

Cierpienie nie uszlachetni sektora TSL?



MAREK TARCZYŃSKI

Prezes Zarządu, Terramar

Pandemia koronawirusa stała się dziś tzw. gamechangerem w wielu obszarach życia społeczno-gospodarczego. W jakim stopniu wpłynęła oraz wpłynie na sektor transportu, spedycji i logistyki (TSL)? Czy pomorskie firmy transportowe były w jakiś sposób przygotowane na nadejście kryzysu? Co będzie po pandemii – czy sektor TSL wejdzie ponownie w swoje dotychczasowe „koleiny”, czy też czeka nas raczej nowa „normalność”? Czy obecna sytuacja – pomimo wielu bardzo negatywnych konsekwencji – może także przynieść pewne pozytywne skutki?

Rozmowę prowadzi Marcin Wandałowski – redaktor prowadzący „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”.

W jakim stopniu pandemia koronawirusa wpłynęła jak dotąd na pomorski sektor transportu, spedycji i logistyki (TSL)?

Jako że sektor ten jest bardzo „obszerny”, zróżnicowane są też konsekwencje pandemii dla poszczególnych jego gałęzi. Na przykład obecny kryzys spowodował dynamiczny rozwój usług kurierskich – wszystko za sprawą przeniesienia dużej części handlu do sieci.

Niemniej jednak przeważająca większość pozostałych typów działalności związanych z TSL pandemię odczuwa zdecydowanie negatywnie. Z powodu wstrzymania pasażerskiej żeglugi powietrznej, w ramach której przewożone są również ładunki, zamknięta została możliwość transportu tą drogą. Doszło do tego znaczne podwyższenie frachtów samolotów *stricte* towarowych. W efekcie duża część transportu powietrznego została zastąpiona – głównie w relacjach dalekowschodnich – przez kolej.

Gorzej sytuacja wygląda w branży transportu samochodowego (TIR-y), w którym odnotowujemy dziś 25-30-procentowy spadek wielkości przewozów względem okresu sprzed kryzysu. Dla polskich przewoźników jest to o tyle bolesne, że odpowiadają oni za około ¼ rynku europejskiego. Obecną sytuację najbardziej odczuli dostawcy wyspecjalizowani w obsłudze dalekich kierunków, takich jak Hiszpania, czy Włochy.

Jak natomiast obecny kryzys odczuły porty morskie?

Warto mieć na uwadze, że transport morski z Dalekiego Wschodu na Pomorze zajmuje około 1-1,5 miesiąca. Stąd też wpływ ewentualnych kryzysów mających miejsce w Azji jest odczuwalny w naszym regionie z pewnym opóźnieniem. Obecna sytuacja najbardziej negatywnie wpłynęła na gdański DCT, będący *de facto* monokulturą obsługującą kontenery pochodzące z Chin. W marcu odnotowano niemal 30-procentowy spadek przeładunków, w kwietniu było już lepiej.

Z kolei pomimo pandemii minimalny – choć wyraźnie niższy niż w poprzednich okresach – wzrost przeładunków odnotował Port Gdynia. I choć gdyński port jest powszechnie kojarzony jako drobnicowy, kluczowy dla osiągnięcia tego wyniku był eksport ładunków masowych – a konkretniej: zboża – możliwy dzięki zrealizowanej w ostatnim czasie rozbudowie specjalistycznych terminali. Gdynię uratowało w dużej mierze to, że obsługuje ona inne niż Gdańsk relacje geograficzne, które nie były od początku pandemii aż tak bardzo nią dotknięte, jak: Stany Zjednoczone, Amerykę Południową czy Afrykę. Natomiast w nadchodzącym czasie na pewno się to zmieni i również Port Gdynia odczuje negatywne skutki pojawienia się koronawirusa na obsługiwanych rynkach.

Warto też zwrócić uwagę na sytuację trójmiejskich magazynów logistycznych, które obsługują ładunki z portów. Na pierwszy rzut oka wydawałoby się, że ich sytuacja jest dobra, gdyż większość z nich jest wypełniona po brzegi, natomiast z drugiej strony – odnotowywany jest znaczny spadek rotacji towarów: klienci zamawiają ładunki, ale nie odbierają ich z magazynów, bo nie mają zbytu. Pokazuje to doskonale skalę zadyszki, z jaką zmagają się dziś polska – i nie tylko – gospodarka.

