

Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomii i Finansów  
Uniwersytetu Radomskiego  
im. Kazimierza Pułaskiego  
**Studia Ekonomiczne, Prawne i Administracyjne**  
Zeszyt 3 (2023)  
DOI <https://doi.org/10.24136/sepia.2023.015>

**Nina Sobczyk<sup>1</sup>**

## **WPLYW PANDEMII COVID-19 NA GOSPODARKE POLSKĄ WE WCZESNEJ FAZIE KRYZYSU**

### ***Streszczenie***

*Pandemia COVID-19 zakłóciła funkcjonowanie wielu gospodarek. Wywołała zarówno szok podaży, jak i popytowy, co spowodowało powstanie kryzysu gospodarczego. Dlatego też UE skupiła się na problemach gospodarczych swego ugrupowania i rozpoczęła politykę przeciwdziałania gospodarczym skutkom pandemii.*

*Celem artykułu jest zbadanie wpływu pandemii na funkcjonowanie gospodarki polskiej ze szczególnym uwzględnieniem branży transportowej.*

*Gospodarki wszystkich krajów Unii Europejskiej odnotowały wzrost bezrobocia, inflacji, spadek PKB i ograniczenie handlu międzynarodowego. W gospodarce polskiej także nastąpiło pogorszenie warunków funkcjonowania przedsiębiorstw między innymi w branży transportowej.*

**Słowa kluczowe:** pandemia, kryzys, gospodarka, COVID-19.

### **WSTĘP**

Jednym z najbardziej znanych w historii kryzysów jest światowy kryzys gospodarczy z lat 1929-1933, którego początki są związane z przeinwestowaniem na giełdzie nowojorskiej. Jego skutkiem był olbrzymi wzrost bezrobocia (w USA ok 33%, w Niemczech 30%). Kolejnym był kryzys finansowy, który rozpoczął się w 2007 roku i trwał przez dwa lata do 2009 roku. Jego główną przyczyną była dobra koniunktura na kredyty hipoteczne o podwyższonym ryzyku, których udzielały banki Stanów Zjednoczonych. Ten kryzys doprowadził do upadku banku Lehman Brothers, a w dalszej konsekwencji do utraty pracy, domów i oszczędności przez miliony ludzi na całym świecie. Obecny kryzys ma zupełnie inne podłoże, ponieważ

---

<sup>1</sup> Studentka kierunku Lingwistyka stosowana – studia I stopnia, Wydział Filologiczno-Pedagogiczny, Uniwersytet Radomski im. K. Pułaskiego.

jest wywołany pandemią, ale podobnie jak w poprzednich kryzysach jego zasięg jest ogólnosiwiatowy (Wolak-Tuzimek, Duda, 2023, s.141).

Kryzys niesie ze sobą zagrożenia, ale stwarza też okazje (Chisholm-Burns, 2010) i przyspiesza wdrażanie nowych rozwiązań. Kryzys motywuje przedsiębiorców do zmiany modeli biznesowych. T. Ritter i C. Pedersen, postawili i dowiedli hipotezę, że kryzys wywołany koronavirusem ma wpływ na zmianę modeli biznesowych przedsiębiorstw (2020, s. 214-224). Jednak należy zaznaczyć, że kryzys wywołuje także negatywne skutki zarówno dla społeczeństwa jak i gospodarki.

Celem artykułu jest zbadanie wpływu pandemii na funkcjonowanie gospodarki polskiej ze szczególnym uwzględnieniem branży transportowej.

Pandemia COVID-19 powszechnie określana jest, nie tylko przez ekonomistów, jako zjawisko ogromnego czarnego łabędzia (Antipova, 2020; Goodell, 2020; Mazzoleni i in., 2020; Wind i in., 2020). Porównywana jest również do sytuacji gospodarczej z czasów II wojny światowej (Nicola i in., 2020). Bezprecedensowe globalne zakazy dotyczące podróży, implementacja polityki „zostań w domu” (ang. stay at home policy) oraz zakazy zgromadzeń dotknęły ok. 90% światowej populacji, przyczyniając się w konsekwencji do powszechnego ograniczenia mobilności na niespotykaną dotąd skalę (Gossling i in., 2020).

