



**SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA
WIELKOPÓLSKIEGO**

**WOJEWÓDZKI URZĄD PRACY
W POZNANIU**

Logistyka, spedycja i gospodarka magazynowa - stan i struktura branży w Wielkopolsce

Raport pełny z badania



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Raport opracowany przez:



AGERON Polska Sp. z o. o.
ul. Wróbla 35
02-736 Warszawa
www.ageron.pl

Instytucja zlecająca badanie:

Wojewódzki Urząd Pracy w Poznaniu
ul. Kościelna 37
60 -537 Poznań

Główni odbiorcy publikacji:

Instytucje rynku pracy
Organizacje pracodawców
Organizacje samorządu gospodarczego
Samorządy powiatowe
Instytucje oświatowe

Nakład:

3 egz.

ISBN

978-83-942806-3-5

Spis treści

1. Wprowadzenie	5
2. Metodologia badania	7
3. Struktura branży TSL w Wielkopolsce	9
3.1 Charakterystyka firm	9
3.1.1 Rozmieszczenie terytorialne	9
3.1.2 Klasy wielkości	12
3.1.3 Zakres świadczonych usług	13
3.1.4 Rynki działania	20
3.2 Kondycja finansowa branży	24
3.2.1 Przychód i koncentracja gospodarcza	24
3.2.2 Rentowność przedsiębiorstw	26
3.2.3 Wartość dodana brutto	29
3.2.4 Wartość brutto środków trwałych	31
3.2.5 Nakłady inwestycyjne	32
4. Uwarunkowania rozwoju branży TSL w Wielkopolsce	34
4.1 Uwarunkowania komunikacyjne	34
4.1.1 Transport drogowy	34
4.1.2 Transport kolejowy	41
4.1.3 Terminale intermodalne	46
4.1.4 Transport lotniczy	47
4.2 Uwarunkowania wynikające z dostępności infrastruktury logistycznej i terenów inwestycyjnych	49
4.2.1 Rynek magazynowy	49
4.2.2 Centra logistyczne	50
4.2.3 Tereny inwestycyjne	51
4.3 Uwarunkowania edukacyjne	54
4.3.1 Edukacja ponadgimnazjalna	54
4.3.2 Szkolnictwo wyższe	62
4.3.3 Pozostała oferta edukacyjna	67
4.3.4 Praktyki i staże	70
4.4 Uwarunkowania badawczo-rozwojowe i innowacyjne	72
4.4.1 Innowacyjność i działalność B+R w regionie	72
4.4.2 Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości	76
4.4.3 Ośrodki B+R	78
4.4.4 Klastry	80
5. Rynek pracy w branży TSL w Wielkopolsce	81
5.1 Charakterystyka zatrudnienia w branży TSL	81
5.2 Zmiany poziomu zatrudnienia w branży TSL	86
5.2.1 Miejsca pracy wolne, nowo utworzone i zlikwidowane	86
5.2.2 Przyjęcia do pracy i zwolnienia z pracy	91
5.2.3 Opinia pracodawców na temat zmian poziomu zatrudnienia w branży	93
5.3 Koszty związane z zatrudnieniem	96
5.4 Polityka zatrudnienia w branży TSL	103

5.5	Diagnoza zapotrzebowania na pracowników w branży TSL	106
5.5.1	Zawód i lokalizacja	107
5.5.2	Wykształcenie	113
5.5.3	Doświadczenie zawodowe	114
5.5.4	Kompetencje	117
5.5.5	Kwalifikacje zawodowe	122
5.5.6	Inne wymagania	123
6.	Analiza strategiczna branży TSL w Wielkopolsce	124
6.1	Podsumowanie wyników badania	124
6.2	Ocena konkurencyjności branży TSL w Wielkopolsce	130
6.3	Prognoza sytuacji ekonomicznej oraz zatrudnienia w branży TSL do 2020	133
6.4	Analiza SWOT/PEST	134
7.	Kierunki rekomendowanych działań	138
Bibliografia		140
Spis rysunków		143
Spis tabel		146

1. Wprowadzenie

Branża **TSL (Transport, Spedycja, Logistyka)** należy do branż o wysokim potencjale rozwoju, zarówno w skali świata, jak i Polski. Województwo wielkopolskie, obok mazowieckiego i śląskiego, jest liderem w rozwoju branży TSL w Polsce, na co wpływ ma przede wszystkim atrakcyjne położenie regionu – na szlaku komunikacyjnym łączącym zachód Europy ze wschodem, dostępność infrastruktury komunikacyjnej oraz zasoby rynku pracy.

O ważnej roli branży TSL dla rozwoju społeczno-gospodarczego województwa wielkopolskiego świadczy fakt, że *wyspecjalizowane procesy logistyczne* zostały wpisane do obszarów **inteligentnych specjalizacji Wielkopolski**, wyszczególnionych w Regionalnej Strategii Innowacji dla Wielkopolski na lata 2015-2020. Wsparciem na rzecz rozwoju zostały objęte wyspecjalizowane usługi i produkty logistyczne oraz zrównoważone łańcuchy dostaw zwiększające poziom obsługi klientów biznesowych, a także procesy logistyczne wspierające mobilność regionalną.¹

Wychodząc naprzeciw **potrzebie dokonania pogłębionej diagnozy** aktualnego stanu rozwoju branży TSL w Wielkopolsce, a także wskazania szans i barier jej dalszego rozwoju w regionie oraz wyznaczenia rekomendowanych kierunków wsparcia branży, **Wojewódzki Urząd Pracy w Poznaniu** zlecił realizację badań i analiz, których wynik przedstawiono w niniejszym opracowaniu.

W badaniu wykorzystano zarówno **źródła wtórne** (dane statystyczne – m.in. dane dla **sekcji H <wg PKD 2007> transport i gospodarka magazynowa**, publikacje, opracowania), jak i źródła **danych pierwotnych (badania ilościowe i jakościowe wśród ekspertów i przedstawicieli firm)**. Istotnym elementem analiz była **analiza ofert pracy** z branży TSL w Wielkopolsce zamieszczanych na portalach rekrutacyjnych w okresie od 21 czerwca do 13 września 2016 r. Opis metod i technik badawczych wykorzystanych w projekcie przedstawiono w **rozdziale 2. Metodologia badania** (szczegółowy opis doboru próby do badań oraz narzędzia badawcze zastosowane w realizacji niniejszego badania zawiera *Raport metodologiczny*).

W **rozdziale 3. Struktura branży TSL w Wielkopolsce** dokonano szczegółowej charakterystyki firm z branży TSL w Wielkopolsce, w tym rozmieszczenia terytorialnego przedsiębiorstw, struktury względem klas wielkości, zakresu świadczonych usług oraz działalności międzynarodowej, a także kondycji finansowej branży. Większość analiz została przeprowadzona na podstawie danych dla sekcji H *transport i gospodarka magazynowa* (wg PKD 2007) pochodzących ze źródeł statystyki publicznej.

Analizując uwarunkowania rozwoju branży TSL w regionie (**rozdział 4. Uwarunkowania rozwoju branży TSL w Wielkopolsce**) wzięto pod uwagę uwarunkowania komunikacyjne, uwarunkowania wynikające z dostępności infrastruktury logistycznej oraz terenów inwestycyjnych, uwarunkowania edukacyjne oraz uwarunkowania wynikające z dostępności oferty usług badawczo-rozwojowych i poziomu innowacyjności firm. Dane pochodzące ze źródeł wtórnych uzupełniono o informacje pozyskane na drodze wywiadów z ekspertami i przedstawicielami branży TSL w Wielkopolsce.

Rozdział 5. Rynek pracy w branży TSL w Wielkopolsce zawiera pogłębioną analizę rynku pracy w branży TSL w Wielkopolsce. W pierwszej części rozdziału dokonano charakterystyki poziomu zatrudnienia oraz zmian poziomu zatrudnienia w branży, bazując w znacznej mierze na danych o liczbie pracujących w sekcji H *transport i gospodarka magazynowa* pochodzących ze źródeł statystyki publicznej. Przenalizowano również poziom wynagrodzeń w branży, zakres świadczeń pozapłacowych oferowanych przez pracodawców, a także deklarowaną przez firmy politykę zatrudnienia w branży. Następnie dokonano pogłębionej diagnozy zapotrzebowania na pracowników w branży TSL – ze wskazaniem poszukiwanych zawodów, a także oczekiwań pracodawców wobec wykształcenia, doświadczenia zawodowego, kompetencji i kwalifikacji zawodowych pracowników.

¹ Regionalna Strategia Innowacji dla Wielkopolski na lata 2015-2020 (RIS3). Aktualizacja

Podsumowanie najważniejszych wyników badania wraz z oceną pozycji konkurencyjnej branży oraz atrakcyjności regionu dla rozwoju branży, a także prognozy sytuacji ekonomicznej i poziomu zatrudnienia w branży TSL w Wielkopolsce przedstawiono w **rozdziale 6. Analiza strategiczna branży TSL w Wielkopolsce**. Z wykorzystaniem wybranych metod analizy strategicznej wskazano kluczowe czynniki sukcesu branży oraz oceniono te czynniki z punktu widzenia Wielkopolski, omówiono siły konkurencyjne działające na branżę, a także wskazano silne i słabe strony branży oraz szanse i zagrożenia wynikające z otoczenia branży – politycznego, ekonomicznego, społecznego i technologicznego (analiza SWOT/PEST).

W ostatnim rozdziale wskazano rekomendacje dla organów rządowych i samorządowych, organizacji pracodawców i organizacji branżowych, instytucji związanych z edukacją oraz instytucji rynku pracy w zakresie realizacji działań zmierzających do rozwoju branży (**rozdział 7. Kierunki rekomendowanych działań**).

Opracowanie kończy zestawienie bibliograficzne oraz spis rysunków i tabel.

Podsumowaniem wniosków z niniejszego opracowania jest publikacja pt. *„Logistyka, spedycja i gospodarka magazynowa - stan i struktura branży w Wielkopolsce. Raport skrócony z badania”*, ISBN 978-83-942806-4-2.

2. Metodologia badania

Analiza danych zastanych

Przeprowadzona w ramach badania analiza danych zastanych objęła przegląd dostępnych danych i informacji pozwalających na charakterystykę stanu rozwoju branży TSL w województwie wielkopolskim. Analizie poddane zostały dane zawarte w dostępnych bazach danych i rocznikach statystycznych, publikacjach branżowych, portalach informacyjnych oraz innych źródłach pośrednio lub bezpośrednio związanych z branżą TSL.

Szczególną grupą przeanalizowanych danych zastanych były portale rekrutacyjne (gazetapraca.pl, olx.pl/praca, pracuj.pl, infopraca.pl, praca.pl, pracujwlogistyce.pl), które stanowiły źródło pozyskania danych do przeprowadzonej **analizy ofert pracy** (pozyskanych zostało łącznie 3816 ofert pracy zamieszczonych na ww. serwisach w okresie od 21 czerwca do 13 września 2016 r.).

Szczegółowy wykaz wykorzystanych źródeł danych został zawarty w załączniku bibliograficznym.

Ankieta telefoniczna CATI

Badaniem CATI (*ang. Computer Assisted Telephone Interview*) objęte zostały dwie grupy badawcze:

1. Badanie CATI 1 – wielkopolskie przedsiębiorstwa z branży *transport i gospodarka magazynowa* (Seksja H wg PKD 2007).
2. Badanie CATI 2 – przedsiębiorstwa produkcyjne, handlowe lub produkcyjno-handlowe, posiadające oddziały logistyczne, funkcjonujące na terenie województwa wielkopolskiego, zatrudniające powyżej 49 pracowników.

Badanie CATI 1 zostało przeprowadzone na próbie 378 wielkopolskich przedsiębiorstw z branży transport i gospodarka magazynowa, co umożliwiło wnioskowanie statystyczne na podstawie uzyskanych danych przy przedziale ufności wynoszącym 95% oraz błędzie maksymalnym 5%. W realizacji badania zastosowany został losowo-warstwowy dobór próby badawczej. Zastosowanym kryterium wydzielenia warstw była lokalizacja firmy na poziomie podregioniu (NUTS 3). Struktura całościowej próby badawczej podzielona wg kryterium lokalizacji odpowiada strukturze populacji. Liczba przebadanych firm z podregionu kaliskiego wyniosła 54; konińskiego – 59; leszczyńskiego – 51; pilskiego – 38; poznańskiego – 86; Poznania – 90.

W celu uzyskania lepszej podstawy do wnioskowania w odniesieniu do przedsiębiorstw średnich i dużych, dodatkowo w realizacji badania zastosowany został dobór celowo-kwotowy, zgodnie z którym przebadanych zostało: 265 firm małych (70% z 378); 75 firm średnich (20% z 378) oraz 38 firm dużych (10% z 378).

Badanie CATI 2 zostało przeprowadzone na próbie 384 przedsiębiorstw produkcyjnych, handlowych i produkcyjno-handlowych, posiadających oddziały logistyczne funkcjonujące na terenie województwa wielkopolskiego, zatrudniających powyżej 49 pracowników. Zastosowana wielkość próby badawczej umożliwiła wnioskowanie statystyczne na podstawie uzyskanych danych przy przedziale ufności wynoszącym 95% oraz błędzie maksymalnym 5%, przy nieznannej wielkości badanej populacji². W realizacji badania zastosowany został losowo-warstwowy dobór próby badawczej. Zastosowanym kryterium wydzielenia warstw była lokalizacja firmy na poziomie podregioniu (NUTS

² Brak jest danych pozwalających na zidentyfikowanie populacji przedsiębiorstw produkcyjnych, handlowych i produkcyjno-handlowych, posiadających oddziały logistyczne funkcjonujące na terenie województwa wielkopolskiego.

3). Udział przebadanych respondentów z poszczególnych podregionów był względem siebie równy – z każdego podregionu przebadanych zostało 64 przedsiębiorstw.

Respondentami obu badań byli przedstawiciele przedsiębiorstw, osoby kompetentne do udzielenia informacji w zakresie wyznaczonym celami badania.

Oba badania zrealizowano w sierpniu 2016 r. Realizację badań właściwych poprzedzono badaniem pilotażowym (lipiec 2016 r.).

Wywiady indywidualne IDI

W ramach projektu badawczego przeprowadzono 20 indywidualnych wywiadów pogłębionych IDI (*ang. Individual In-Depth Interview*), w tym z 5 ekspertami branżowymi – pracownikami instytucji naukowych lub badawczo-rozwojowych oraz przedstawicielami 15 firm działających w branży TSL w Wielkopolsce (5 firm mikro i małych, 5 firm średnich oraz 5 firm dużych).

Wywiady zrealizowano w okresie od 4 sierpnia do 7 września 2016 r.

Wywiad grupowy FGI

Badanie jakościowe techniką FGI (*ang. Focus Group Interview*) zostało przeprowadzone w grupie 8 ekspertów związanych z funkcjonowaniem branży TSL w województwie wielkopolskim: pracodawcy z branży TSL zatrudniający do 9 osób (3 osoby), pracodawcy z branży TSL zatrudniający powyżej 50 osób (2 osoby), przedstawiciel Biura Karier funkcjonującego na terenie województwa wielkopolskiego, doradca zawodowy oraz przedstawiciel organizacji reprezentującej pracodawców.

Wywiad fokusowy odbył się dnia 30 sierpnia 2016 r. w Poznaniu.

Metody analizy strategicznej

Do oceny stanu i potencjału rozwojowego branży TSL w Wielkopolsce wykorzystano narzędzia analizy strategicznej: 1/ **analizę kluczowych czynników sukcesu** (wskazującą kilka czynników, które w największym stopniu determinują funkcjonowanie branży), 2/ **analizę 5 sił Portera** (zestawiającą siły konkurencyjne działające na sektor, tj.: siłę rywalizacji konkurencyjnej na rynku, zagrożenie ze strony nowych wejść na rynek, zagrożenie ze strony substytutów, siłę przetargową dostawców oraz siłę przetargową nabywców) oraz **analizę SWOT/PEST** (prezentującą mocne i słabe strony sektora oraz szanse i zagrożenia w otoczeniu sektora – politycznym, gospodarczym, społecznym i technologicznym).

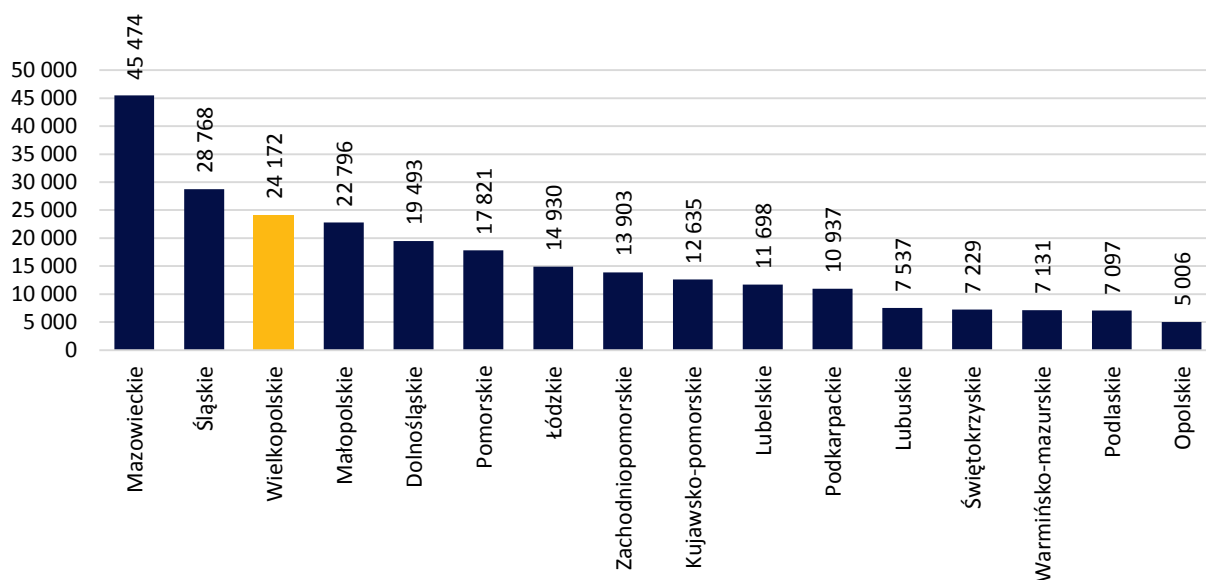
3. Struktura branży TSL w Wielkopolsce

3.1 Charakterystyka firm

3.1.1 Rozmieszczenie terytorialne

W 2015 r. na terenie województwa wielkopolskiego działalność prowadziły 24 172 firmy z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*, co stanowiło 9,4% ogółu firm z analizowanej sekcji w Polsce. Wyższą liczbą firm charakteryzowały się tylko województwa: mazowieckie (45 474) oraz śląskie (28 768). Łącznie, województwa mazowieckie, śląskie oraz wielkopolskie koncentrowały 38,3% ogółu polskich firm z analizowanej sekcji. Należy przy tym zaznaczyć, że **koncentracja przestrzenna firm z sekcji transport i gospodarka magazynowa w województwie wielkopolskim jest powiązana z koncentracją firm w ogóle** – udział ogółu wielkopolskich firm w ogóle polskich firm wyniósł 9,8%. **Udział firm z sekcji transport i gospodarka magazynowa w ogóle firm w województwie wielkopolskim jest przeciętny** – w 2015 r. wyniósł 5,9%, przy średniej wartości krajowej na poziomie 6,1%. Województwa mazowieckie, śląskie, małopolskie oraz dolnośląskie charakteryzowały się podobnym udziałem firm z analizowanej sekcji w ogóle gospodarki. Wartość ta wyniosła w ich przypadku odpowiednio 5,9%; 6,2%; 6,3% oraz 5,5%. Najwyższym udziałem firm z sekcji H w ogóle gospodarki charakteryzowały się województwa podlaskie (7,1%), lubuskie (6,8%) oraz lubelskie (6,8%).