Czy firmy z sektora były w jakiś sposób przygotowane na nadejście niespodziewanego zjawiska szokowego, takiego jak np. pandemia?

W większości nikt nie brał pod uwagę tak czarnych scenariuszy – są one zaskoczeniem dla całej gospodarki, nie tylko dla sektora TSL. Niestety, słabością polskiej branży transportowej jest niska rentowność oraz brak kapitału – większość firm nie dysponuje żadną poduszką finansową na czarną godzinę, jaką ma chociażby wiele przedsiębiorstw zachodnich. Znacznie ogranicza to pole manewru w sytuacjach kryzysowych, w najwrażliwszych gałęziach sektora od razu pojawiają się duże trudności. Najlepszym tego przykładem jest transport samochodowy. Firmę przewozową jest bardzo łatwo założyć, bariera wejścia na rynek jest niska, podobnie jak uzyskanie dostępu do wykonywania zawodu. Nie jest też potrzebny wielki kapitał – większość samochodów jest leasingowanych. Wszystko to, w połączeniu ze stosunkowo niewielkimi zasobami własnymi firm, powoduje ogromną konkurencję. Jeśli kryzys będzie się przedłużał – wiele z nich nie będzie w stanie przetrwać.

“ Słabością polskiej branży transportowej jest niska rentowność oraz brak kapitału – większość firm nie dysponuje żadną poduszką finansową na czarną godzinę, jaką ma chociażby wiele przedsiębiorstw zachodnich.

Oprócz konkurencji wewnątrzbranżowej firmy z sektora TSL w obecnych realiach mierzą się też z wyzwaniem konkurencji międzygałęziowej – w kontekście Pomorza szczególnie widać rywalizację między ładunkiem samochodowym, a kolejowym, którą wygrywa ten pierwszy. Przyczyniły się do tego czynniki takie, jak: duża liczba wolnych samochodów na rynku, spadek frachtów czy obniżenie cen paliwa. Najbardziej wyrazistym przykładem „zwycięstwa” transportu drogowego są całe kolejki tirów stojących na drodze do Portu Gdynia. Co ciekawe, przewożą one zboże, a więc towar masowy, na transport którego niemal monopol miała do niedawna kolej.

Czego wyczekują dziś firmy z sektora TSL?

Sytuacja na rynku transportu jest wtórna do sytuacji w sektorach produkcji i handlu, jest jej pochodną. Jeśli ruszy produkcja i handel, ruszy też transport – jeśli nie, obecne problemy będą się pogłębiały. Przedsiębiorcy z branży TSL czekają na ożywienie gospodarki – szczególnie branż takich jak: przemysł motoryzacyjny, meblarski czy AGD, które odpowiadają za duże ciągi ładunkowe.

Nasza sytuacja mogłaby wyglądać nieco lepiej, gdybyśmy mieli więcej tranzytu. Niemniej jednak – choć wzrósł on w ostatnich latach – nadal do końca nie wykorzystujemy naszego potencjału związanego z położeniem geograficznym. Relatywnie niewielka część kontenerów przybywających do Gdańska jest transportowana dalej – do Czech, Słowacji czy Węgier. Jedyne tranzyt na dużą skalę, w którym uczestniczymy i z którego czerpiemy pewne korzyści dotyczy jedwabnego szlaku, czyli kolejowego połączenia między chińską a niemiecką gospodarką.

Czy po pandemii sektor TSL wróci w swoje stare koleiny, czy też czeka nas raczej nowa „normalność”?

Wariant optymistyczny, o którym wszyscy byśmy marzyli, oznaczałby że po pandemii bardzo szybko wracamy do sytuacji sprzed kryzysu. Trzeba jednak pamiętać, że w tamtym okresie mówiono już o pewnych negatywnych tendencjach związanych ze spowolnieniem gospodarczym czy ze wzrostem protekcjonizmu handlowego, które wpłynęłyby na sytuację sektora. W moim odczuciu kryzys pandemiczny przykrywa dziś więc niejako te problemy, które byłyby widoczne – choć oczywiście w nie tak wielkiej skali – nawet gdyby pandemii nie było.

