

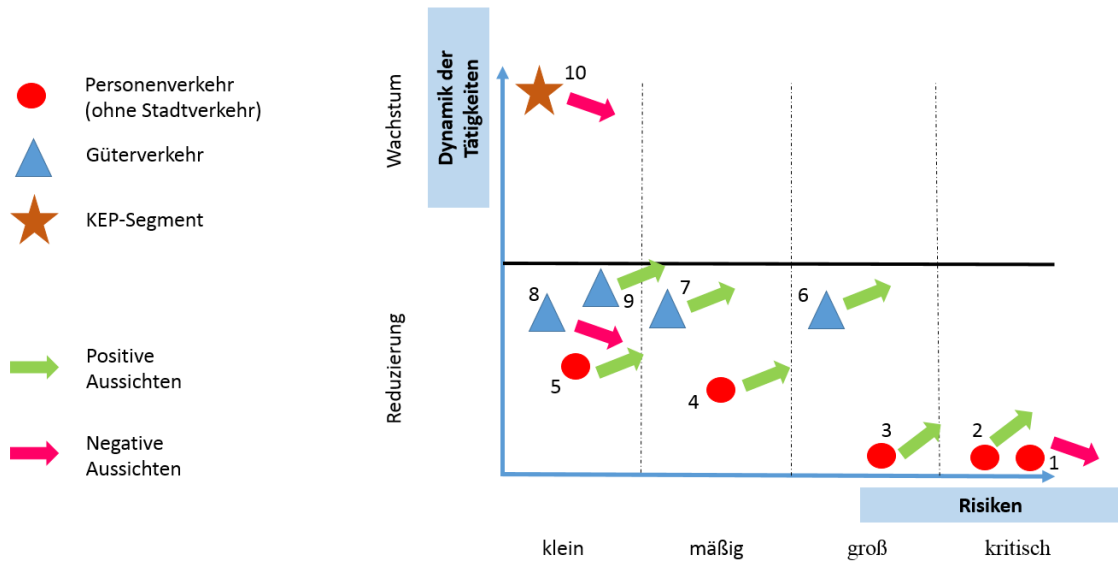
*Warszawa, den 2. April 2020*

**Sektoren „Logistik und Mobilität“ in der Zeit der Corona-Pandemie – Lage in Polen im März 2020 - Zusammenfassung des Gutachtens zur Lage der Sektoren „Logistik und Mobilität“ in Polen**

von Prof. Dr. Wojciech Paprocki, Direktor, Institute of Infrastructure, Transport and Mobility, SGH Warsaw School of Economics

Seit Mitte März 2020 arbeitet in Polen das Kompetenznetzwerk „Logistik und Mobilität“, das von Prof. Dr. Wojciech Paprocki, Direktor des Institutes für Infrastruktur, Transport und Mobilität an der SGH Warsaw School of Economics geleitet wird. Zum Netzwerk gehören zahlreichen Vertreter mehrerer polnischer Universitäten und gewerblicher Verbände. Das Kompetenznetzwerk arbeitet zusammen mit einem Kreis polnischer Wirtschaftsweiser, der vom ehemaligen Vizeministerpräsident Prof. Dr. Dr. h.c. Jerzy Hausner geführt wird.

Am 2. April 2020 wurde das erste Gutachten veröffentlicht, in welchem man die gegenwärtige Situation in den Sektoren Logistik und Mobilität beschrieben und vier Handlungsempfehlungen für die Regierung sowie andere Stakeholder formuliert hat. In einer Marktanalyse wird die Lage von zehn Gruppen von Dienstleistern vorgestellt. Die Analyse wurde aus der Sicht der polnischen Unternehmer durchgeführt.



1 Busverkehr im Nahverkehr (außerhalb von Städten)	6 Straßengüterverkehr international
2 Busverkehr überregional und international	7 Straßengüterverkehr national
3 Personenluftverkehr	8 Seeverkehr, inklusive Container-Verkehr
4 Eisenbahnpersonenverkehr regional	9 Eisenbahngüterverkehr inklusive Intermodalverkehr
5 Eisenbahnpersonenverkehr überregional und international	10 KEP-Dienstleister

Die positiven Aussichten gelten, wenn die bestehenden Mobilitätsbegrenzungen aufgehoben und sowohl Personen- als auch Güterströme nach der Pandemie wieder aufgenommen werden.

Die negativen Aussichten gelten, wenn auch nach der Pandemie keine große Wiederbelebung des Verkehrs zu erwarten ist.

