

Kontekst społeczny

Amazon A-Z: Logistyka

„Interesy z Amazonem, które FedEx ostatnio stracił, były dla firmy jednym z mniej lukratywnych biznesów. Amazon żąda bowiem bardzo niskich stawek za usługi dostawców, którzy chcą dostać choć kawałek ze stale rosnącego tortu przesyłek” – pisze Chris Isidore z „CNN Business”.

Presja, którą wywiera Amazon na firmy kurierskie i przewozowe, wiąże się w dużej mierze z usługą Prime, w ramach której klienci i klientki mogą dokonywać nielimitowanej ilości zakupów z darmową dostawą. Dostarczenie każdej przesyłki to jednak dodatkowy koszt, stąd firma Jeffa Bezosa stara się go minimalizować za wszelką cenę. Z tego powodu FedEx pod koniec 2019 roku postanowił nie przedłużać swojej umowy z Amazonem, nie widząc w niej dalszej perspektywy zysku. W odpowiedzi na to, Amazon postanowił zabronić zewnętrznym sprzedawcom na swojej platformie korzystania z usług FedExu, tłumacząc to niezadowalającą szybkością usług (ostatecznie decyzję cofnięto).

Krok ten ma jednak jeszcze inny podtekst. Od wielu lat Amazon rozwija swoje własne zdolności logistyczne na każdym poziomie. W artykułach z 2016 roku na łamach „Quartz” i „Business Insider”, Chase Purdy i Danielle Muoio opisują ten proces. Purdy: „By ciąć koszty, firma pozbywa się pośredników w Chinach, dostarczających towary z magazynów do portów i próbuje robić to sama. Kupiła także tysiące naczep (nie mylić z ciężarówkami), by efektywniej prowadzić załadunek i wysyłkę. Ostatnio Amazon ogłosił, że weźmie w leasing 20 samolotów Boeing 767 (...)”. W 2019 roku samolotów było już 50, a do 2021 liczba ma wzrosnąć do 70. W tym samym roku firma chce uruchomić także węzeł lotniczy w stanie Kentucky, z magazynem i stanowiskami postojowymi dla 24 maszyn.

Muoio: „Amazon również poszedł w kontenerowce. Jego chińska spółka-córka uzyskała licencję pozwalającą na sprzedaż powierzchni na statkach pływających między Chinami a USA i Europą”. „To robi z nich jedyną firmę, która potrafi obsługiwać transakcje od początku do końca. Amazon stworzył zamknięty ekosystem” – dodaje Steve Ferreira z firmy badawczej Ocean Audit, cytowany przez „USA Today”. Mamy więc wielkotonażowy transport morski, szybki transport lotniczy oraz samochodowy –

pomiędzy centrami logistycznymi. Brakuje ostatniego elementu, domykającego wspomniany „ekosystem” – tego, co w logistyce nazywa się „ostatnią milą”.

Najpierw jednak przyjrzyjmy się jeszcze jednemu, najważniejszemu aspektowi tych zmian – ludziom. To pracownicy są najczęściej tymi, którzy ponoszą rzeczywisty ciężar cięć kosztów. Wzięcie całego procesu logistycznego pod własne skrzydła przez Amazona może oznaczać dla pracowników powiązanych z nim branż to samo, co dla pracowników magazynowych. Jak donoszą Abha Bhattacharai i Kevin Williams z „The Washington Post”, kilkudziesięciu pilotów Atlas Air – podwykonawcy obsługującego Amazon Air – protestowało w kwietniu 2019 roku przeciwko warunkom pracy i pensjom, niedługo po katastrofie jednego z Boeingów 767 w barwach Amazona. Wstępne śledztwo w tej sprawie wykazało, jak donosi Jeremy Bogaisky z „Forbesa”, że pierwszy oficer podczas feralnego lotu osiągał kiepskie wyniki w szkoleniach w Atlas Air, a aplikując do pracy zataił poprzednie, nieukończone szkolenia u innych przewoźników.

Protestujący piloci dodawali do tego zbyt długie godziny pracy i niskie pensje. Jak twierdzi pilot cytowany przez „The Washington Post”, za sterami samolotów Atlas Air latających dla Amazona zarabia się od 40 do 60% mniej niż latając dla UPS czy FedEx. Jak wynika ze związkowej ankiety, na którą również powołują się protestujący, 60% pilotów Atlas Air chciałoby odejść z pracy i przejść do konkurencji. „To była powolna firma. Teraz jest więcej pracy niż kiedykolwiek” – dodaje inny z pilotów. Amazon zmienia także zupełnie reguły wynagradzania kierowców ciężarówek, jednak w tym przypadku – jak podaje „Business Insider” – opinie w branży na temat efektów są mocno podzielone.