“ Kryzys pandemiczny przykrywa dziś pewne negatywne zjawiska gospodarcze, które byłyby widoczne – choć oczywiście w nie tak wielkiej skali – gdyby pandemii nie było.

Sądzę, że na wariant optymistyczny nie ma co się za bardzo szykować. Dotychczasowe doświadczenia związane z „luzowaniem” gospodarki – np. w handlu czy ostatnio w gastronomii – pokazują, że powrót do normalności jest bardzo powolny. Ani galerie handlowe, ani kawiarnie, ani też restauracje nie wróciły z rozmachem do sytuacji, w jakiej znajdowały się w styczniu czy lutym.

Wątpliwe moim zdaniem, by inne branże – od których sytuacji jest w sporej mierze uzależniony sektor TSL – miały być w tym kontekście szybsze. Czeka nas długi proces odbudowy – zdziwiłbym się, gdyby został sfinalizowany szybciej niż przed II połową 2021 r.

Czy obecna pandemia – pomimo wielu bardzo negatywnych konsekwencji dla sektora TSL – może przynieść także pozytywne skutki, np. być początkiem nowego, lepszego międzynarodowego „ładu” handlowego, wprowadzenia lepszych „reguł gry”?

Osobiście widzę więcej ryzyk niż szans. Mamy dziś w całej Europie do czynienia z szeroko rozwiniętą pomocą publiczną, której celem jest ratowanie przed upadłością wielu linii lotniczych czy przewoźników kolejowych. Tym samym wracamy nieco do autarkicznego, znanego nam z lat minionych modelu podtrzymywania przez państwo deficytowych narodowych przewoźników. Obawiam się, że to, co dziś jest nazywane „ratunkiem”, może w wielu miejscach wejść w krew, utrwalając zjawiska, takie jak np. etatyzm państwowy. To nie jest korzystna sytuacja dla polskich firm, gdyż nasz kraj nie ma takich zasobów, by móc wspierać przedsiębiorstwa w tak dużym zakresie, jak Niemcy, Francja, czy inne wysokorozwinięte gospodarki. Tym samym po latach skracania dystansu między Polską a państwami rozwiniętymi, może on się ponownie zacząć zwiększać.

“ Wracamy dziś nieco do autarkicznego, znanego nam z lat minionych modelu podtrzymywania przez państwo deficytowych narodowych przewoźników. Obawiam się, że to, co dziś jest nazywane „ratunkiem”, może w wielu miejscach wejść w krew, utrwalając zjawiska, takie jak np. etatyzm państwowy. To nie jest korzystna sytuacja dla polskich firm.

Kolejny problem jest związany z tym, że należy spodziewać się zmniejszenia stopnia globalizacji. Część produkcji z Dalekiego Wschodu ze względów strategicznych przeniesie się w bliższe okolice, co doprowadzi do zmniejszenia międzynarodowej wymiany handlowej. Firmy z branży TSL to odczuwają. Inne ryzyko wiąże się natomiast ze sferą relacji między przedsiębiorstwami – są dziś one trudniejsze niż wcześniej, zauważalny jest brak zaufania, wzrost agresji w walce o ładunki, pozycję na rynku, pieniądze. Klimat do prowadzenia działalności stał się znacznie gorszy.

Summa summarum nie wykluczam, że cierpienie – jak u Dostojewskiego – nas „uszlachetni” i z całego tego zamieszania uda nam się dojść do lepszych rozwiązań, rezultatów, natomiast jestem sceptyczny. Boję się negatywnych skutków, które na lata zaciągną nad rozwojem i sytuacją gospodarczą polskich firm oraz gospodarki. Trudno mi wyobrazić sobie „oczyszczający” wymiar kryzysu.

Jakie zatem wnioski z kryzysu powinny wyciągnąć pomorskie przedsiębiorstwa z sektora TSL?