## **1. WPLYW PANDEMII NA GOSPODARKE POLSKĄ NA TLE UNII EUROPEJSKIEJ**

Epidemia COVID-19 spowodowała wystąpienie negatywnych konsekwencji zarówno ekonomicznych, jak i społecznych niemalże na całym świecie. Implementacja decyzji władz państwowych w reakcji na rozprzestrzenianie się epidemii koronawirusa w Unii Europejskiej wywołała wiele negatywnych konsekwencji ekonomicznych w poszczególnych krajach członkowskich.

W reakcji na koronawirusa Unia zaproponowała następujące przedsięwzięcia (Komisja Europejska, 2020a, s. 15):

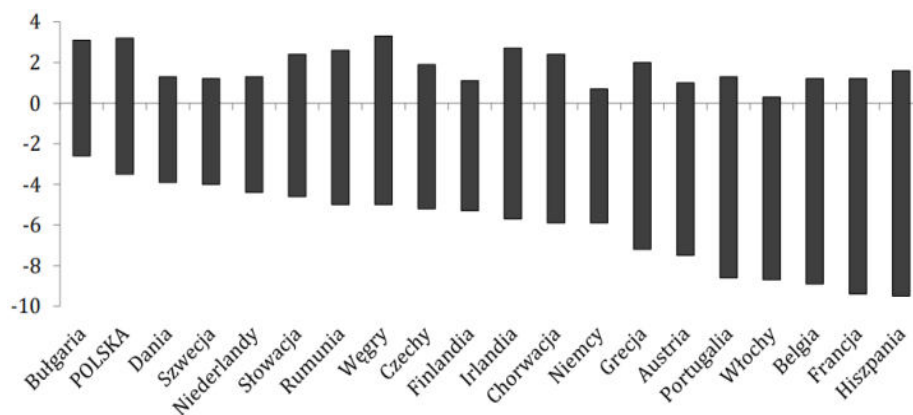
1. Uruchomienie „klauzuli wyjścia”, aby umożliwić nadzwyczajne wsparcie podatkowe dla służby zdrowia, osób fizycznych i przedsiębiorstw.
2. Wprowadzenie najbardziej elastycznych zasad pomocy państwa w historii Unii Europejskiej, aby ratować miejsca pracy i przedsiębiorstwa.
3. Wspieranie badań nad szczepionkami, diagnostyką i metodami leczenia.
4. Pomoc w zapewnieniu dostaw sprzętu medycznego: zwiększenie produkcji w Unii Europejskiej i wspólne udzielanie zamówień.
5. Organizacja powrotów obywateli Unii Europejskiej pozostających za granicą.
6. Wydawanie wytycznych w sprawie środków zapobiegających rozprzestrzenianiu się wirusa, a także strategii dotyczących wykonywania testów.

7. Zapewnienie finansowania w ramach inicjatywy inwestycyjnej w odpowiedzi na koronawirusa oraz płynności za pośrednictwem Europejskiego Funduszu Inwestycyjnego.
8. Zapewnienie przepływu towarów i pracowników w ramach jednolitego rynku Unii Europejskiej.

W maju 2020 roku Komisja Europejska przedstawiła projekt kompleksowego planu odbudowy dla Europy towarzyszącego wieloletnim ramom finansowym 2021–2027 (WRF). Plan opiewa na 2,4 bln euro jako pomoc dla państw członkowskich na zlikwidowanie powstałych strat oraz podjęcie zasadniczych działań o charakterze przyszłościowym. Chodzi o właściwe ukierunkowanie podejmowanych inwestycji w odbudowę, tak by realizować pięć celów strategii Europa 2020 (sprawiedliwa, niewykluczająca, cyfrowa, zielona i bardziej odporna Europa). W końcu 2020 roku państwa członkowskie UE uzgodniły powiększenie WRF 2021–2027 do kwoty 1850 mld euro (1100 mld plus dodatkowa kwota 750 mld) pod kątem finansowania planu odbudowy dla Europy. Kwota 750 mld euro (w cenach 2018 r., rewaloryzowana corocznie o 2%) wiąże się z nowym tymczasowym instrumentem Next Generation EU, częściowo o charakterze zwrotnym (360 mld euro), który to instrument jest nadzwyczajnym funduszem zasilanym ze środków uzyskiwanych na rynkach finansowych (Komisja Europejska, 2020b, 4–6). Krajowy Plan Odbudowy udało się uzgodnić z Komisją Europejską w czerwcu 2022 roku, co umożliwi uzyskanie przez Polskę do 2026 roku wsparcia projektów w kwocie 158,5 mld zł, w tym bezzwrotnego 106,9 mld zł. (Pancer-Cybulska, 2022, s. 33-34).

