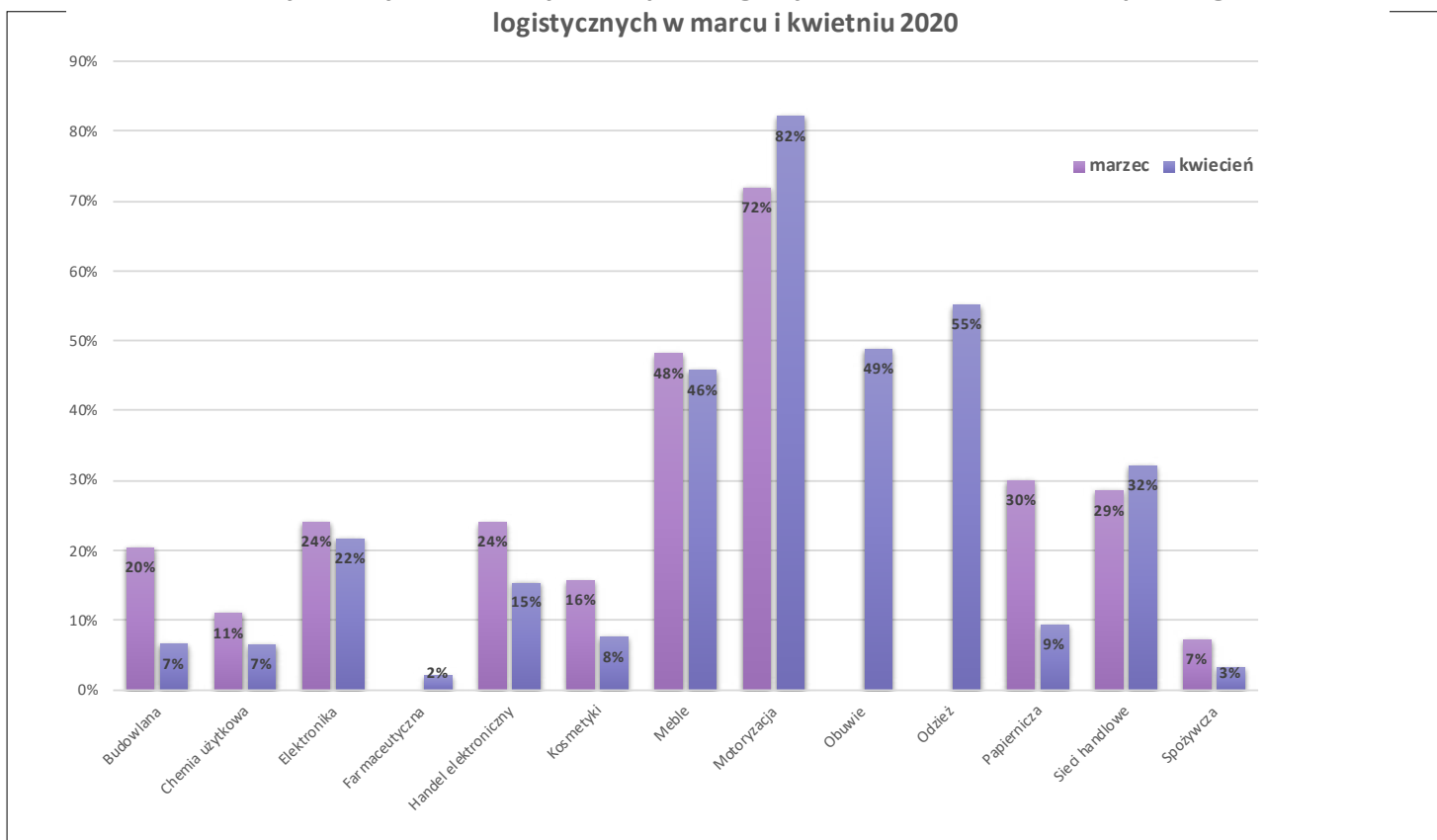
Płynność obrotu gospodarczego. Wielkość przychodów