Rys. 1 Liczba przedsiębiorstw z sekcji H w 2015 r.



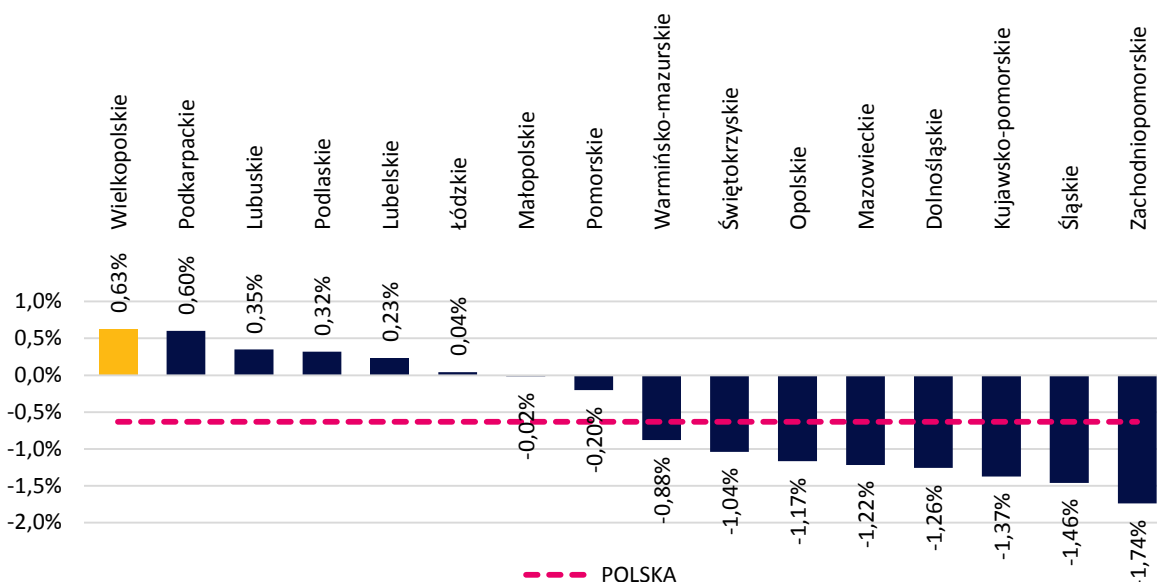
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

W okresie 2010-2015 województwo wielkopolskie charakteryzowało się znaczącym wzrostem liczby firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*. Ich liczba względem 2010 r. wzrosła do 2015 r. o 733, co stanowiło wzrost o 3,1%. Średni roczny wzrost w analizowanym okresie wyniósł w przypadku województwa wielkopolskiego 0,63%, co stanowiło najwyższą wartość w Polsce. W skali kraju, obserwowany był w tym okresie spadek liczby firm z analizowanej sekcji na poziomie -0,63% w skali roku, na co istotny wpływ miał znaczący spadek liczby firm zaobserwowany pomiędzy 2010 r. i 2011 r. Przyczyną tego spadku było oddziaływanie na rynek usług TSL kryzysu ekonomicznego w 2008 r. **Rozwój analizowanej branży jest w dużej mierze uzależniony od stanu funkcjonowania**

otoczenia gospodarczego³. Na skutek kryzysu ekonomicznego, klienci ograniczyli zakres usług, które wykonywali z pomocą firm logistycznych. Ograniczenie skali outsourcingu usług logistycznych w bezpośredni sposób przełożyło się na liczbę zamówień w branży TSL. Czynniki te wpłynęły zarówno na liczbę funkcjonujących w branży TSL firm jak i wymusiły na firmach istniejących optymalizację kosztów w ramach łańcuchów dostaw⁴. W przypadku województwa wielkopolskiego znaczenie tego czynnika było ograniczone. **Wśród przebadanych wielkopolskich firm z branży TSL, poziom popytu na usługi był oceniany jako korzystny przez 77,1% respondentów.** Warto w tym miejscu zauważyć, że wysoki popyt na usługi wynika nie tylko z uwarunkowań wewnątrzregionalnych, ale również z względnej bliskości i możliwości obsługi innych rynków – w tym m.in. aglomeracji warszawskiej i berlińskiej.

Porównywalnym względem województwa wielkopolskiego wzrostem liczby firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* charakteryzowało się tylko województwo podkarpackie. Warto przy tym zauważyć, że województwa mazowieckie oraz śląskie, charakteryzujące się wyższą względem województwa wielkopolskiego liczebnością firm z analizowanej sekcji, zanotowały w badanym okresie spadki o odpowiednio 6,1% (średnio 1,22% na rok) oraz 7,2% (średnio 1,46% na rok). **Utrzymywanie się tego trendu w przyszłości będzie prowadziło do wzrostu koncentracji firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* w województwie wielkopolskim.**

Rys. 2 Średnia roczna wartość wzrostu/spadku liczby firm z sekcji H w latach 2011-2015



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

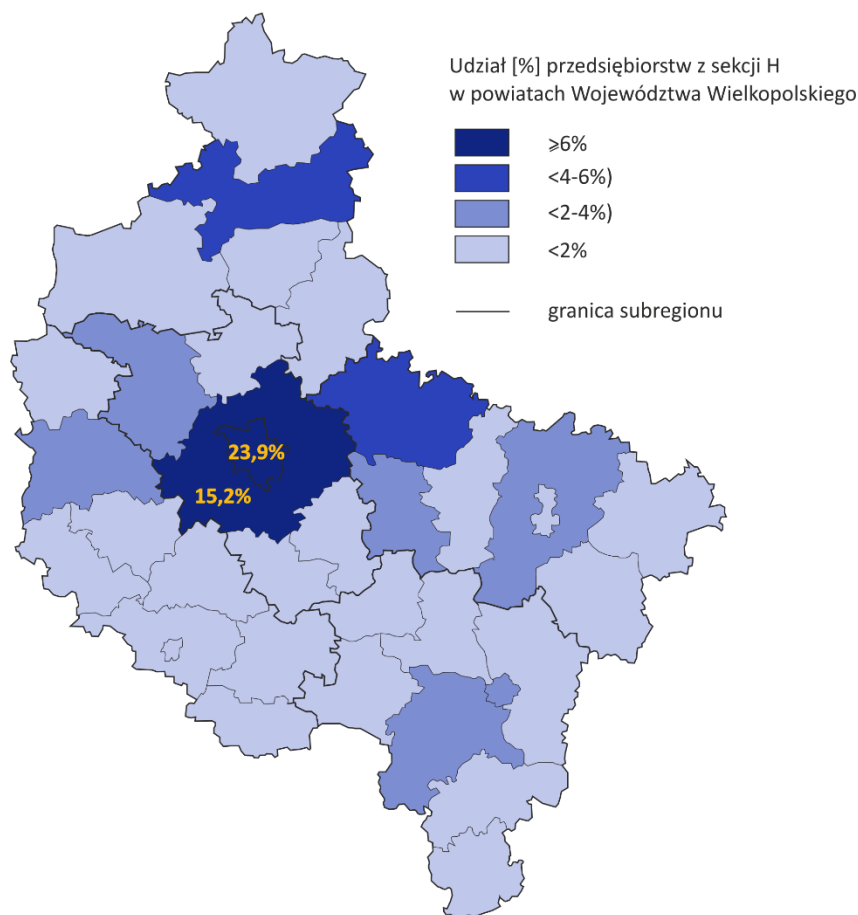
W ramach województwa wielkopolskiego, firmy z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* koncentrują się w największym stopniu w Poznaniu i otaczającym go powiecie poznańskim. Firmy prowadzące działalność na tym obszarze stanowiły w 2015 r. odpowiednio 23,9% oraz 15,2% ogółu wielkopolskich firm z analizowanej sekcji. Widoczna jest ponadto wyraźna koncentracja firm z sekcji H w pasie powiatów położonych w sąsiedztwie autostrady A2. W Poznaniu i powiecie poznańskim oraz powiatach szamotulskim, nowotomyskim, gnieźnieńskim, wrzesińskim i konińskim w 2015 r. koncentrowało się łącznie 53,2% ogółu wielkopolskich firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*. Oprócz wymienionych powiatów, udział w ogóle wojewódzkiej liczby firm z sekcji

³ Źródło: Borucka, A., *Analiza polskiego transportu samochodowego, Systemy Logistyczne Wojsk* nr 39/2013

⁴ Źródło: Wojciechowski, A., *Rynek usług logistycznych w Polsce – analiza, perspektywy rozwoju*, Logistyka 4/2012

H przekroczył wartość 2% jedynie w trzech przypadkach – w powiecie pilskim (4,2%), powiecie ostrowskim (3,7%) oraz w Kaliszu (3,1%).

Rys. 3 Udział [%] przedsiębiorstw z sekcji H w powiatach województwa wielkopolskiego w 2015 r.



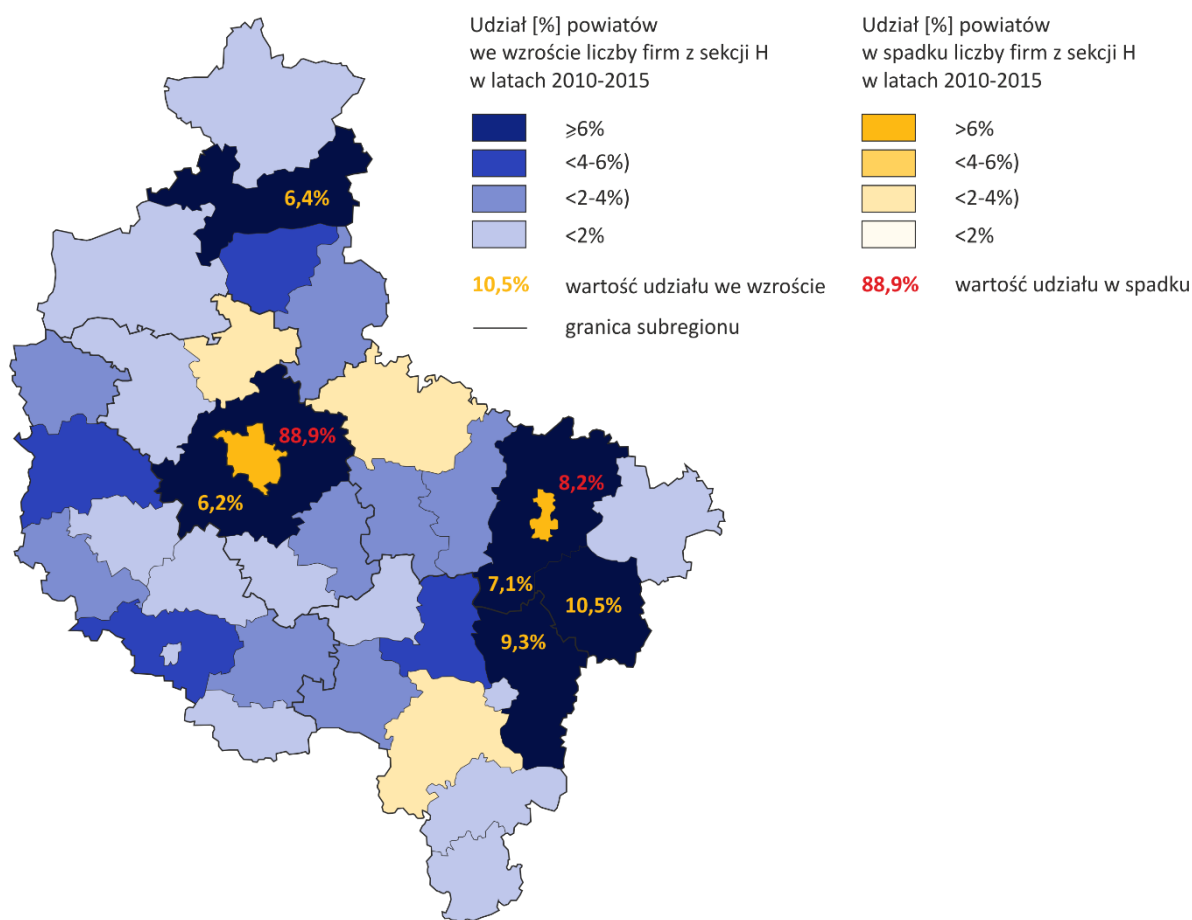
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Wzrost liczby firm prowadzących działalność w sekcji *transport i gospodarka magazynowa* w okresie 2010-2015 został zaobserwowany w 30 z 35 powiatów województwa wielkopolskiego. Stwierdzony względem nich łączny wzrost liczby przedsiębiorstw wyniósł 1 382. Spadek liczby firm z sekcji H został zanotowany w 5 powiatach, w przypadku których liczba firm z analizowanej sekcji spadła łącznie o 649. Jak zostało to stwierdzone wcześniej, w skali województwa zaobserwowano wzrost liczby analizowanych przedsiębiorstw – ich liczba w okresie 2010-2015 w województwie wielkopolskim wzrosła w sumie o 733.

Zaobserwowany wzrost liczby firm z sekcji H w największym stopniu koncentrował się w **trzech sąsiadujących ze sobą powiatach – tureckim, kaliskim oraz konińskim**. Wymienione powiaty były odpowiedzialne za odpowiednio 10,5%; 9,3% oraz 7,1% regionalnego wzrostu liczby firm z sekcji H (w sumie 26,8%). Spośród pozostałych powiatów, wysokim udziałem charakteryzowały się ponadto powiaty pilski (6,4%) oraz poznański (6,2%).

Spadek liczby wielkopolskich firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* był generowany w największym stopniu przez miasto Poznań – udział miasta Poznań w wartości charakteryzującej spadek liczby firm z sekcji H w latach 2010-2015 w województwie wyniósł 88,9%. Znaczącą wartość omawianego wskaźnika zaobserwowano ponadto w Koninie – 8,2%. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że obydwa wymienione miasta sąsiadowały z powiatami ziemskimi charakteryzującymi się wysokim wzrostem liczby firm z sekcji H – powiatami poznańskim i konińskim.

Rys. 4 Udział powiatów we wzroście/spadku liczby firm z sekcji H w latach 2010-2015



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

3.1.2 Klasy wielkości

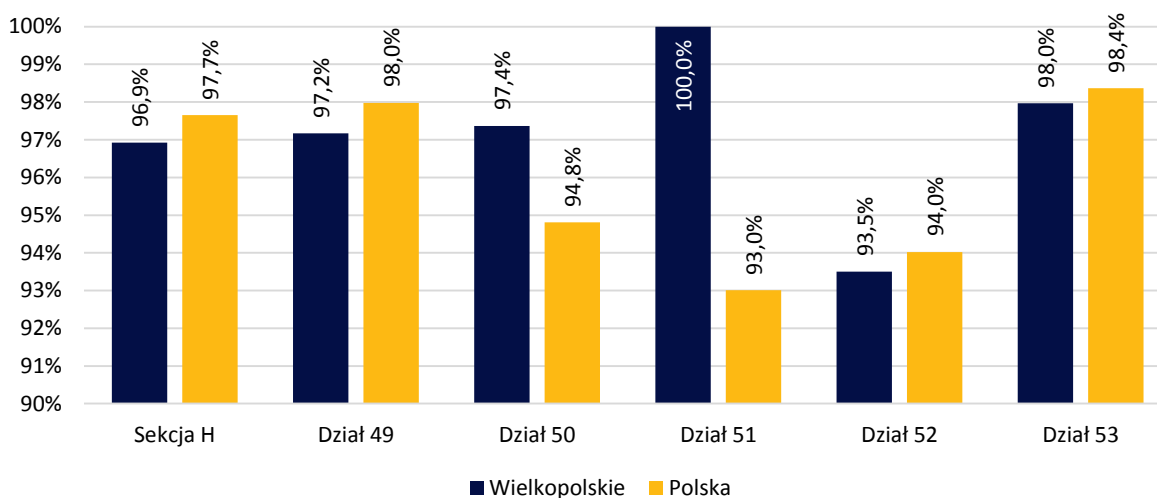
Sekcja H charakteryzuje się **ponadprzeciętnym udziałem w strukturze wielkościowej mikroprzedsiębiorstw** – firm o liczbie pracowników zawierającej się w przedziale 0-9. Zależność ta jest obserwowana zarówno w przypadku województwa wielkopolskiego jak i w skali kraju, przy czym **w skali kraju jest ona wyraźniejsza**. Udział mikroprzedsiębiorstw wyniósł w Polsce w 2015 r. 95,4% dla ogółu firm oraz 97,7% w przypadku sekcji H. Analogiczne wartości w przypadku województwa wielkopolskiego były niższe i wyniosły odpowiednio 95,0% oraz 96,9%.