K. Czech i in. (2020) do oceny wpływu pandemii COVID-19 na gospodarkę państw Unii Europejskiej wykorzystali dane dotyczące prognoz najważniejszych wskaźników makroekonomicznych oraz finansów publicznych na 2020 rok, opracowanych przez Oxford Economics. Poddano ocenie poziom: stopy wzrostu PKB, inflacji (CPI), bezrobocia, wielkości eksportu i importu, wielkości produkcji przemysłowej, wielkości konsumpcji prywatnej oraz rządowej, salda budżetowego oraz zadłużenia publicznego.

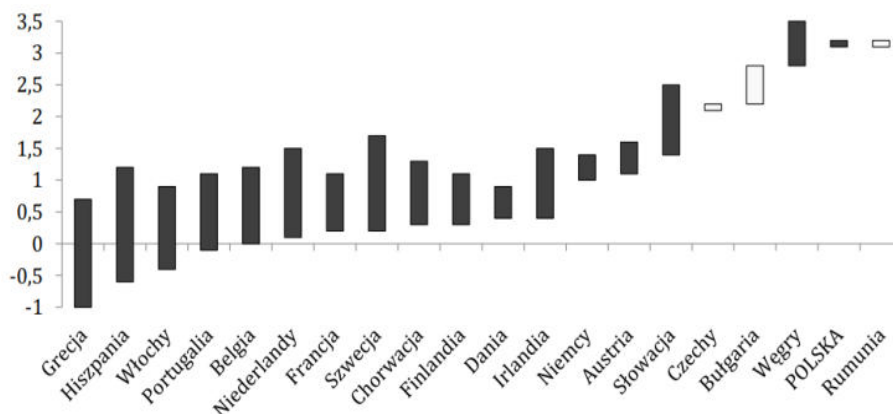
Stopa wzrostu PKB stanowi podstawowy makroekonomiczny miernik sytuacji gospodarczej. Zgodnie z danymi Oxford Economics w 2020 roku na skutek wystąpienia pandemii koronawirusa odnotowano znaczące i niezwykle gwałtowne pogorszenie koniunktury gospodarczej w państwach Unii Europejskiej. Gospodarczo najciężiej ucierpiały Hiszpania, Francja, Belgia, Włochy oraz Portugalia, tj. państwa najbardziej dotknięte pandemią COVID-19 oraz te w dużej mierze oparte na sektorze turystycznym. Gospodarka Unii Europejskiej skurczyła się o 7,4% w 2020 r.



Wykres 1. Oczekiwana stopa wzrostu PKB w państwach Unii Europejskiej w 2020 r.

Źródło: Czech i in., 2020, s. 28.

Dokonując analizy wykresu 2, można zauważyć występowanie deflacji w Grecji, Hiszpanii, Włoszech i Portugalii. Z kolei w przypadku większości państw z Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polski, oczekiwany poziom indeksu CPI w 2020 r. wyniósł ponad 2% (w Polsce i Rumunii ponad 3%).