Na pewno wskazana jest większa ostrożność, jeśli chodzi o zaangażowanie inwestycyjne firm, gdyż wiele z nich brało dotąd pod uwagę tylko i wyłącznie optymistyczne scenariusze. Praktycznie wszystkie projekty – czy to nowe terminale kontenerowe, czy to lotniska – zakładały jedną opcję: zwiększanie obrotu handlowego. Nie wynikało to z lekkomyślności przedsiębiorców, lecz z ich doświadczenia – ich firmy przez lata były beneficjentami pozytywnego sprzężenia różnych czynników: wzrost obrotów kontenerowych był w ostatnich latach 2-4 razy wyższy od wzrostu PKB, również wzrost przewozów przewyższał tempo wzrostu tak gospodarki polskiej, jak i unijnej.

Pomorskie firmy będą musiały też przygotować się do zmian w łańcuchach dostaw i przeniesienia części produkcji z rynków dalekowschodnich bliżej rynków europejskich. Na Pomorzu – ze względu na to, że mamy porty morskie, stosunkowo duże lotnisko, że jesteśmy położeni na szlaku transportowym Skandynawia-Adriatyk – sytuacja jest o tyle korzystna, że ta wielość możliwości transportowych „rozkłada” ryzyko w skali całego sektora. Nie jesteśmy tak silnie uzależnieni od jednego rodzaju transportu, jak to jest w innych regionach kraju.

Dlaczego zatem z badań koniunktury, prowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny wynika, że pomorscy reprezentanci branży transportu i gospodarki magazynowej już od stycznia oceniają swoją obecną oraz spodziewaną sytuację gospodarczą znacznie gorzej niż przeciętnie w Polsce?

Wiąże się to z tym, że ze względu na prowadzony z Chinami handel morski symptomy kryzysu dotarły na Pomorze wcześniej niż w innych częściach kraju. Już w styczniu i lutym – czyli jeszcze przed zamknięciem granic i wprowadzeniem lockdown-u gospodarki – widać było, że dzieje się coś niedobrego, że jest coraz mniej ładunków, że jest coraz mniej statków, coraz mniej zamówień towarów. Dość szybko załamały się też dostawy kolejowe oraz lotnicze z Dalekiego Wschodu. Z kolei firmy z sektora TSL z głębi kraju, szczególnie te specjalizujące się w transporcie samochodowym, który w tych regionach przeważa, odczuły skutki kryzysu później, mniej więcej od końca marca, gdy w Polsce i Europie wprowadzono na szeroką skalę lockdown. U nas świadomość zagrożenia pojawiła się znacznie szybciej.

Generalnie Pomorze w skali kraju jest regionem najsilniej bodaj powiązaniem z rynkami światowymi, natomiast gros firm z pozostałych części Polski funkcjonuje bardziej w układzie równoleżnikowym, w ramach wymiany handlowej z państwami UE. Dlatego też w perspektywie przedsiębiorcy transportowego z Pomorza najważniejszy wpływ mają kwestie o charakterze globalnym, zamorskim, natomiast z pozostałych polskich regionów – o charakterze unijnym, kontynentalnym. Najlepszym na to dowodem jest kryzys lat 2008-2009, kiedy to Polska nazywana była dumnie „zieloną wyspą”. Jednym z nielicznych odstępstw od tej „zieloności” był obrót portowo-morski, który doświadczył wówczas bardzo dużych spadków, silnie odczuwając kryzys. Pozostała część kraju, będąc jeszcze „na fali” po niedawnej akcesji do Unii Europejskiej, nie odczuła tych skutków w aż tak znaczącym stopniu.

“ W perspektywie przedsiębiorcy transportowego z Pomorza najważniejszy wpływ mają kwestie o charakterze globalnym, zamorskim, natomiast z pozostałych polskich regionów – o charakterze unijnym, kontynentalnym.

O rozmówcy



MAREK TARCZYŃSKI

Prezes Zarządu, Terramar

Marek Tarczyński jest od 1993 r. Prezesem Zarządu Terramar. Od tego samego roku członek Rady Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych, potem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, a od 2005 r. jej przewodniczący. W 2013 r. powołany do Rady *European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services „CLECAT”*, a od 2015 roku jej wiceprzewodniczący. Absolwent Wydziału Ekonomiki Transportu Charkowskiego Instytutu Samochodowo-Drogowego.

Partnerzy „PPG”



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



GDAŃSK



WYSOKIEJ JAKOŚCI SPAWANE KONSTRUKCJE PRZEMYSŁOWE