Niższym niż w skali kraju udziałem mikroprzedsiębiorstw w sekcji H charakteryzowały się w przypadku województwa wielkopolskiego zarówno *transport lądowy oraz transport rurociągowy* (dział 49), *magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport* (dział 52) jak również *działalność pocztowa i kurierska* (dział 53). Ponadprzeciętnym udziałem mikroprzedsiębiorstw cechowały się wyłącznie działy *transport wodny* (dział 50) oraz *transport lotniczy* (dział 51), które w skali województwa wielkopolskiego były reprezentowane przez odpowiednio 44 i 30 przedsiębiorstw.

Niższy niż przeciętny udział mikroprzedsiębiorstw w strukturze wielkopolskich przedsiębiorstw z sekcji H, przekłada się w sposób bezpośredni na **ponadprzeciętny w skali kraju udział przedsiębiorstw o liczbie pracujących wynoszących 10-49; 50-249 oraz powyżej 250**. Ponadprzeciętnym udziałem w przypadku województwa wielkopolskiego charakteryzują się przede wszystkim przedsiębiorstwa o liczbie pracujących od 10 do 49 – ich udział jest 1,36 razy większy niż w skali kraju. Wyższy udział charakteryzuje również firmy o liczbie pracujących od 50 do 249 oraz 250

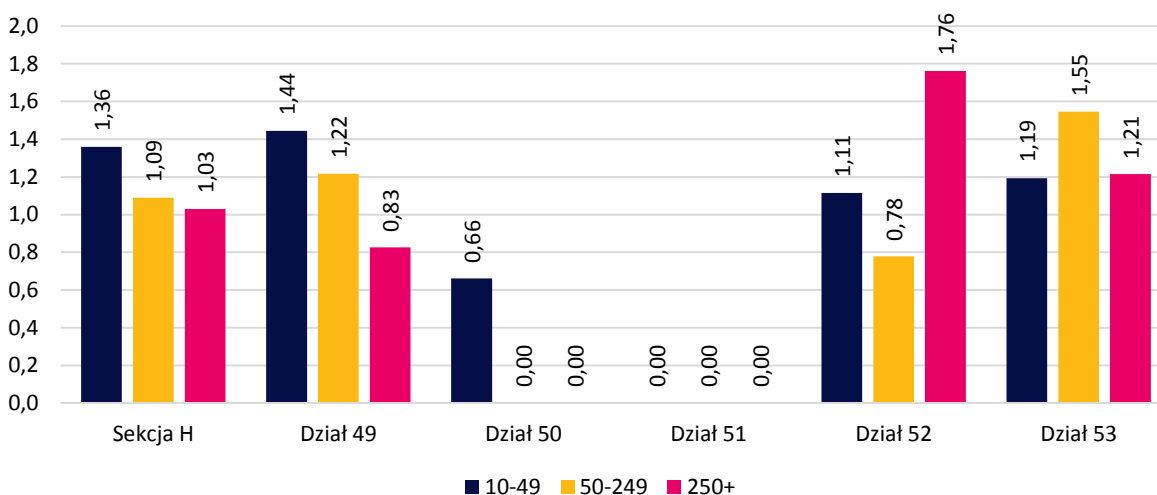
i więcej pracowników, przy czym przewaga względem przeciętnych wartości krajowych jest w tym przypadku mniejsza. Udział firm z powyższych kategorii był w przypadku województwa wielkopolskiego wyższy niż w skali kraju odpowiednio 1,09 razy oraz 1,03 razy.

Rys. 5 Udział firm o liczbie pracujących 0-9



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Tablice dotyczące podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON deklarujących prowadzenie działalności według stanu na 31 XII 2015 r., GUS”

Rys. 6 Stosunek udziału firm z poszczególnych kategorii wielkości w województwie wielkopolskim względem wartości ogólnokrajowych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Tablice dotyczące podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON deklarujących prowadzenie działalności według stanu na 31 XII 2015 r., GUS”

3.1.3 Zakres świadczonych usług

Analogicznie jak w skali kraju, struktura działowa wielkopolskich firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*, jest zdominowana przez firmy z działu *transport lądowy oraz transport rurociągowy*. Ich udział wśród ogółu firm z analizowanej sekcji wyniósł w 2015 r. w województwie wielkopolskim 89,5%, przy średniej wartości krajowej wynoszącej 89,2%. Znaczącym udziałem cechowały się ponadto firmy z działu *magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport* – ich udział,

wśród ogółu firm z sekcji H, wyniósł 7,6% przy średniej ogólnokrajowej na poziomie 7,9%. Województwo wielkopolskie cechuje się ponadto względnie wysokim udziałem przedsiębiorstw z działu *działalność pocztowa i kurierska*. Ich udział w strukturze działowej sekcji H wyniósł w 2015 r. 2,6%, przy średniej wartości krajowej wynoszącej 2,1%.

Udział przedsiębiorstw z pozostałych działów sekcji H był marginalny. W skali województwa wielkopolskiego, liczba firm prowadzących działalność w działach *transport wodny* oraz *transport magazynowy* wyniosła odpowiednio 44 i 30, co stanowiło 0,18% i 0,12% ogółu wielkopolskich firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*.

Koncentracja przestrzenna wielkopolskich przedsiębiorstw w ramach poszczególnych działów jest analogiczna względem koncentracji zaobserwowanej dla ogółu sekcji *transport i gospodarka magazynowa*. Zarówno w przypadku działu *transport lądowy* oraz *transport rurociągowy* jak i działu *magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport*, ponad połowa wielkopolskich przedsiębiorstw koncentrowała się w 2015 r. w Poznaniu oraz powiatach poznańskim, gnieźnieńskim, pilskim oraz ostrowskim. Ich udział w ogóle wielkopolskich firm z danego działu przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1 Udział firm z działów 49 i 52 z wybranych powiatów w ogóle wielkopolskich firm z działów 49 i 52

	Dział 49 - Transport lądowy oraz transport rurociągowy	Dział 52 - Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport
Powiat m. Poznań	23,6%	28,4%
Powiat poznański	15,0%	16,8%
Powiat gnieźnieński	4,5%	5,5%
Powiat pilski	3,9%	4,6%
Powiat ostrowski	3,7%	3,7%
Pozostałe powiaty	49,3%	41,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

W przypadku działu 53 – *działalność pocztowa i kurierska*, najwyższym udziałem w skali regionu charakteryzowały się analogicznie jak powyżej Poznań (19,1%) oraz powiat poznański (16,2%). Wśród pięciu powiatów o najwyższym udziale znalazły się ponadto powiat pilski (13,4%), powiat koniński (7,0%) oraz powiat złotowski (3,8%).

Należy mieć na uwadze, że przedstawiona powyżej koncentracja przestrzenna firm z działów 49, 52 i 53 jest powiązana z ogólną koncentracją działalności gospodarczej w ramach wybranych powiatów. W celu scharakteryzowania zakresu usług świadczonych w ramach poszczególnych powiatów, należy zwrócić uwagę na tzw. poziom specyficzności badanych działów w ramach poszczególnych powiatów – stosunek udziału firm z danego działu w ogólnej liczbie firm w powiecie do udziału firm z danego działu w ogólnej liczbie firm w skali kraju (zgodnie z poniższym wzorem).

$$\frac{\text{liczba firm z danego działu PKD 2007 w powiecie} / \text{liczba firm ogółem w powiecie}}{\text{liczba firm z danego działu PKD 2007 w Polsce} / \text{liczba firm ogółem w Polsce}}$$

W przypadku tak obliczonego **wskaźnika specyficzności**, wartość równa 1 oznacza, że udział liczby firm z danego działu PKD 2007 w ogóle firm powiatu jest analogiczny jak w skali kraju. Wartość wyższa oznacza, że udział ten jest wyższy. Przykładowo, wartość 3, oznacza trzykrotnie wyższy niż w skali kraju udział firm z danego działu PKD 2007 w ogóle firm. Wartość mniejsza oznacza, że udział ten jest niższy. Wartości wskaźnika specyficzności dla działów 49, 52 oraz 53⁵, obliczone na

⁵ Ze względu na ograniczoną liczebność firm reprezentujących działy 50 i 51, nie zostały one objęte analizą.

podstawie danych za 2015 r. dla powiatów województwa wielkopolskiego, przedstawia poniższa tabela.

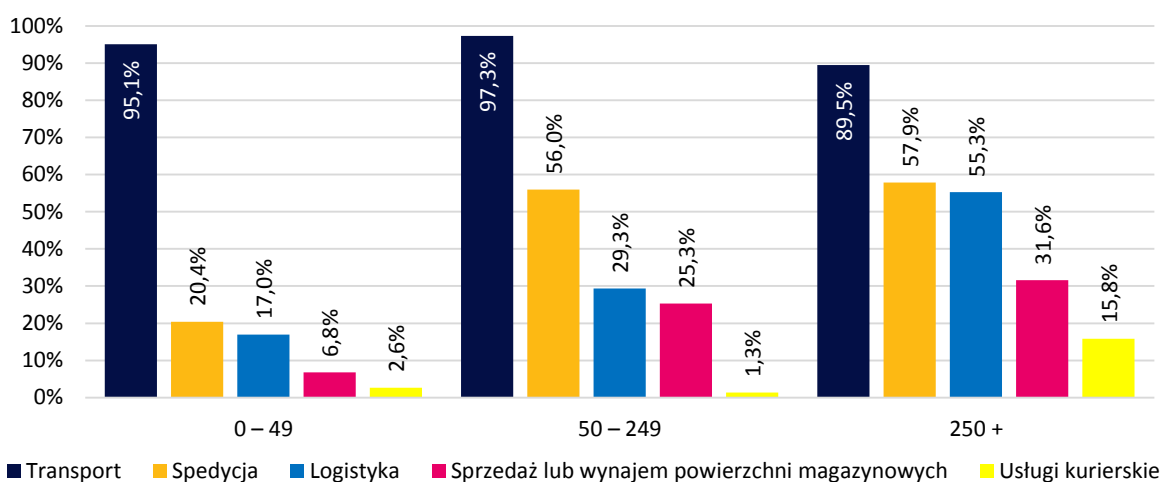
Tabela 2 Wartość wskaźnika specyficzności działów 49, 52 oraz 53 w powiatach województwa wielkopolskiego w 2015 r.

	Dział 49		Dział 52		Dział 53		Liczba działów specyficznych
	Wartość wskaźnika specyficzności	Liczba firm	Wartość wskaźnika specyficzności	Liczba firm	Wartość wskaźnika specyficzności	Liczba firm	
Powiat pilski	1,19	836	1,35	84	4,97	84	3
Powiat nowotomyski	1,11	497	1,14	45	1,21	13	3
Powiat poznański	1,06	3250	1,14	310	1,39	102	3
Powiat m. Kalisz	1,04	668	1,14	65	1,49	23	3
Powiat szamotulski	1,36	642	1,29	54	0,53	6	2
Powiat chodzieski	1,22	290	0,57	12	2,45	14	2
Powiat grodziski	1,20	320	1,15	27	0,47	3	2
Powiat kolski	1,19	446	0,72	24	1,11	10	2
Powiat międzychodzki	1,15	225	0,58	10	1,91	9	2
Powiat gnieźnieński	1,14	967	1,34	101	0,29	6	2
Powiat m. Konin	0,82	366	1,06	42	2,14	23	2
Powiat kaliski	1,21	429	0,51	16	0,70	6	1
Powiat turecki	1,20	405	0,64	19	0,49	4	1
Powiat śremski	1,11	392	0,92	29	0,94	8	1
Powiat wągrowiecki	1,02	347	0,53	16	0,86	7	1
Powiat czarnkowsko-trzcianecki	0,96	377	1,20	42	0,84	8	1
Powiat koniński	1,00	525	0,73	34	3,47	44	1
Powiat leszczyński	0,98	306	0,54	15	1,73	13	1
Powiat wrzesiński	0,93	433	0,80	33	1,26	14	1
Powiat złotowski	0,86	243	0,96	24	3,54	24	1
Powiat jarociński	0,78	265	0,63	19	1,22	10	1
Powiat m. Leszno	0,74	363	0,85	37	1,69	20	1
Powiat średzki	0,98	296	0,41	11	0,82	6	0
Powiat obornicki	0,96	332	0,88	27	0,24	2	0
Powiat kościański	0,93	397	0,63	24	0,68	7	0
Powiat ostrowski	0,91	805	0,88	69	0,70	15	0
Powiat wolsztyński	0,90	321	0,85	27	0,12	1	0
Powiat słupecki	0,88	255	0,59	15	0,43	3	0
Powiat pleszewski	0,87	272	0,72	20	0,93	7	0
Powiat m. Poznań	0,86	5100	0,99	522	0,84	120	0
Powiat gostyński	0,83	330	0,43	15	0,94	9	0
Powiat krotoszyński	0,79	285	0,44	14	0,11	1	0
Powiat ostrzeszowski	0,74	218	0,42	11	0,70	5	0
Powiat rawicki	0,73	205	0,48	12	0,00	0	0
Powiat kępiński	0,69	221	0,57	16	0,13	1	0

Przeprowadzona analiza zwraca uwagę na ponadprzeciętną dostępność wszystkich trzech przeanalizowanych działów w czterech powiatach województwa wielkopolskiego – powiatach pilskim, nowotomyskim, poznańskim oraz w Kaliszu. W ich przypadku, udział firm z działów 49, 52 oraz 53 w ogóle firm powiatu jest ponadprzeciętny w porównaniu do analogicznych wartości w skali kraju. Względem Poznania, wartość analizowanego wskaźnika była niższa od 1,0 dla każdego z przeanalizowanych działów. Poznań stanowi znaczące regionalne skupisko firm z działów 49, 52 oraz 53, przy czym koncentracja ta wynika z ogólnej koncentracji działalności gospodarczej. Przeanalizowane działy nie są w przypadku Poznania działami specyficznymi.

Podstawową dziedziną działalności wielkopolskich firm z branży TSL są usługi transportowe. Spośród przebadanych wielkopolskich firm z branży TSL, działalność w zakresie transportu zadeklarowało 95,0% ogółu respondentów. W przypadku pozostałych dziedzin, udział ten wyniósł 31,2% dla spedycji, 23,3% dla logistyki; 13,0% dla sprzedaży lub wynajmu powierzchni magazynowej oraz 3,7% dla usług kurierskich. Należy przy tym zauważyć, że deklarowany **zakres świadczonych usług był powiązany z wielkością firmy.** Jedyną dziedziną powszechną bez względu na wielkość firmy był transport – jego świadczenie zadeklarowało 89,5% firm dużych; 97,3% firm średnich oraz 95,1% firm małych. **Działalność w zakresie spedycji była w znaczącym stopniu bardziej powszechna w firmach średnich i dużych** – odsetek firm świadczących usługi spedycyjne wyniósł w ich przypadku odpowiednio 56,0% oraz 57,9%. Wśród firm małych wartość ta wyniosła 20,4%. **W przypadku zarówno logistyki jak i sprzedaży lub wynajmu powierzchni magazynowej, odsetek firm deklarujących działalność w tych zakresach wzrastał wraz ze wzrostem wielkości firmy.** Udział firm deklarujących prowadzenie działalności logistycznej wyniósł 17,0% w firmach małych; 29,3% w firmach średnich oraz 55,3% w firmach dużych. Analogiczne wartości w przypadku sprzedaży lub wynajmu powierzchni magazynowej wyniosły odpowiednio 6,8%, 25,3% oraz 31,6%. **Działalność w zakresie świadczenia usług kurierskich była deklarowana niemal wyłącznie przez firmy duże** – w ich przypadku działalność tego typu została zadeklarowana przez 15,8% respondentów. Wśród firm małych i średnich, analogiczna wartość wyniosła odpowiednio 2,6% oraz 1,3%.

Rys. 7 Udział wielkopolskich firm z branży TSL świadczących wybrane usługi wg wielkości firmy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1; Pyt. 1. Czy Państwa firma prowadzi działalność w którejś z następujących branż?

Warto przy tym zauważyć, że **wraz ze wzrostem wielkości firmy, wzrastała również różnorodność jej oferty.** Oferta firm małych w zdecydowanej większości przypadków ograniczała się wyłącznie do

działalności transportowej. Odsetek małych firm deklarujących prowadzenie działalności wyłącznie w tym zakresie wyniósł 70,2%. Analogiczna wartość względem firm średnich i dużych wyniosła odpowiednio 32,9% oraz 14,7%. Odsetek firm deklarujących działalność w minimum trzech badanych zakresach wyniósł 12,5% wśród firm małych, 33,3% wśród firm średnich oraz 47,4% wśród firm dużych.

Jak zostało to zauważone powyżej, **podstawą działalności większości przebadanych wielkopolskich firm z branży TSL był transport**. Poszczególne inne dziedziny działalności miały charakter towarzyszący i/lub uzupełniający. Wśród firm deklarujących świadczenie usług spedycyjnych i logistycznych, odsetek firm niedeklarujących świadczenia usług transportowych wynosił odpowiednio jedynie 5,9% oraz 6,8%. W przypadku sprzedaży lub wynajmu powierzchni magazynowej oraz usług kurierskich, analogiczne wartości wyniosły 12,2% oraz 21,4%.

Szczegółowe zestawienie współwystępowania ze sobą poszczególnych przebadanych usług przedstawia Tabela nr 3. Przykładowo, spośród przebadanych firm, działalność w zakresie logistyki została zadeklarowana przez 23,3% firm. Działalność w zakresie logistyki i transportu deklarowało 21,7% respondentów, logistyki i spedycji – 15,9%, logistyki i sprzedaży lub wynajmu powierzchni magazynowej – 6,3%, logistyki i usług kurierskich – 0,8%.