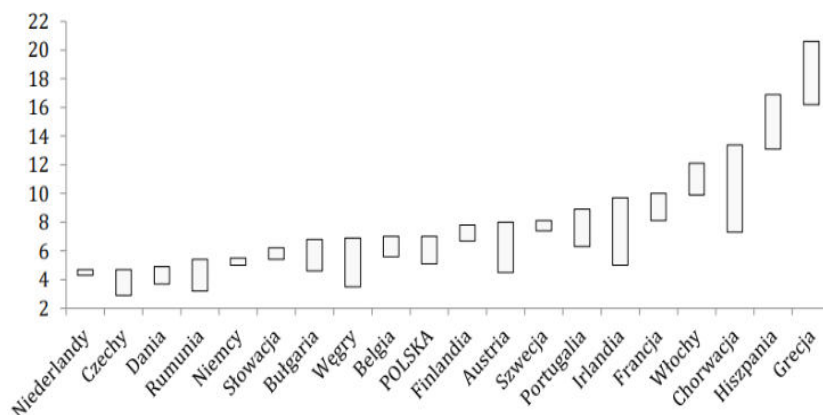


Wykres 2. Oczekiwany poziom inflacji (CPI) w państwach Unii Europejskiej w 2020 r.

Źródło: Czech i in., 2020, s. 29.

Kolejnym miernikiem oceny sytuacji gospodarczej jest stopa bezrobocia. Globalny kryzys finansowy z lat 2008–2009, który uderzył w niemal wszystkie sektory gospodarki, a w konsekwencji w rynek pracy, spowodował masowy wzrost bezrobocia zarówno w USA, jak i w Europie (OECD 2010, Wolff 2012). Na podstawie danych zawartych na wykresie 3 można zauważyć występowanie negatywnego wpływu COVID-19 na rynek pracy we wszystkich badanych państwach Unii Europejskiej. W przypadku Niderlandów, Niemiec, Szwecji oraz Słowacji zmiany

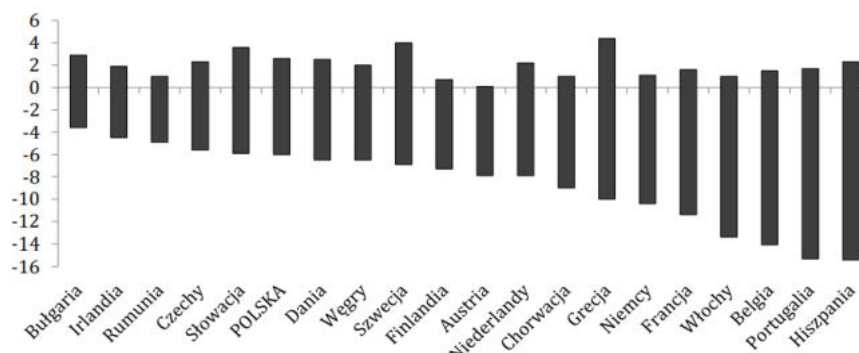
prognoz stopy bezrobocia w 2020 r. w konsekwencji wystąpienia pandemii koronawirusa nie przekraczają 1 p.p. Jednakże prognozy dotyczące stopy bezrobocia w Chorwacji, Irlandii oraz Grecji uległy znacznemu pogorszeniu, o ponad 4 p.p. Oxford Economics prognozował, że wpływ COVID-19 na polski rynek pracy nie będzie silnie negatywny.



Wykres 3. Oczekiwany poziom bezrobocia w państwach Unii Europejskiej w 2020 r.

Źródło: Czech i in., 2020, s. 30.