Wróćmy do kwestii „ostatniej mili”. Amazon konsekwentnie pielęgnuje swój wizerunek wielkiego innowatora, który wywraca zastane reguły gry i wprowadza nowatorskie rozwiązania techniczne. Kilka lat temu głośno reklamował testy superszybkich dostaw za pomocą dronów, a patenty składane przez firmę potwierdzają, że Jeff Bezos myśli o tym bardzo poważnie. Jednak dopóki technologia, koszty oraz uwarunkowania prawne nie pozwalają na pełne wprowadzenie tych rozwiązań w życie, Amazon jak zawsze sięga po nisko opłacanych pracowników.

Rzeczywistość „ostatniej mili” to dziś nie ultranowoczesne, autonomiczne drony, a sieć niewielkich firm kurierskich, którym gigant e-handlu może swobodnie narzucać wysokie tempo pracy i niskie wynagrodzenia, w przeciwieństwie do dużych, silnie uzwiązkowionych firm jak UPS, FedEx czy USPS. Wisienką na torcie jest Amazon Flex, aplikacja działająca na podobnej zasadzie jak Uber, poprzez którą niemal każda osoba z prawem jazdy i samochodem może zostać dostawczynią Amazona. Analitycy banku inwestycyjnego Morgan Stanley wyliczają, że w 2019 roku Amazon sam dostarczył globalnie 2,5 miliarda paczek, podczas gdy FedEx około 3 miliardów, a lider rynku, UPS, 4,7 miliarda. Według ich prognoz w 2022 roku to korporacja Bezosa będzie liderem stawki z 6,5 miliardami dostaw świadcząc także usługi dla innych firm. Pytanie, jakim kosztem.

źródła:

1. Andrew Liptak, *FedEx is ending its ground-shipping contract with Amazon*, „The Verge”, 2019 <https://www.theverge.com/2019/8/7/20758346/fedex-amazon-ground-shipping-ending-contract>
2. Danielle Muoio, *Amazon is growing its shipping network an absurd amount — and it's paying off*, „Business Insider”, 2016 <https://businessinsider.com.pl/international/amazon-is-growing-its-shipping-network-an-absurd-amount-and-its-paying-off/3s3v3c0>
3. Chase Purdy, *How Amazon is secretly building its superfast delivery empire*, „Quartz”, 2016 <https://qz.com/636404/how-amazon-is-secretly-building-its-superfast-delivery-empire/>
4. Rachel Premack, *An internal doc reveals Amazon is ditching the trucking industry's most common pay practice...*, „Business Insider”, 2019 <https://www.businessinsider.com/amazon-truck-drivers-pay-hourly-per-mile-2019-11?IR=T>
5. Abha Bhattarai i Kevin Williams, *The Amazon Air pilots who deliver your parcels are prepared to strike*, „The Washington Post”, 2019 <https://www.washingtonpost.com/business/2019/04/11/pilots-who-deliver-your-amazon-parcels-are-prepared-strike/>
6. materiały prasowe lotniska Cincinnati-Northern Kentucky (CVG) <https://www.cvgairport.com/about/next/amazon-and-cvg/amazonatcvg>
7. Elizabeth Weise, *Amazon pushing hard into ocean shipping, making it easier for Chinese goods to get to you*, „USA Today”, 2019 <https://eu.usatoday.com/story/money/2019/01/18/amazon-pushing-hard-into-ocean-shipping-china-u-s/2589422002/>
8. Chris Isidore, *FedEx problems go beyond its split with Amazon*, „CNN Business”, 2019 <https://edition.cnn.com/2019/12/18/business/fedex-amazon-outlook/index.html>
9. Jeremy Bogaisky, *Pilot Of Doomed Amazon Air Flight Had Poor Training Record...*, „Forbes”, 2019 <https://www.forbes.com/sites/jeremybogaisky/2019/12/19/pilot-of-doomed-amazon-air-flight-had-poor-training-record-seemed-confused-before-crash-ntsb-report-suggests/#469aa3df79cc>
10. Michael Sheetz, *Watch out, UPS. Morgan Stanley estimates Amazon is already delivering half of its packages*, „CNBC”, 2019 <https://www.cnbc.com/2019/12/12/analyst-amazon-delivering-nearly-half-its-packages-instead-of-ups-fedex.html>