Tabela 3 Zakres usług świadczonych przez wielkopolskie przedsiębiorstwa z branży TSL w ujęciu procentowym (100% - ogół przebadanych firm)

	Transport				
Transport	95,0%	Spedycja			
Spedycja	29,4%	31,2%	Logistyka		
Logistyka	21,7%	15,9%	23,3%	Sprzedaż lub wynajem powierzchni magazynowych	
Sprzedaż lub wynajem powierzchni magazynowych	11,4%	6,9%	6,3%	13,0%	Usługi kurierskie
Usługi kurierskie	2,9%	1,1%	0,8%	3,7%	3,7%

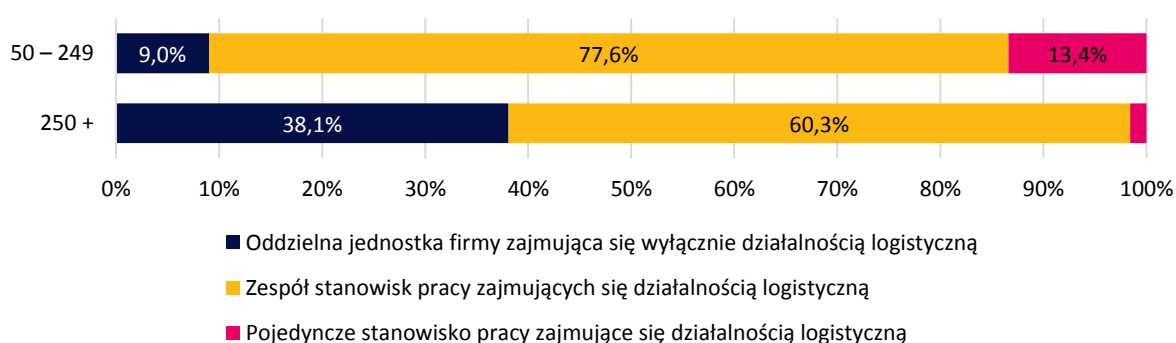
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1; Pyt. 1. Czy Państwa firma prowadzi działalność w którejsz z następujących branż?

Działalność transportowo-spedycyjno-logistyczna może być wykonywana wewnątrz przez przedsiębiorstwa produkcyjne oraz handlowe. Wśród zalet prowadzenia działalności logistycznej wewnątrz firmy najczęściej wymieniane były możliwość redukcji kosztów (65,6% respondentów), łatwiejsza obsługa zleceń (24,6%) oraz możliwość podniesienia efektywności produkcji i funkcjonowania firmy (20,4%). Jedyną wadą tego typu rozwiązania, powszechnie dostrzeganą przez

respondentów, są koszty związane z funkcjonowaniem własnej floty samochodowej, na co wskazało 46,6% respondentów. Pozostałe wady były wskazywane przez mniej niż co dziesiątego respondenta. Brak wad względem takiego rozwiązania deklarowała co trzecia przebadana firma.

Tego rodzaju działalność może być prowadzona zarówno przez pojedynczego pracownika, zespół pracowników lub oddzielną jednostkę firmy. Wśród przebadanych przedsiębiorstw, częstotliwość wykorzystania powyższych modeli organizacji pracy była uzależniona od wielkości przedsiębiorstwa. Wraz ze wzrostem wielkości firmy wzrastał odsetek firm deklarujących posiadanie oddzielnej jednostki firmy zajmującej się wyłącznie działalnością logistyczną oraz malał odsetek firm z pojedynczymi stanowiskami w tym zakresie. Należy przy tym mieć jednak na uwadze, że zarówno wśród firm dużych jak i średnich, **najczęściej wykorzystywanym modelem pracy było funkcjonowanie w ramach firmy zespołu stanowisk pracy zajmujących się działalnością logistyczną**, co zostało zadeklarowane przez 77,6% firm średnich oraz 60,3% firm dużych.

Rys. 8 Model organizacji pracy w zakresie działalności logistycznej wśród wielkopolskich firm produkcyjnych i handlowych



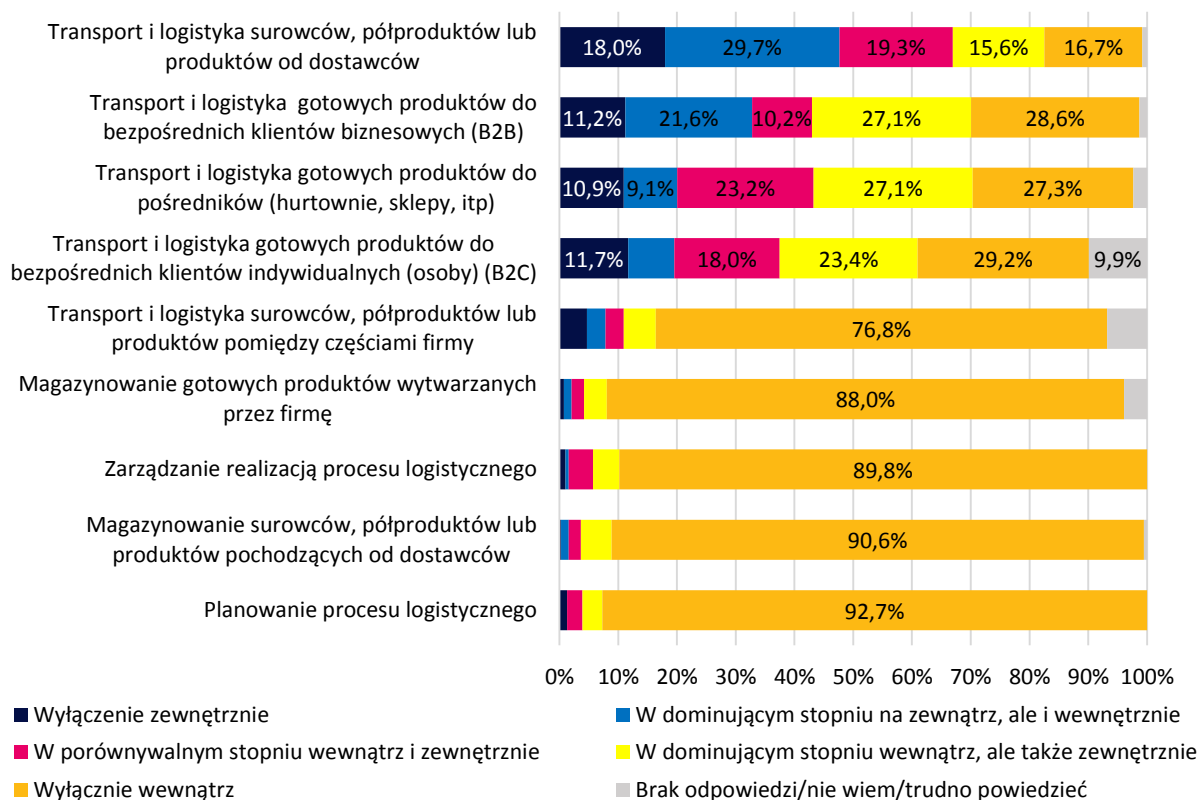
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 2, Pyt. 3. Jaka część w ramach Państwa firmy jest odpowiedzialna za działalność logistyczną?

Wśród przebadanych firm produkcyjnych i handlowych, prowadzona wyłącznie wewnątrz firmy działalność logistyczna dotyczyła w głównej mierze działań związanych z zarządzaniem i planowaniem procesu logistycznego oraz magazynowaniem i transportem towarów wewnątrz firmy lub pomiędzy jej częściami. Wyłącznie wewnętrzna realizacja wymienionych zadań była deklarowana przez zdecydowaną większość respondentów – rola zewnętrznych firm z branży TSL była w tych zakresach określana jako minimalna. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na deklarowaną strukturę wykorzystywanej przestrzeni magazynowej. Wśród przebadanych firm produkcyjnych i handlowych, **wykorzystywanie wyłącznie własnej przestrzeni magazynowej zadeklarowane zostało przez 87,0% badanych.** Wartość ta była zróżnicowana wśród firm średnich i dużych, gdzie wyniosła odpowiednio 89,1% oraz 76,2%.

Rola firm z branży TSL w świadczeniu usług dla firm produkcyjnych i handlowych była znacząco wyższa w przypadku działań wychodzących fizycznie na zewnątrz firmy – związanych z transportem i logistyką towarów od dostawców oraz do klientów i pośredników. Należy mieć przy tym na uwadze, że również i w tych zakresach, deklarowany poziom samodzielności firm produkcyjnych i handlowych był znaczący. W większości przypadków, wymienione działania były realizowane wyłącznie lub w dominującym stopniu wewnętrznie przez ponad 50% firm. Jedynym wyjątkiem w tym zakresie był transport i logistyka surowców, półproduktów lub produktów od dostawców. Samodzielność realizacji działań logistycznych wśród firm produkcyjnych i handlowych jest widoczna również w strukturze wykorzystywanych do działalności logistycznej środków transportu. Wśród przebadanych firm, łącznie **63,5% respondentów zadeklarowało wykorzystywanie wyłącznie lub**

w przeważającym zakresie własnych środków transportu. Z drugiej strony, wyłącznie lub przeważające wykorzystanie zewnętrznych środków transportu zadeklarowało 19,8% respondentów.

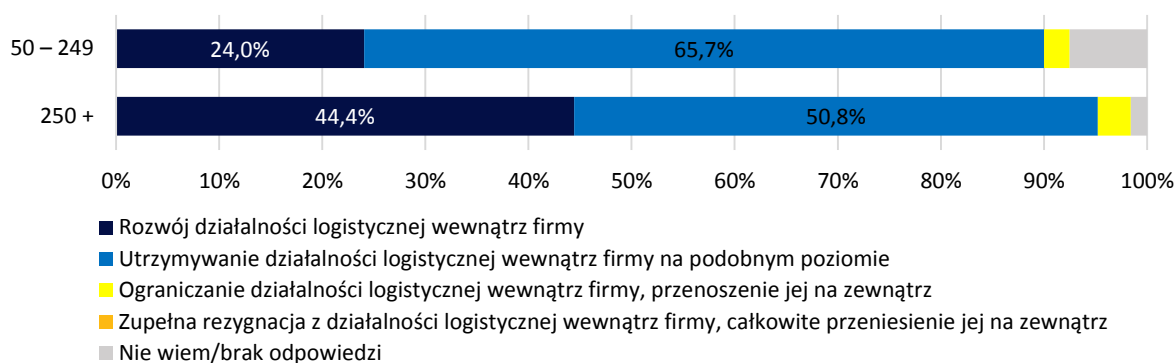
Rys. 9 Odsetek wielkopolskich firm produkcyjnych i handlowych deklarujących realizację poszczególnych działań logistycznych



Źródło: Opracowanie własne na podstawie CATI 2, Pyt. 4. Odczytam za chwilę listę różnych rodzajów działalności logistycznej. Dla każdego z nich proszę wskazać czy jest realizowane wewnątrz firmy czy zewnątrz (usługodawcy, podwykonawcy, itp.)?

Wyniki przeprowadzonego badania wskazują, że **firmy produkcyjne i handlowe nie planują ograniczać działań związanych z logistyką** – odsetek firm planujących w przyszłości ograniczenie działalności logistycznej był marginalny. Zdecydowana większość respondentów planuje jej utrzymanie lub rozwój, przy czym plany rozwojowe są powszechniejsze w przypadku firm dużych. Plany rozwoju działalności logistycznej wewnątrz firmy zostały zadeklarowane przez 24,0% firm średnich oraz 44,4% firm dużych.

Rys. 10 Plany wielkopolskich firm produkcyjnych i handlowych związane z prowadzoną działalnością logistyczną – perspektywa następnych 5 lat



Źródło: Opracowanie własne na podstawie CATI 2; Pyt. 31. Jakie są plany Państwa firmy co do funkcjonowania i rozwoju działalności logistycznej w perspektywie najbliższych 5 lat?

3.1.4 Rynki działania

Transport, spedycja i logistyka stanowią dziedzinę gospodarki, która podlega w Polsce systematycznemu rozwojowi. Wykonana w Polsce praca przewozowa⁶ wyniosła w 2014 r. 349 578 mln tonokilometrów. Wartość ta w ostatnich latach systematycznie wzrastała – względem 2010 r. wzrosła ona do 2014 r. o 13,4%. **Dominującą rolę w wykonanej w Polsce pracy przewozowej odgrywa systematycznie rozwijający się transport samochodowy.** Jego udział w ogóle wykonanej w Polsce w 2014 r. pracy przewozowej wyniósł 75,2%. Na drugim miejscu pod tym względem znalazł się transport kolejowy – jego udział wyniósł 14,3%. Należy przy tym mieć na uwadze, że w okresie 2010-2014 notowano systematyczny wzrost udziału w strukturze wykonanej pracy przewozowej transportu samochodowego (z poziomu 69,5% w 2010 r.) oraz spadek udziału transportu kolejowego (z poziomu 15,9 % w 2010 r.).⁷

Pod względem wykonanej pracy przewozowej, Polska zajmuje w skali Europy drugie miejsce zarówno w zakresie transportu samochodowego jak i transportu kolejowego⁸. W 2014 r. udział Polski w wykonanej przez transport samochodowy w Unii Europejskiej pracy przewozowej wyniósł 14,5%, co stanowiło drugi najwyższy wynik za Niemcami (18,0%). W przypadku transportu kolejowego udział ten wyniósł w przypadku Polski 12,5%. Analogiczna wartość w przypadku Niemiec wyniosła 27,9%. Należy przy tym zwrócić uwagę, że udział Polski w zakresie wykonanej pracy przewozowej przez transport kolejowy był w ciągu ostatnich lat (2010-2014) względnie stały i wynosił 12,2% +/-0,5%. W przypadku transportu samochodowego udział ten systematycznie wzrastał z poziomu 11,5% w 2010 r. do zanotowanego w 2014 r. 14,5%. Uwzględniając przy tym, że w analizowanym okresie udział Niemiec w wykonanej przez transport samochodowy pracy przewozowej w Unii Europejskiej był względnie stały (wynosił ok 18%), należy przypuszczać, że udział Polski i Niemiec będzie w tym zakresie w najbliższych latach ulegał systematycznemu zbliżeniu.

Ze względu na położenie województwa wielkopolskiego oraz jego uwarunkowania komunikacyjne (w tym dostępność infrastruktury drogowej oraz planowane w najbliższych latach prace modernizacyjne na liniach kolejowych), szczególnie istotną rolę dla regionu odgrywa transport samochodowy. **Praca przewozowa wykonana w województwie wielkopolskim w 2014 r. z wykorzystaniem transportu samochodowego wyniosła w sumie 29 847 mln tonokilometrów, co**

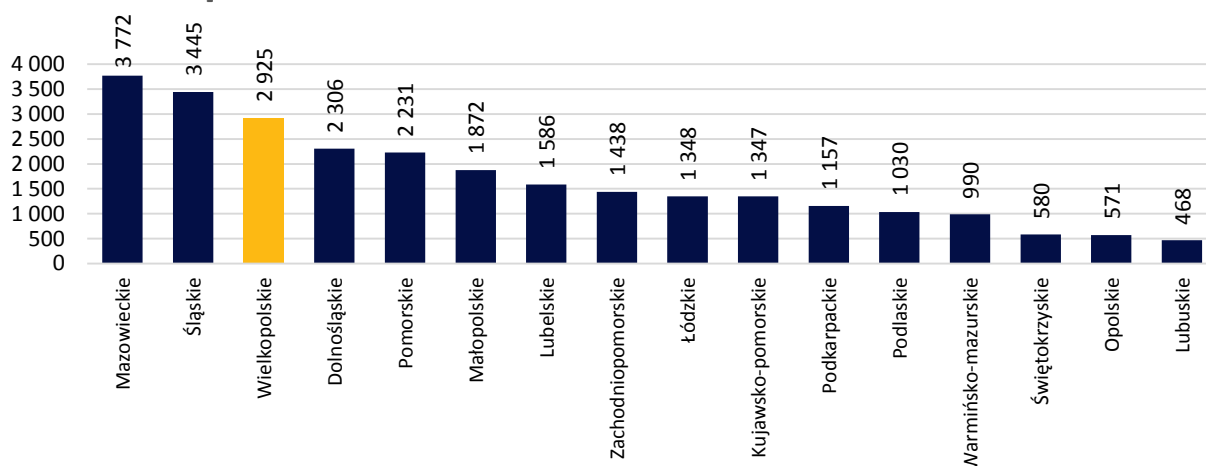
⁶ Praca przewozowa – iloczyn liczby kilometrów oraz liczby ton przewiezionego towaru

⁷ Źródło: Rówińska, P., Lorenc, A., *Polskie firmy branży TSL na rynku krajowym i europejskim*, Logistyka 5/2015 oraz *Transport. Wyniki działalności w 2014 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015 r.

⁸ Źródło: Eurostat (dane o transporcie)

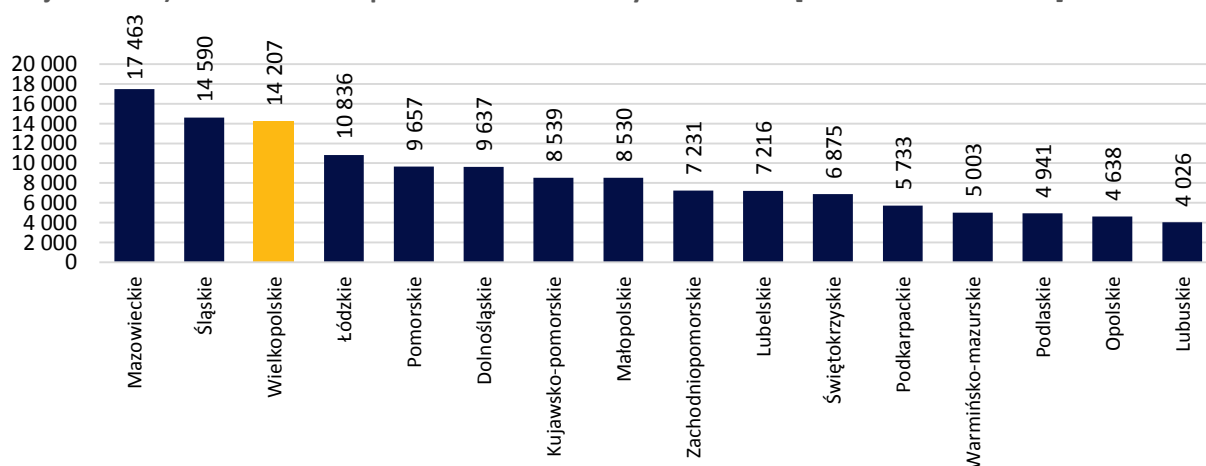
stanowiło 11,1% wartości ogólnokrajowej. Wyższym udziałem charakteryzowało się tylko województwo śląskie (12,3%) i mazowieckie (13,9%). W strukturze przewozów województwa wielkopolskiego **9,8% stanowiły przewozy wewnątrzregionalne, 47,6% przewozy międzyregionalne oraz 42,6% przewozy międzynarodowe**. Struktura charakteryzująca województwo wielkopolskie była zbliżona do struktury ogólnokrajowej, w ramach której przewozy wewnątrzregionalne, międzyregionalne i międzynarodowe stanowiły odpowiednio 10,0%; 51,5% oraz 38,4% ogółu wykonanej pracy przewozowej.

