

RAPORT

RYNEK LOGISTYKI

PO PANDEMII



Partnerzy:



Rynek logistyczny w dobie pandemii COVID-19.

Część III

Świat po pandemii COVID-19... Pandemia jeszcze się nie zakończyła, jednak znaleźliśmy się na kolejnym etapie funkcjonowania gospodarki. Coraz więcej obostrzeń związanych z przestrzeganiem rygorów sanitarnych zniknęło, otwarte zostały galerie handlowe i większość granic państwowych w ramach UE. Jakich zmian na rynku spodziewają się przedstawiciele firm logistycznych i transportowych wraz z przyśpieszającym procesem znoszenia ograniczeń rządowych? Jak od początków pandemii zmieniła się sytuacja rynkowa?

Firma DGC na zlecenie wydawnictwa Eurologistics przygotowała kolejny sondaż wśród firm logistycznych i transportowych, którego celem jest dokumentowanie 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. Problematyka ta została zachowana w kolejnych sondażach, niektóre kwestie zostały rozbudowane: zmiana zapotrzebowania na usługi, powstawanie zatorów płatniczych, skracanie terminów kontraktów, wzrost zleceń na obsługę handlu elektronicznego.

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. W trzecim sondażu pozostawiliśmy drugie z wymienionych zagadnień, ważne ze względu na dawkowanie przez władze kolejnych faz pomocy w kolejnych tygodniach pandemii, co okazało się konieczne ze względu na nieodpowiednie przygotowanie poprzednich.

Wiodącym tematem trzeciego badania uczyniliśmy wyobrażenie czasu po ustąpieniu pandemii. Interesowało nas przede wszystkim, jak doświadczenie stopniowego luzowania kwarantanny wpływa na oczekiwanie ożywienia gospodarczego. Terminy ożywienia poszczególnych aspektów działalności (zamówień, efektywności aktywów, stawek za usługi, spłaty należności, zatrudnienia, inwestycji) zależą oczywiście od skali kryzysu obejmującego rynek usług logistycznych w naszym kraju, co było kolejną podjętą przez nas kwestią. Ciekawiło nas wreszcie pytanie, na ile opinia o skali ogólnego kryzysu gospodarczego przekłada się doświadczenie konkretnych firm z „odmrażaniem” gospodarki.

Dostosowywanie działalności

Zgodnie z logiką stopniowego luzowania kwarantanny, mającego na celu jak najszybsze „odmrożenie” życia gospodarczego, nadzwyczajne działania mające zapewnić ciągłość operacji w warunkach pandemii w czerwcu kontynuowane są przez firmy logistyczne już w coraz mniejszym zakresie. Co ważne, nie daje się zauważyć jakaś wtórna fala „mrożenia” gospodarki, w związku z pojawianiem się nowych ognisk pandemii nie tylko w domach pomocy społecznej i zakładach zamkniętych, ale także w przedsiębiorstwach produkcyjnych i transportowych. Nawet powszechne do niedawna objawy dostosowania działalności do warunków pandemii, takie jak

praca zdalna pracowników biurowych, zmiana organizacji pracy magazynierów i kierowców oraz zapewnienie środków ochrony osobistej pracownikom stopniowo są ograniczane. W co piątej firmie właściwie już zostały zarzucone. Natomiast wydzielenie stref odrębnych dla pracowników własnych i obcych tam, gdzie zostało wprowadzone, tam nadal znajduje zastosowanie w pełnym bądź w ograniczonym zakresie, obecnie w ponad 2/3 badanych firm.

Znakiem obecnego etapu „odmrożenia gospodarki” jest przywrócenie do pracy części urlopowanej załogi oraz częstsze korzystanie z usług obcych (przewoźników, magazynierów).

Znakiem obecnego etapu „odmrożenia gospodarki” nie jest bynajmniej obniżenie poziomu redukcji personelu bądź stawek płacowych, bo te się nie zmieniają, lecz przywrócenie do pracy części urlopowanej załogi oraz częstsze korzystanie z usług obcych (przewoźników, magazynierów). Zmiany w tym zakresie są rzeczywiście znaczące, już nie 43% firm deklaruje, że bezwzględnie wysłała część pracowników na urlopy dla podtrzymania ciągłości działania firmy, lecz tylko 16%. Może to oznaczać poprawę sytuacji części firm. Lecz nie wszystkim się to udaje. Nie zmieniła się przecież w ostatnim okresie liczebność firm, które nadal deklarują konieczność zwolnień pracowników i obniżenie poborów¹. Jeśli przed miesiącem 57% firm zdecydowanie uznawało, że zwolnienie części personelu nie jest konieczne, to obecnie twierdzi tak niewiele więcej, bo 62%. Podobnie nie zmieniło się podejście do kwestii konieczności obniżenia stawek płacowych. Niemniemiennie tylko połowa przedstawicieli badanych firm uważa takie posunięcie za całkowicie niepotrzebne.

Sytuacja różnych grup firm względem siebie nie zmienia się. Duża część firm transportowych wycofuje z ruchu część floty samochodowej i sytuacja nie ulega pod tym względem zmianie kolejny miesiąc. Podobnie rzecz się ma z korzystaniem z usług obcych. To także wynika ze specyfiki branży. Dużo większa niż pozostałych część z firm transportowych obniża pracownikom płace, a zbędnych zwalnia. Wynika to z większych niż w przypadku innych stanowisk możliwości ustalania stawek płac kierowców oraz charakterystyki zatrudnienia w firmach transportowych. Firmy transportowe podobnie jak pozostałe firmy logistyczne reagują na bodźce odmrażające gospodarkę, przede wszystkim przywracając do pracy część urlopowanej załogi oraz korzystając częściej z usług obcych przewoźników. Jeśli czytamy na marginesach wypełnionych ankiet takie np. uwagi: „właściciele firmy sami często siadają za kierownicą, żeby w czasie odbioru czasu wolnego przez

kierowców wykorzystać auto realizując podjęte zlecenia”, to można odczuć, jak wielka jest właśnie w tej branży wola poprawy wyjątkowo trudnej sytuacji. Okazuje się, że to właśnie firmy transportowe, a nie inne, zdecydowały się obecnie premiować za gotowość do pracy, a także za pracę w nadgodzinach, w nadziei wydobycia się z kryzysu wywołanego kwarantanną.

Stawki i zapotrzebowanie na usługi

Nastroje menedżerów firm logistycznych w wyniku stopniowego „odmrażania” życia gospodarczego dokonały stosownej ewolucji. Na działalność firm logistycznych już tak skrajnie negatywnie nie wpływają ani spadek zapotrzebowania na usługi w okresie pandemii i zerwanie łańcuchów dostaw międzynarodowych, ani groźba pogłębiających się trudności finansowych. Największe znaczenie przypisują obecnie niebezpieczeństwu nacisku na obniżanie stawek za usługi, będącego efektem nie chwilowej, lecz bardziej trwałej sytuacji nadpodaży usług w związku z pogłębiającym się kryzysem gospodarczym zapoczątkowanym przez pandemię: „Obniżenie stawek za usługi, odroczony termin płatności i koszty związane z szybszą monetyzacją zleceń. Płatność podatków od wykonanych usług przed otrzymaniem wynagrodzenia za usługę. Kosztowny i bardzo długotrwały proces sądowego odzyskiwania należności, co w konsekwencji doprowadza do braku płynności finansowej i upadłości MŚP działających na rynku TSL”.

Na skali ocen coraz więcej badanych firm wskazuje na wpływ tych czynników nie jako „bardzo duży”, jak na początku kwietnia, lub „duży”, jak na początku maja, lecz jako „mały”. Wyjątek stanowią kwestie obniżania stawek za usługi i spadek zapotrzebowania na usługi oraz obciążenia zobowiązaniami podatkowymi. Potwierdza się tendencja do rozluźniania związku pomiędzy odczuwanym spadkiem zapotrzebowania na usługi a nadmiernym obciążeniem zobowiązaniami finansowymi i zatorami płatniczymi.

Sytuacja poszczególnych grup firm logistycznych jest zróżnicowana. Spadek zapotrzebowania na usługi najbardziej dotyka przedsiębiorstwa spedycji i transportu drogowego, w dużo mniejszym stopniu przedsiębiorstwa wyspecjalizowane w logistyce kontraktowej, inne przestały w zasadzie odczuwać skutki spadku popytu. Tendencja ta znajduje odzwierciedlenie w kwestii ustalania stawek za usługi. Nacisk na ich obniżkę to najpoważniejsze wyzwanie, przed którym stoją przedsiębiorstwa spedycji i transportu drogowego. Dla pozostałych firm logistycznych problem zdaje się nie istnieć. Podobnie rzecz się ma w kwestii terminów obowiązywania kontraktów: przedsiębiorstwa spedycji i transportu drogowego zmuszane są do rewizji zawartych kontraktów, w przypadku pozostałych firm naciski tego rodzaju nie występują. Nastroje ponownie może pogarszać także fakt, że zatory płatnicze, zobowiązania finansowe (zakup bądź leasing) obciążają przedsiębiorstwa

spedycji i transportu drogowego dużo bardziej niż inne firmy logistyczne.

Potwierdza się, że im większa firma, tym mniej odczuwa skutki kwarantanny. 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. 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.

Sytuacja finansowa firm logistycznych nie poprawia się mimo

Nacisk na obniżkę stawek to najpoważniejsze wyzwanie, przed którym stoją przedsiębiorstwa spedycji i transportu drogowego. Dla pozostałych firm logistycznych problem zdaje się nie istnieć.

stopniowego „odmrażania” życia gospodarczego, sądząc po deklarowanych poziomach sprzedaży usług. O ile sprzedaż firm logistycznych okresie styczeń-kwiecień w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego zmalała średnio o 11%, to w okresie styczeń-maj spadła jeszcze bardziej do poziomu 81% wyniku zeszłorocznego. Jak tłumaczą to nasi respondenci? „Nie spływają płatności za usługi wykonane w styczniu i lutym, pogarsza się płynność”; „Spora część klientów albo rezygnuje z nowych zamówień, albo je zmniejsza”; „Spadek przychodów o 30% ze sprzedaży usług transportowych. Rozszerzenie profilu działalności pozwoliło na utrzymanie obrotu na podobnym poziomie, przy utracie dużej części zysku. Wykluczyło to firmę z możliwości skorzystania z subwencji rządowej”.

Najbardziej obciąża ten ujemny wynik grupa firm transportowych. Średnio ich sprzedaż to tylko 67% przychodów ubiegłorocznych. Na przeciwnym biegunie znajdują się firmy wyspecjalizowane w usługach ekspresowych i kurierskich oraz firmy obsługujące handel elektroniczny. Ich sprzedaż wzrosła o wartość, której nie możemy jednak ujawnić.

Niepokojące jest to, że sprzedaż usług spedycyjnych (zarówno spedycji drogowej, jak i spedycji lotniczej i morskiej) spadła bardziej niż miesiąc temu. Jedyne sprzedaż firm wyspecjalizowanych w logistyce kontraktowej utrzymuje się na stabilnym poziomie, notując niewielki spadek przychodów ze sprzedaży usług w granicach 4-5% rok do roku.

Wśród małych i średnich firm logistycznych przeważają przed-

siębiorstwa wyspecjalizowane w transporcie drogowym. To właśnie one notują w okresie pandemii dramatyczne spadki sprzedaży, średnio o 49% (firmy o przychodach do 10 mln zł) i 26% (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 kilkuset milionów złotych (i większe) osiągają niższe przychody niż rok temu oraz że spadki sprzedaży w tej grupie firm pogłębiają się.

Zagrożenie płynności obrotu gospodarczego w wyniku powstania zatorów płatniczych jako „bardzo duże lub duże” określa obecnie więcej niż 2/5 badanych firm. Ten wskaźnik nie ulega poprawie w kolejnych miesiącach. Średnio 6% (przed miesiącem – 7%) zleceniodawców przestała spłacać należności a aż 16% (przed miesiącem – 18%) zleceniodawców prolongowało spłatę. O ile w przypadku firm transportowych poziom przeterminowanych faktur udało się wyraźnie obniżyć (dotyczy już nie 34, lecz 24% zleceniodawców), to w przypadku firm wyspecjalizowanych w logistyce kontraktowej (wzrost z 23 do 25%) i spedycji drogowej (wzrost z 19 do 24%) sytuacja nie uległa zasadniczej zmianie.

Im mniejsza firma, tym zagrożenie płynności obrotu zwiększa się. I to niezależnie od faktu, że sytuacja mniejszych firm ostatnio poprawiła się, o połowę zmniejszył się odsetek zleceniodawców przeciągających spłatę należności. Nadal niezwykle często, bo aż co siódmy zleceniodawca małej firmy o przychodach do 10 mln zł przestał spłacać należności. Taka sytuacja dotyczy tylko co dwudziestego piątego zleceniodawcy największych firm.

Znakiem kryzysu wywołanego pandemią jest zmiana przez kontrahentów terminu lub zakresu kontraktów bądź ich wypowiedzenie. Na wystąpienie takich sytuacji wskazuje co szósta badana firma. Kontrahenci – częściowo z powodów formalnych – zdecydowanie częściej niż inne formy zmiany kontraktu wybierają ograniczenie zakresu umowy. Szczególnie widoczne jest to w przypadku firm wyspecjalizowanych w logistyce kontraktowej: w okresie kwarantanny (połowa marca - początek czerwca) zmieniony został przez kontrahentów zakres średnio 13% umów, nie zmieniono terminu obowiązywania żadnej umowy a 1% umów wypowiedziano.

Przeciętnie w okresie pandemii zawierano kontrakty na o trzy miesiące krótszy okres niż poprzednio, według tradycyjnej formuły „na dwanaście miesięcy z jednomiesięcznym wypowiedzeniem”. Co piąta firma odnotowała spadek długości kontraktów, przeciętnie do poziomu siedmiu miesięcy. Z drugiej jednak strony niektóre firmy transportowe wydłużyły krótkoterminowe kontrakty na średnioterminowe (przeciętnie do poziomu dziewięciu miesięcy). Największą zmienność pod względem długości zawieranych kontraktów odnotowują firmy spedycyjne (kontrakty kilkumiesięczne), a najmniejszą firmy wyspecjalizowane w obsłudze handlu elektronicznego bądź w logistyce kontraktowej (kontrakty kilkuletnie).

10

mln m²

NOWOCZESNEJ POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ
DOSTARCZYLIŚMY W CIĄGU OSTATNICH 15 LAT

NOWE LOKALIZACJE

CZĘSTOCHOWA
ŻORY
GORZÓW WLKP.
OPOLE
LEGNICA
BYDGOSZCZ
OLSZTYN
TYCHY
RZESZÓW
RADOM
KIELCE



 PANATTONI

 PANATTONI
15 years

www.panattonieurope.com

Zapotrzebowanie według branż

W trzecim miesiącu pandemii czynnikiem różnicującym sytuację firm logistycznych jest ciągle stopień uzależnienia od zamówień konkretnych branż, choć widać oznaki wyczerpywania się tego powiązania. Aktywność poszczególnych branż w dziedzinie zakupu usług logistycznych w marcu, kwietniu i maju 2020 roku siłą rzeczy stopniowo się upodabnia. Rozpęd zakupowy liderów słabnie, outsiderzy wracają do równowagi wraz ze znoszeniem ograniczeń kwarantanny.

Firmy wyspecjalizowane w dostawach farmaceutyków, artykułów spożywczych i chemii użytkowej oraz obsłudze handlu elektronicznego mogą korzystać ze wzmożonych zakupów klientów detalicznych, przez co osiągnęły przewagę w stosunku do innych firm logistycznych. Ale w każdym z wymienionych przypadków aktywność w dziedzinie zakupu usług logistycznych słabnie, choć jest ciągle znacząco wyższa niż normalna, sprzed pandemii. Spada nawet aktywność zakupowa w zakresie handlu elektronicznego. Częściowe uwolnienie blokady punktów zbiorowego żywienia nie powstrzymało spadku dynamiki wzrostu branży spożywczej.

Podwyższony popyt ma charakter wyspowy i jednak słabnie, w większości innych branż popyt jest nadal niższy niż przed pandemią, ale stopniowo rośnie. Aktywność w zakresie zakupów usług logistycznych nawet branży motoryzacyjnej, której sprzedaż samochodów i akcesoriów motoryzacyjnych w praktyce wcześniej zamarła, w wyniku zniesienia kwarantanny natychmiast się poprawiła. Spektakularnie wzrasta aktywność tych branż, które w ubiegłym okresie mogły prowadzić sprzedaż jedynie drogą elektroniczną (meblarska, obuwnicza, odzieżowa).