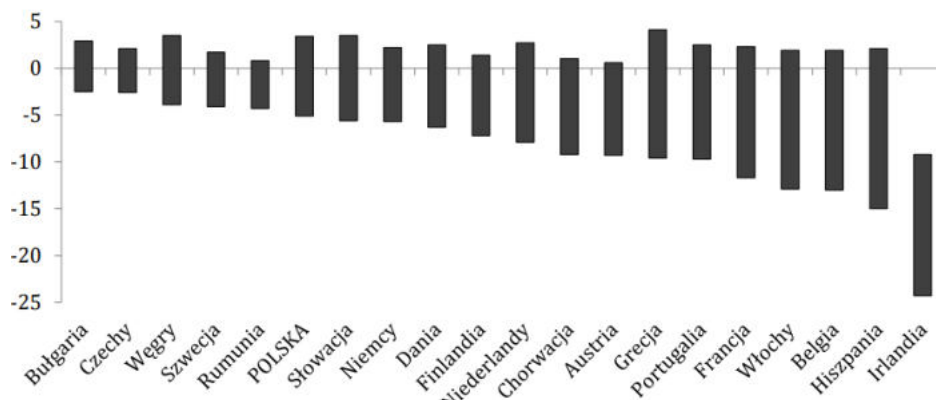
Pandemia COVID-19 wpłynęła także na zahamowanie handlu międzynarodowego o czym może świadczyć znaczący spadek oczekiwanego eksportu za 2020 r. w stosunku do 2019 roku dla każdego kraju Unii Europejskiej. Prognozowana zmiana wartości eksportu w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, w tym Polsce, nie jest tak dotkliwa, jak w państwach najsilniej doświadczonych pandemią koronawirusa m.in. w Hiszpanii, Belgii i we Włoszech. Potwierdzeniem tej sytuacji są wyniki badań Baldwina i Tomiury (2020). Zgodnie z którymi COVID-19, jako szok podaży, wywołuje największy ubytek wartości eksportu w krajach najbardziej dotkniętych pandemią.



Wykres 4. Oczekiwana wartość eksportu w krajach Unii Europejskiej w 2020 r.

Źródło: Czech i in., 2020, s. 31.

W przypadku importu także występuje tendencja spadkowa przede wszystkim w krajach, w których najliczniej odnotowano zachorowania na COVID-19 to jest w Hiszpanii, Portugalii i we Włoszech. W opinii Baldwina i Tomiury (2020) pandemia jako szok popytowy wywołuje najsilniejszy spadek wartości importu u partnerów handlowych krajów najbardziej nią dotkniętych.



Wykres 5. Oczekiwana wartość importu w krajach Unii Europejskiej w 2020 r.

Źródło: Czech i in., 2020, s. 32.

Analizując wartość eksportu i importu, można stwierdzić występowanie bardzo silnej dodatniej korelacji pomiędzy prognozowaną zmianą wielkości importu a eksportu. Wyjątek stanowi Irlandia, w której przypadku jeszcze przed wystąpieniem pierwszych symptomów pandemii COVID-19 prognozowano ubytek wielkości importu w 2020 r. względem roku poprzedniego.

## 2. WPŁYW PANDEMII NA BRANŻĘ TRANSPORTOWĄ

W całej Polsce można było zaobserwować ogromny zastój w branży transportowej. Zaczynając od przewozu ludzi różnego rodzaju liniami, aż po transport wszelakich ładunków z żywnością, środkami codziennego użytku, ładunków do firm itp., transport lotniczy, transport morski, transport ładunków ponadnormatywnych.