Rys. 11 Przewozy wewnątrzregionalne ładunków transportem samochodowym w 2014 r. [mln tonokilometrów]



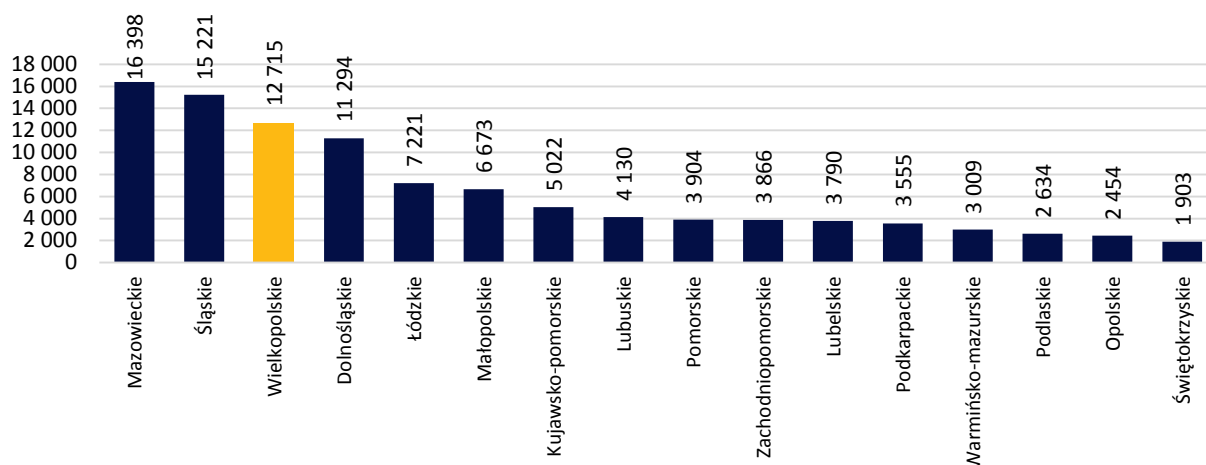
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Transport. Wyniki działalności w 2014 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015 r.”

Rys. 12 Przewozy międzyregionalne (suma towarów nadanych do i przyjętych z innych województw) ładunków transportem samochodowym w 2014 r. [mln tonokilometrów]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Transport. Wyniki działalności w 2014 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015 r.”

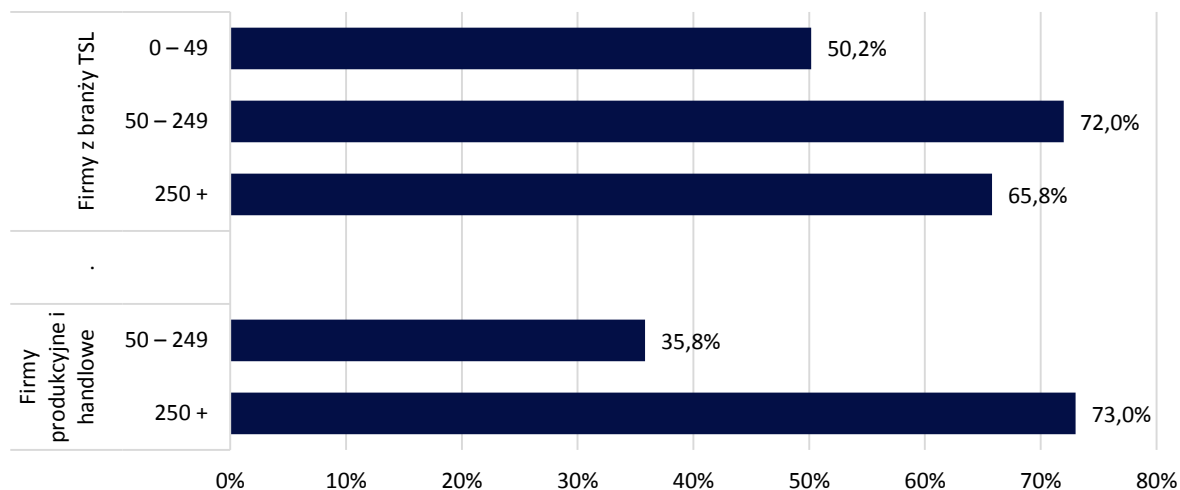
Rys. 13 Przewozy międzynarodowe (suma towarów nadanych do i przyjętych z innych krajów) ładunków transportem samochodowym w 2014 r. [mln tonokilometrów]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Transport. Wyniki działalności w 2014 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015 r.”

Wśród przebadanych wielkopolskich przedsiębiorstw z branży TSL, działalność związaną z rynkami zagranicznymi zadeklarowało w sumie 56,1% respondentów, z czego wśród firm małych – 50,2%, firm średnich – 72,0% oraz firm dużych – 65,8%. Wśród przebadanych firm produkcyjnych i handlowych, prowadzenie działalności logistycznej związanej z rynkami zagranicznymi zadeklarowało 35,8% firm średnich oraz 73,0% firm dużych.

Rys. 14 Udział firm prowadzących działalność logistyczną związaną z rynkami zagranicznymi



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1; Pyt. 6. Czy Państwa firma prowadzi działalność związaną z rynkami zagranicznymi? oraz badania CATI 2; Pyt. 12. Czy działalność logistyczna prowadzona przez Państwa firmę dotyczy rynków zagranicznych?

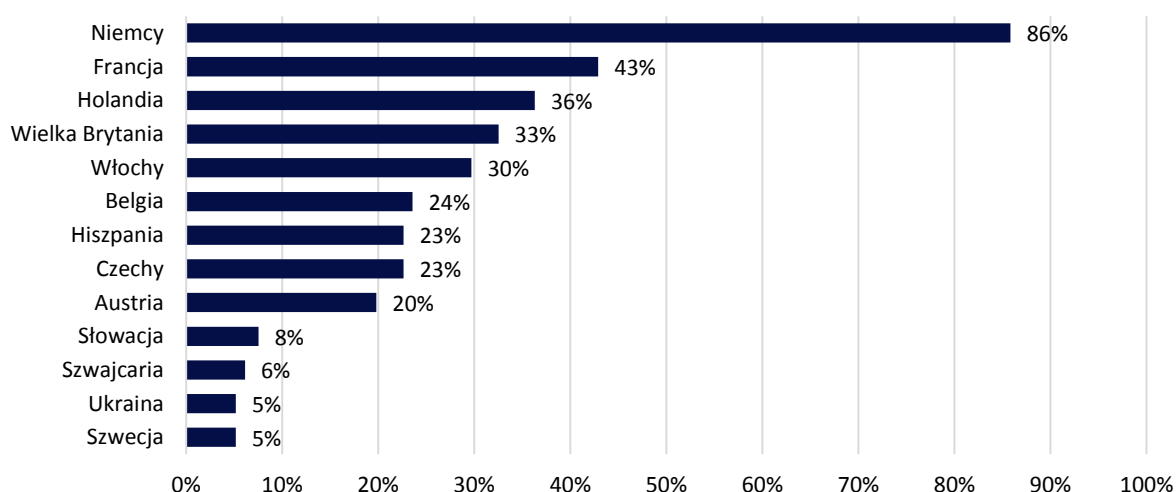
W strukturze zagranicznych rynków, obsługiwanych przez wielkopolskie firmy z branży TSL, dominują przede wszystkim rynki zachodnie. W przypadku przebadanych firm produkcyjnych i handlowych, deklarowana struktura obsługiwanych rynków zagranicznych była analogiczna. Jednym z podstawowych czynników stymulujących rozwój działalności wielkopolskich firm z branży TSL na rynkach zachodnich jest **swobodny przepływ towarów i osób w ramach Unii Europejskiej**. Należy mieć przy tym na uwadze, że ewentualna modyfikacja tych uwarunkowań, mogąca nastąpić

w przypadku nasilenia się **kryzysu migracyjnego**, mogłaby znacząco negatywnie wpłynąć na skalę zagranicznej działalności wielkopolskich firm z branży TSL.

Działalność związaną z obsługą rynku niemieckiego zadeklarowało 86% przedsiębiorstw. Drugim pod względem częstości wskazań rynkiem była Francja. Warto zauważyć, że w przypadku obydwu wymienionych rynków w ostatnich latach zaczęły obowiązywać przepisy nakładające na przedsiębiorstwa oraz kierowców szereg obostrzeń, w tym m.in. wymóg podniesienia pensji minimalnej kierowców transportujących towary przez ich terytorium (**w Niemczech – MiLoG⁹; we Francji – Loi Macron¹⁰**). W praktyce oznacza to podniesienie kosztów funkcjonowania wielkopolskich firm i obniżenie ich rentowności oraz konkurencyjności na rynkach stanowiących istotny filar ich działalności.

Czwartym najczęściej wskazywanym rynkiem była Wielka Brytania. W tym przypadku należy zauważyć, że w najbliższych latach udział tego rynku może ulec obniżeniu w związku z **wystąpieniem Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej** oraz konsekwencjami prawnymi oraz ekonomicznymi z tym związanymi – w tym podniesieniem kosztu obsługi omawianego rynku.

Rys. 15 Udział wielkopolskich firm z branży TSL* prowadzących działalność na wybranych rynkach zagranicznych¹¹



* wśród firm prowadzących działalność związaną z rynkami zagranicznymi

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1; Pyt. 7. Które rynki zagraniczne są najbardziej istotne dla działalności Państwa firmy? Proszę wymienić 5 najważniejszych rynków.

Warto w tym miejscu również podkreślić **ograniczoną rolę rynków wschodnich** w strukturze rynków zagranicznych obsługiwanych przez wielkopolskie firmy z branży TSL. Rynki ukraiński, białoruski i rosyjski zostały zadeklarowane przez odpowiednio 5,2%; 4,2% oraz 3,8% respondentów prowadzących działalność na rynkach zagranicznych. Ze względu na położenie województwa wielkopolskiego oraz jego korzystne uwarunkowania komunikacyjne, obsługa rynków wschodnich mogłaby stanowić znaczący potencjał rozwojowy wielkopolskiej branży TSL. Biorąc jednak pod uwagę

⁹ Źródło: *Bariery i wyzwania dla firm logistycznych*, Majszyk K., Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 24.06.2015

¹⁰ Źródło: *Francuzi wzorują się na Niemcach*, Majszyk K., Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 30.06.2016

¹¹ Na wykresie pominięto rynki, które zostały zadeklarowane przez mniej niż 5% respondentów.

bieżące uwarunkowania geopolityczne, w tym **wojnę na Ukrainie oraz rosyjskie sankcje ekonomiczne**, możliwość wykorzystania tego potencjału pozostaje aktualnie ograniczona.

Należy mieć na uwadze, że przedstawione powyżej uwarunkowania mają (lub mogą mieć) znaczący wpływ na funkcjonowanie wielkopolskich przedsiębiorstw z branży TSL. **Wzrost barier funkcjonowania na rynkach zagranicznych może przyczynić się do ograniczenia działalności firm z branży TSL na rynkach zagranicznych oraz wzrostu ich konkurencji na rynku krajowym**, co z kolei może przełożyć się wzrost rywalizacji cenowej i w konsekwencji przyczynić się do obniżenia przychodów branży.

3.2 Kondycja finansowa branży

3.2.1 Przychód i koncentracja gospodarcza

Łączny krajowy przychód przedsiębiorstw z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*¹² wyniósł w 2014 r. 130 934,6 mln zł. Wartość ta była w największym stopniu skupiona w województwie mazowieckim, w przypadku którego wyniosła ona 62 752 mln zł – 47,9% wartości ogólnokrajowej. **W przypadku województwa wielkopolskiego, wartość przychodu wyniosła 10 694 mln zł**, co stanowiło trzecią najwyższą wartość w skali kraju. Przychód o zbliżonej wartości został wypracowany w województwie pomorskim (10 746 mln zł) oraz śląskim (10 480 mln zł). Spośród pozostałych województw, przychód w wysokości ponad 5 000 mln zł został wypracowany jedynie w przypadku województwa małopolskiego¹³.

Wartość przychodu wielkopolskich firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* w okresie 2010-2014 charakteryzowała się systematycznym wzrostem (z poziomu 6 873,2 mln zł w 2010 r. do 10 694 mln zł w 2014 r.). Należy przy tym zauważyć, że dynamika analizowanego wzrostu była zdecydowanie wyższa na początku przeanalizowanego okresu – wzrost zanotowany w 2011 r. oraz 2012 r. wyniósł odpowiednio 15,4% i 17,9%. W następnych latach, dynamika wzrostu wartości przychodu była niższa, przy czym wciąż znacząca - wyniosła 8,4% w 2013 r. oraz 5,5% w 2014 r.¹⁴

Zgodnie w wynikami *Rankingu firm TSL 2015*¹⁵, wydanego przez Dziennik Gazeta Prawna, największymi przedsiębiorstwami, pod względem wartości przychodu z działalności TSL, prowadzącymi działalność w Polsce były w 2015 r. **Grupa Raben, Schenker Sp. z o.o. oraz DPD Polska Sp. z o.o.** Ich przychody wyniosły odpowiednio 2 144,4, mln zł, 1 478,3 mln zł oraz 1 163,6 mln zł. Spośród ogółu firm TSL, przychód w wysokości ponad 500 mln zł, został osiągnięty ponadto przez LOTOS Kolej Sp. z o.o., ROHLIG SUUS LOGISTICS S.A., PEKAES, DSV oraz Kuehne + Nagel.

Wśród 62 firm, które znalazły się rankingu, warte odnotowania pozycje zajęły trzy firmy z województwa wielkopolskiego:

- **Grupa Raben** – 1 miejsce; wartość przychodu - 2 144,4 mln zł;
- **Kuehne + Nagel** – 8 miejsce; wartość przychodu - 502,8 mln zł;
- **Colian Logistic Sp. z o.o.** – 40 miejsce; wartość przychodu – 78,0 mln zł.

¹² Wartość dotyczy podmiotów gospodarczych prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

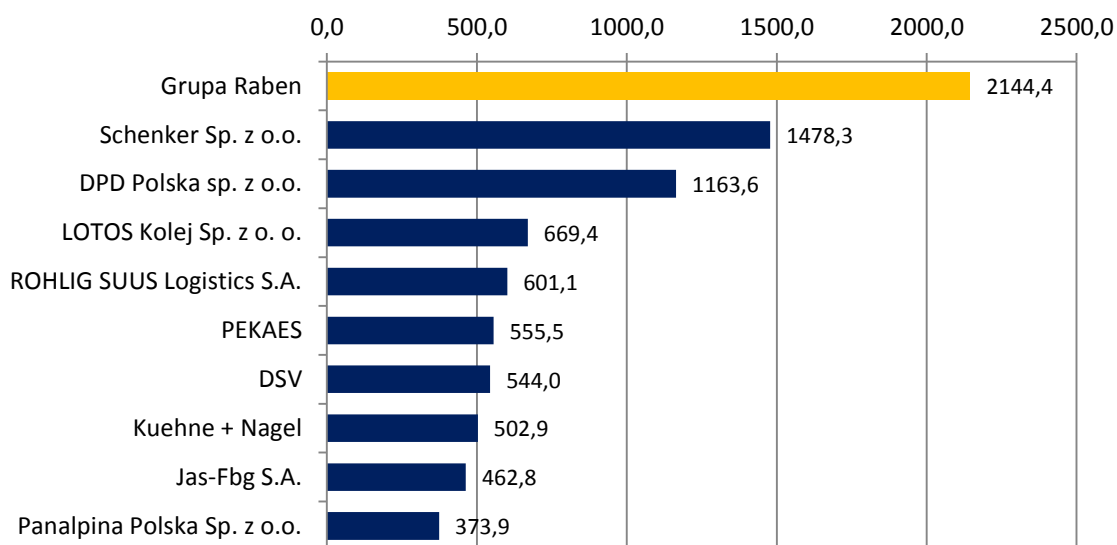
¹³ Źródło: Roczniki statystyczne województw z 2015 r.

¹⁴ Źródło: Roczniki statystyczne województwa wielkopolskiego 2011-2015, Urząd Statystyczny w Poznaniu, 2011-2015 r.

¹⁵ Źródło: Brdulak H., *Ranking firm TSL 2015*, Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 30.06.2016

http://g5.gazetaprawna.pl/p/_wspolne/pliki/2591000/2591057-dgp-2016-06-27-21-edycja-rankingu-firm-tsl.pdf [dostęp: 04.08.2016 r.]

Rys. 16 Największe w Polsce firmy według wartości przychodów z działalności TSL w 2015 r. [mln zł]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Brdulak H., „Ranking firm TSL 2015”, Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 30.06.2016

Województwo wielkopolskie charakteryzuje się **najwyższym w skali kraju poziomem koncentracji gospodarczej w branży TSL**, rozumianym jako poziom skupienia siły ekonomicznej, kapitału i produkcji w ramach firm obecnych na rynku¹⁶. W praktyce jest on obliczany za pomocą wskaźnika Herfindahla-Hirschmana (HHI) mierzącego sumę kwadratów udziału w rynku poszczególnych przedsiębiorstw.