Zmiany organizacji handlu w świetle wyników naszego sondażu wydają się utrzymywać mimo odblokowania tradycyjnych kanałów sprzedaży. Na tych zmianach korzystają operatorzy logistyczni obsługujący handel elektroniczny. O skali zainteresowania takimi usługami świadczy fakt, że już połowa z nich pozyskała w okresie pandemii nowych zleceniodawców w zakresie obsługi handlu elektronicznego. O tempie wzrostu zainteresowania usługami tej grupy klientów świadczy, że jeszcze przed miesiącem sztuka ta udało się tylko co trzeciemu operatorowi. Przed miesiącem równie często byli to po równo starzy klienci, nieobsługiwani dotąd w tym zakresie, jak i zupełnie nowi klienci tych firm logistycznych. Oczywiście tylko ta druga grupa klientów dysponowała istotnym potencjałem i mogła zdecydować o wzroście obsługi handlu elektronicznego. A tak się właśnie stało.

Czynnikiem różnicującym sytuację firm logistycznych jest ciągle stopień uzależnienia od zamówień konkretnych branż, choć widać oznaki wyczerpywania się tego powiązania.

Pomoc rządowa

„Dowiedzieliśmy się, że nasi przywódcy polityczni są niekompetentni, nasza biurokracja nieskuteczna, a nasza gospodarka niestabilna”, zauważa główny komentator ekonomiczny



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

w Financial Times. Proponuje przyjąć za pewnik, że to brak skutecznego zarządzania pandemią prowadzi do tak olbrzymiej skali załamania gospodarki. „Trzeba będzie zbadać, w jaki sposób politycy podejmowali decyzje. Może to nauczyć elektorat, że bombastyczni demagodzy w czasie prawdziwego kryzysu zostają złymi przywódcami”².

Wiemy już z poprzedniego sondażu, że oferowana przez administrację rządową pomoc w podtrzymaniu działalności w czasie pandemii nie rozwiązuje we właściwy sposób problemu utraty zarobków, ponoszonych kosztów i finansowania przedsiębiorstw logistycznych. Ocena dotychczas ogłoszonych planów pomocowych administracji rządowej mających chronić przedsiębiorstwa logistyczne przed skutkami kwarantanny okazała się zdecydowanie negatywna. Menedżerowie firm logistycznych zgodnie stwierdzili, że rząd w istocie nie ma żadnego planu ratowania gospodarki. Menedżerowie poddali bezwzględnej krytyce wszystkie aspekty planu pomocowego, najbardziej jego biurokratyczny charakter. Zasadą okazała się nie szybkość i skuteczność pomocy, lecz obawa, żeby przypadkiem pomoc nie trafiła do tych, którym się ona – zdaniem rządu – nie należy. Niewielu poparło 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

Zmiany organizacji handlu w świetle wyników sondażu wydają się utrwać mimo odblokowania tradycyjnych kanałów sprzedaży. Na tych zmianach korzystają operatorzy logistyczni obsługujący handel elektroniczny.

większy sprzeciw budziła sugestia, że pomoc jest skuteczna. Menedżerowie firm logistycznych są przekonani, że nie jest właściwie adresowana do ich firm. Najsilniej protestują, słysząc, że pomoc finansowa jest wystarczająca.

Rzecz w tym, że poglądy osób kierujących ważną dziedziną gospodarki nie są przedmiotem dyskusji. W przestrzeni publicznej nie stawia się podobnych argumentów, bo „demokratycznie wybrany rząd” wie lepiej. To znany deficyt autokracji. Ponieważ generalny horyzont nieskutecznych – jak pokazują dane – planów pomocowych rządu określono na trzy miesiące, to powstaje pytanie, w jaki sposób rząd zamierza walczyć z kryzysem, który sam wywołał po upływie tego terminu. Założenie na okoliczność wyborów prezydenckich

jest proste: kiedy zasiłki postojowe się wyczerpią, sytuacja już się w pełni znormalizuje. Jest to jednak zupełnie nieprawdopodobne. Zatem premier Morawiecki tradycyjnie nie dysponuje żadnym „planem B”.

Oferowana przez administrację rządową pomoc w podtrzymaniu działalności w czasie pandemii jest oceniana zdecydowanie negatywnie. Czy jednak kolejne odsłony tarczy antykryzysowej, a szczególnie pakiet pomocowy dla firm transportowych uruchomiony 6 maja, a więc w dwa miesiące po ogłoszeniu pandemii, wniosły korekty do poprzednio ustalonych opinii?

Jakkolwiek oceny działalności rządu pozostają niekorzystne, to pewna część respondentów zmieniła swoje zdanie ze skrajnie negatywnego na umiarkowanie negatywne. Trzeba odnotować szczególnie poprawę notowań rządu odnośnie do pomocy w spłacie kosztów finansowych przedsiębiorstw; obecnie równie wielu się z polityką rządu w tym względzie „raczej się nie zgadza”, jak „zdecydowanie się nie zgadza”. Dla jasności, nie ma nikogo, kto by się z tą polityką „zdecydowanie zgadzał”!

W zasadzie zachowane zostały różnice w odbiorze poszczególnych posunięć rządu. Stosunkowo najmniej krytyki zbiera kwestia wsparcia kosztów zatrudnienia, poła, na którym interes pracownika i pracodawcy się zbiega. Gorzej wypada ocena planu wsparcia przedsiębiorstw z tytułu utraty zarobków. Niezwykle krytyczne jest podejście przedsiębiorców do pomysłów refinansowania kosztów najmu urządzeń i leasingu. Powtórzmy z poprzedniego naszego raportu: „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 % [obecnie: 67%] badanych uważa podejście rządu do tej kwestii za niewłaściwe. A to oznacza, że takich rozwiązań w ofercie rządu w ogóle nie ma”.

Nastroje

Pomiar optymizmu badanych firm wskazuje, że ożywienia gospodarczego spodziewają się dopiero w trakcie przyszłego roku. Jakkolwiek wzrost zapotrzebowania na usługi logistyczne zaznaczy się zdaniem niektórych już w trzecim kwartale tego roku, a większość zakłada, że stanie się tak do końca roku, to jest to tylko warunek wstępny poprawy koniunktury. Poprawi się efektywność wykorzystywania środków transportowych, ale stawki za usługi będą niskie. W efekcie przedsiębiorstwa nie zaczną inwestować w środki produkcji i nie zwiększą zatrudnienia.

Jakkolwiek hurraoptymistów znajdujemy niewiele, to co najmniej 1/5 badanych możemy zaliczyć do defetystów, gdyż nie widzą oni szans na powrót do normy przed końcem 2021 roku. To pokazuje, w jak trudnym położeniu znajdują się obecnie firmy, które reprezentują. Znaczące różnice w poziomie

optymizmu stwierdzimy, porównując firmy różnej wielkości. W najlepszej sytuacji są wielkie firmy – spodziewają się wzrostu stawek za usługi, poprawy spłaty należności i wydłużenia terminów obowiązywania kontraktów jeszcze w tym roku. Pozostałe firmy sytuację oceniają o wiele gorzej, zakładają jej poprawę dopiero w przyszłym roku. Ich ocena zdecydowanie odbiega od oceny wielkich firm w dwóch szczególnie aspektach: przyspieszenia terminów spłaty należności oraz wzrostu inwestycji w środki produkcji. Połowa z nich zakłada, że w ogóle nie uda się im wyrwać w dającym się przewidzieć okresie z pętli zatorów płatniczych, a tym samym nie podejmą ryzyka w odnowienie taboru samochodowego.

W najlepszej sytuacji są wielkie firmy – spodziewają się wzrostu stawek za usługi, poprawy spłaty należności i wydłużenia terminów obowiązywania kontraktów jeszcze w tym roku. Pozostałe firmy sytuację oceniają o wiele gorzej, zakładają poprawę dopiero w przyszłym roku.

Prognozy

Skala kryzysu obejmującego rynek usług logistycznych w naszym kraju jest potężna. Aż czterokrotnie częściej (61% do 14% badanych) respondenci wskazują, że kryzys „Będzie dotkliwy, ale dobrze zarządzane firmy sobie poradzą” niż, że „Skutki kryzysu nie będą aż tak dotkliwe, jak wieszczą niektórzy eksperci”. Przekonanie, że kryzys będzie dotkliwy jest zatem dominujące.

Jakkolwiek co czwarty skłonny byłby uznać, że „Za rok będzie lepiej niż przed wybuchem pandemii”, to dla co siódmego kryzys „Mocno się odbije na branży, przetrwają bez strat tylko najmocniejsi”. Linia podziału poglądów biegnie wzdłuż linii przychodów – im są większe, tym więcej zwolenników poglądu „Polacy, nic się nie stało”, im mniejsze, tym bardziej rośnie obawa, że „tacy, jak my, nie przetrwają”.

Przywracanie swobód obywatelskich i odmrażanie gospodarki wpływa pozytywnie na sytuację większości firm, dla dominującej grupy „Oznacza powolny powrót do normalności, spodziewamy się coraz więcej pozytywnych sygnałów w związku z działaniem firm”. Druga pod względem wielkości grupa firm (30%) liczy „na szybkie doprowadzenie firm do funkcjonowania sprzed czasów koronawirusa”. Najmniej liczna (26%) grupa firm „spodziewa się kolejnych poważnych kłopotów związanych ze skutkami COVID-19”. Charakterystyczne, że dominujące poglądy są równoliczne w podzbiorach wyróżnionych ze względu na wielkość dochodu. Dużo częściej natomiast spotkamy się z przekonaniem wyrażanym przez przedstawiciela dużej firmy niż małej czy średniej, że „Pandemia COVID-19 niewiele lub w ogóle nie pogorszyła sytuacji w mojej firmie, a odmrażanie gospodarki jeszcze bardziej wzmocni pozytywne perspektywy dla mojej firmy”. I odwrotnie, z wypowiedzianym przez co dziesiątego przedstawiciela małej czy średniej firmy poglądem, że odmrożenie gospodarki „W żaden sposób nie polepszy sytuacji mojej firmy, najbliższe miesiące to będzie walka o przetrwanie”, nie zgodzi się żaden menedżer dużej firmy. W ocenie sytuacji rynkowej to zróżnicowanie powinniśmy brać pod uwagę.

Bądźcie zdrowi Zespół DGC/Eurologistics

O sondażu:

Sondaż DGC na zlecenie wydawnictwa Eurologistics. Rynek logistyczny w dobie pandemii COVID-19. Nr 3, Tydzień 23/2020. Liczba wywiadów 56 (dużo mniejsza niż w dwóch poprzednich miesiącach). Grupa docelowa: menedżerowie firm logistycznych. Najliczniej reprezentowane w próbie to ciągle - mimo systematycznego spadku udziału - firmy specjalizujące się w transporcie drogowym (29%) oraz stabilna liczebnie grupa dużych firm o przychodach powyżej 100 mln zł (47%). Zmiany struktury próby należy wziąć pod uwagę analizując wyniki 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 „W maju 2020 r. w porównaniu do poprzedniego miesiąca odnotowano spadek zarówno przeciętnego zatrudnienia [98,6%], jak i przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw [96,9%]” [<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/pracujacy-zatrudnieni-wynagrodzenia-koszty-pracy/przecietne-zatrudnienie-i-wynagrodzenie-w-sektorze-przedsiębiorstw-w-maju-2020-roku,3,102.html>]. W naszym kraju niestety nie ma w zwyczaju publikowania komunikatów takich, jak poniższy: „DSV Panalpina announced on 30-April that despite reasonable results for the first quarter of 2020 it felt it necessary to reduce the size of its workforce by around 5%”, które czynią rynek bardziej przejrzystym.

² Wolf, Martin: „The British must learn from coronavirus mistakes”, *Financial Times* z 18 czerwca 2020 [<https://www.ft.com/content/c9285009-4111-46ee-bb45-2497b9ddfacc7>]

Szkolenia online z Coach Assistant i Onboard Driver Scorecard

W czasach Covid-19 trenerom kierowców trudno jest ich szkolić w prawdziwym życiu, biorąc pod uwagę dystans społeczny. Dzięki funkcji Coach Assistant trener może łatwo obserwować kierowców online i może zdalnie ich szkolić. Korzystając z wyświetlanej na komputerze pokładowej karty wyników kierowcy, mogą oni przeglądać swoje wyniki i porównywać je z kolegami. Mogą również zobaczyć, czy w poprzednich dniach osiągnęli lepsze wyniki niż średnia i jak radzą sobie inni. Oba rozwiązania są przydatnymi modułami stylu jazdy i platformy szkoleniowej Trimble Performance Portal 2.0.

Dzięki nowemu modułowi Coach Assistant każdy instruktor może udzielać kierowcom właściwych informacji zwrotnych w celu poprawy ich osiągnięć na drodze. Z kolei moduł Onboard Driver Scorecard pomaga zmotywować kierowców do zwiększenia bezpieczeństwa na drodze i oszczędności paliwa.

Performance Portal firmy Trimble zapewnia całościowy przegląd efektywności kierowcy i jego pojazdu. Korzystając z danych telematycznych, firmy mogą ściśle monitorować zachowanie kierowcy i zużycie paliwa z poziomu przystępnego pulpitu

nawigacyjnego, który pokazuje wyniki kluczowych wskaźników efektywności (KPI), takich jak tempomat, praca na biegu jałowym, sposób przyspieszania i hamowania.

Ten wgląd nie zawsze wpływa na zachowanie kierowcy, ale nowy moduł Coach Assistant firmy Trimble oferuje rozwiązanie tego problemu. Umożliwia on menedżerom floty analizowanie zachowań za pomocą wskaźników KPI w celu rozpoznania powtarzających się wzorców i trendów. Jeśli konieczna jest interwencja u kierowcy, moduł sugeruje odpowiedni jej czas. Coach Assistant rejestruje interwencje u kierowcy, dzięki czemu informacje są dostępne dla kierownictwa. Na ich podstawie można ustalić, jaki wpływ na zachowanie kierowcy miała interwencja.

Zaktualizowany Performance Portal firmy Trimble oferuje dodatkowe możliwości motywacji kierowcy. Korzystając z modułu Onboard Driver Scorecard, kierowcy mogą porównywać między sobą wyniki. Mogą sprawdzać, czy w poprzednich dniach ich wynik był powyżej średniej i jak radzą sobie ich koledzy. Dzięki włączeniu elementu rywalizacji wraz z modułem Onboard Driver Scorecard, kierowcy są zmotywowani do poprawy własnego zachowania podczas jazdy.