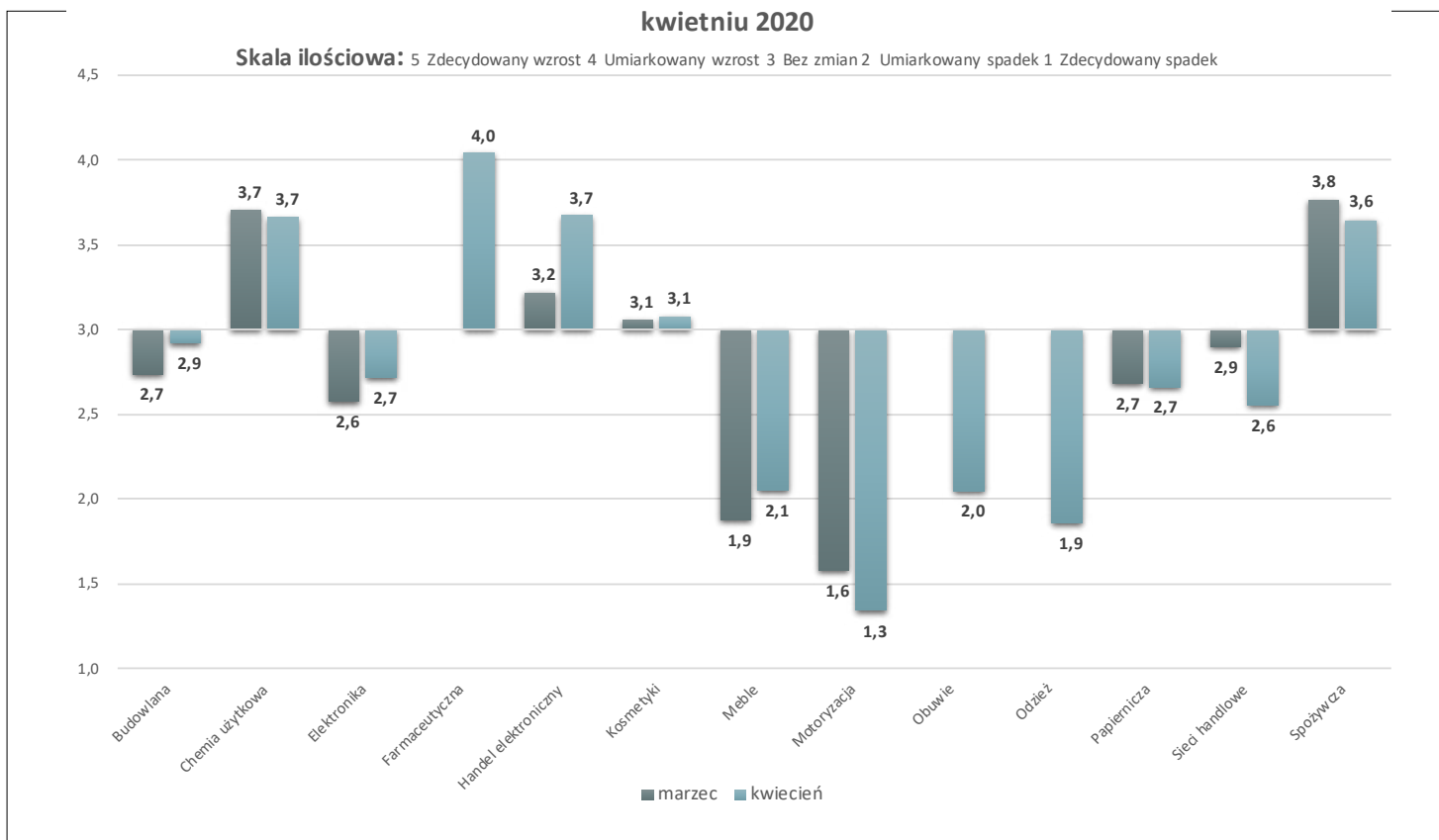
Zdecydowany WZROST aktywności poszczególnych branż w dziedzinie zakupu usług logistycznych w marcu i kwietniu 2020