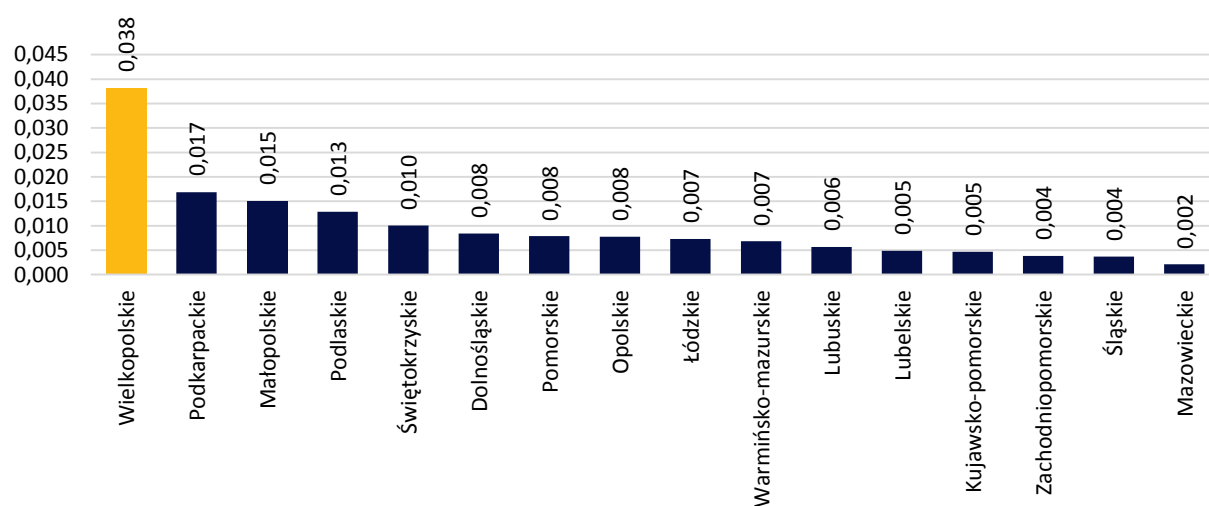
Obliczony dla Wielkopolski wskaźnik HHI za 2014 r. wyniósł 0,038¹⁷, na co znaczący wpływ miał wynik finansowy Grupy Raben, odpowiedzialnej za 18,9% wartości przychodu branży TSL w województwie wielkopolskim. Łącznie, firmy wymienione w *Rankingu firm TSL 2014* (Brdulak H., 2015), stanowiły 23,7% przychodu wypracowanego w 2014 r. w branży TSL w województwie wielkopolskim. Wśród pozostałych województw, znaczącym poziomem koncentracji gospodarczej charakteryzowały się w większym stopniu województwa o niskim poziomie przychodów z branży TSL, które były zdominowane przez pojedyncze, relatywnie duże przedsiębiorstwa. Przykładowo, w przypadku województwa podkarpackiego, charakteryzującego się w 2014 r. przychodem z branży TSL wynoszącym 2 822 mln zł, wartość obliczonego wskaźnika HHI wyniosła 0,017. W przypadku województwa podlaskiego i świętokrzyskiego analogiczne wartości wyniosły 1 433 mln zł i 0,017 oraz 1 417 mln zł i 0,010. Spośród województw o znaczącej wartości przychodu w branży TSL, jedynie województwo małopolskie charakteryzowało się relatywnie wysokim poziomem koncentracji gospodarczej, który wyniósł 0,015.

¹⁶ Jażdżewski, A. K., *Koncentracja gospodarcza jako forma współdziałania gospodarczego – uwagi teoretycznoprawne*; Ruch prawniczy, ekonomiczny i socjologiczny Rok LXII — zeszyt 2 — 2000 r.

¹⁷ Na potrzeby niniejszego opracowania, wskaźnik HHI został obliczony na podstawie danych o przychodach z działalności TSL pochodzących z *Rankingu firm TSL 2014* (Brdulak H., 2015); danych o przychodach przedsiębiorstw z sekcji H w 2014 r., pochodzących z Roczników statystycznych województw; danych o liczbie firm z sekcji H o liczbie pracujących powyżej 9 osób, pochodzących z *Tablic dotyczących podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON deklarujących prowadzenie działalności według stanu na 31 XII 2015 r.* W przypadku firm niezawartych w rankingu, założono, że ich udział w rynku w ramach poszczególnych województw jest równy – w przypadku gdy np. 160 niewymienionych w rankingu firm odpowiadało łącznie za 80% wartości przychodu branży TSL w województwie, przyjmowano udział każdej firmy na poziomie 0,5%.

Najniższym poziomem koncentracji gospodarczej charakteryzowało się województwo mazowieckie – 0,002. Firmy reprezentujące Mazowsze były najliczniejsze w przeanalizowanym rankingu prezentującym największe pod względem przychodu firmy z branży TSL, jednak brak było wśród nich regionalnego lidera na poziomie Grupy Raben. Największa firma reprezentująca województwo mazowieckie – Schenker Sp. z o.o. – osiągnęła w 2014 r. przychód wynoszący 1 426,2 mln zł, co stanowiło 2,3% wartości przychodu branży w skali województwa. Łączny udział firm z województwa mazowieckiego zawartych w powyższym rankingu wyniósł 12,9%.

Rys. 17 Wartość wskaźnika HHI w branży TSL w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne

3.2.2 Rentowność przedsiębiorstw

Wśród przebadanych wielkopolskich przedsiębiorstw z branży TSL, przeważała opinia o dobrej kondycji finansowej branży. **Kondycję finansową własnej firmy, jako dobrą lub bardzo dobrą oceniło 2 na 3 respondentów.** Ocena ta była przy tym zależna od wielkości firmy. Na skali od 1 do 5 (gdzie 1-bardzo zła; 5-bardzo dobra), średnia ocen wśród firm małych wyniosła 3,4, średnich – 3,9 oraz dużych – 4,0.

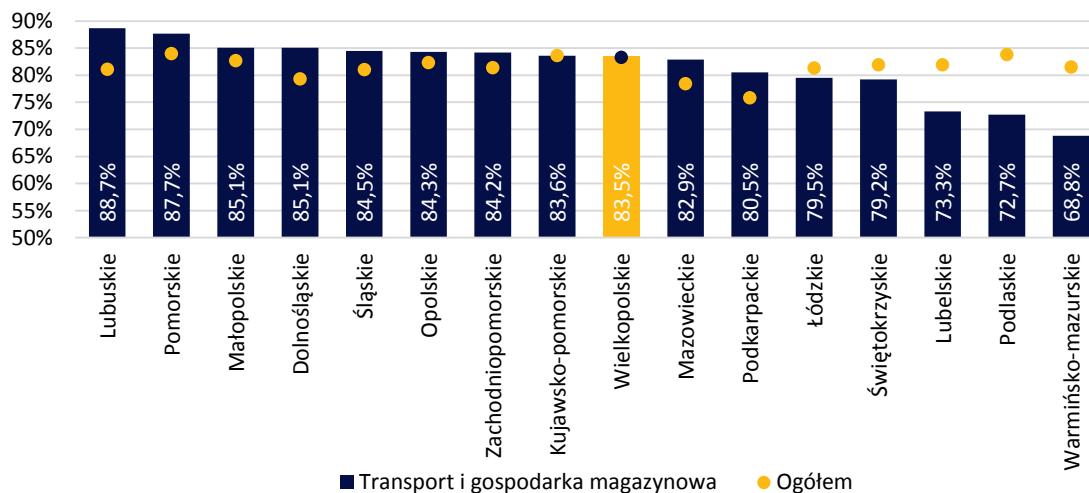
W 2014 r. pozytywny wynik finansowy netto został osiągnięty przez 83,5% spośród ogółu wielkopolskich firm¹⁸ z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*. Wartość ta jest przeciętna w skali kraju – w zestawieniu z innymi województwami jest to dziewiąty wynik. Warto przy tym zaznaczyć, że wśród województw o wartości przychodu przedsiębiorstw z analizowanej sekcji wyższej niż 5 000 mln zł, niższym odsetkiem firm z pozytywnym wynikiem finansowym charakteryzowało się tylko województwo mazowieckie – 82,9%. Analizowana wartość, w przypadku województwa wielkopolskiego, uległa w ostatnich latach znaczącemu wzrostowi. Odsetek firm z badanej sekcji z pozytywnym wynikiem finansowym netto wyniósł w 2010 r. – 69,7%; 2011 r. – 78,1%; 2012 r. – 73,0%; 2013 r. – 83,4%; 2014 r. – 83,5%.

W przypadku województwa wielkopolskiego, odsetek firm z pozytywnym wynikiem finansowym w sekcji *transport i gospodarka magazynowa* był zbliżony do wartości charakteryzującej ogół gospodarki (83,3%). Należy przy tym mieć na uwadze, że w skali kraju powszechną cechą sekcji *transport i gospodarka magazynowa* jest wyższy odsetek firm z pozytywnym wynikiem finansowym netto względem ogółu gospodarki – w 2014 r. odwrotna sytuacja miała miejsce jedynie

¹⁸ Dane prezentowane w bieżącym rozdziale dotyczą podmiotów gospodarczych prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących przekracza 9 osób.

w województwach łódzkim, świętokrzyskim, lubelskim, podlaskim i warmińsko-mazurskim. W przypadku województw mazowieckiego, śląskiego, pomorskiego i małopolskiego, analizowana różnica wyniosła na korzyść sekcji *transport i gospodarka magazynowa* odpowiednio 4,5 pkt. proc., 3,5 pkt. proc. 3,7 pkt. proc. oraz 2,4 pkt. proc.

Rys. 18 Udział przedsiębiorstw z dodatnim wynikiem finansowym netto w 2014 r.



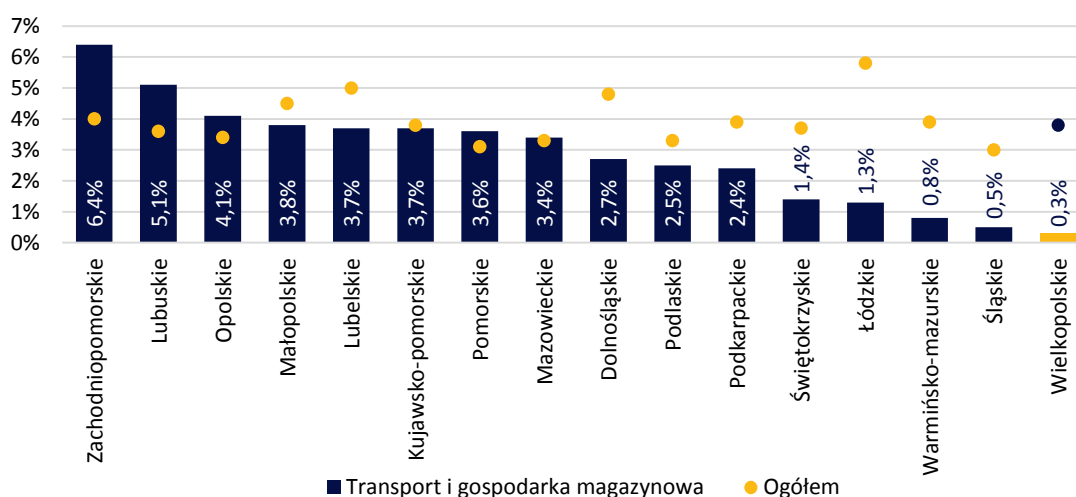
Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Wielkopolskie przedsiębiorstwa z sekcji H charakteryzują się niskim poziomem rentowności. Wskaźnik rentowności, stanowiący udział wyniku finansowego netto w przychodzie z całokształtu działalności, wyniósł w 2014 r. dla analizowanej sekcji w województwie wielkopolskim 0,3%, co stanowiło najniższą wartość w skali kraju. Charakterystyka ta jest względnie stała. W ostatnich latach wysoka wartość wskaźnika rentowności została zanotowana jedynie w 2010 r., w którym zysk netto stanowił 4,9% przychodu wielkopolskich firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*. W pozostałych latach analizowana wartość wyniosła od -3,3% (w sumie wśród ogółu przedsiębiorstw zanotowana została strata netto w wysokości 264,3 mln zł) do 2,3% w 2012 r. Wskaźnik rentowności analizowanej sekcji dla całego okresu 2010-2014 wyniósł 1,0%.

W skali kraju, **sekcja *transport i gospodarka magazynowa* charakteryzuje się względem ogółu gospodarki niższym poziomem rentowności.** Wskaźnik rentowności analizowanej branży wyniósł w 2014 r. w Polsce 3,0% przy wartości dla ogółu gospodarki wynoszącej 3,7%. W przypadku województwa wielkopolskiego, dla okresu 2010-2014, analizowane wartości wyniosły odpowiednio 1,0% oraz 4,3%.

Wyjaśnienia niskiej rentowności analizowanej branży w województwie wielkopolskim można szukać z jednej strony w rosnących kosztach pracy wynikających z niedoboru pracowników i konieczności konkurencyjnego wynagrodzenia oraz z drugiej strony w konkurencji cenowej pomiędzy przedsiębiorstwami skutkującej obniżeniem ich przychodów. Konkurencja ze strony innych przedsiębiorstw z branży została oceniona jako czynnik stanowiący utrudnienie funkcjonowania i rozwoju firm z branży logistycznej w Wielkopolsce przez 49,2% przebadanych firm z branży TSL.

Rys. 19 Wskaźnik rentowności netto w 2014 r.

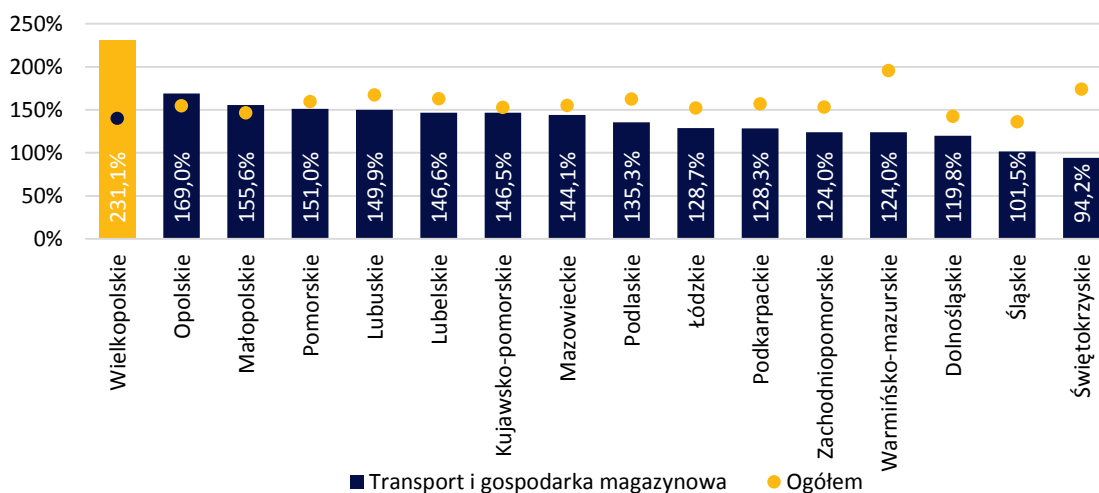


Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Wielkopolskie przedsiębiorstwa z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* charakteryzują się ponadprzeciętną w skali kraju płynnością finansową. Wskaźnik płynności finansowej III stopnia¹⁹ obliczony dla wielkopolskich firm z sekcji H wyniósł w 2014 r. 231,1%, co stanowiło najwyższą wartość w skali kraju. Warto przy tym podkreślić, że wskaźnik płynności finansowej III stopnia charakteryzujący analizowaną branżę jest w przypadku innych województw równy lub niższy wskaźnikowi obliczonemu dla ogółu gospodarki. W województwie wielkopolskim zależność jest odwrotna – sekcja *transport i gospodarka magazynowa* charakteryzuje się zdecydowanie ponadprzeciętną w skali regionu płynnością finansową. Wartość analizowanego wskaźnika obliczona dla ogółu przedsiębiorstw województwa wielkopolskiego wyniosła w 2014 r. 140,1%. Należy przy tym mieć na uwadze, że ponadprzeciętna płynność finansowa wielkopolskich przedsiębiorstw z analizowanej sekcji jest cechą stałą. W okresie 2010–2014, wskaźnik osiągnął najniższą wartość w 2012 roku (204,8%).

¹⁹ Wskaźnik płynności finansowej III stopnia – relacja aktywów obrotowych (zapasów, krótkoterminowych należności i roszczeń, inwestycji krótkoterminowych oraz krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych czynnych) do zobowiązań krótkoterminowych bez funduszy specjalnych – informuje o zdolności przedsiębiorstwa do regulowania zobowiązań w oparciu o wszystkie aktywa obrotowe.

Rys. 20 Wskaźnik płynności finansowej III stopnia w 2014 r. (%)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

3.2.3 Wartość dodana brutto

W bieżącym podrozdziale analizie poddane zostaną dane związane z wartością dodaną brutto²⁰ (ceny bieżące), w tym wartością dodaną brutto wytworzoną przez sekcję *transport i gospodarka magazynowa* oraz wartością PKB, obliczaną zgodnie z metodą produkcyjną (ang. *Production approach*), zgodnie z którą wartość PKB stanowi sumę wartości dodanej ze wszystkich gałęzi gospodarki²¹.

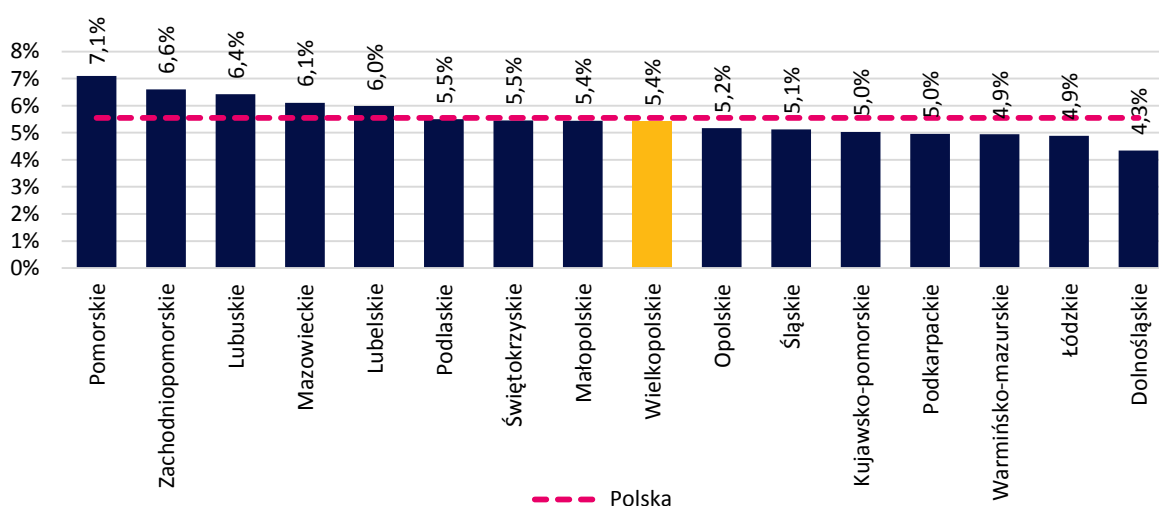
Wartość dodana brutto wytworzona przez wielkopolskie firmy prowadzące działalność w sekcji *transport i gospodarka magazynowa* wyniosła w 2013 r.²² 7 682 mln zł, co stanowiło 5,4% wartości PKB wytworzonej w województwie wielkopolskim. Udział ten w skali kraju był przeciętny – w skali kraju wartość dodana brutto wypracowana w sekcji H stanowiła 5,5% wartości PKB. Ponadprzeciętnym udziałem w tym zakresie charakteryzowały się województwa lubelskie (6,0%), mazowieckie (6,1%), lubuskie (6,4%), zachodniopomorskie (6,6%) oraz pomorskie (7,1%).