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

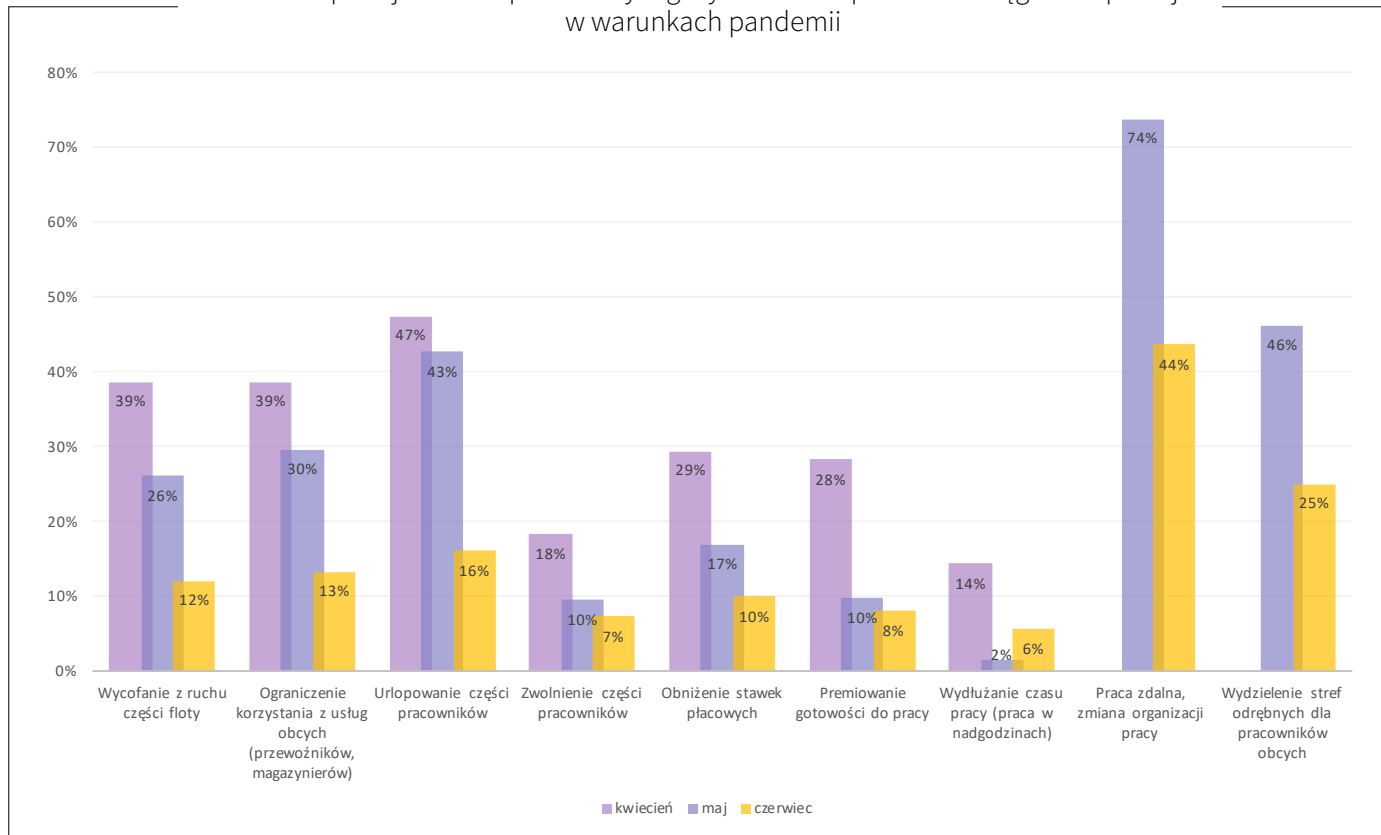
PROFESJONALNY PŁYN DO DEZYNFEKCJI RĄK ORAZ POWIERZCHNI I URZĄDZEŃ

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

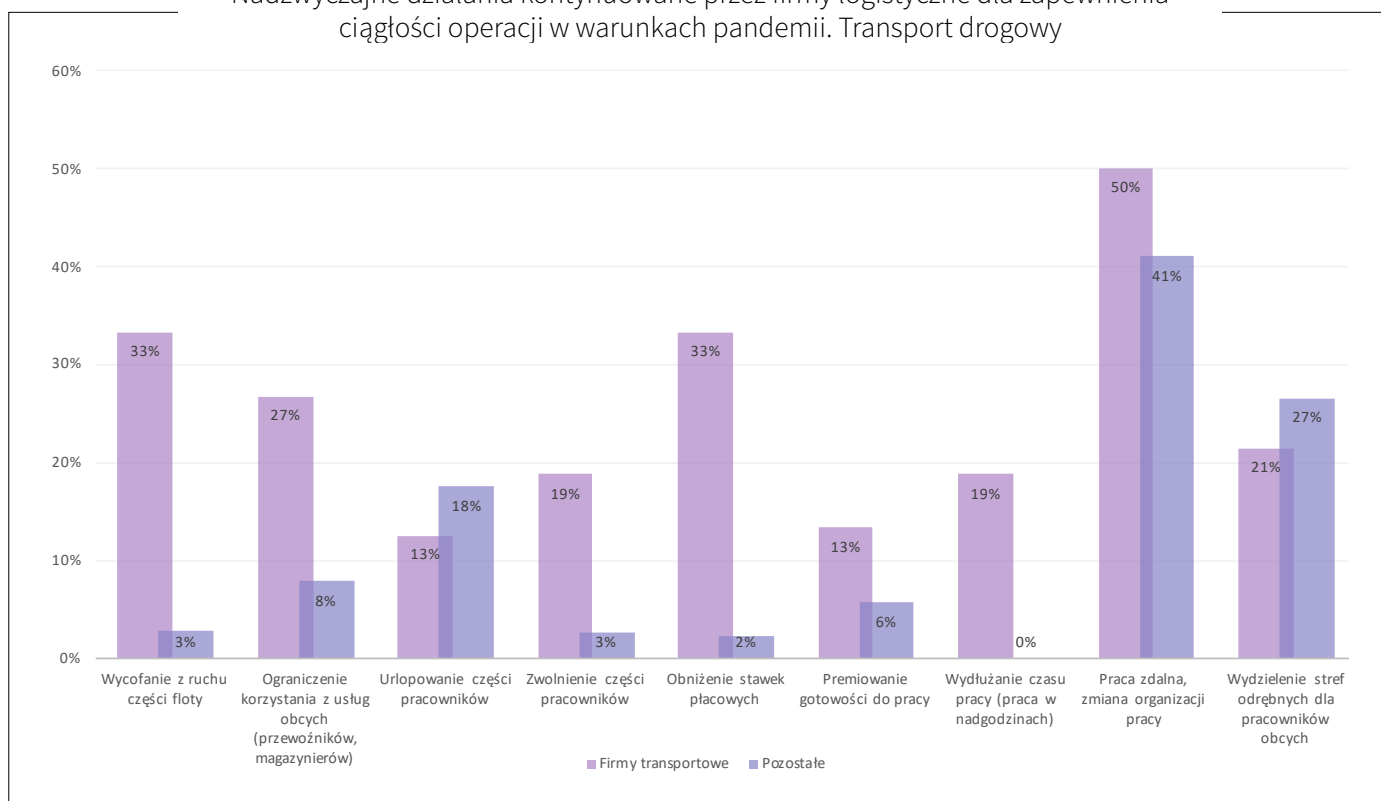


barieraprzeciwwirusowa.pl

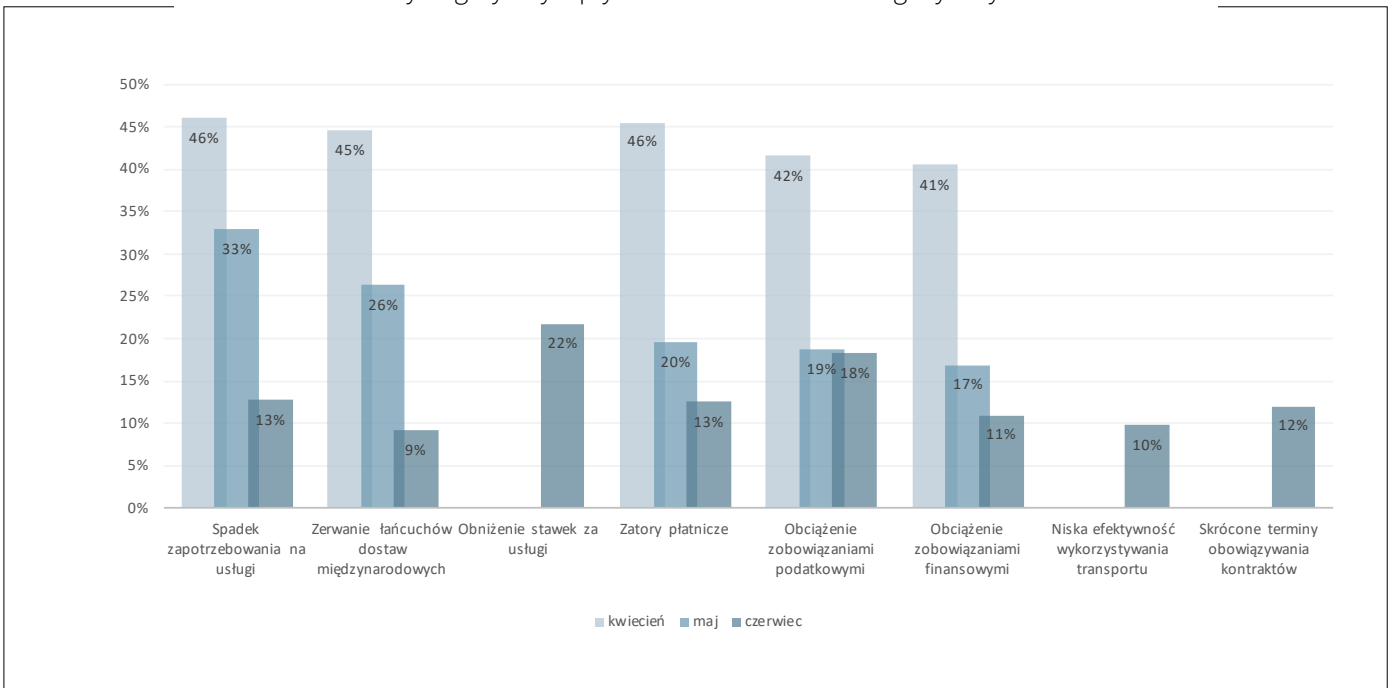
Działania podejmowane przez firmy logistyczne dla zapewnienia ciągłości operacji w warunkach pandemii



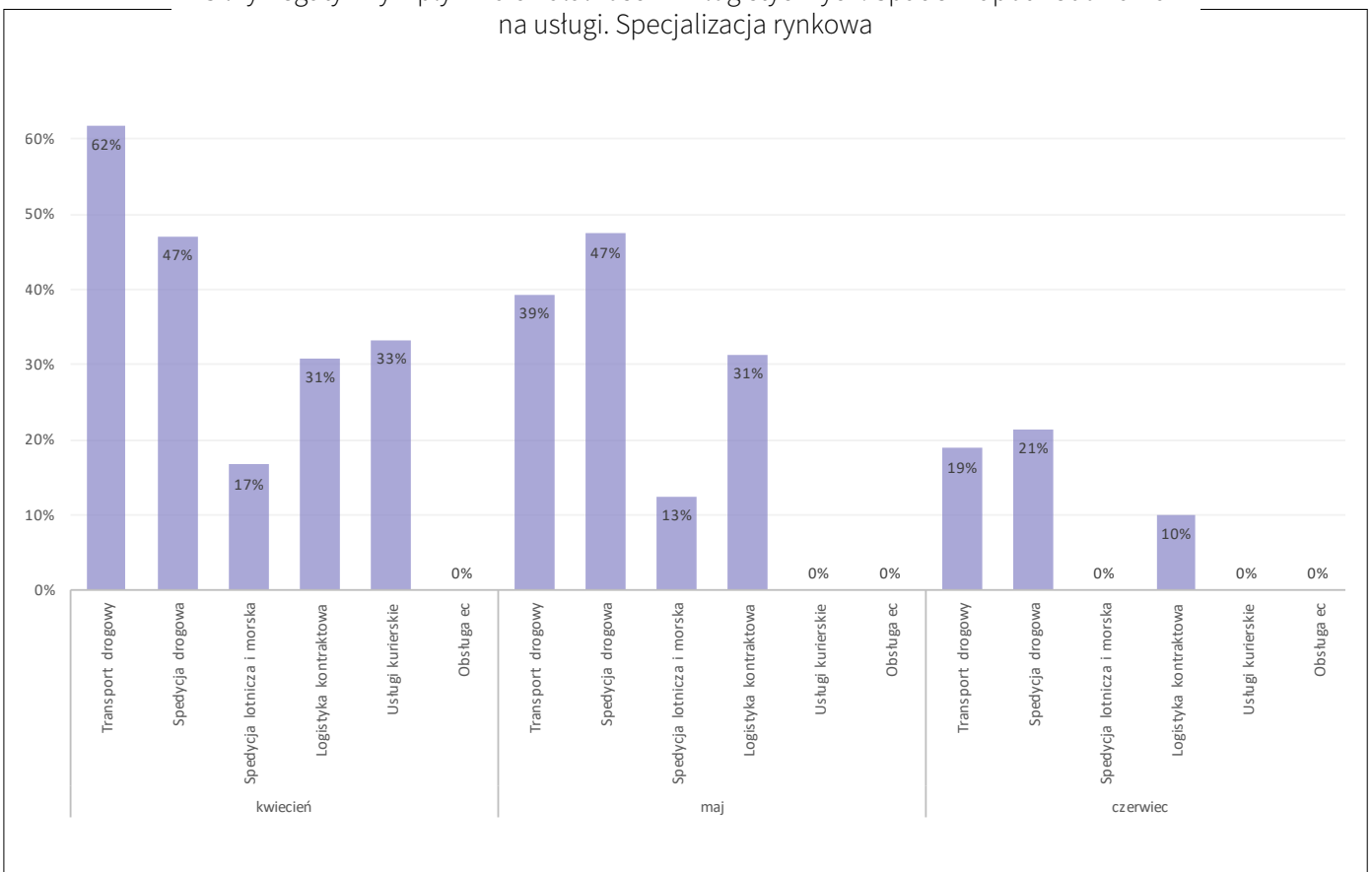
Nadzwyczajne działania kontynuowane przez firmy logistyczne dla zapewnienia ciągłości operacji w warunkach pandemii. Transport drogowy



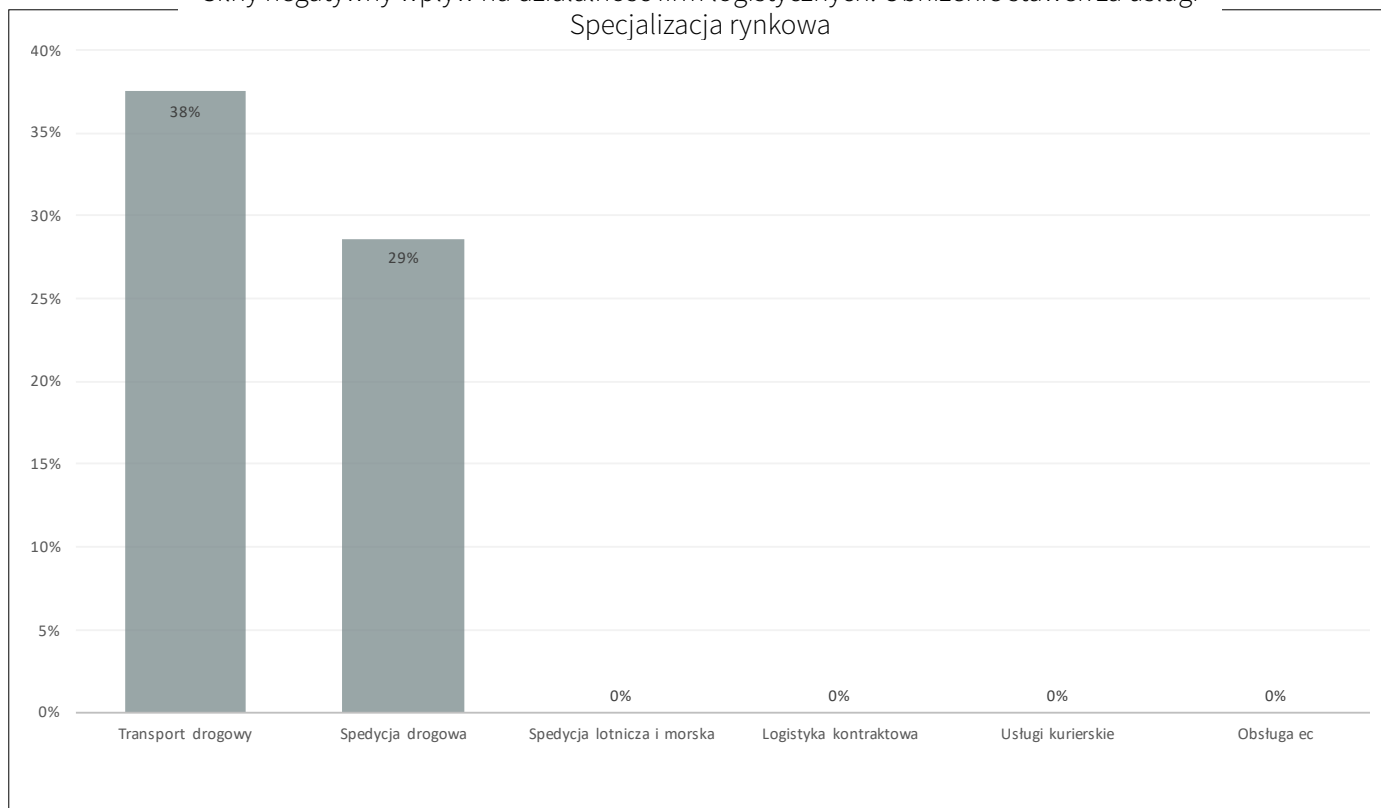
Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych