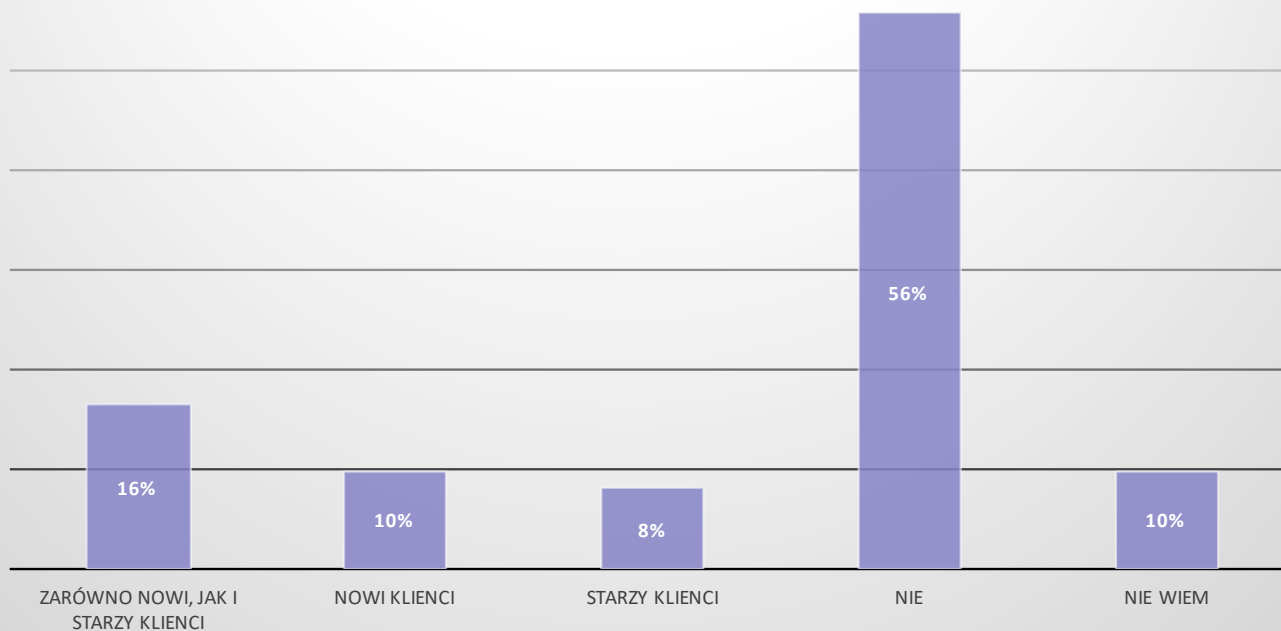
Zdecydowany SPADEK aktywności poszczególnych branż w dziedzinie zakupu usług logistycznych w marcu i kwietniu 2020



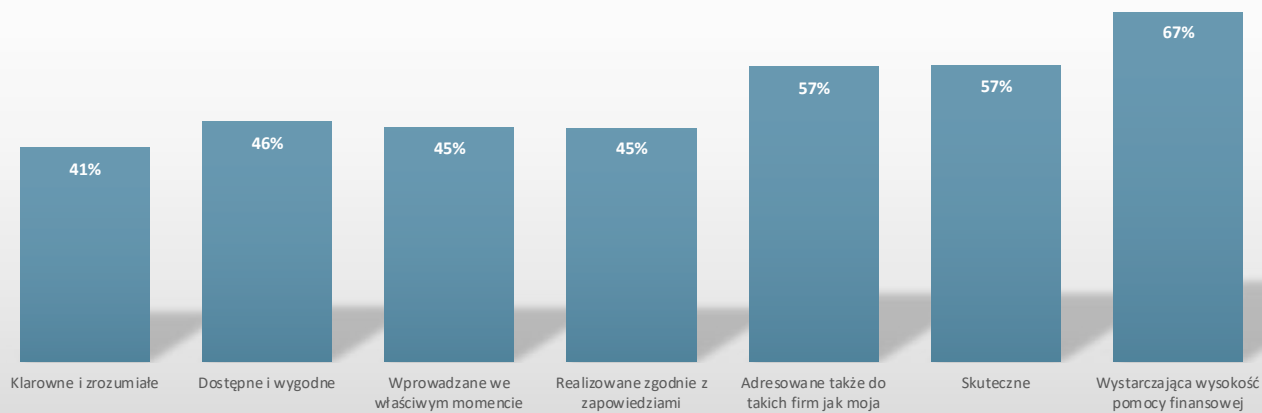
Aktywność poszczególnych branż w dziedzinie zakupu usług logistycznych w marcu i kwietniu 2020



Pozyskanie w okresie pandemii nowych zleceniodawców w zakresie obsługi handlu elektronicznego