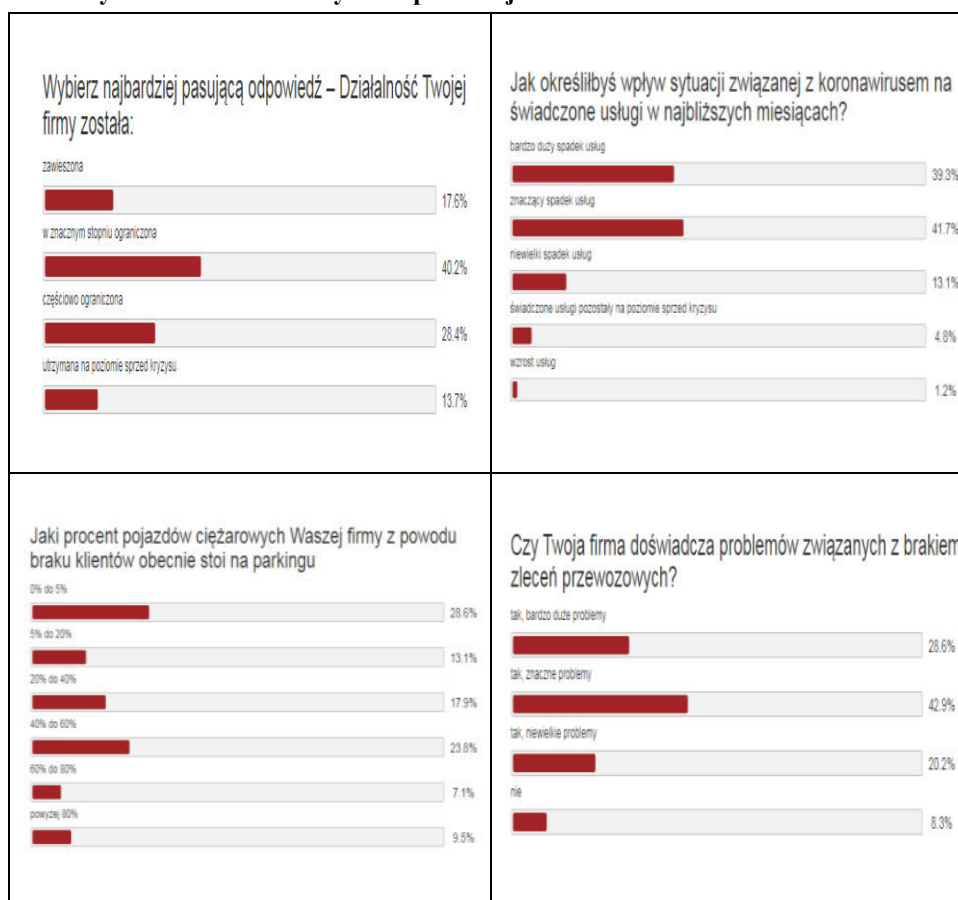
Były momenty, kiedy przemieszczanie się było ograniczone, albo też zakazane w niektórych przypadkach. Sytuacja ta wynikała z obowiązujących przepisów prawnych. Poprzez pracę zdalną i częste wykonywanie testów covidowych, transport mocno ucierpiał, przede wszystkim pod względem finansowym, a co z tego wynikało wiele firm i przedsiębiorstw zostało zawieszonych, a nawet zamkniętych.

Zamknięte granice, zakłady produkcyjne, ograniczenia liczby pracowników spowodowało, że cała ta branża stanęła przed ogromnym wyzwaniem. W transporcie, logistyce oraz spedycji występowały bardziej lub mniej dynamiczne zmiany, ale nasiliły się one wraz z wybuchem epidemii. Należy wspomnieć, iż nasz kraj jest bardzo istotnym ogniwem logistycznym, posiadającym wiele centrów przeładunkowych,

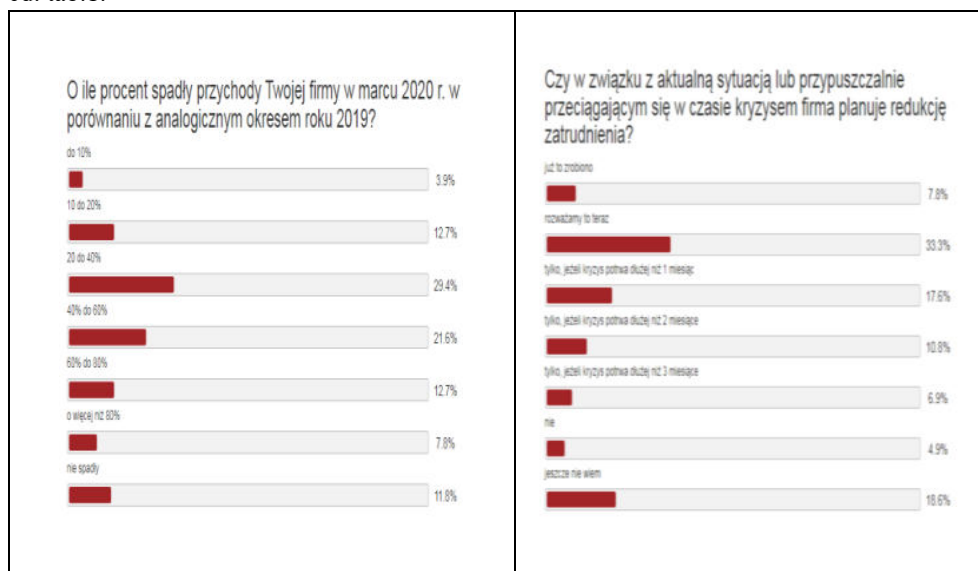
hal magazynowych. Potencjał ten w czasie pandemii był cały czas wykorzystywany (mimo, że w mniejszym stopniu), ale to spowodowało, że kryzys gospodarczy w branży TSL był mniej odczuwalny w porównaniu z innymi sektorami gospodarki np. turystyką czy gastronomią.