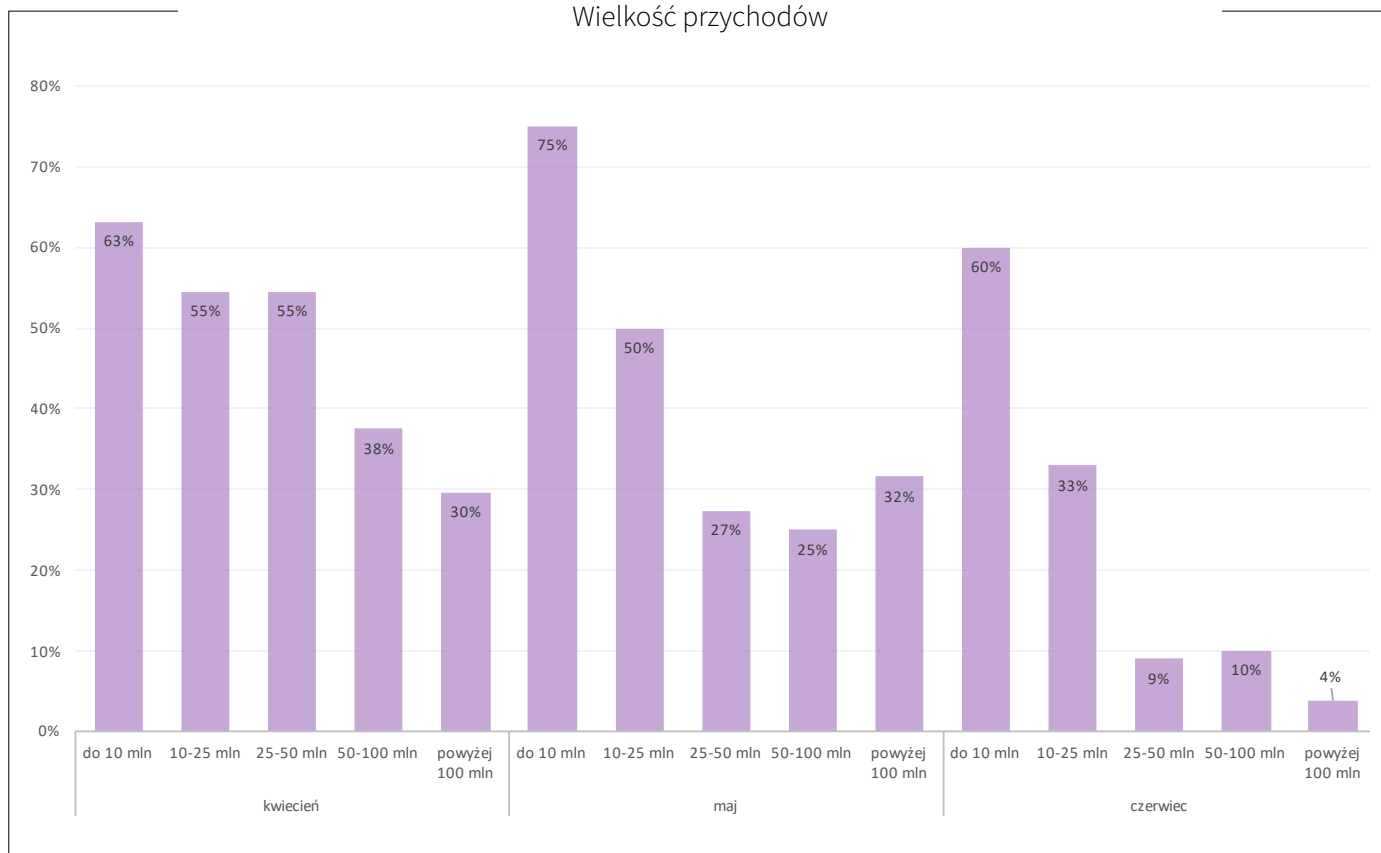
Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych: Spadek zapotrzebowania na usługi. Specjalizacja rynkowa



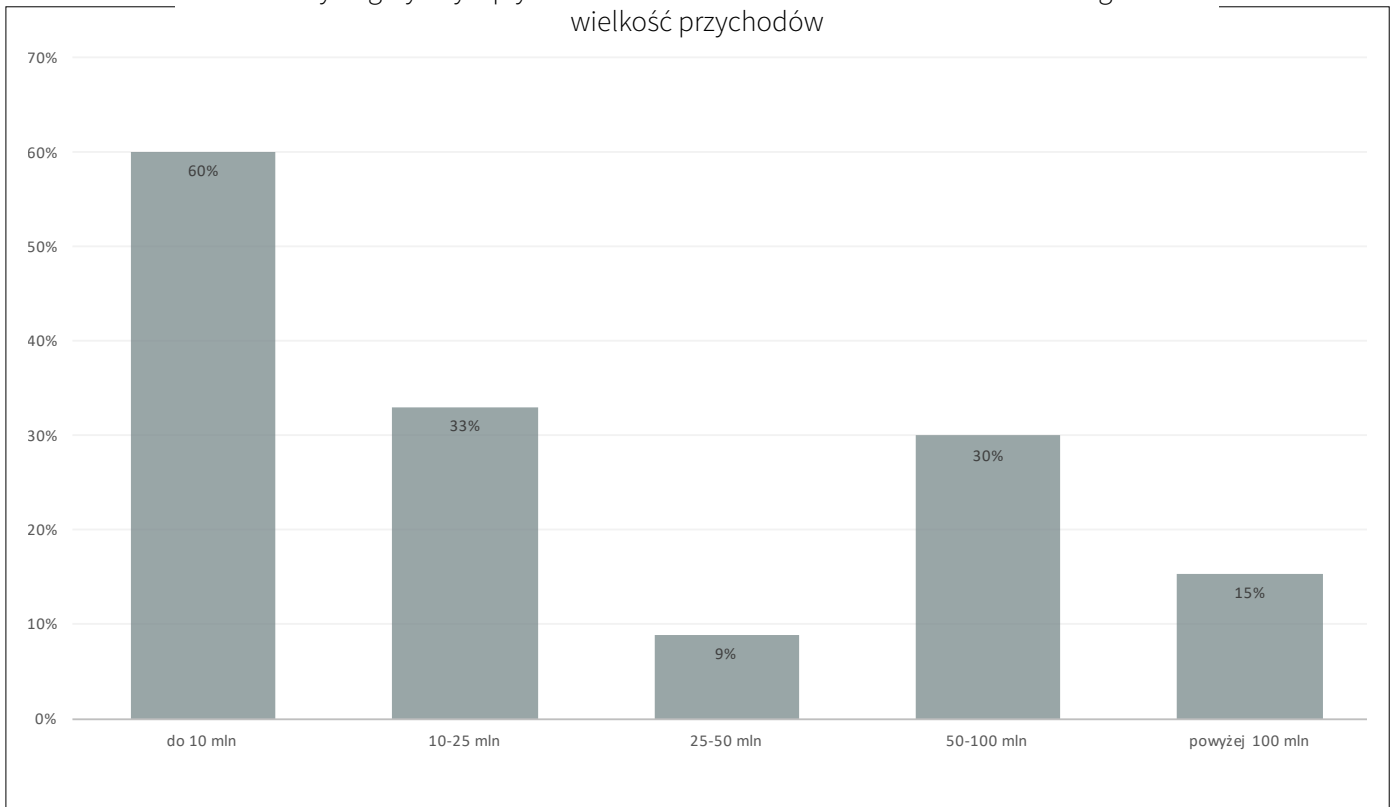
Silny negatywny wpływ na działalność firm logistycznych: Obniżenie stawek za usługi
Specjalizacja rynkowa



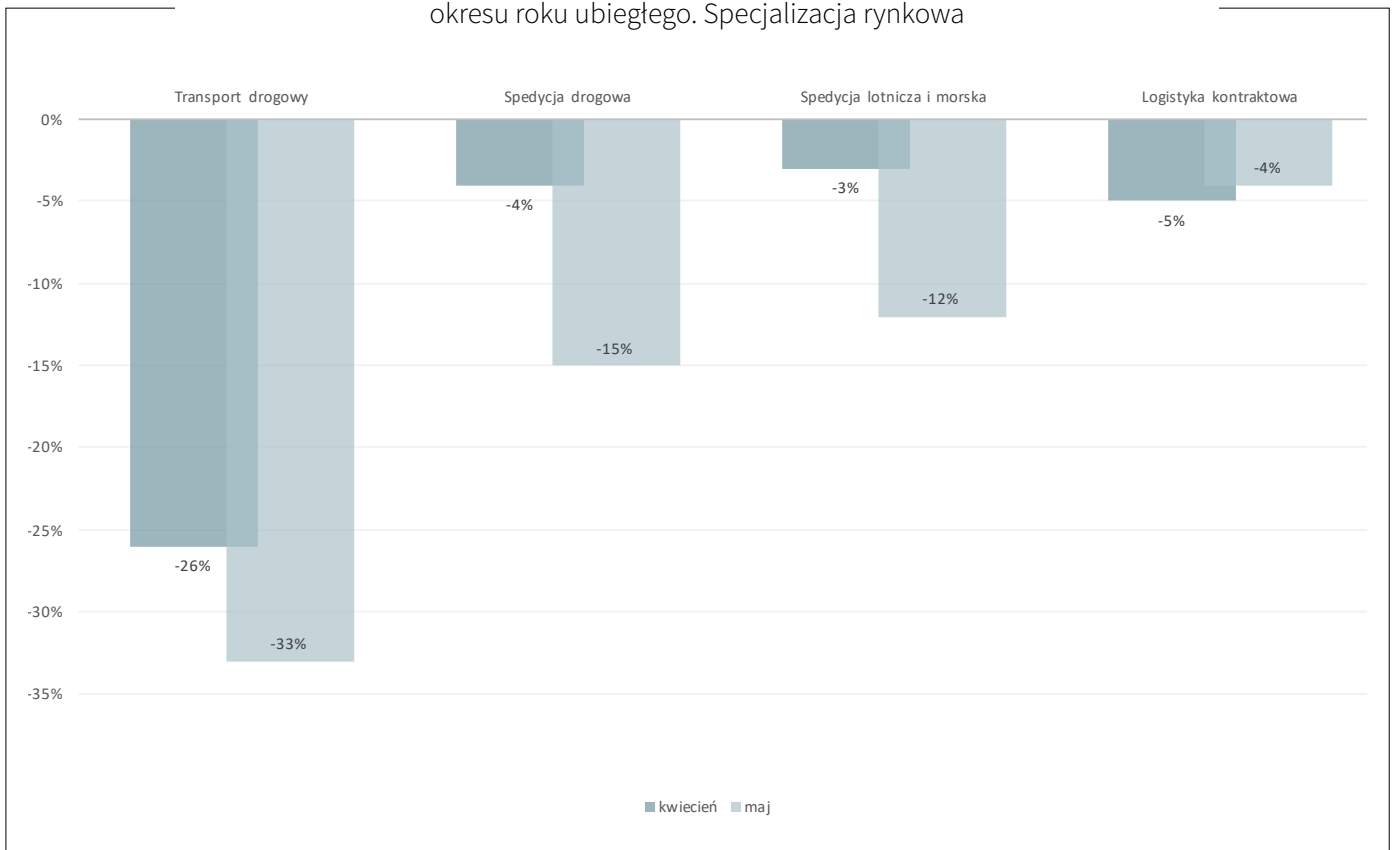
Silny negatywny wpływ na działalność firm: Spadek zapotrzebowania na usługi.
Wielkość przychodów



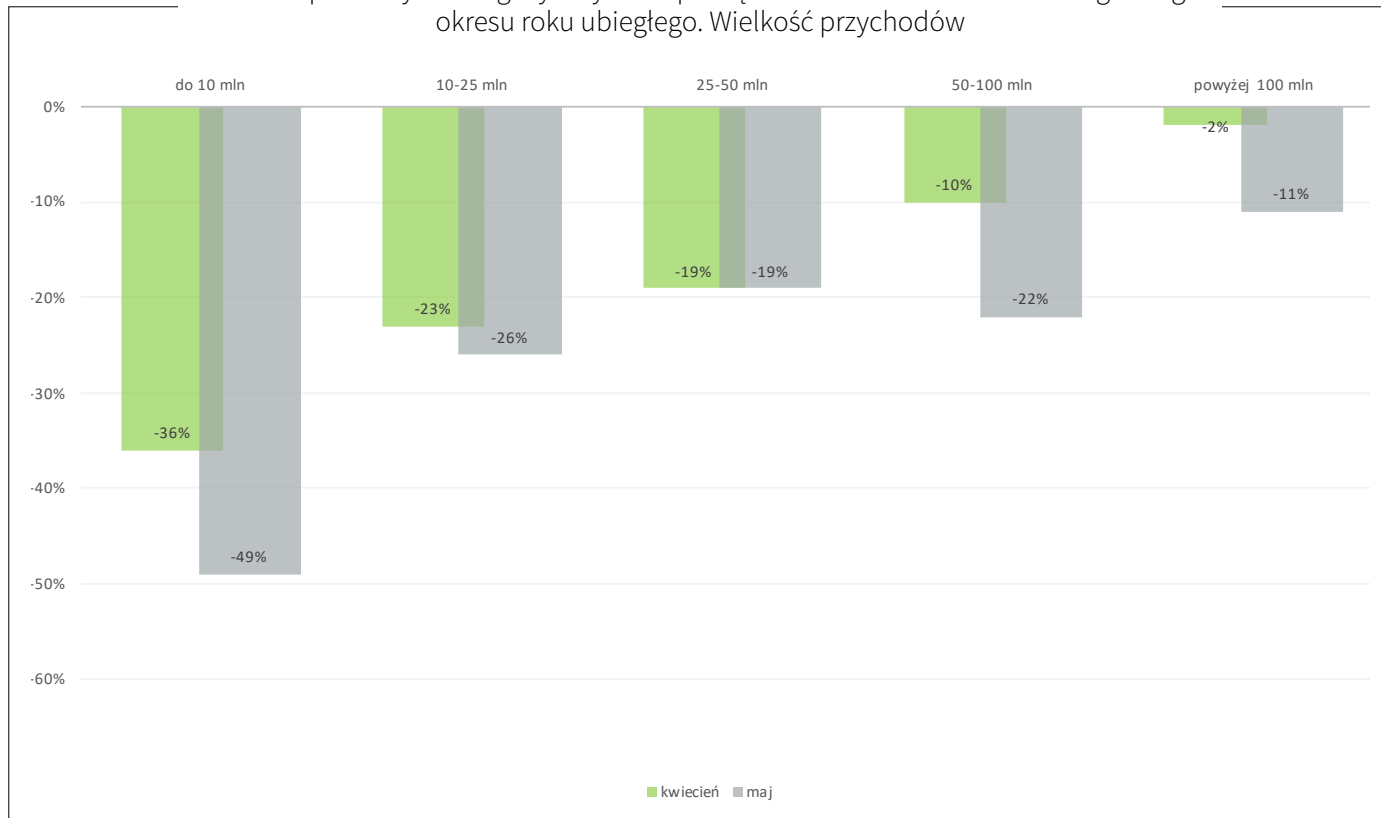
Silny negatywny wpływ na działalność firm: : Obniżenie stawek za usługi
wielkość przychodów



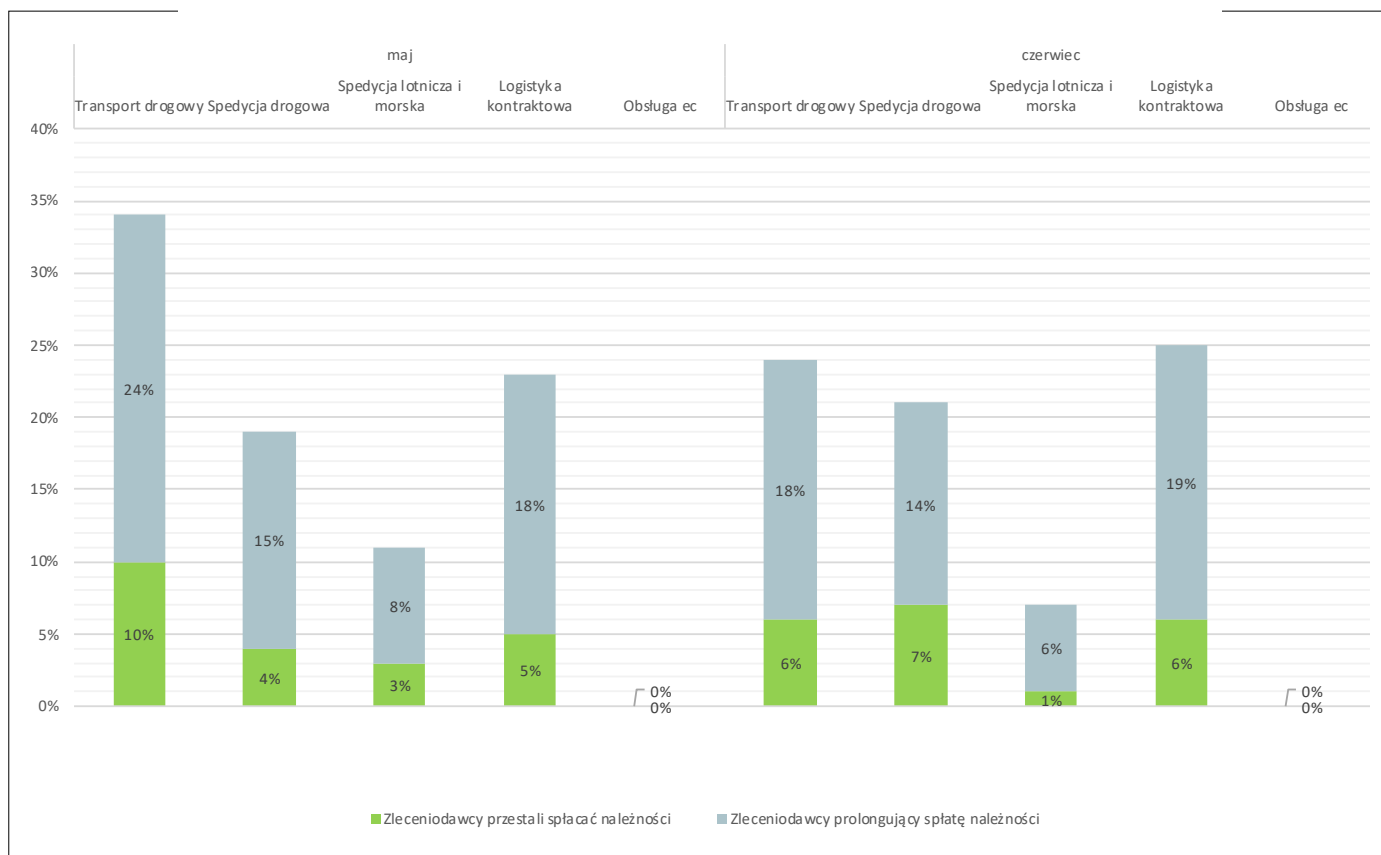
Zmiana sprzedaży firm logistycznych od początku roku w stosunku do analogicznego
okresu roku ubiegłego. Specjalizacja rynkowa