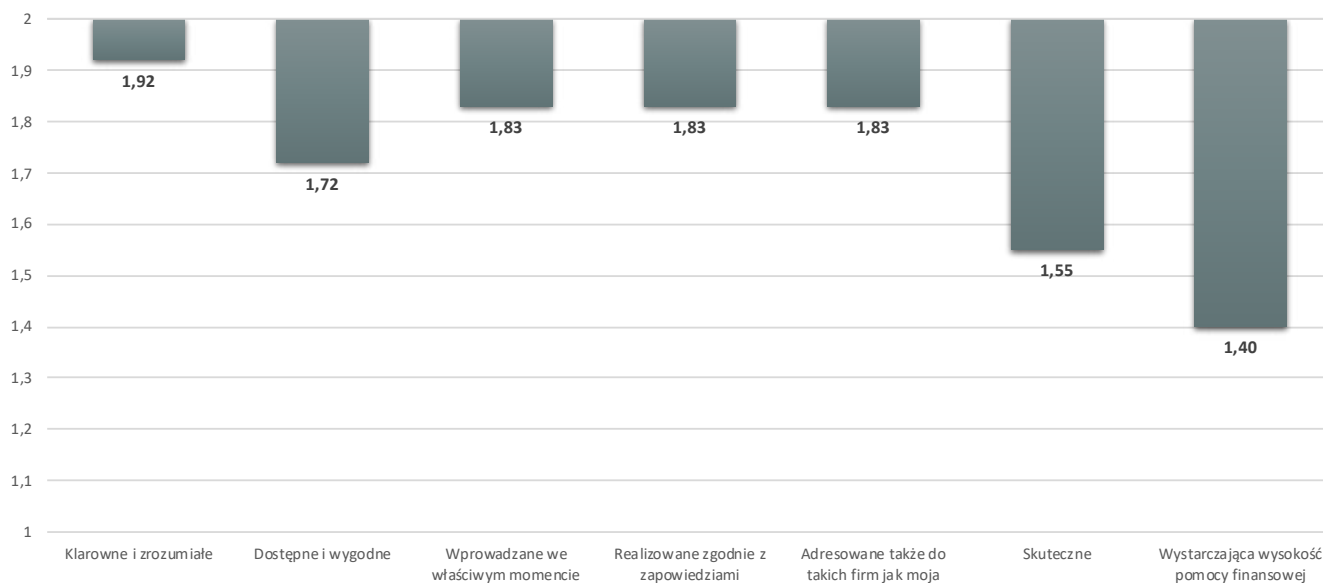


Silnie NEGATYWNE OCENY planów pomocowych administracji rządowej mających chronić firmy przed skutkami kwarantanny

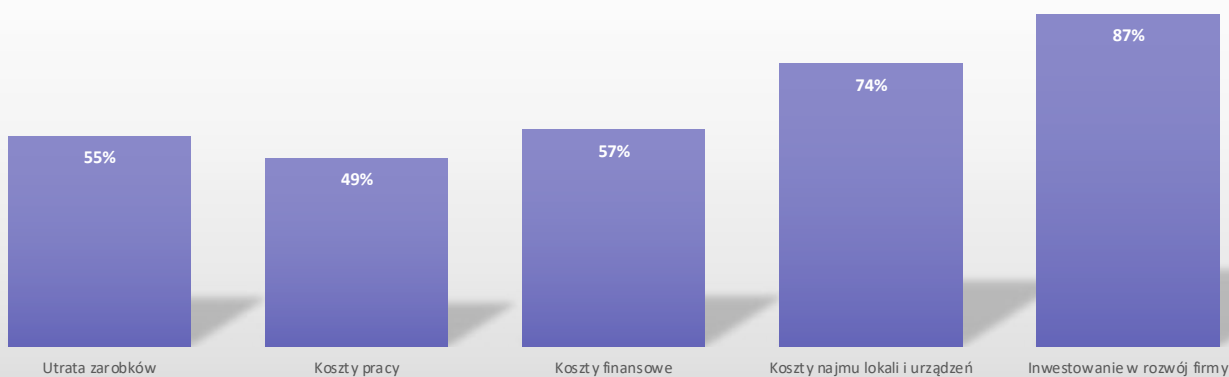


Ogólna ocena planów pomocowych administracji rządowej mających chronić przedsiębiorstwa przed skutkami kwarantanny

Skala: 4 Zdecydowanie się zgadzam 3 Raczej się zgadzam 2 Raczej się nie zgadzam 1 Zdecydowanie się nie zgadzam