²⁰ Wartość dodana brutto – wartość nowo wytworzona w wyniku działalności produkcyjnej podmiotów gospodarczych. Wartość dodana brutto stanowi różnicę między wartością produkcji a zużyciem pośrednim, rozumianym jako wartość zużytych materiałów, surowców, energii, gazów technicznych i usług obcych, usług pośrednictwa finansowego oraz kosztów podróży i innych kosztów. (Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Wielkopolskiego 2015, Urząd statystyczny w Poznaniu, 2015 r.)

²¹ Źródło: Słownik NBP; <https://www.nbportal.pl/slownik/pozycje-slownika/produkt-krajowy-brutto>

²² Brak danych za lata późniejsze.

Rys. 21 Udział wartości dodanej brutto wytworzonej w sekcji H w ogóle PKB w 2013 r.



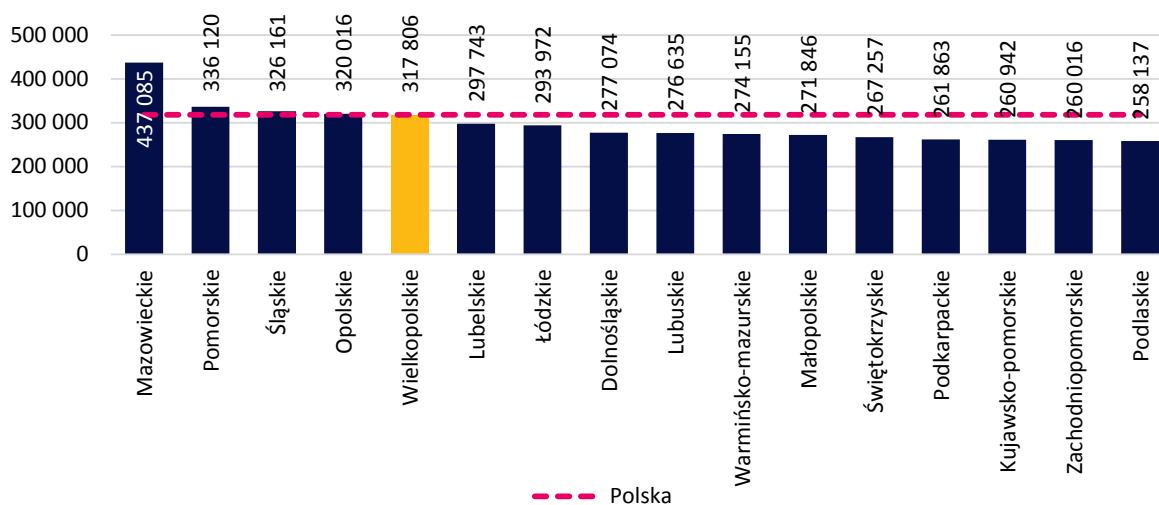
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Wzrost wartości dodanej brutto wypracowanej w ramach sekcji H, w okresie 2010-2013, został zaobserwowany we wszystkich województwach. **W województwie wielkopolskim analizowana wartość wzrosła w tym okresie o 1 649 mln zł, tj. 25,0% względem 2010 r.** W ujęciu bezwzględny stanowiło to drugi największy wzrost w skali kraju. Wyższym wzrostem, wynoszącym 3 574 mln zł, charakteryzowało się tylko województwo mazowieckie. W ujęciu względnym, wyższy wzrost wartości dodanej brutto został stwierdzony w województwach łódzkim, pomorskim oraz małopolskim. W przypadku wymienionych województw analizowana wartość wzrosła w analizowanym okresie odpowiednio o 26,8%; 33,9% oraz 35,9%. W skali kraju, wzrost wartości dodanej brutto wypracowanej w sekcji H wyniósł w okresie 2010-2013 23,7%. Warto zauważyć, że w analizowanym okresie **wzrost dotyczył również udziału wartości dodanej brutto wypracowanej w sekcji H w ogóle PKB.** W skali kraju wzrost ten wyniósł 0,37%, natomiast w przypadku województwa wielkopolskiego był niższy i wyniósł 0,28%. Najwyższym wzrostem w tym zakresie charakteryzowały się województwa lubuskie (0,51%), małopolskie (0,73%) oraz pomorskie (0,89%).

Jak zostało wskazane powyżej, wartość dodana brutto wytworzona przez wielkopolskie firmy prowadzące działalność w sekcji *transport i gospodarka magazynowa* wyniosła w 2013 r. 7 682 mln zł. Stanowiło to **9,4% wartości dodanej wytworzonej w ramach omawianej sekcji w skali kraju.** Wyższą wartością dodaną wytworzoną w ramach sekcji H charakteryzowało się tylko województwo mazowieckie oraz śląskie, w przypadku których wartość ta wyniosła odpowiednio 19 876 mln zł oraz 9 383 mln zł. Łącznie z województwem małopolskim, w przypadku którego analizowana wartość wyniosła 6 197 mln zł, wymienione powyżej województwa były odpowiedzialne w sumie za 52,9% wartości dodanej brutto wypracowanej w 2013 r. w ramach sekcji H w Polsce.

W przeliczeniu na 1 firmę z sekcji H, wartość dodana brutto wypracowana w ramach omawianej sekcji wyniosła w przypadku województwa wielkopolskiego w 2013 r. 317 806 zł, co stanowiło wartość przeciętną w skali kraju – wartość charakteryzująca województwo wielkopolskie była analogiczna względem średniej ogólnokrajowej wynoszącej 317 871 zł. Trzeba w tym miejscu jednak zauważyć, że średnia wartość ogólnokrajowa jest w tym zakresie w znaczącym stopniu zawyżana przez województwo mazowieckie, w przypadku którego wartość dodana brutto w sekcji H przypadająca na 1 przedsiębiorstwo jest o ponad 100 000 zł wyższa niż w drugim w kolejności województwie pomorskim. Wartość charakteryzująca województwo wielkopolskie jest w dużym stopniu zbliżona do wartości zanotowanej w województwie pomorskim – jest od niej niższa o 5,4%.

Rys. 22 Wartość dodana brutto w sekcji H w przeliczeniu na 1 firmę z sekcji H [zł] w 2013 r.



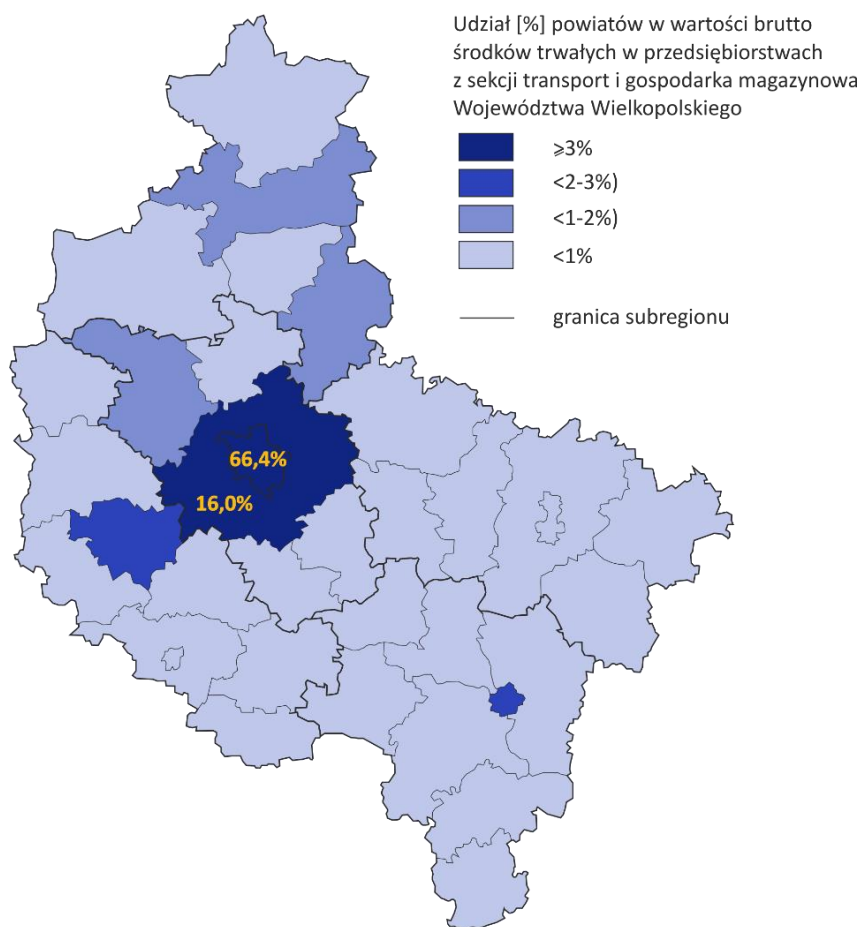
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

3.2.4 Wartość brutto środków trwałych

Wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach z sekcji H wyniosła w województwie wielkopolskim w 2014 r. 11 528 mln zł, co stanowiło 8,4% ogółu analizowanej wartości w skali kraju. Wśród ogółu województw, stanowiło to drugą najwyższą wartość, przy czym lider w tym względzie – województwo mazowieckie – koncentrował 56,5% krajowej wartości środków trwałych w przedsiębiorstwach z analizowanej sekcji. Udział województw śląskiego i pomorskiego w tym aspekcie wyniósł odpowiednio 6,3% oraz 5,9%.

W ramach województwa wielkopolskiego, wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* koncentruje się przede wszystkim w Poznaniu i powiecie poznańskim. Udział Poznania i powiatu poznańskiego wyniósł tym zakresie w 2014 r. odpowiednio 66,4% oraz 16,0%, co w sumie stanowiło 82,4% ogółu wartości województwa wielkopolskiego. Poza wymienionymi powiatami, udział w analizowanej wartości na poziomie ponad 1% został zanotowany w powiecie grodziskim (2,4%), w Kaliszu (2,4%) oraz powiatach wągrowieckim (1,9%), pilskim (1,8%) i szamotulskim (1,1%).

Rys. 23 Udział [%] powiatów w wartości brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach z sekcji transport i gospodarka magazynowa Województwa Wielkopolskiego w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Województwo Wielkopolskie 2015. Podregiony, powiaty, gminy, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2015”

3.2.5 Nakłady inwestycyjne

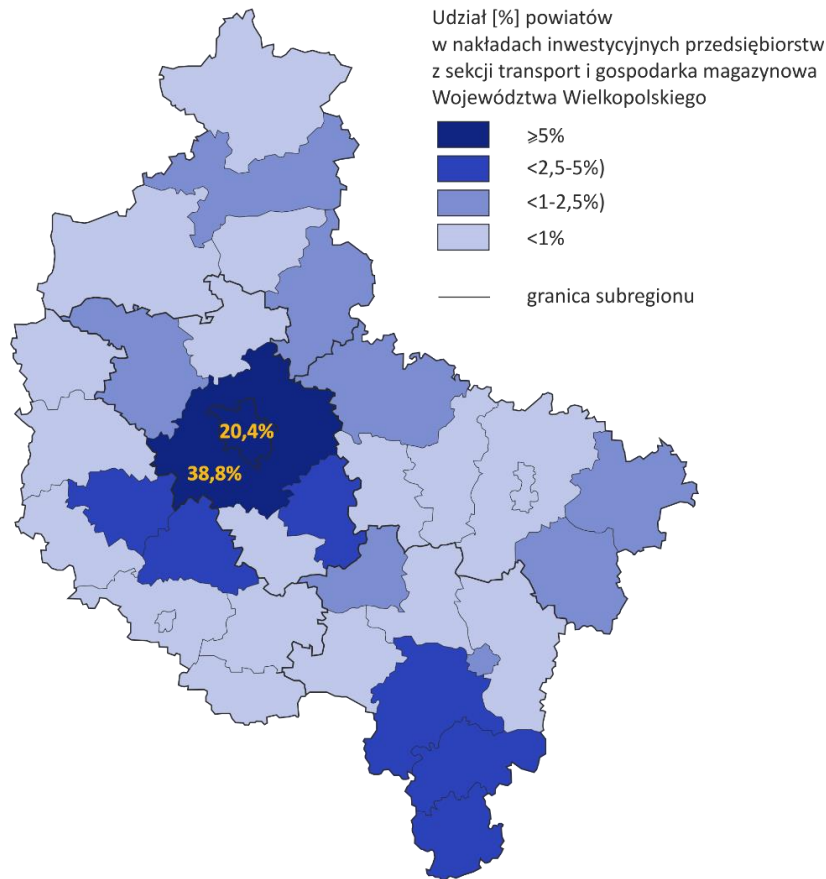
Dostępność kapitału inwestycyjnego w województwie wielkopolskim została oceniona korzystnie przez blisko co drugą przebadaną firmę z branży TSL, przy czym odsetek odpowiedzi pozytywnych był zależny od wielkości firmy – wzrastał wraz ze wzrostem liczby pracowników.

Wartość nakładów inwestycyjnych w wielkopolskich przedsiębiorstwach z sekcji H wyniosła w 2014 r. 1 191,8 mln zł, co stanowiło 6,3% wartości ogólnokrajowej. **W skali kraju wartość ta była przeciętna** – wyższą wartością nakładów inwestycyjnych w analizowanej sekcji charakteryzowały się przedsiębiorstwa z województwa dolnośląskiego, małopolskiego, łódzkiego, pomorskiego, śląskiego oraz mazowieckiego, przy czym wartość charakteryzująca województwo mazowieckie była ponad pięciokrotnie wyższa od wartości odnotowanej w przypadku województwa wielkopolskiego.

Analogicznie jak w przypadku wartości brutto środków trwałych, nakłady inwestycyjne wielkopolskich przedsiębiorstw z sekcji H koncentrują się przede wszystkim w Poznaniu i otaczającym go powiecie poznańskim. W 2014 r. koncentrowały one odpowiednio 20,4% oraz 38,8% ogółu wielkopolskich nakładów inwestycyjnych przedsiębiorstw z analizowanej sekcji. Nakłady inwestycyjne przedsiębiorstw z sekcji H charakteryzują się przy tym względnie dużym stopniem rozproszenia w ramach pozostałych powiatów. Poza Poznaniem i powiatem poznańskim, łącznie aż 14 powiatów charakteryzowało się udziałem na poziomie ponad 1%. Należy jednak przy tym zauważyć, że wśród powyższych powiatów, widoczne były dwa wyraźne skupiska przestrzenne. Pierwszym z nich było

skupisko w bezpośrednim sąsiedztwie powiatu poznańskiego – powiaty grodziski, kościański, średzki, szamotulski, wągrowiecki oraz gnieźnieński. Drugie skupisko było zlokalizowane w południowej części województwa i obejmowało powiaty ostrowiecki, ostrzeszowski, kępiński oraz Kalisz.

Rys. 24 Udział [%] powiatów w nakładach inwestycyjnych przedsiębiorstw z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* Województwa Wielkopolskiego w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Województwo Wielkopolskie 2015. Podregiony, powiaty, gminy, Urząd Statystyczny w Poznaniu, Poznań 2015”

4. Uwarunkowania rozwoju branży TSL w Wielkopolsce

4.1 Uwarunkowania komunikacyjne

Uwarunkowania komunikacyjne stanowią istotną grupę czynników rozwoju branży TSL. Znacząca przy tym jest zarówno dostępność infrastruktury jak i jej funkcjonalność, przekładająca się na długość czasu dojazdu oraz dowozu towarów z poszczególnych miejscowości. **Ograniczona dostępność komunikacyjna może stanowić znaczącą barierę zarówno przepływu towarów i osób, jak i całej regionalnej gospodarki.**²³ W opinii przebadanych wielkopolskich firm z branży TSL, **uwarunkowania komunikacyjne Wielkopolski stanowią najważniejsze czynniki ułatwiające funkcjonowanie i rozwój firm z branży logistycznej w regionie.** Położenie województwa w skali kraju i Europy zostało ocenione korzystnie przez 90,1% firm z branży TSL oraz 84,6% firm produkcyjnych i handlowych. Jedynie 3,5% respondentów wypowiedziało się negatywnie o dostępności komunikacyjnej regionu.

” *Jadąc od zachodu na wschód pierwszym dużym miastem po przekroczeniu granicy jest zdecydowanie Poznań. Poznań czyli Wielkopolska. Te nasze tutaj lokalizacje. To jest niewątpliwie atut. [IDI 14]*

W dalszej części rozdziału dokonano charakterystyki infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej, a także omówiono terminale intermodalne²⁴ na terenie Wielkopolski.