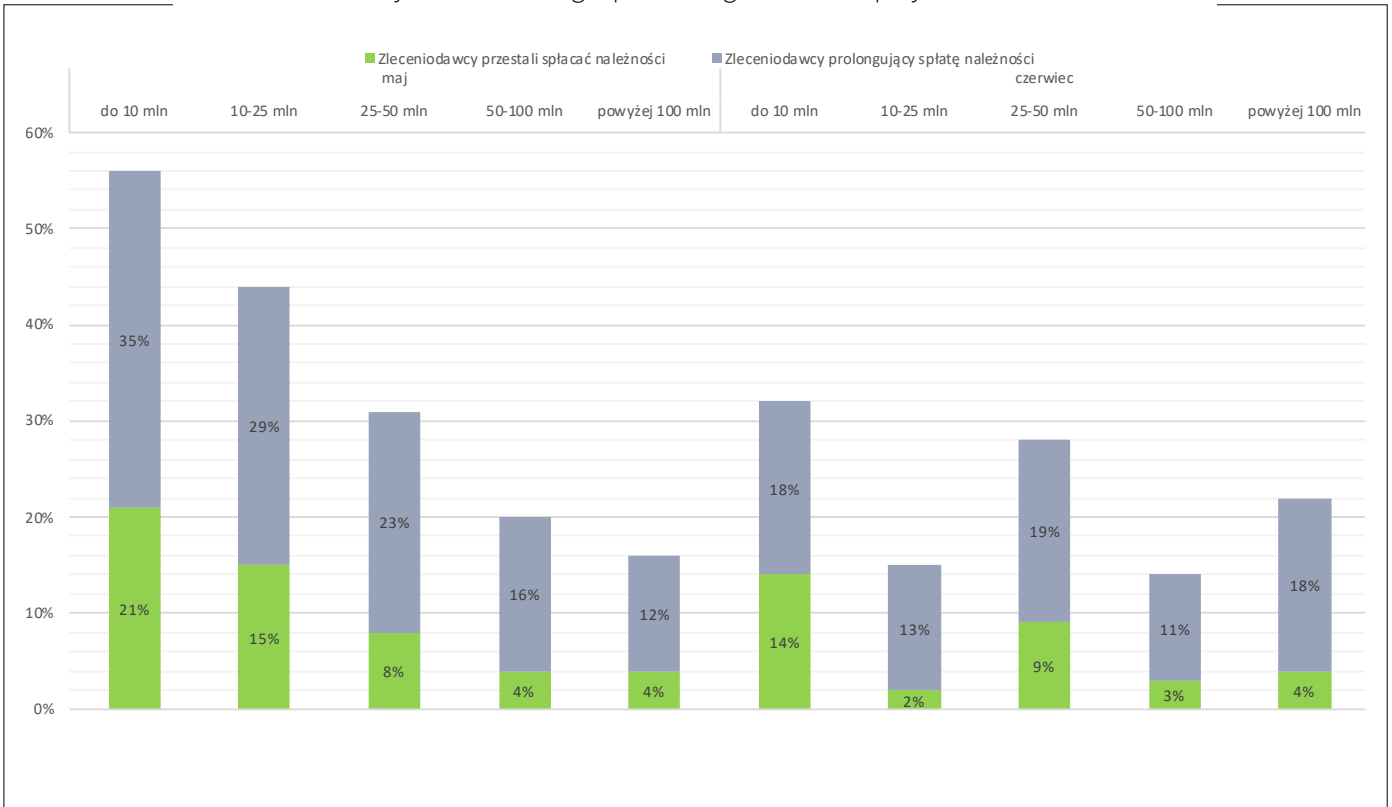
Zmiana sprzedaży firm logistycznych od początku roku w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Wielkość przychodów



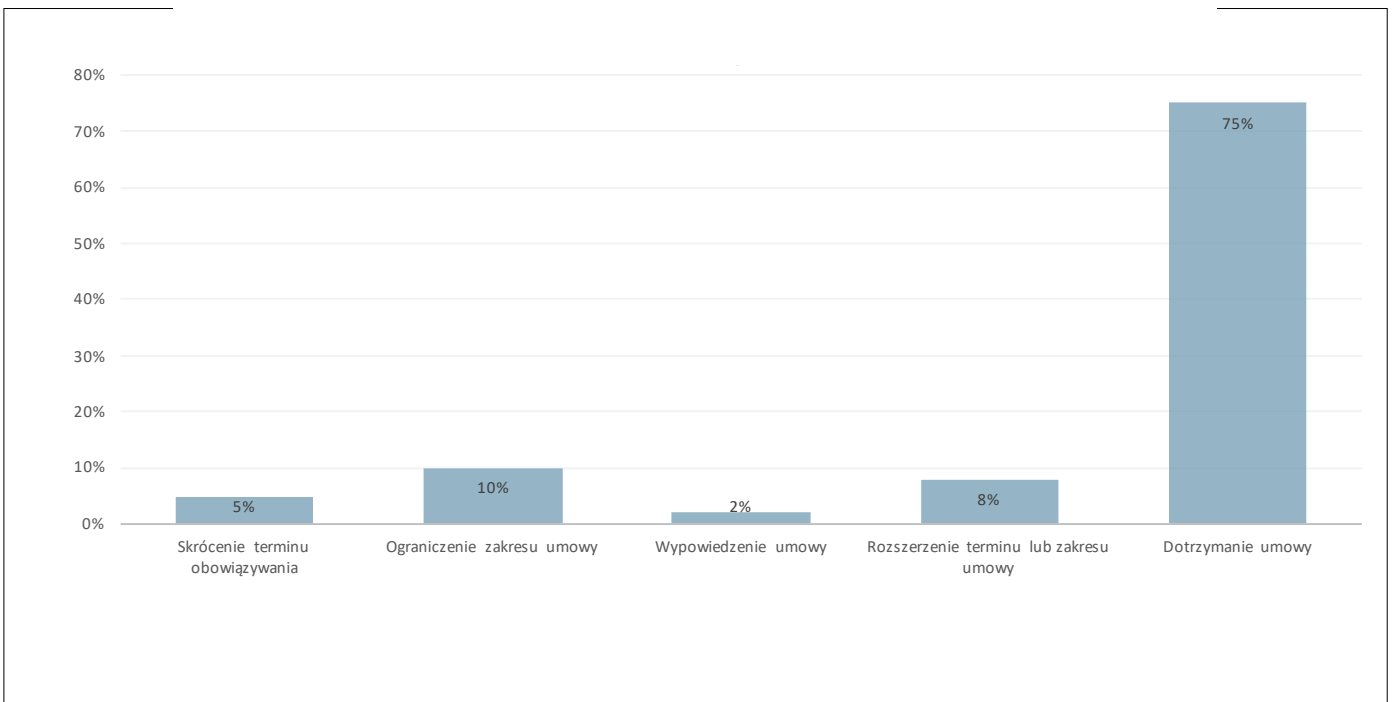
Płynność obrotu gospodarczego. Specjalizacja rynkowa



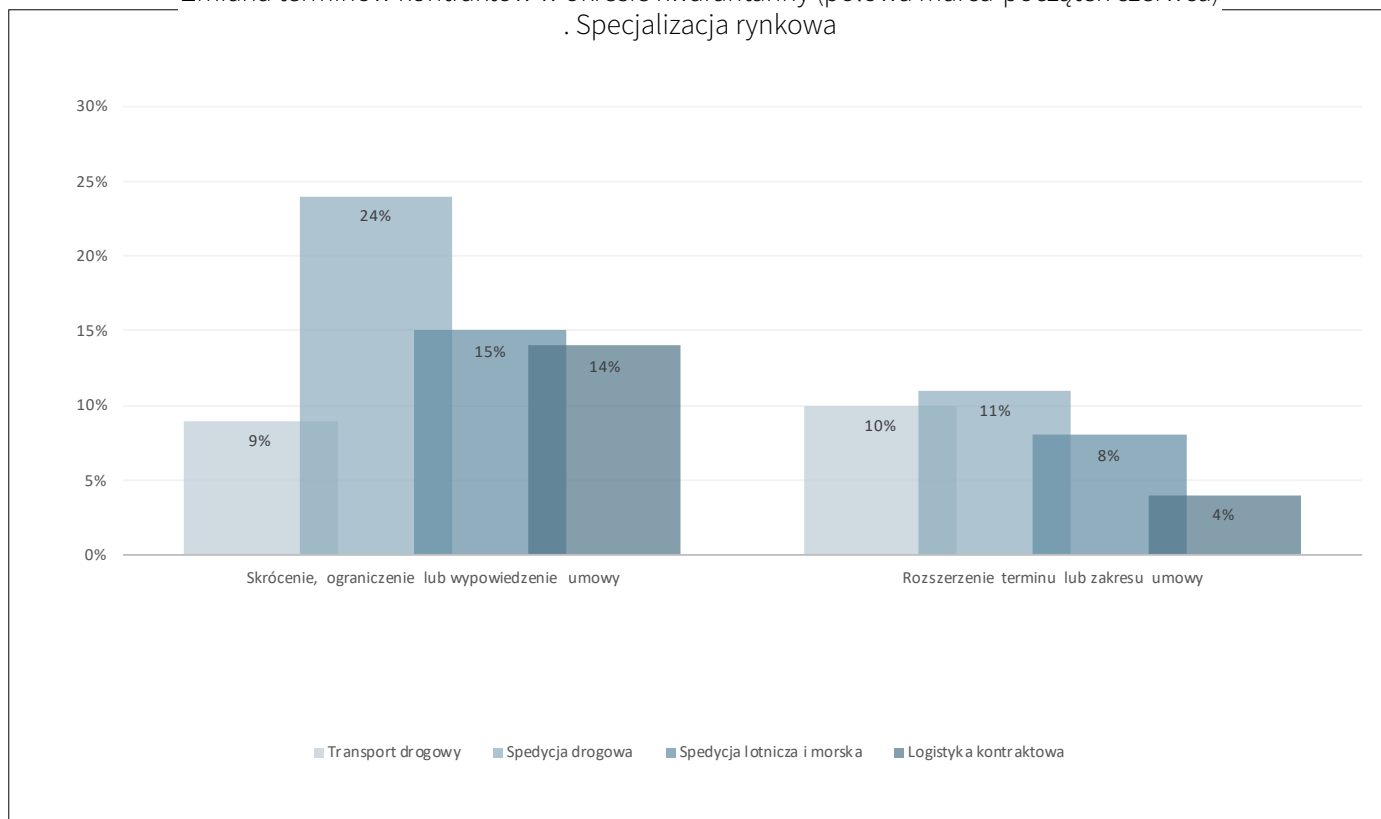
Płynność obrotu gospodarczego. Wielkość przychodów



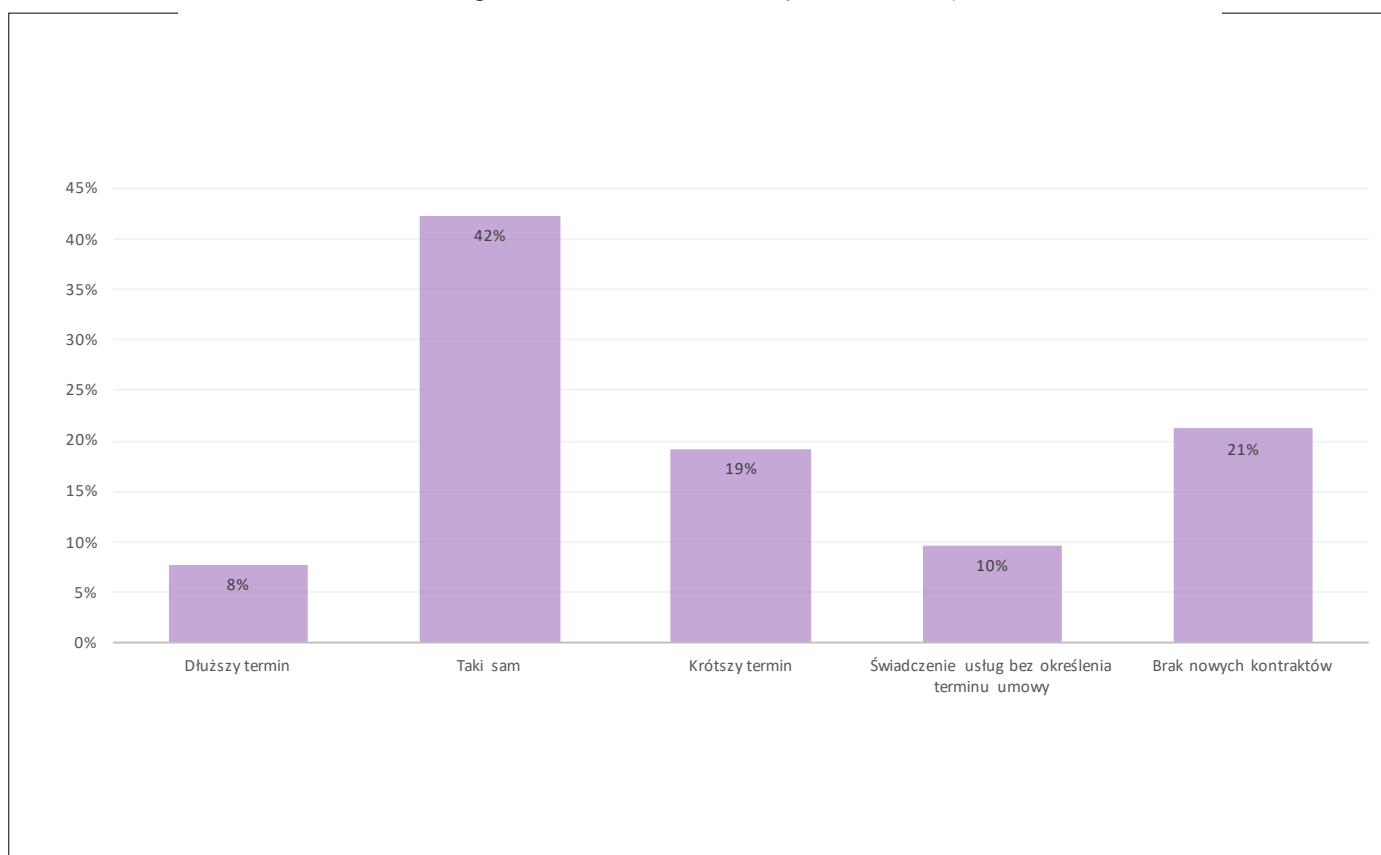
Zmiana terminów kontraktów w okresie kwarantanny (połowa marca-początek czerwca)



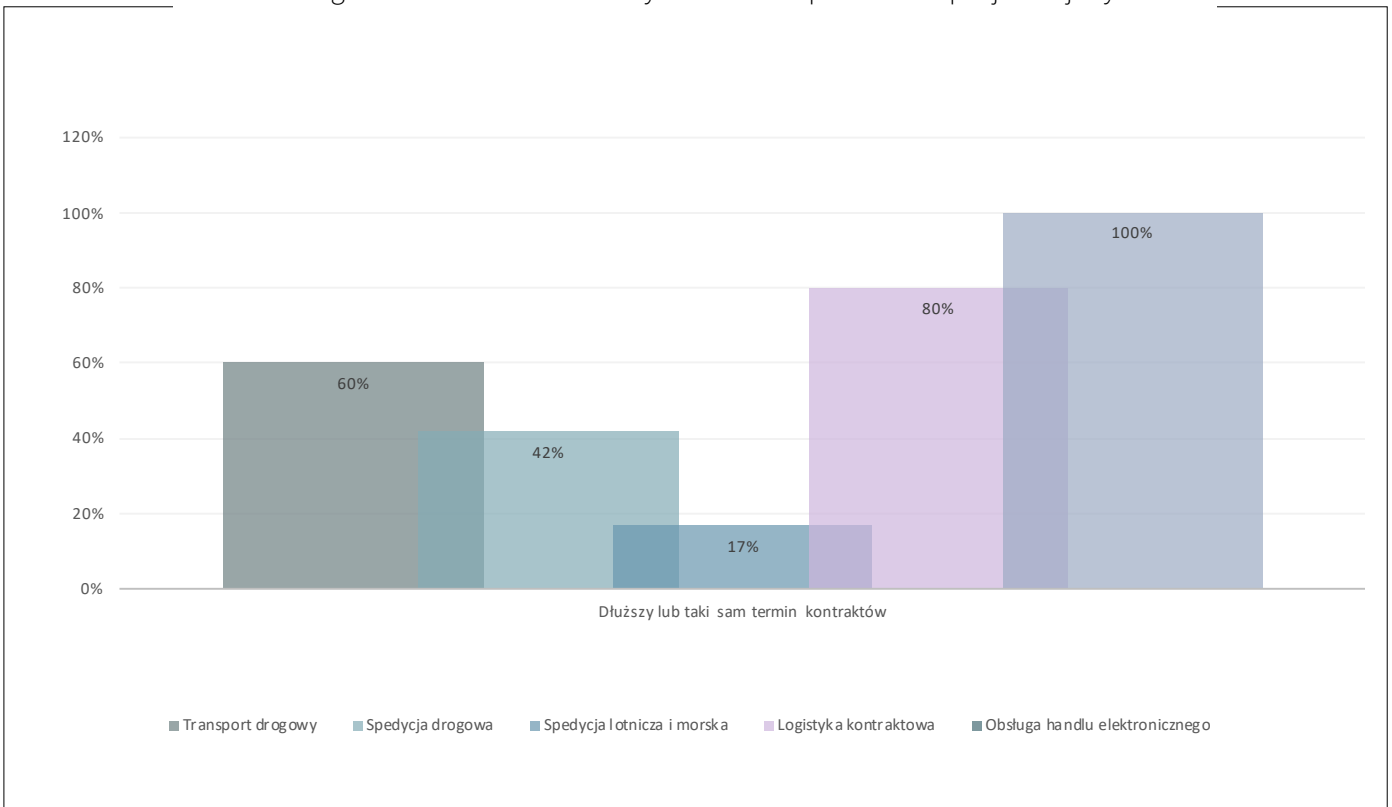
Zmiana terminów kontraktów w okresie kwarantanny (połowa marca-początek czerwca)
 . Specjalizacja rynkowa