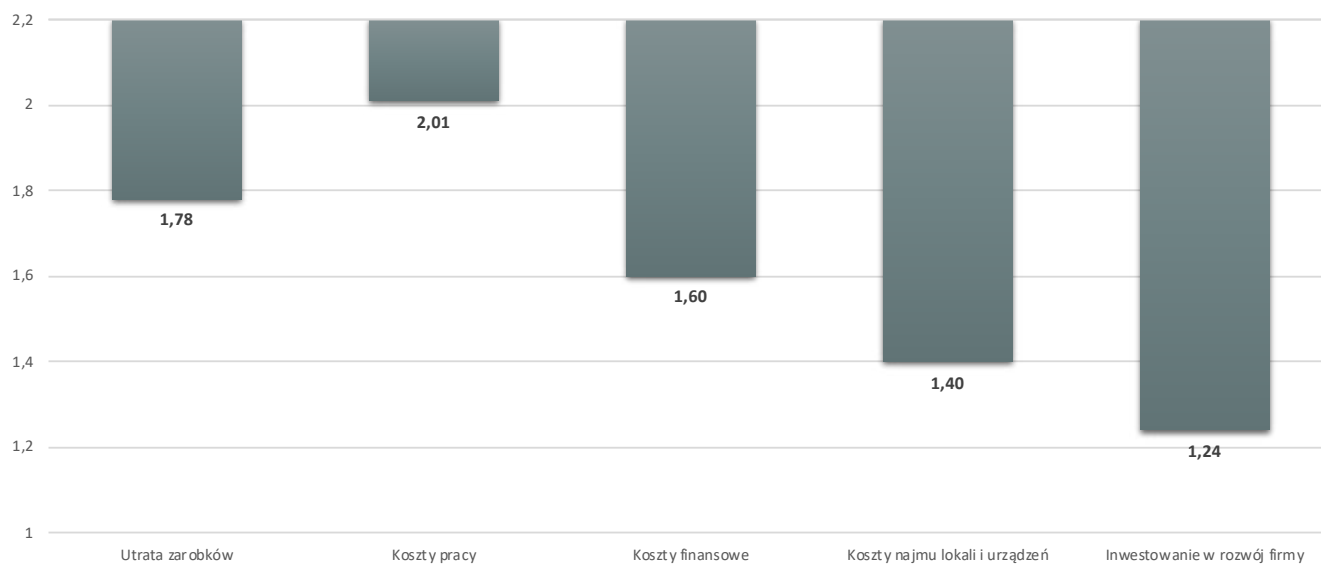


Silnie NEGATYWNE OCENY pomocy oferowanej przez administrację rządową na podtrzymanie działalności firm

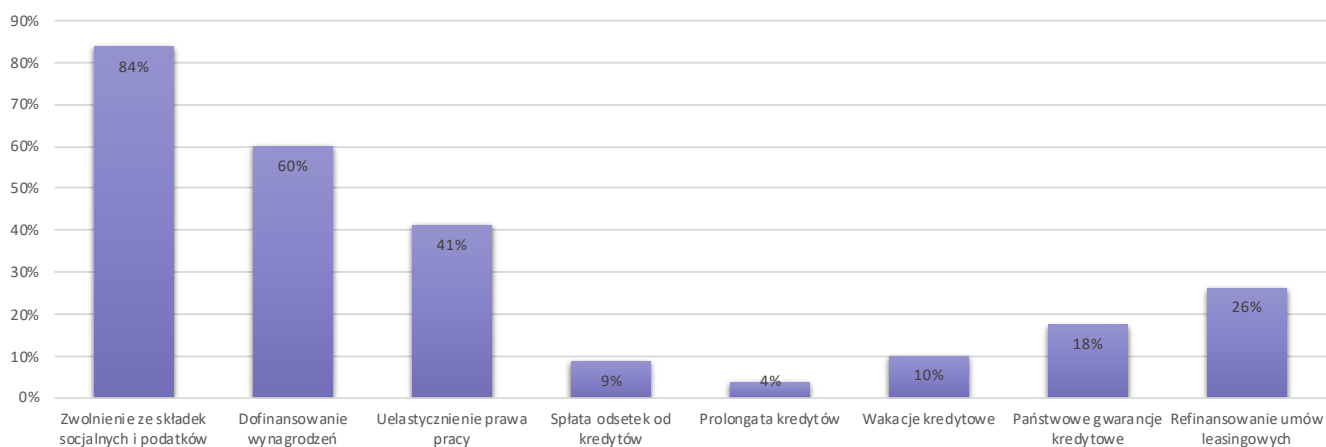


Ogólna ocena pomocy oferowanej przez administrację rządową na podtrzymanie działalności firm

Skala: 4 Zdecydowanie się zgadzam 3 Raczej się zgadzam 2 Raczej się nie zgadzam 1 Zdecydowanie się nie zgadzam



Najbardziej oczekiwane formy pomocy od administracji rządowej





Sebastian Plesiński, dyrektor sprzedaży i marketingu, DSV Road

Kryzys spowodowany pandemią spowodował niespotykaną skalę zaburzeń

światowych i kontynentalnych łańcuchów dostaw. Ograniczenia i restrykcje wprowadzane przez rządy poszczególnych krajów skutkowały gigantycznym spadkiem przewozów drogowych. Dla przykładu, w porównaniu do okresu sprzed kryzysu, ruch ciężarowy zmalał o 50% w Hiszpanii, 46% we Francji i 37% we Włoszech, po wprowadzeniu blokad w całej Europie w połowie kwietnia.