Da der Personennahverkehr in Polen recht liberal organisiert ist, haben die privaten Busunternehmen keine Garantie, dass man sie jetzt, wo keine Beförderung von Schülern erbracht wird, finanziell unterstützt. Es wurden keine Monatskarten für April verkauft und es fehlt das Geld, um die monatlichen Fixkosten zu decken. Wie sich die Situation entwickeln wird, bleibt ungewiss. Diese Busunternehmen, die überwiegend Kleinunternehmen sind, haben keine finanziellen Reserven. Es besteht die Gefahr, dass sie in Laufe der nächsten Wochen Pleite gehen, insbesondere in den wirtschaftlich schwachen Regionen Polens. In der Folge hätte man keine Dienstleister mehr, die nach dem Ende der Pandemie Personen, darunter Schüler, im Nahverkehr befördern würden.

**Die Handlungsempfehlung 1: Der Staat und die regionalen Verwaltungen sollten die Busunternehmen umgehend finanziell und organisatorisch unterstützen.**

Im Straßenverkehr sind in beiden Bereichen, Personen- und Güterbeförderung, fast ausschließlich kleine und mittlere Unternehmen tätig. Sie haben vor allem

Leasingraten zu zahlen und Personalkosten zu decken. Da sie entweder (fast) keine Einnahmen im Personenverkehr oder stark reduzierte Einnahmen im Güterverkehr haben, sollten diese Unternehmensgruppen finanziell unterstützt werden. Es ist dabei zu betonen, dass die kleinen und mittleren in Polen registrierten Frachtführer, die etwa 30.000 Unternehmen umfassen und über mehr als 200.000 Lkw verfügen, eine sehr wichtige Rolle spielen, nicht nur innerhalb von Polen sondern in ganz Europa. Ihre Fahrer und Lkw-Flotten werden wieder gefragt sein, sobald die internationalen Lieferketten nach der Pandemie wiederbelebt werden.

**Handlungsempfehlung 2: Der Staat sollte die Transportunternehmen umgehend finanziell unterstützen.**

Die Logistikzentren spielen sehr wichtige Rolle in den Distributionssystemen, dazu zählen die Segmente Nahrungs- und Hygienemittel, deren Waren täglich und ohne Verzug an die Läden im Einzelhandel landesweit geliefert werden sollen. Es sollten alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, damit die Arbeit in den Logistikzentren reibungslos fortgesetzt werden kann.

**Handlungsempfehlung 3: Der Staat sollte die strategische Bedeutung von Logistikzentren anerkennen und die Belegschaft in diesen Objekten mit der notwendigen Schutzausrüstung versorgen.**

Es ist noch zu früh, um eine Prognose zu wagen, wie weit der Personen- und Warenverkehr im Laufe der Pandemie global, europaweit und national in Polen noch zurückgehen wird. Es ist jedoch schon jetzt zu vermuten, dass weder die Gesellschaft in Europa noch die europäische Wirtschaft nach der Pandemie so funktionieren werden wie das noch bis Februar 2020 der Fall war. Wenn die EU-Organe, die EZB und die Regierungen in den einzelnen Ländern in den nächsten Wochen sehr viel Geld zur Verfügung stellen, um die Unternehmen zu unterstützen, und gleichzeitig auf zahlreiche Steuereinnahmen verzichten, wird man mit einem extremen Geldmangel in der öffentlichen Kasse konfrontiert. Es besteht große Gefahr, dass man schon in den nächsten Monaten verschiedene Sparmaßnahmen einleitet. Das bedeutet, dass das ganze Transportsystem anders funktionieren wird. Das betrifft sowohl die Nachfrage- als auch die Angebotsseite des Transportmarktes. In einer solchen Situation braucht man neue Ideen, was zu tun ist, damit das Transportsystem auch in Zukunft nachhaltig funktionieren kann.

**Handlungsempfehlung 4: Alle Stakeholder sind aufgefordert, schon jetzt an neuen Ideen zu arbeiten. Die nationalen und internationalen Transportsysteme sollten bereit sein, auch in Zukunft alle Logistik- und Mobilitätsbedürfnisse bedienen zu können. Wenn man die europäischen Strategien der Klima- und Digitalisierungspolitik weiterverfolgen will, besteht die große Herausforderung für Akademiker, Unternehmer und Politiker, gemeinsame Entwicklungsprojekte in den Bereichen Logistik und Mobilität zu gestalten und umzusetzen.**