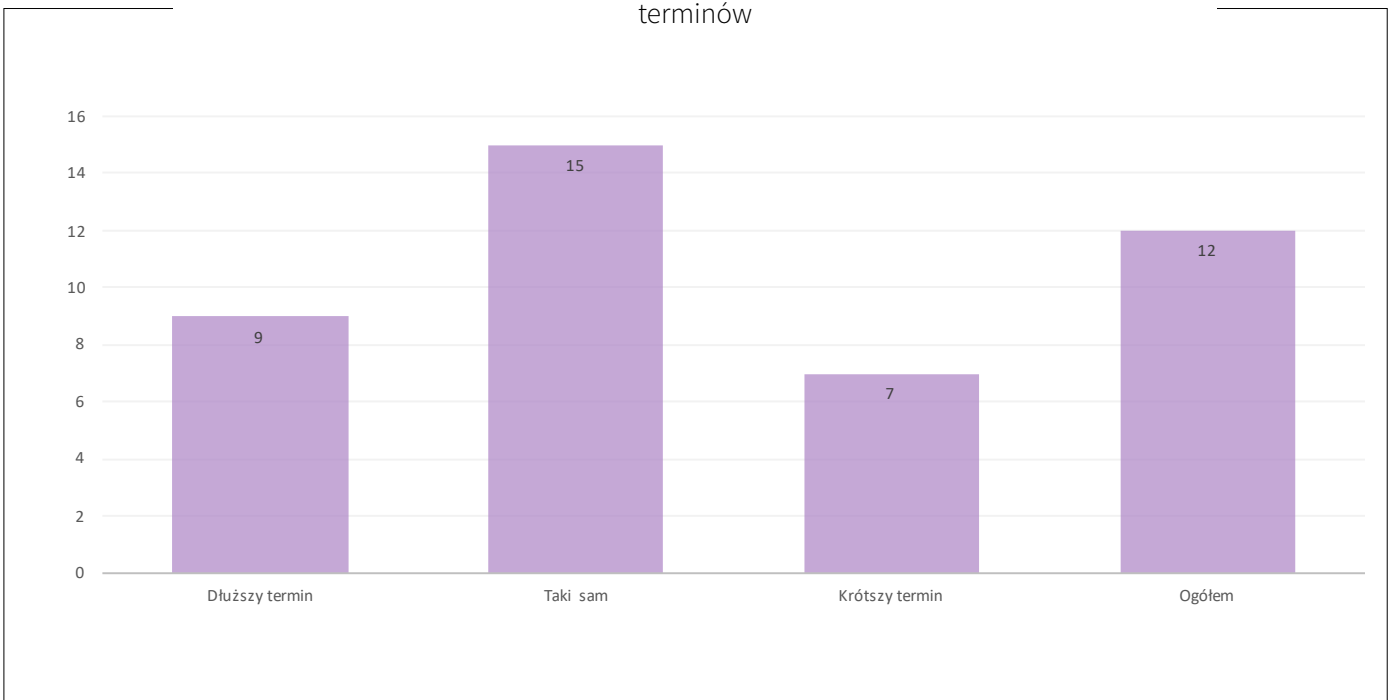
Zmiana długości kontraktów zawieranych w okresie pandemii



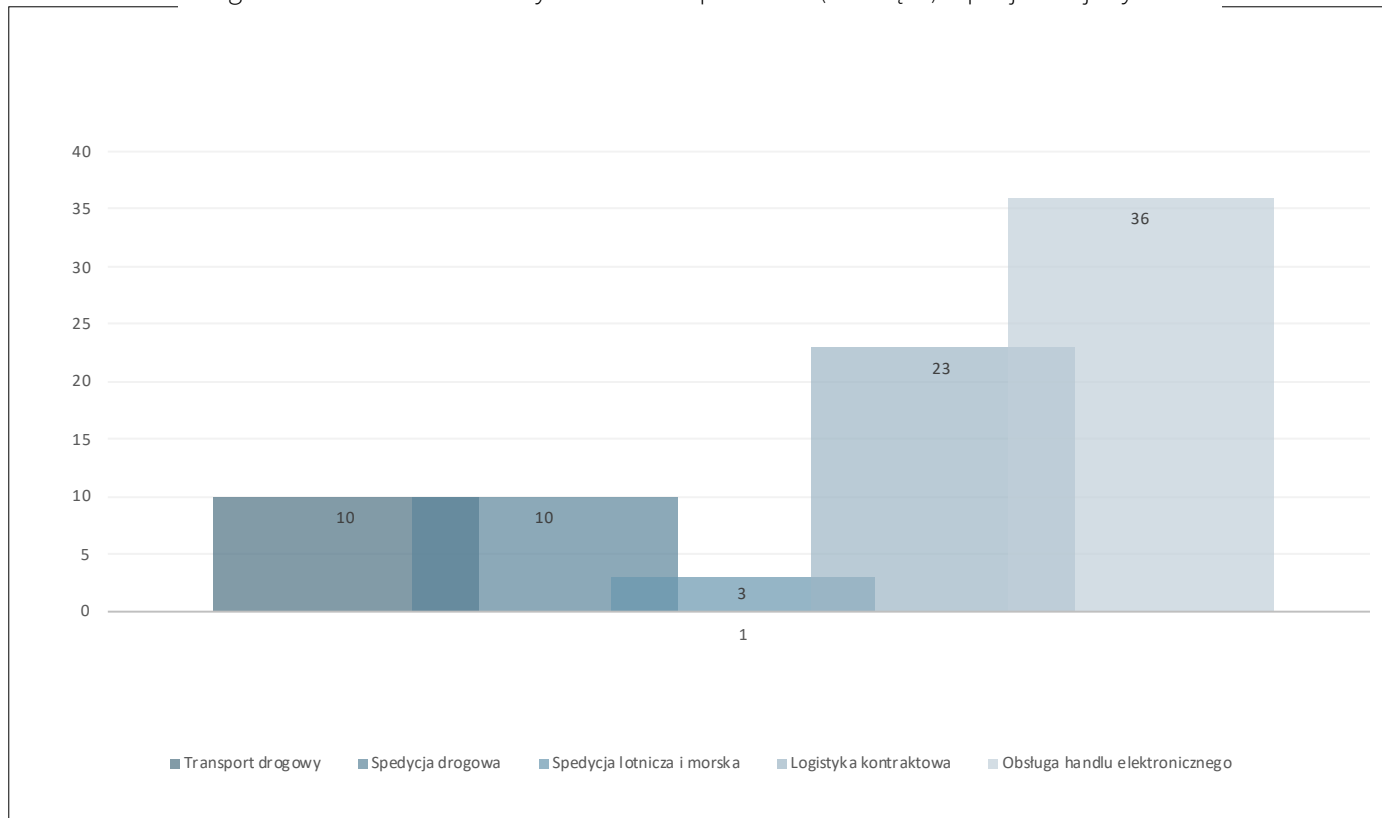
Zmiana długości kontraktów zawieranych w okresie pandemii. Specjalizacja rynkowa



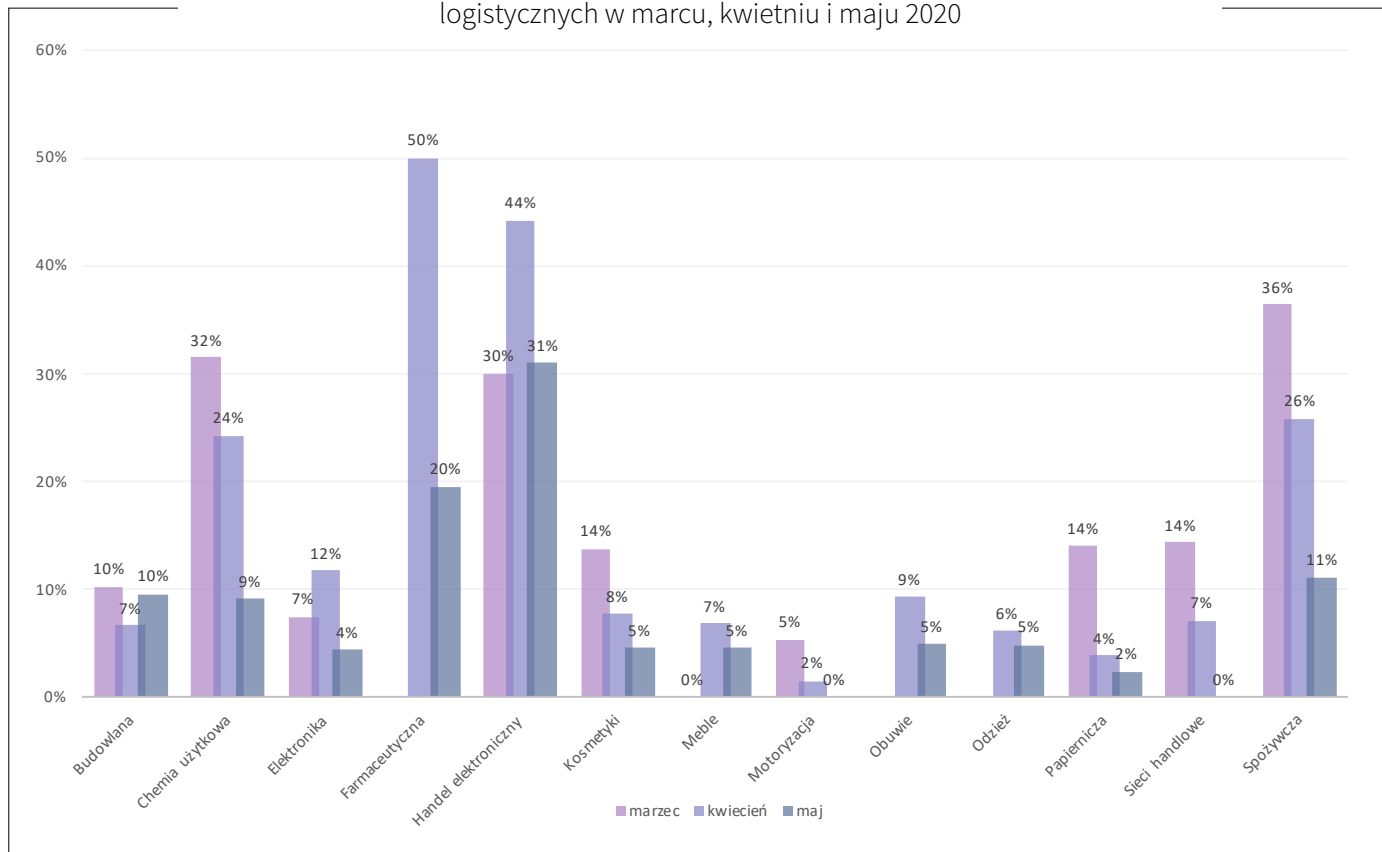
Długość kontraktów zawieranych w okresie pandemii (miesiące) a kierunek zmiany terminów



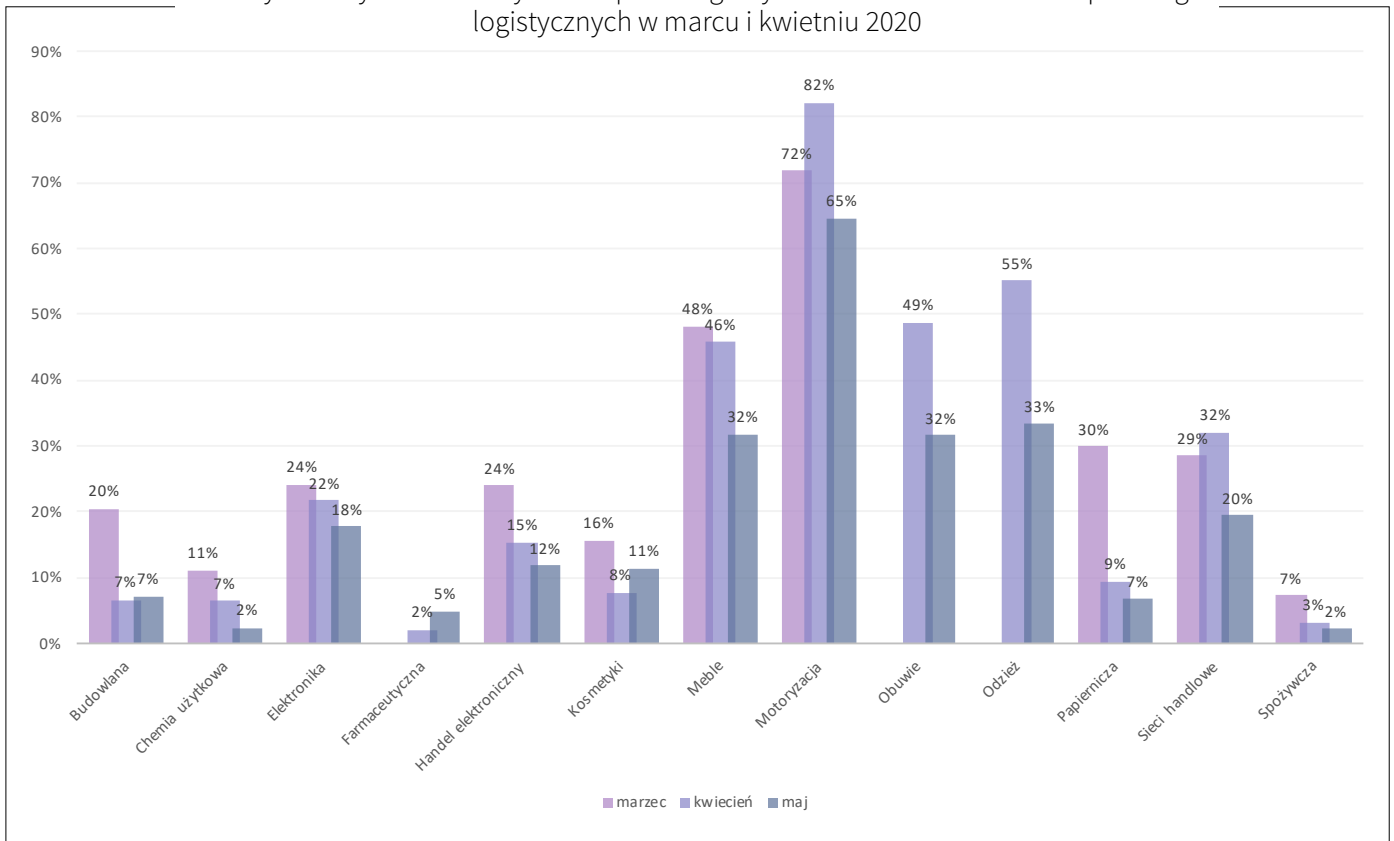
Długość kontraktów zawieranych w okresie pandemii (miesiące). Specjalizacja rynkowa