Obecną sytuację najdotkliwiej odczuwają firmy transportowe posiadające własny tabor, gdyż przy tak znacznym spadku wolumenów nie są w stanie odpowiednio zredukować kosztów stałych, choćby w postaci leasingów i kredytów. Zdecydowanie lepszą sytuację mają operatorzy logistyczni light asset, którzy wraz ze spadkiem wolumenów klientów mogą optymalizować flotę kontraktową lub ograniczyć korzystanie z przewoźników spotowych, powierzając maksymalną ilość ładunków swoim zasobom transportowym. Dodatkowo spadek

wolumenów wpłynął również na zmniejszenie jednostek ładunkowych z FTL (full trailer load) na LTL (less than trailer load) oraz drobnicę, co lepszej sytuacji stawia operatorów logistycznych oferujących kompleksowe rozwiązania transportowe swoim klientom.

Kolejnym parametrem, na podstawie którego możemy oceniać wpływ kryzysu na działalność przedsiębiorstwa, jest portfolio obsługiwanych klientów. Pandemia ma różny wpływ na poszczególne branże przemysłowe, np. sektor Automotive niemal całkowicie został wygaszony w całej Europie pod koniec marca, transport wyrobów tekstylnych spadł o ponad połowę. Przemysł chemiczny oraz farmaceutyczny pozostał niemal bez zmian a towary spożywcze odnotowały wzrost z uwagi na początkową panikę i gromadzenie zapasów. Operatorzy logistyczni wyspecjalizowani w obsłudze jednej branży, np. Automotive, zmuszeni są do drastycznych planów oszczędnościowych, jak choćby czasowe zamykanie swoich sieci drobnicowych. Tak znacznych spadków nie da się zastąpić innym wolumenem, zwłaszcza jeśli nie

ma go na rynku. Z kolei średni i duzi operatorzy, mający zdywersyfikowane portfolio klientów, również mają okresowe problemy z uwagi na zachwianie potoków transportowych. Często towary Automotive wyjeżdżały w eksporcie, a importowane były towary chemiczne lub spożywcze. Wymaga to przemodelowania dotychczasowych, stałych tras transportowych i elastycznego planowania przy dynamicznie zmieniających się warunkach rynkowych. Elementem, na który należy również zwrócić uwagę, są relacje handlowe operatorów logistycznych z klientami i podwykonawcami. W czasie kryzysu obie strony mogą mieć problemy z dotrzymaniem warunków kontraktowych. Z jednej strony ilości powierzanego wolumenu, a z drugiej możliwości jego przewiezienia. Dobra współpraca obu stron, szukanie alternatywnych rozwiązań i optymalizacja kosztów może spowodować wzmocnienie wzajemnych relacji i stabilne podstawy współpracy w przyszłości. Kryzys jest również szansą dla firm, które mają elastyczne struktury zarządzania i szybko reagują na zmieniającą się rzeczywistość biznesową.



Tomasz Przybył, dyrektor ds. sprzedaży i marketingu, Fiege

Aktualna sytuacja i krótkoterminowe perspektywy dla operatorów kon-

centrujących się na logistyce kontraktowej są zróżnicowane i mocno zależą od obsługiwanych segmentów rynku. Większość czołowych operatorów ma zdywersyfikowany portfel klientów pochodzących z różnych branż. Jeśli wśród obsługiwanych branż są takie jak e-commerce, żywność, przemysł farmaceutycz-

ny, najczęściej stanowią one przeciwwagę dla ewentualnych spadków aktywności notowanych na klientach z branż, które ucierpiały w wyniku pandemii (np. motoryzacyjna). Efekt końcowy zależy od proporcji między „niezainfekowanymi” a „zainfekowanymi” (w rozumieniu wpływu pandemii na poziom sprzedaży) branżami. Dywersyfikacja ma też dodatkowy efekt pozytywny: daje możliwość przesunięcia pracowników pomiędzy operacjami, jeśli w jednej z nich

nastąpił spadek aktywności, a w drugiej pojawiło się zwiększone zapotrzebowanie. Dalszy rozwój sytuacji zależy w dużym stopniu od kolejnych etapów odmrażania gospodarki, zachowania konsumentów związanego z przywróceniem możliwości korzystania z tych etapów oraz tendencji w zakresie liczby zamówień, która będzie wpływać na kolejne decyzje dotyczące znoszenia lub przywracania obostrzeń. A tego na razie nie da się przewidzieć.