W marcu 2020 roku TruckFocus oraz organizacja Transport i Logistyka Polska zrealizowały badania dotyczące oceny skali utrudnień, które powstały w branży transportowej na skutek zaistnienia pandemii COVID-19. W badaniu udział wzięło 445 osób (Hanczka, 2020). Wyniki ankiet przedstawiono w poniższej tabeli.

**Tab. 1. Wyniki ankiet w branży transportowej**



cd. tab.1.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Hanczka, 2020; <https://tlp.org.pl/wplyw-pandemii-koronawirusa-na-branze-transportowa-wyniki-ankiety/>.

Dokonując analizy zaprezentowanych wyników ankiety można stwierdzić, że nie są one zadowalające. Żaden podmiot nie czuł się bezpiecznie w czasie trwania pandemii. Poprzez pandemię koronawirusa łańcuch dostaw został zaburzony. Działalność zdecydowanej większości firm transportowych została ograniczona. Takiej odpowiedzi udzieliło 40,2% respondentów. Tylko kilkanaście procent (13,7%) badanych zadeklarowało utrzymanie działalności na poziomie sprzed kryzysu. Właściciele przedsiębiorstw transportowych (ponad 80% badanych) stwierdziło, że pandemia ma bardzo duży lub znaczny wpływ na świadczone przez nich usługi. Ponad 70% respondentów wskazało występowanie bardzo dużych lub znacznych problemów związanych z brakiem zleceń przewozowych. Sytuacja ta doprowadziła do spadku przychodów. 21,6% respondentów wskazało spadek swoich przychodów w przedziale 40-60% w stosunku do 2019 roku, zaś blisko 30% badanych określiło spadek swoich przychodów w przedziale 20-40%. W początkowym okresie trwania pandemii ponad 30% właścicieli planowało zwolnienia pracowników.

## PODSUMOWANIE

Pandemia COVID-19, której początki datuje się na przełom lat 2020/2021 po roku obecności na świecie objęła swoim zasięgiem niemal wszystkie państwa świata. Spowodowała ona szereg zmian w funkcjonowaniu światowych gospodarek. Do jednych z najbardziej destabilizacyjnych skutków wystąpienia tego zjawiska można zaliczyć recesję, która dotknęła większość państw. Kraje Unii Europejskiej odnotowały wzrost bezrobocia, inflacji oraz spadek PKB, poziomu eksportu, importu.



Pandemia COVID-19 miała znaczący wpływ także na gospodarkę Polski. Wprowadzenie obostrzeń i lockdownów doprowadziło do znacznego spadku aktywności gospodarczej. Przedsiębiorstwa z wielu sektorów m.in. gastronomii, turystyki, przemysłu musiały dostosować się do nowej rzeczywistości, co często związane było z utratą przychodów.

W branży transportowej właściciele liczyli się ze spadkiem poziomu usług, a oprócz samych prawie 18% firm, które oświadczyły zawieszenie, kolejnym problemem było wręcz wyłączenie na czas nieokreślony niektórych samochodów ciężarowych. Najbardziej ucierpiały: płynność dostaw, zgodność awizacji, zaburzenia planowania produkcji, realizacja zamówień zgodnie z harmonogramem oraz płynność finansowa. Nie można zapomnieć o znacznych problemach spowodowanych brakiem zleceń przewozowych, dlatego też wpłynęło to na zamknięcie części działalności, redukcję płacy pracowników czy też ograniczenie inwestycji w rozwój firmy, co jest działaniem antykryzysowym. Tym samym wszystkie dodatkowe koszty związane z transportem, składowaniem, przestojem, itd. ponoszone są przez nadawców lub odbiorców ładunków.