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

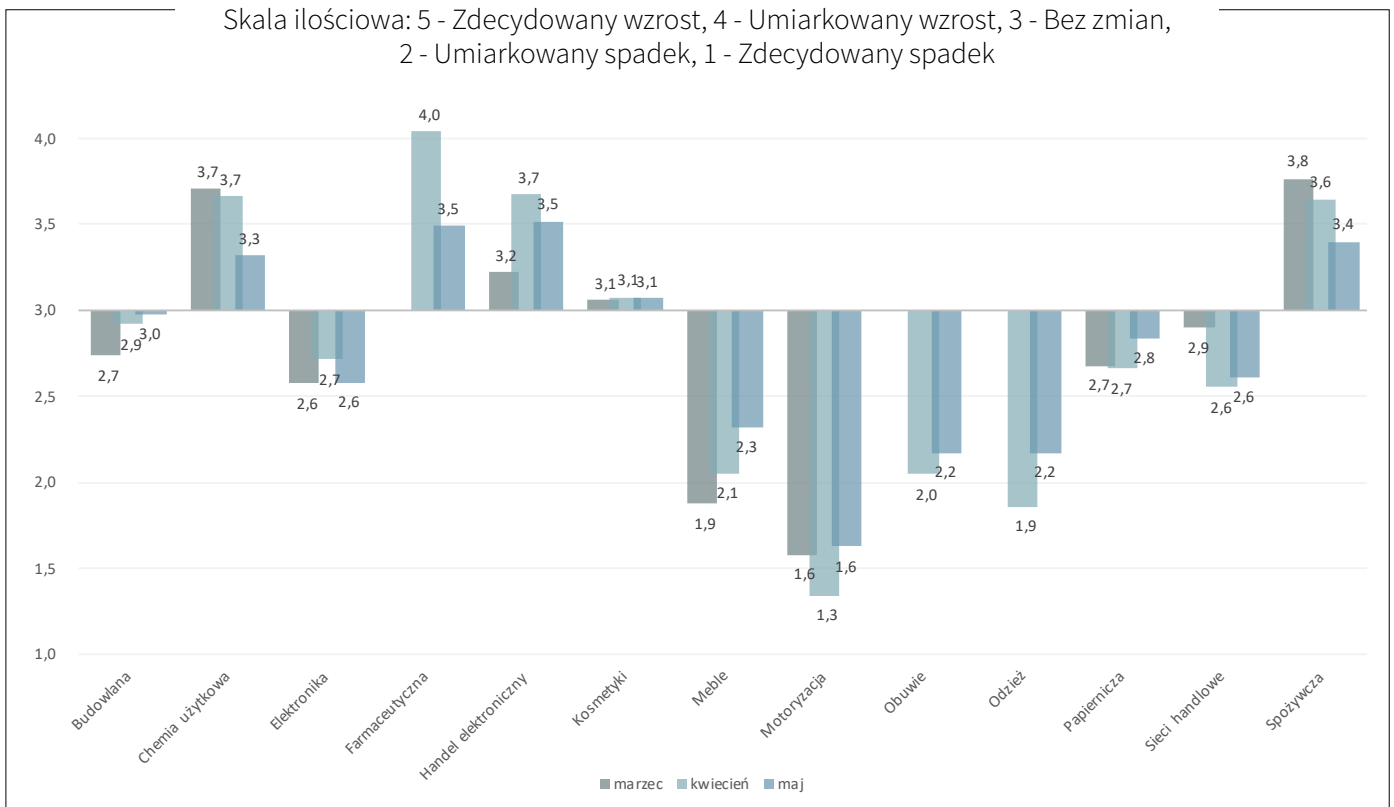


Zdecydowany SPADEK aktywności poszczególnych branż w dziedzinie zakupu usług logistycznych w marcu i kwietniu 2020

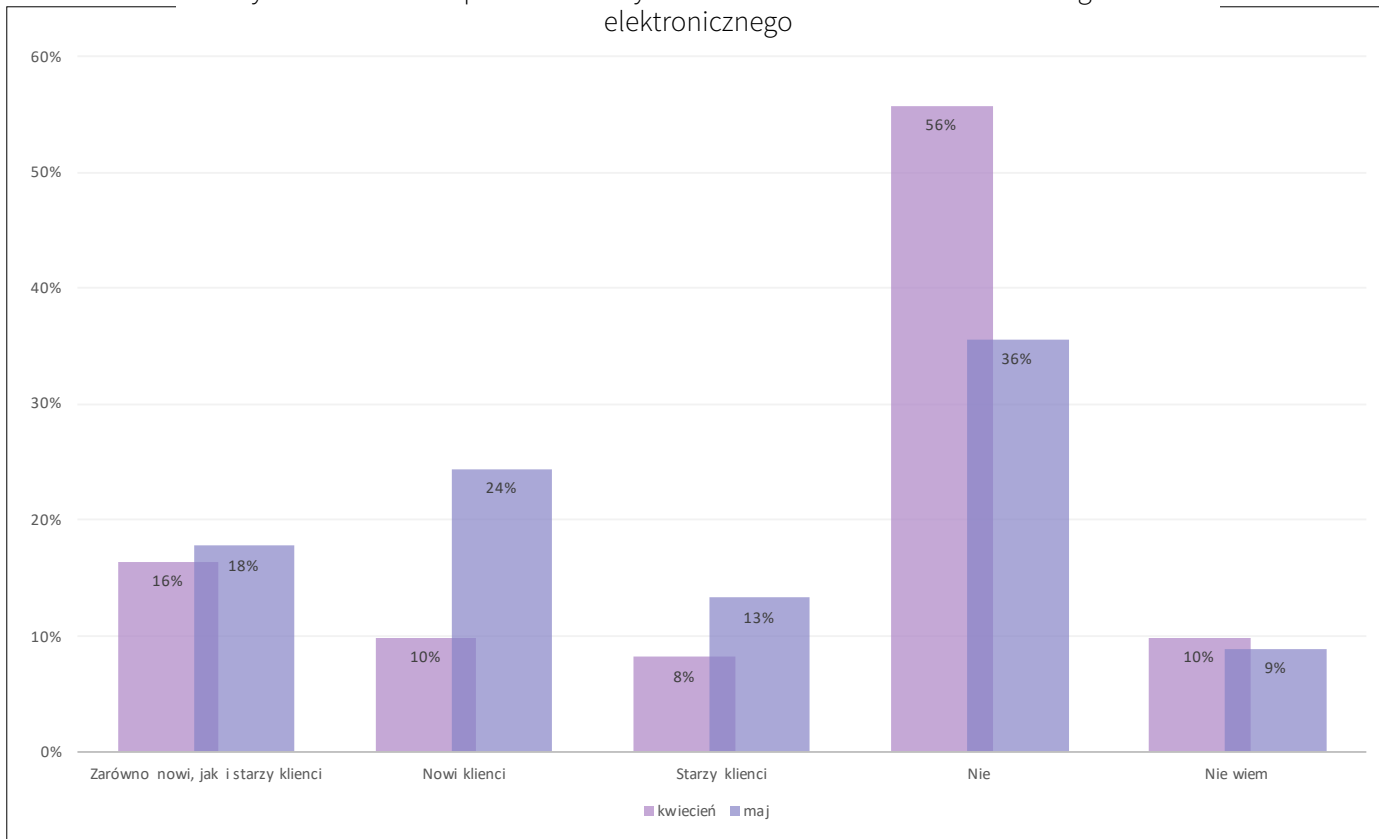


Aktywność poszczególnych branż w dziedzinie zakupu usług logistycznych w marcu, kwietniu i maju 2020

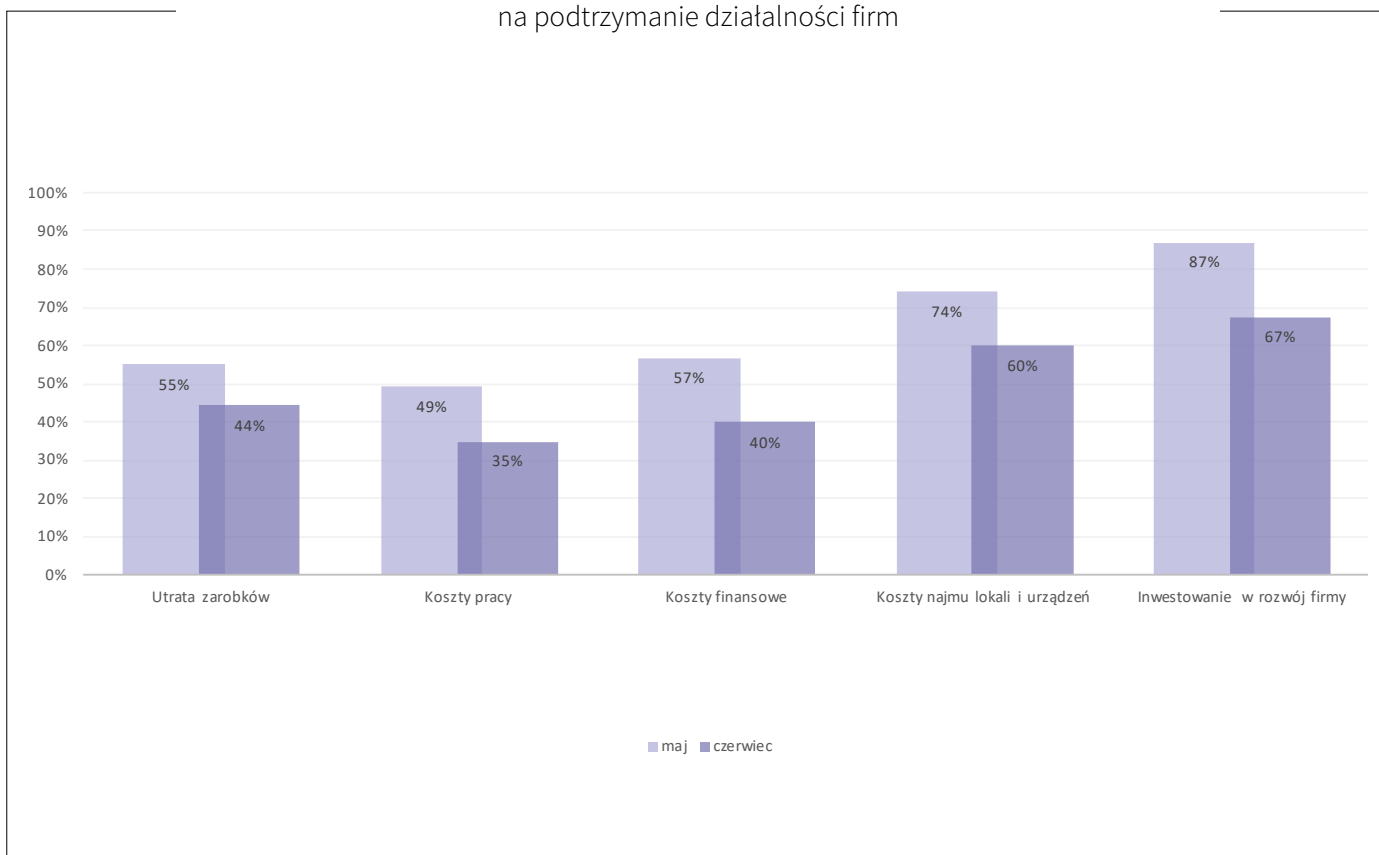
Skala ilościowa: 5 - Zdecydowany wzrost, 4 - Umiarkowany wzrost, 3 - Bez zmian, 2 - Umiarkowany spadek, 1 - Zdecydowany spadek



Pozyskanie w okresie pandemii nowych zleceniodawców w zakresie obsługi handlu elektronicznego

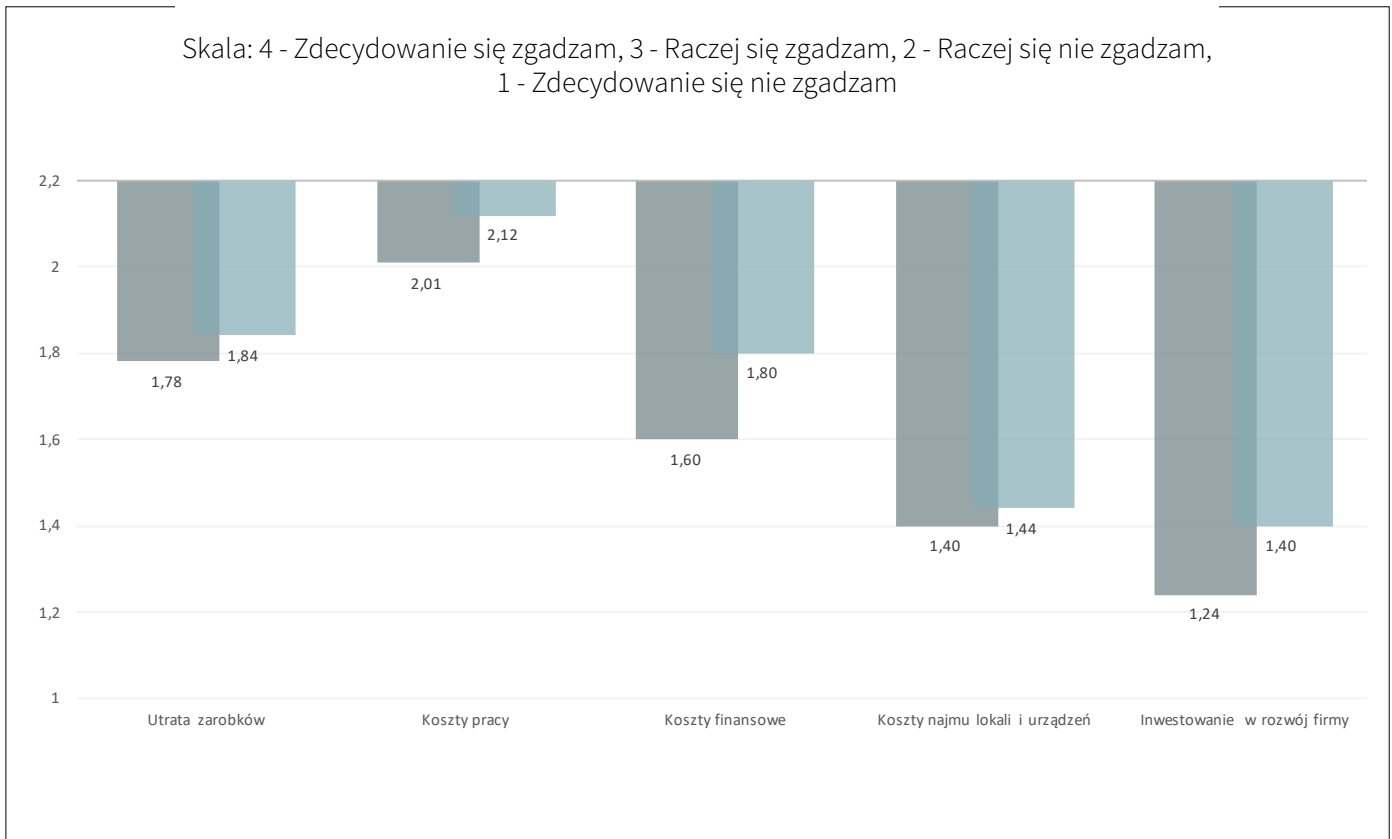


Silnie NEGATYWNE OCENY pomocy oferowanej przez administrację rządową na podtrzymanie działalności firm

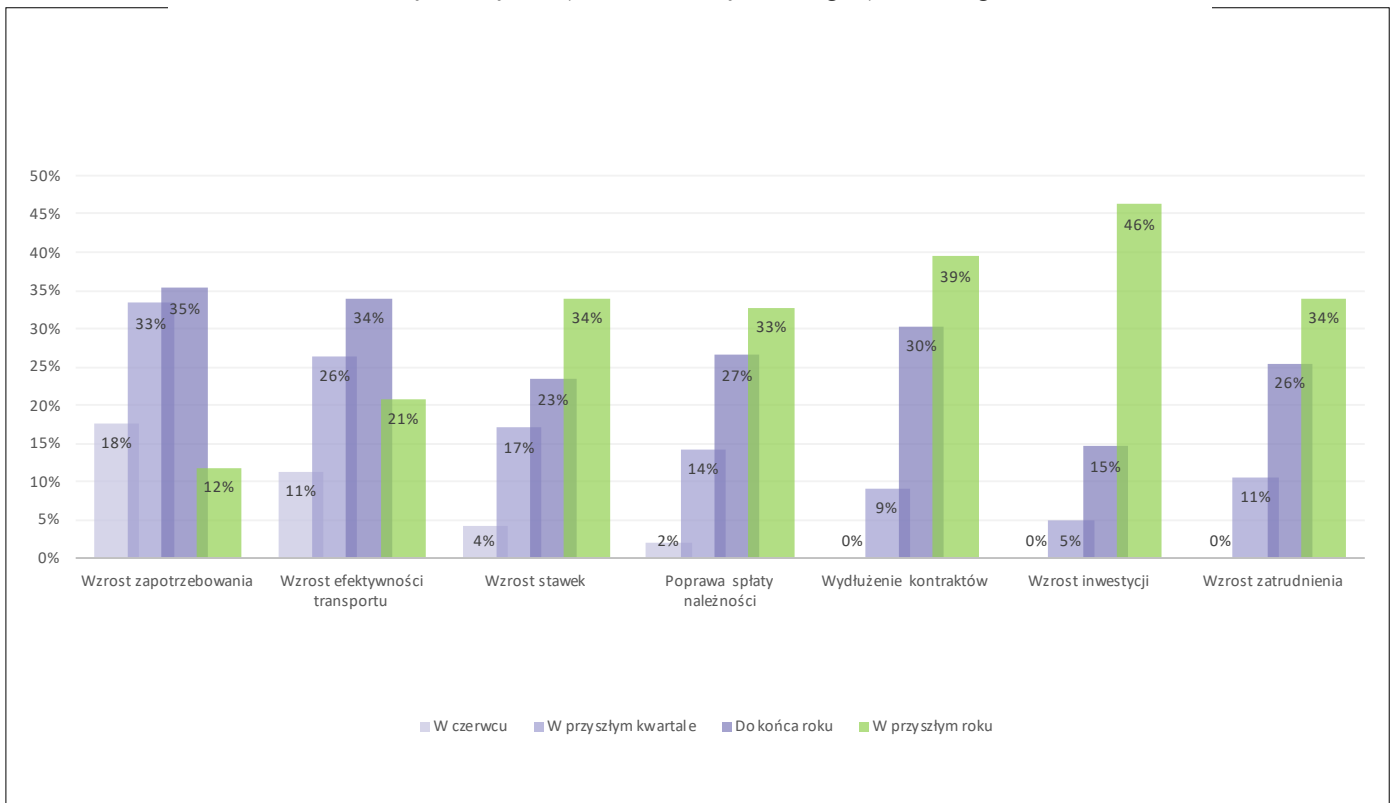


Ogólna ocena pomocy oferowanej przez administrację rządową na podtrzymanie działalności firm