Bogdan Młynarczyk, dyrektor generalny, GEODIS Poland

200 mld dolarów – rekordowy poziom chińskiego eksportu na koniec kwietnia 2020 zaskoczył analityków Reutersa¹, którzy prognozowali spadki. Nasze obserwacje potwierdzają niestabilny przepływ sprzętu medycznego i odzieży ochronnej z tego kierunku. Dzięki dedykowanemu czarterowi z Chin do Europy, czy połączeniom multimodalnym jesteśmy w stanie płynnie reagować na potrzeby klientów w czasie wzmożonej nieprzewidywalności.

Grupa GEODIS działa przeciwko rozprzestrzenianiu się COVID-19 na całym świecie, dostarczając miliony maseczek dla rządu republiki francuskiej, jak również oferując zaopatrzenie dla innych krajów

europejskich oraz firm w sektorze prywatnym na europejskim i amerykańskim kontynencie. W Polsce również pozostajemy niezawodnym partnerem dla przemysłu farmaceutycznego i służb medycznych. Nasz terminowy serwis i solidność dostaw docenił Generalny Inspektorat Farmaceutyczny w oficjalnej nocie, co traktujemy jako szczególne potwierdzenie naszego zaangażowania.

W odpowiedzi na zwiększony popyt na transport towarowy z Azji, od końca lutego tego roku GEODIS udostępniła cotygodniowe połączenia lotnicze w obie strony pomiędzy Chinami a Europą oraz sieć połączeń kolejowych, m.in. z Xi'an i Chongqing do Hamburga i Duisburga. Standardowa opcja zakłada 18-dnio-

wy czas tranzytu, a na trasie z Xi'an do Hamburga ekspresowe 12-dniowe rozwiązanie. Unikatowa ekspertyza GEODIS w dziedzinie logistyki ekologicznej i transportu multimodalnego pozwala projektować bardziej zrównoważone modele przy obniżonych kosztach i mniejszym śladzie węglowym.

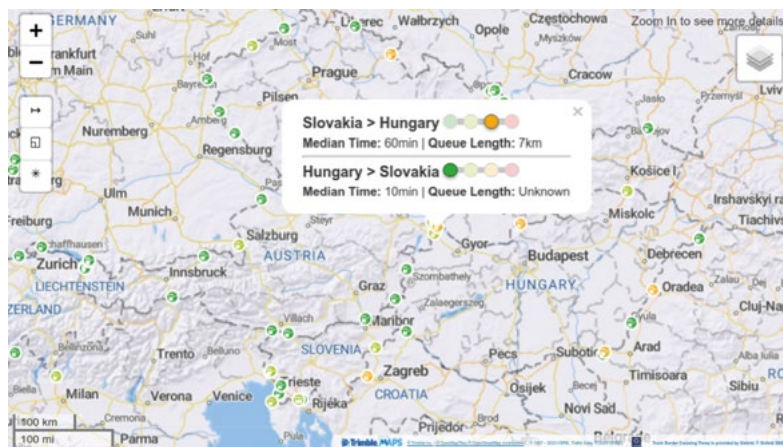
Czas pandemii narzucił nam wiele ograniczeń, ale priorytety pozostają niezmiennie: bezpieczeństwo naszych pracowników i partnerów, bezpieczeństwo towarów, jak również sprawność procesów i utrzymanie ciągłości biznesowej dzięki zaangażowaniu zespołu GEODIS Poland utrzymuje się na stale wysokim poziomie, co cenią nasi dotychczasowi klienci, jak i nowi partnerzy.

¹ Według analityków ankietowanych przez Reutersa chiński eksport w kwietniu miał zanotować rekordowy, 15-procentowy spadek. Rzeczywistość okazała się zupełnie inna – kwietniowy wynik to 3,5-procentowy wzrost, generowany głównie przez eksport sprzętu medycznego i maseczek ochronnych



Informacje w czasie rzeczywistym o czasach oczekiwania na przejściach granicznych

Od wybuchu epidemii koronawirusa w Europie zastrzeżono kontrole graniczne, co niejednokrotnie prowadzi do długiego oczekiwania na granicach przez ciężarówki. Dla wszystkich klientów Trimble informacje o czasach oczekiwania na przejściach granicznych są teraz widoczne na mapie we Fleet-Cockpit dzięki warstwie danych z Sixfold. Jest to wynik partnerstwa branżowego między Trimble MAPS, Sixfold i Trimble Transport & Logistics.