## BIBLIOGRAFIA

1. Antipova, T., (2020), *Coronavirus Pandemic as Black Swan Event. International Conference on Integrated Science*.
2. Baldwin, R., Tomiura E., (2020), *Thinking ahead about the trade impact of COVID-19*, [w:] R. Baldwin, B. Weder di Mauro (red.), *Economics in the Time of COVID-19*, Londyn.
3. Chisholm-Burns M. A., (2010), A crisis is a really terrible thing to waste, *American Journal of Pharmaceutical Education*, 74(2), article 19.
4. Czech K., Karpio A., Wielechowski M., Woźniakowski T., Żebrowska-Suchodolska D., (2020), *Polska gospodarka w początkowym okresie pandemii COVID-19*, Warszawa.
5. Gossling S., Scott D., Hall C. M., (2020), Pandemics, tourism and global change: a rapid assessment of COVID-19, *Journal of Sustainable Tourism*.
6. Hanczka W., (2020), Wpływ pandemii koronawirusa na branżę transportową- wyniki ankiet, <https://truckfocus.pl/nawosci/54128/wplyw-pandemii-koronawirusa-na-branze-transportowa-wyniki-ankiety>.
7. Komisja Europejska, (2020a), Fundusze UE pomagają przedsiębiorcom przetrwać pandemię koronawirusa. Panorama. Wszystko o Europejskiej Polityce Regionalnej i Miejskiej.
8. Komisja Europejska, (2020b), *Polityka spójności w obliczu pandemii COVID-19*. Panorama. Wszystko o Europejskiej Polityce Regionalnej i Miejskiej.
9. Mazzoleni S., Turchetti G., Ambrosino N., (2020), The COVID-19 outbreak: From „black swan” to global challenges and opportunities. *Pulmonology*, 26(3).

10. Nicola M., Alsafi Z., Sohrabi C., Kerwan A., Al-Jabir A., Iosifidis C., Agha M., Agha R., (2020), *The socio-economic implications of the coronavirus pandemic (COVID-19)*, [w:] *A review. International journal of surgery*, (London), 78.
11. OECD, (2010), *OECD Employment Outlook 2010*, [w:] *Moving Beyond the Jobs Crisis*, OECD.
12. Pancer-Cybulska E., (2022), *Polska gospodarka w warunkach pandemii COVID-19 na tle Unii Europejskiej*, *Ekonomia – Wrocław Economic Review*, 28/4.
13. Ritter T., Pedersen C., (2020), *Analyzing the impact of the coronavirus crisis on business models*, *Industrial Marketing Management*, Vol. 88.
14. Transport i logistyka Polska, <https://tlp.org.pl/wplyw-pandemii-koronawirusa-na-branze-transportowa-wyniki-ankiety/>.
15. Wind T. R., Rijkeboer M., Andersson G., Riper H., (2020), *The COVID-19 pandemic*, [w:] *The ‘black swan’ for mental health care and a turning point for e-health. Internet interventions*, 20, 100317.
16. Wolak-Tuzimek A., Duda J., (2023), *Factors of large enterprises competitiveness at an initial stage of an economic crisis*, [w:] Duda J., Bernat T. (red), *Business Impacts of COVID-19. International Business, Crisis Management and the Global Economy*, New York.
17. Wolff R. D., (2012), *Capitalism hits the fan*. Interlink Publishing, Northampton.

## **IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC ON THE POLISH ECONOMY IN THE EARLY STAGES OF THE CRISIS**

### ***Abstract***

*The COVID-19 pandemic disrupted many economies. It caused both supply and demand shocks, resulting in an economic crisis. Therefore, the EU focused on the economic problems of its grouping and launched a policy to counteract the economic impact of the pandemic.*

*The aim of this article is to examine the impact of the pandemic on the functioning of the Polish economy with a particular focus on the transport industry.*

*The economies of all EU countries have seen an increase in unemployment, inflation, a fall in GDP and a reduction in international trade. The Polish economy has also seen a deterioration in operating conditions for businesses in the transport sector, among others.*

**Keywords:** pandemic, crisis, economy, COVID 19.