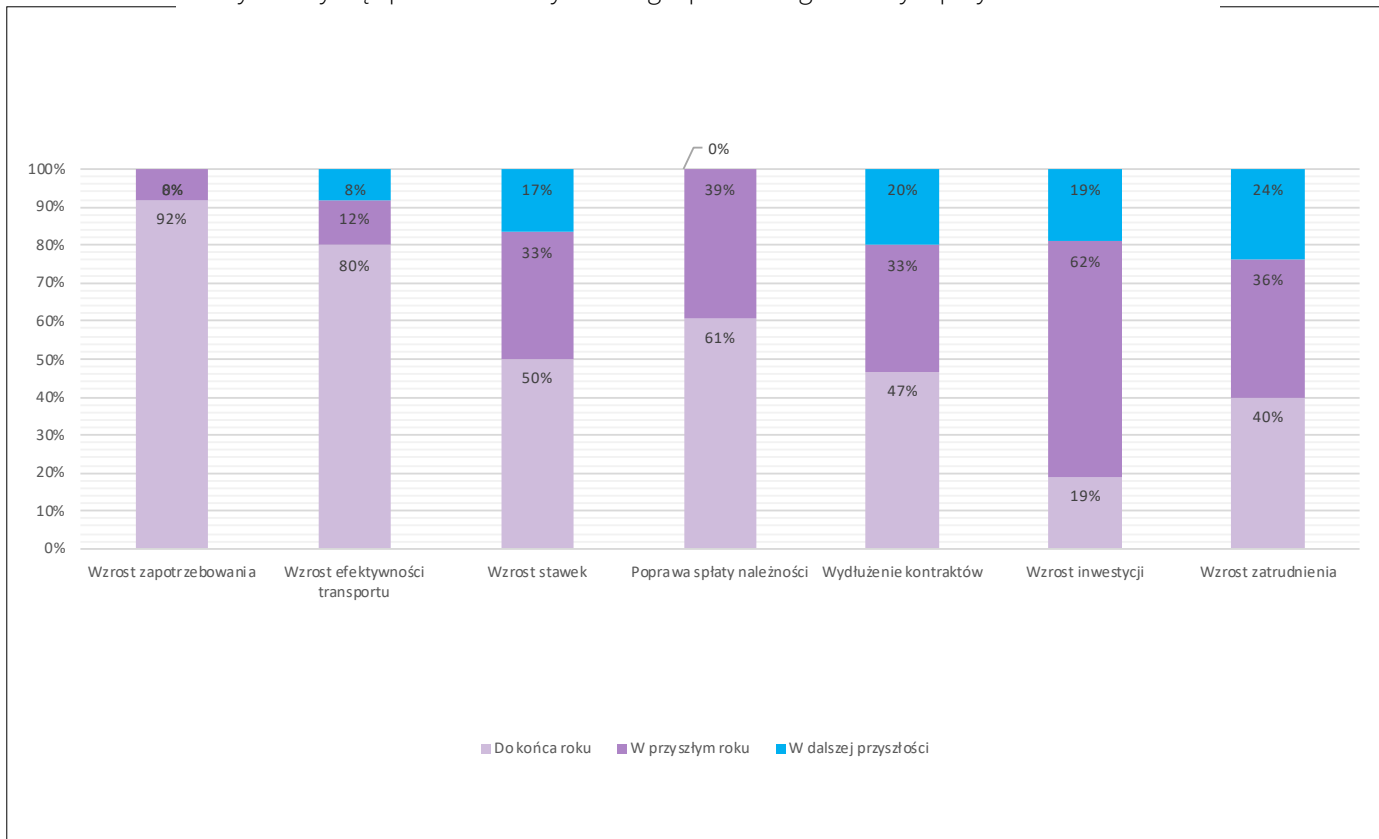
Skala: 4 - Zdecydowanie się zgadzam, 3 - Raczej się zgadzam, 2 - Raczej się nie zgadzam, 1 - Zdecydowanie się nie zgadzam



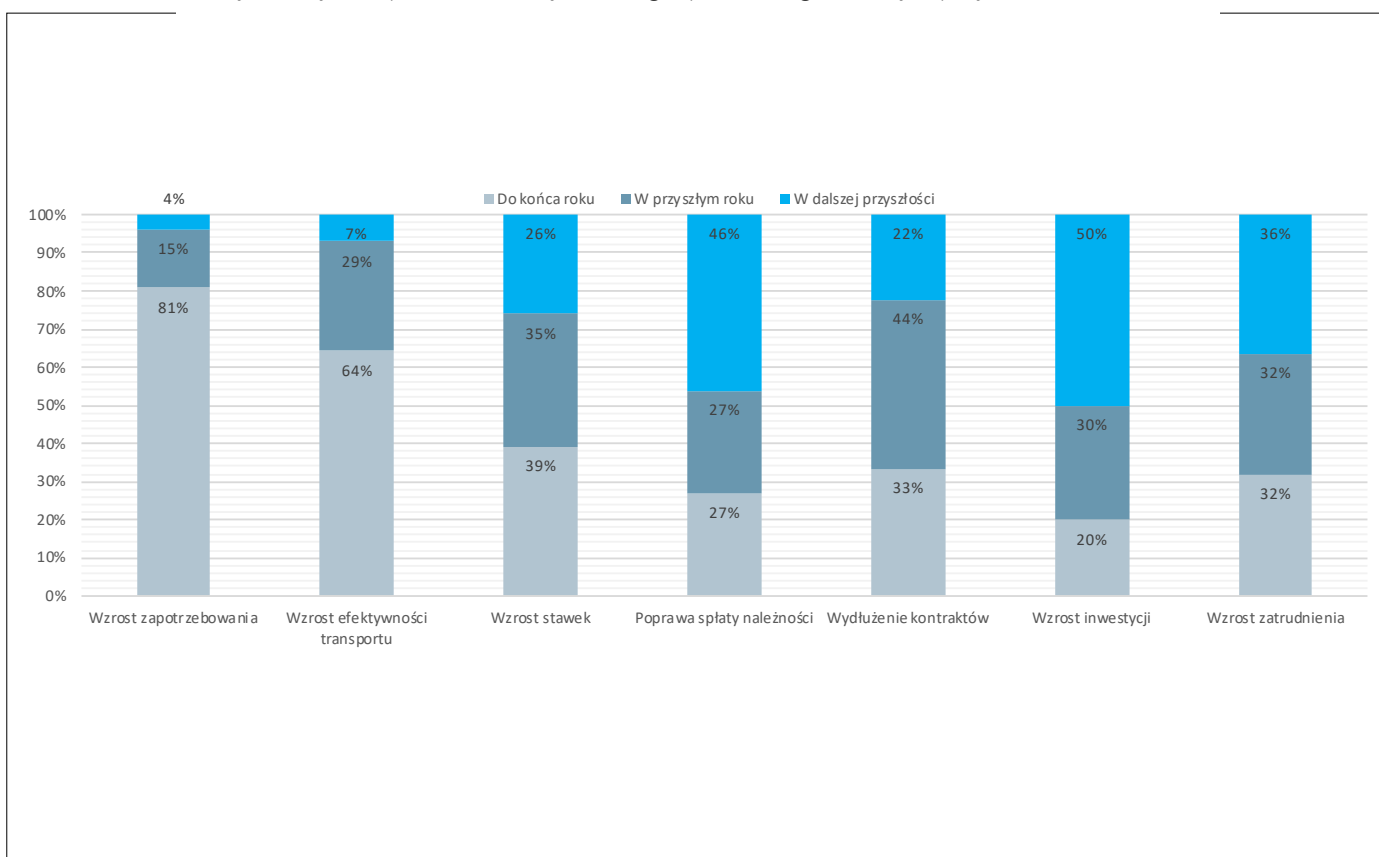
Kiedy należy się spodziewać ożywienia gospodarczego?



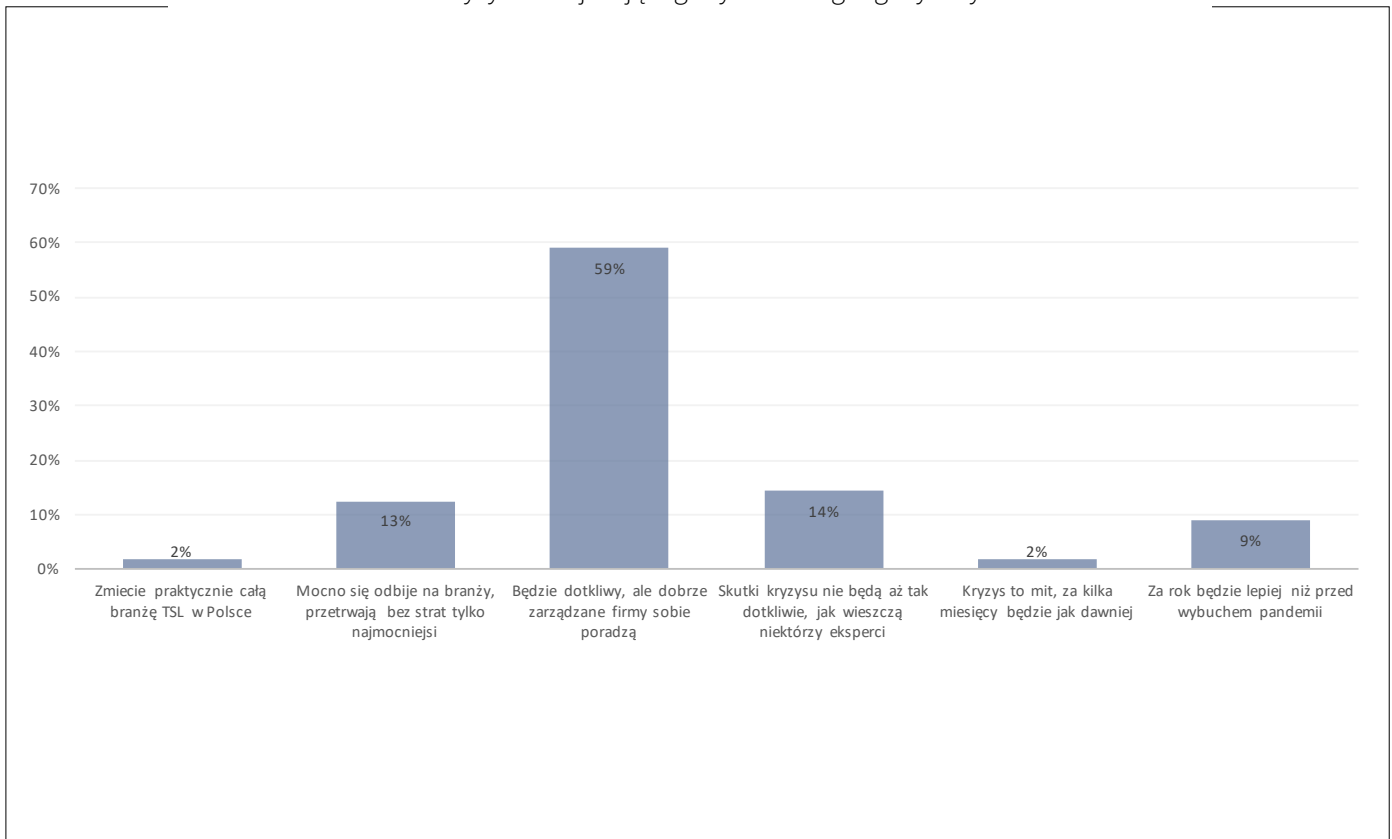
Kiedy należy się spodziewać ożywienia gospodarczego? Firmy o przychodach > 100 mln



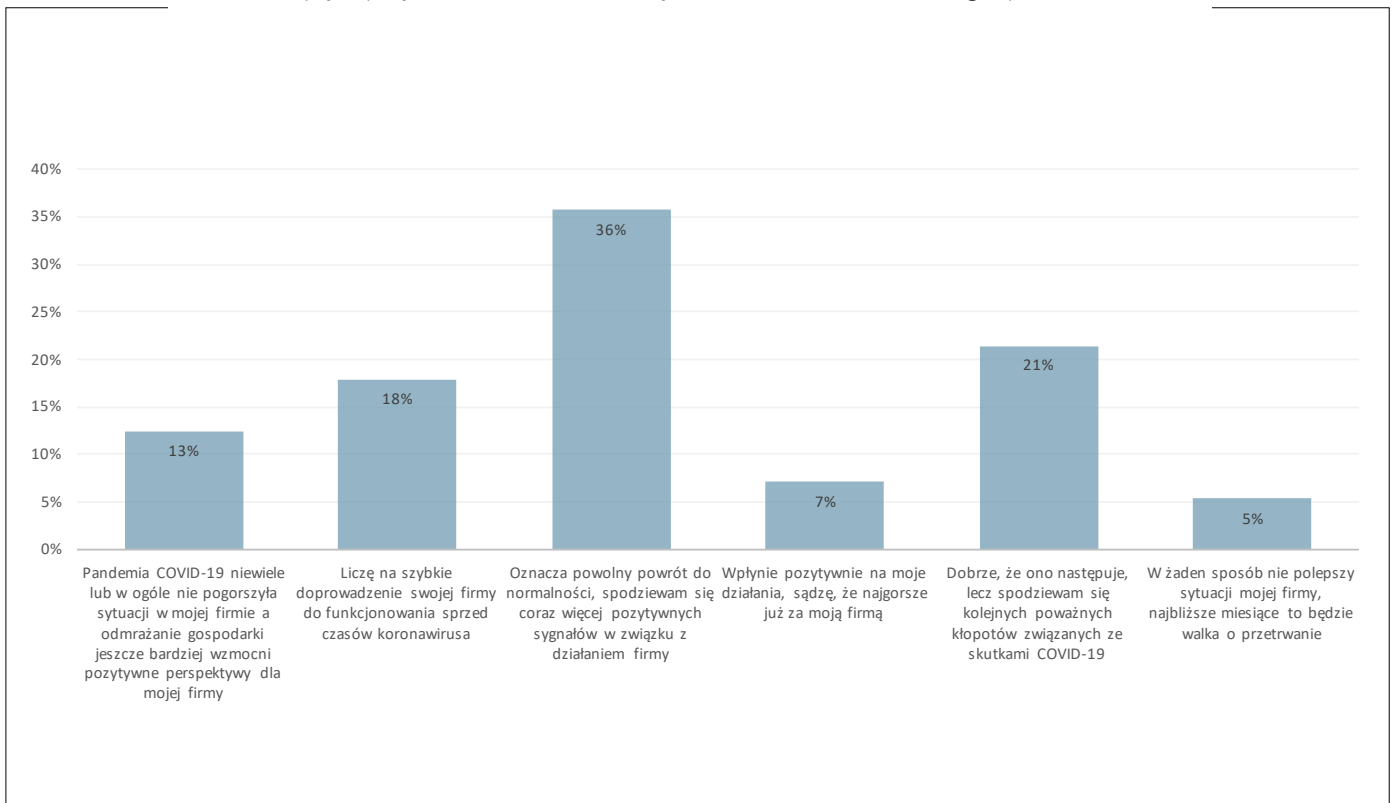
Kiedy należy się spodziewać ożywienia gospodarczego? Firmy o przychodach < 100 mln



Skala kryzysu obejmującego rynek usług logistycznych



Wpływ przywracania swobód obywatelskich i odmrażania gospodarki



LOG24
SUPPLY CHAIN & MORE

Możesz więcej!

Załącz profil firmowy
i publikuj swoje treści



www.log24.pl