Trimble dziękuje wszystkim bohaterom w transporcie i logistyce. Zapraszamy do obejrzenia filmu:

Dziękujemy niewidzialnym bohaterom na naszych drogach



Radostaw Rożek, dyrektor zarządzający, CAT LC Polska

W związku z rozwojem zagrożeń związanych z pandemią koronawirusa, zaobserwowaliśmy szeroką skalę zaburzeń w międzynarodowych przepływach towarów, zamknięcie bądź ograniczenia działalności magazynów zasilających, w tym centrów dystrybucyjnych, jak również wyraźne zmniejszenie liczby odbiorców w kraju oraz wolumenów przekazywanych do dystrybucji. Przełożyło się to bezpośrednio na funkcjonowanie i produktywność łańcuchów dostaw, w szczególności w branży przemysłowej i motoryzacyjnej.

Cała Groupe CAT, w tym również Dywizja Cargo Logistics w Polsce, kontynuowała świadczenie usług dla klientów zgodnie z obowiązującymi standardami higienicznymi. Zwiększyliśmy środki bezpieczeństwa na platformach, magazynach jak również w biurach, przestrzegając wytycznych publikowanych przez instytucje rządowe, jak również wskazówek przekazywanych przez WHO. Pracownikom udostępnione zostały środki higieny osobistej w tym m.in. maseczki i rękawiczki jednorazowe, środki do dezynfekcji oraz termometry bezdotykowe. Zabezpieczyliśmy punkty dyspozytorskie dodatkowymi osłonami ochronnymi, dostosowaliśmy również procedury bezpieczeństwa – w tym realizacji dostaw do klientów indywidualnych. Regularnie

prowadzone są dezynfekcje powierzchni zarówno magazynowych, jak i biurowych. Dedykowany zespół na bieżąco monitoruje rozwój sytuacji związanej z pandemią koronawirusa, dopasowując odpowiednio działania i procesy CAT LC do aktualnych warunków, celem zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa świadczonych usług.

Obecną, trudną sytuację traktujemy jako szansę na sprawdzenie wypracowanych przez lata procedur oraz ich doskonalenie. Wszelkie decyzje wynikające z obostrzeń, jak również te dotyczące dostosowania rozwiązań logistycznych do zmieniających się wolumenów, były szybko komunikowane do klientów, pracowników i partnerów. W tym pełnym wyzwaniach okresie to właśnie komunikacja, wiarygodność i transparentność w działaniach miały kluczowe znaczenie i wspierały decyzje, które musiały być podejmowane niezmiernie szybko. Mając przypadek ryzyka zakażenia w naszym największym oddziale CAT w Polsce, w ciągu kilkunastu minut po konsultacji z odpowiednimi organami sanitarnymi, zamknęliśmy działalność oddziału, jednocześnie przekierowując strumień dystrybucyjny na pozostałe oddziały CAT w Polsce – szczęśliwie dla nas wszystkich wyniki badań okazały się negatywne.

W wyniku wdrożenia obostrzeń związanych z dystansem społecznym obserwu-

jemy rosnące zainteresowanie klientów flagową usługą CAT-a, czyli dostawami nocnymi. Dostawy bezdotykowe świadczymy już ponad 25 lat, a ich głównymi korzyściami są przyspieszone dostawy nocne nawet do 6:00 rano w całym kraju i ich bezpieczeństwo, bez konieczności kontaktu z kierowcą.

Dzięki wieloletnim partnerskim relacjom z klientami, spotkaliśmy się z ich strony z ogromnym zrozumieniem. To właśnie dzięki ich wsparciu, ich wyrozumiałości i zaangażowaniu we wspólne dopasowanie rozwiązań logistycznych do zmieniających się wolumenów mogliśmy skutecznie kontynuować realizację wszystkich usług CAT w Polsce. Korzystając z możliwości – dziękuję wszystkim klientom CAT za nadzwyczajne wsparcie i zrozumienie w tych ostatnich tygodniach. Najgłębsze ukłony składam jednak naszym pracownikom, zwłaszcza tym na pierwszej linii frontu – w magazynach i na platformach cross-dockingowych. Ich ponadprzeciętne zaangażowanie to kluczowy czynnik naszego sukcesu.

Doświadczenia ostatnich dwóch miesięcy podkreśliły znaczenie transparentności, współpracy i zaangażowania i jestem przekonany, że zarówno jako ludzie, jak i firma CAT LC Polska wychodzimy z tej sytuacji jeszcze mocniejsi i zdeterminowani, aby dalej się rozwijać w nieco nowych już okolicznościach rynkowych.



LOG24
SUPPLY CHAIN & MORE

Możesz więcej!

Załącz profil firmowy
i publikuj swoje treści



www.log24.pl