4.1.1 Transport drogowy

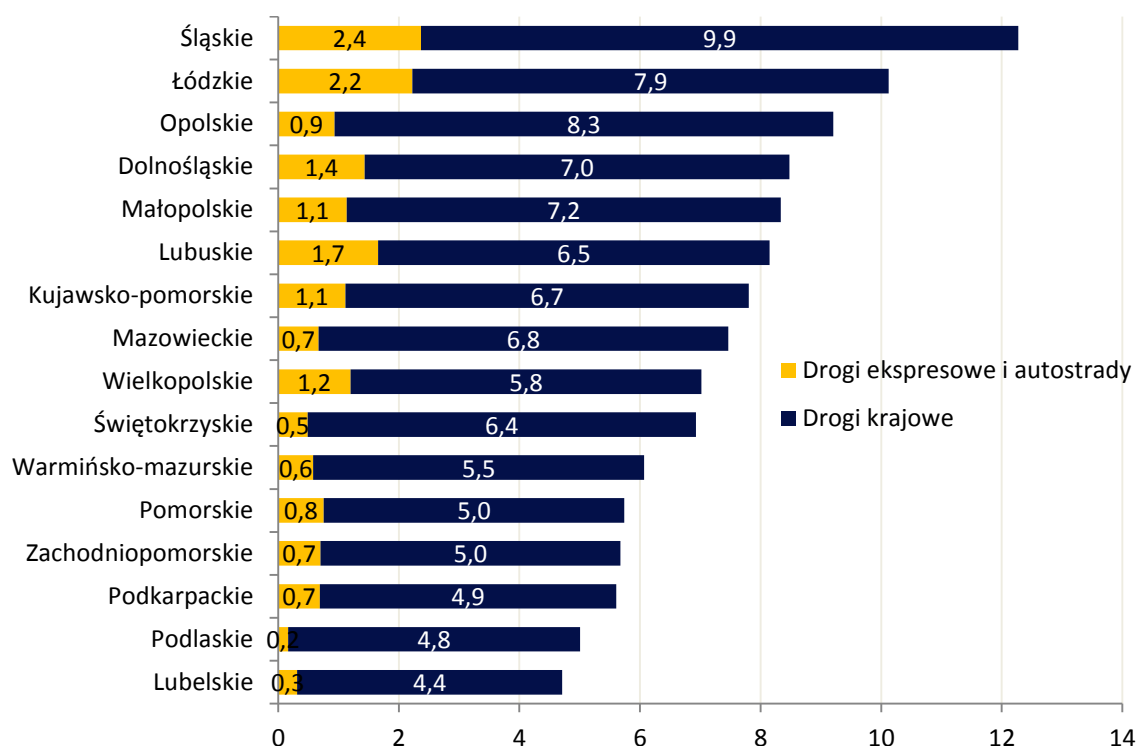
Dostępność infrastruktury

Gęstość sieci dróg krajowych, ekspresowych i autostrad przebiegających przez województwo wielkopolskie należy w skali kraju ocenić jako przeciętną. Średnio, na 100 km² powierzchni województwa wielkopolskiego przypada 1,2 km autostrad i dróg ekspresowych oraz 5,8 km dróg krajowych. Średnie wartości krajowe w tym aspekcie wynoszą odpowiednio 1,0 km oraz 6,2 km. Zdecydowanie wyższą gęstością dróg krajowych, ekspresowych i autostrad charakteryzują się województwa sąsiednie względem województwa wielkopolskiego – województwa śląskie, łódzkie, opolskie oraz dolnośląskie. Należy przy tym jednak zauważyć, że niska gęstość analizowanych dróg w województwie wielkopolskim wynika z jego znaczącej powierzchni. W wartościach bezwzględnych, **długość dróg ekspresowych i autostrad oraz dróg krajowych przebiegających przez województwo wielkopolskie wynosi odpowiednio 358 km oraz 1 736 km, co w obu przypadkach stanowi drugą najwyższą wartość w skali kraju.** Wpływ na długość dróg krajowych, ekspresowych i autostrad w przeliczeniu na 100 km² w Wielkopolsce ma również relatywnie niska gęstość sieci osadniczej w północnej części województwa, która w sposób bezpośredni przekłada się na obniżoną podaż sieci drogowej.

²³ Źródło: *Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego 2015*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań, 2015 r.

²⁴ Terminal intermodalny – obiekt funkcjonalny wraz z infrastrukturą i organizacją, umożliwiającą przeładunek intermodalnych jednostek transportowych (kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep samochodowych), pomiędzy środkami transportu należącymi do różnych gałęzi transportu. Umożliwia także wykonywanie operacji na tych jednostkach w związku z ich składowaniem i użytkowaniem. (Źródło: www.governica.com)

Rys. 25 Gęstość dróg krajowych, ekspresowych i autostrad w 2014 r. [km/100km²]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Główną drogą przebiegającą przez województwo wielkopolskie, stanowiącą jego trzon komunikacyjny, jest **autostrada A2** łącząca przejście graniczne z Niemcami w Świecku z Warszawą. Docelowo autostrada A2 ma połączyć Świecko z przejściem granicznym z Białorusią w Kukurykach. Droga ta stanowi sieć transeuropejskiego korytarza komunikacyjnego. **Autostrada A2 w granicach województwa wielkopolskiego jest ukończona.** Przebiega ona ze wschodu na zachód województwa przez powiaty: kolski, turecki, koniński, słupecki, wrzesiński, średzki, poznański, Poznań (na południowym krańcu miasta), szamotulski i nowotomyski. **Na odcinku Nowy Tomyśl – Konin, autostrada do 2037 r. będzie koncesjonowana przez firmę Autostrada Wielkopolska S.A.** Autostrada ta jest częściowo płatna – w granicach województwa wielkopolskiego bezpłatny jest fragment między węzłami Konin Wschód i Golina oraz fragment między węzłami Poznań Zachód i Poznań Wschód, który jest częścią obwodnicy Poznania. Na terenie województwa wielkopolskiego droga A2 dysponuje bardzo dużą liczbą węzłów łączących ją z siecią dróg krajowych oraz wojewódzkich. **Wysoka dostępność autostrady w całym jej biegu przez Wielkopolskę stanowi istotny atut całego regionu.** Najważniejszymi węzłami autostrady A2 w województwie wielkopolskim są: Nowy Tomyśl; Buk; Poznań Zachód; Poznań Komorniki; Poznań Luboń; Poznań Krzesiny; Poznań Wschód; Września; Słupca; Golina; Konin Zachód; Konin Wschód; Koło; Dąbie.

Podstawowa sieć drogowa województwa wielkopolskiego, oprócz autostrady A2, jest tworzona przez system dróg krajowych, w ramach którego w ostatnich latach rozbudowywane są drogi ekspresowe. Przez województwo wielkopolskie przebiega **czternaście dróg krajowych w ciągu lub w pobliżu których przebiegają fragmenty czterech dróg ekspresowych**²⁵:

- **Droga nr 5:** Świecie - Bydgoszcz - Gniezno - Poznań - Steszew - Kościan - Leszno - Wrocław - Kamienna Góra - Lubawka - gr. Państwa. W województwie wielkopolskim trwają obecnie

²⁵ Źródło: Wykaz dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA O/Poznań; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/2155/Siec-drog-krajowych> [dostęp: 04.08.2016 r.]

prace nad budową **drogi ekspresowej (S5)** na całym fragmencie drogi krajowej nr 5. W granicach województwa wielkopolskiego, składa się ona aktualnie z obwodnicy Śmigła (7,8 km), odcinka Kaczkowo – Korzeńsko (29,3 km) oraz ze wschodniej obwodnicy Poznania (35,5 km) wraz z węzłem Poznań Wschód łączącym drogę S5 z autostradą A2. Po ukończeniu, droga ta będzie umożliwiała **dogodną komunikację aglomeracji poznańskiej z Wrocławiem oraz Bydgoszczą**. Droga S5 jest obecnie **jedną z kluczowych inwestycji drogowych na terenie Wielkopolski**. Aktualnie, w stanie realizacji są wszystkie nieukończone dotychczas odcinki. Planowane zakończenie prac budowlanych na wszystkich wielkopolskich odcinkach drogi S5 to lato 2019 r.

- **Droga S8** – w skali kraju docelowo ma połączyć Wrocław, Sieradz, Łódź, Piotrków Trybunalski, Warszawę i Białystok. Droga S8 przebiega przez południowy fragment województwa w powiatach ostrzeszowskim i kępińskim na długości 23,8 km. Ze względu na dostępność komunikacyjną województwa wielkopolskiego znaczące jest, że **droga S8 na odcinku Wrocław – Łódź jest ukończona w całości, zapewniając sprawną komunikację południowej części województwa z aglomeracjami wrocławską i łódzką**.
- **Droga nr 10:** gr. państwa - Szczecin - Wałcz - Piła - Wypaleniska - Toruń - Lipno - Płońsk. **Wciągu drogi krajowej nr 10 rozbudowywana będzie droga ekspresowa S10**. Droga ta połączy w standardzie drogi ekspresowej **zespół portów morskich Szczecin-Świnoujście z aglomeracją warszawską**, stanowiąc istotny atut północnej części województwa wielkopolskiego. Aktualnie, na terenie województwa wielkopolskiego droga S10 składa się z obwodnicy Wyrzyska (7,8 km) w powiecie pilskim. Droga ta znajduje się obecnie w fazie przygotowania (fazie przed przetargowej) na praktycznie całym odcinku przebiegającym przez województwo zachodniopomorskie i kujawsko-pomorskie.
- **Droga nr 11:** Kołobrzeg - Koszalin - Podgaje - Piła - Ujście - Chodzież - Oborniki - Poznań - Kórnik - Jarocin - Pleszew - Ostrów Wlkp. - Ostrzeszów - Kępno - Kluczbork - Bytom. W ramach drogi krajowej nr 11 rozbudowywana jest **droga ekspresowa S11**. W skali kraju docelowo ma połączyć Koszalin oraz Piłę, Poznań i Ostrów Wielkopolski z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. Po ukończeniu, droga ta będzie pełniła **znaczącą rolę regionalną i ponadregionalną**. Stanowić ona będzie drogę w standardzie drogi ekspresowej, **przebiegającą z północy na południe przez całe województwo wielkopolskie**, zapewniając sprawne połączenie Piły i Ostrowa Wielkopolskiego z autostradą A2 i Poznaniem oraz Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. Obecnie droga S11 na terenie województwa wielkopolskiego składa się z odcinka Poznań – Kórnik (14,8 km), z zachodniej obwodnicy Poznania (25,7 km) oraz z obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego.

W większości przypadków, pozostałe drogi krajowe pełnią funkcje komplementarne względem dróg wymienionych powyżej (umożliwiając do nich dojazd) lub stanowią narzędzie komunikacji wewnątrz regionalnej – stanowią połączenie pomiędzy miastami województwa wielkopolskiego. **Układ komunikacyjny dróg krajowych w Wielkopolsce jest pochodną układu sieci osadniczej**. Jest on w znacząco wyższym stopniu rozbudowany w części południowej, w której sieć osadnicza jest gęstsza. Poszczególne większe miasta położone na południe od autostrady A2 są ze sobą wzajemnie połączone drogami krajowymi. Inaczej sytuacja prezentuje się w części północnej, w której drogi krajowe rozchodzą się promieniście od Poznania, nie posiadając wzajemnych powiązań (poprzez drogi krajowe).

Rozwój infrastruktury

Ostatnie lata w Polsce charakteryzowały się dynamicznym rozwojem infrastruktury drogowej, co związane było z możliwością współfinansowania jej rozwoju i modernizacji w ramach funduszy strukturalnych UE. **W latach 2010-2014 w województwie wielkopolskim oddano do użytku 120 km**

dróg ekspresowych i autostrad²⁶ zrealizowanych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 i 2011-2015. Spośród najważniejszych zrealizowanych w ostatnich latach inwestycji drogowych na terenie województwa wielkopolskiego wymienić należy:

- Otwarcie w 2011 r. ostatniego fragmentu A2 łączącego przejście graniczne z Niemcami w Świecku z Nowym Tomysłem²⁷ – **ukończenie wielkopolskiego odcinka autostrady A2.**
- Oddanie do użytku w latach 2011-2014 fragmentów dróg ekspresowych (S11 oraz S5) stanowiących **zachodnią²⁸ i wschodnią²⁹ obwodnicę Poznania.**
- Oddanie do użytku w 2014 r. **fragmentu drogi S5³⁰** między Korzeńskiem w województwie dolnośląskim a Kaczkowem w województwie wielkopolskim, mającej docelowo połączyć Ostródę, Grudziądz, Bydgoszcz, Poznań, Leszno i Wrocław. **W ciągu istniejącego fragmentu drogi powstały obwodnice miast Bojanowa i Rawicza.**
- Otwarcie w 2013 r. **fragmentu trasy S8³¹** z Sycowa do Wielunia przebiegającego przez powiaty: ostrzeszowski i kępiński. Droga S8 połączyła południowe powiaty województwa wielkopolskiego z Wrocławiem, Łodzią i dalej przez autostradę A2 z Warszawą.

W założeniach „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023”, do realizacji przewidziane są wszystkie fragmenty dróg ekspresowych na terenie województwa wielkopolskiego³². Aktualny stan prac nad siecią dróg krajowych i autostrad w województwie wielkopolskim prezentuje poniższa mapa.

²⁶ Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

²⁷ Źródło: Mapa Stanu Budowy Dróg, GDDKiA; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/16146/Autostrada-A2-Swiecko-Nowy-Tomysl> [dostęp: 04.08.2016 r.]

²⁸ Źródło: Mapa Stanu Budowy Dróg, GDDKiA; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/2273/Aktualnosci> [dostęp: 04.08.2016 r.]

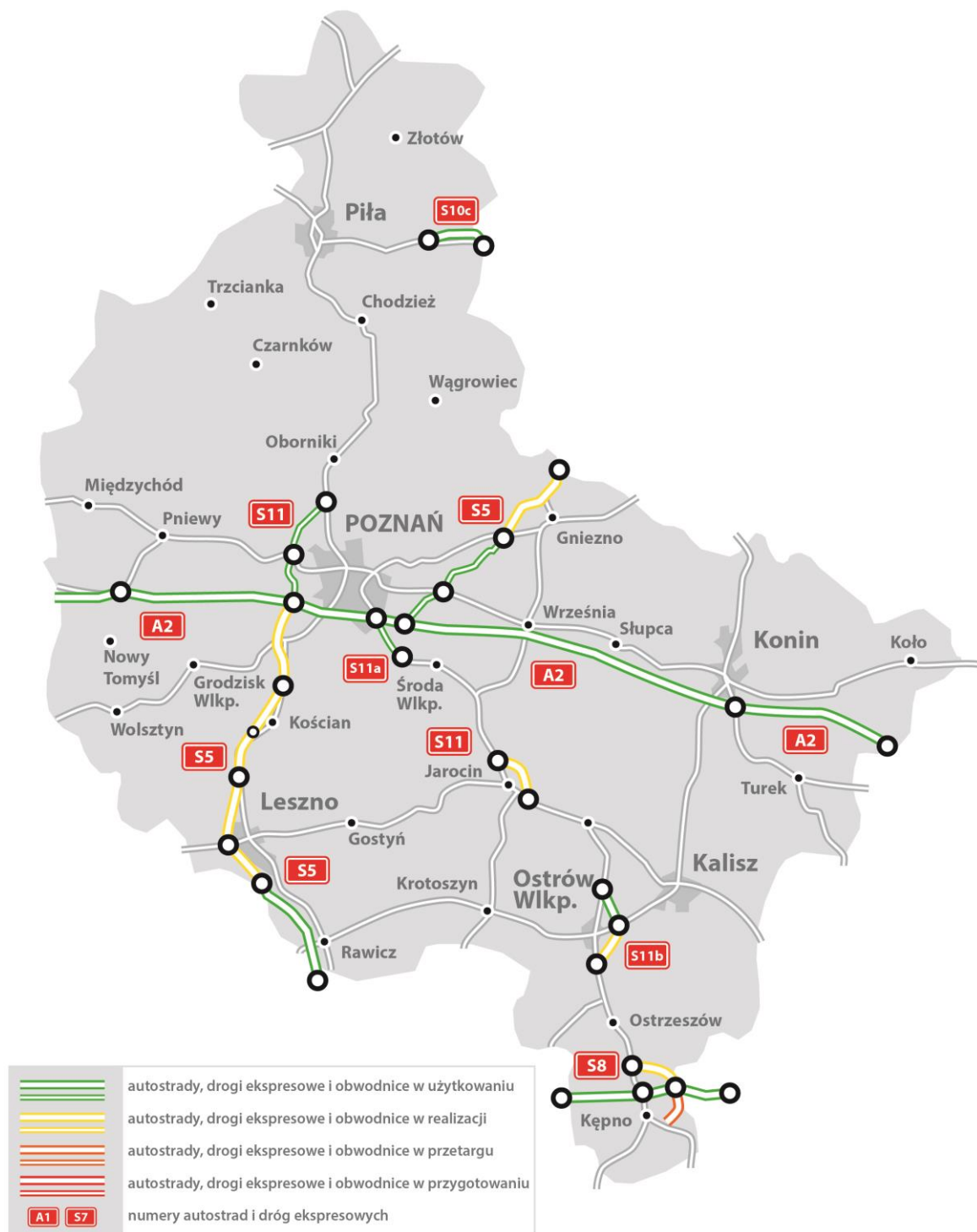
²⁹ Źródło: GDDKiA Poznań; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/1620/Aktualnosci,s-2> [dostęp: 04.08.2016 r.]

³⁰ Źródło: Mapa Stanu Budowy Dróg, GDDKiA; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/7837/s5-kaczkowo-korzensko> [dostęp: 04.08.2016 r.]

³¹ Źródło: GDDKiA Opole; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/13864/Trasa-S8-od-Sycowa-do-Wielunia-otwarta> [dostęp: 04.08.2016 r.]

³² Źródło: *Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023 – Projekt*, GDDKIA 2014

Rys. 26 Mapa Stanu Budowy Dróg w województwie wielkopolskim – stan na 21 września 2016 r.



Źródło: GDDKiA; www.gddkia.gov.pl

Wśród inwestycji w trakcie realizacji znajdują się obecnie wszystkie wielkopolskie fragmenty drogi ekspresowej S5, przecinającej się z autostradą A2 na węźle Poznań Zachód. Droga ta ma docelowo połączyć Poznań z Wrocławiem i Bydgoszczą. W kwietniu 2016 r. podpisano umowę na budowę odcinków Wronczyn – Kościan Południe (planowane zakończenie budowy - lato 2019 r.) i Kościan Południe – Radomicko (planowane zakończenie budowy to koniec 2018 r.)³³. W maju 2016 r. podpisano umowę na budowę odcinków Radomicko – Leszno Południe (oddanie drogi do użytku – druga połowa 2017 r.) oraz Leszno Południe – Kaczkowo (planowane zakończenie budowy – luty 2018 r.)³⁴. Aktualnie trwa budowa odcinka Poznań Zachód – Wronczyn, którego zakończenie planowane jest na listopad 2017 r.³⁵ Na odcinku drogi S5 w ciągu Wschodniej Obwodnicy Poznania, między węzłem Gniezno i węzłem Mieleszyn, przy granicy województwa wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego, trwają prace budowlane, które mają zostać zrealizowane do lipca 2017 r.³⁶

W ciągu drogi S11, docelowo mającej prowadzić z Koszalina, przez Piłę, Poznań i Ostrów Wielkopolski do Bytomia, realizowane są obecnie obwodnice Jarocina, Ostrowa Wielkopolskiego i Kępna. Obwodnica Jarocina jest planowana do otwarcia w sierpniu 2017 r.³⁷ Planowany termin realizacji II etapu budowy obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego to lipiec 2017 r.³⁸ Realizacja dwóch etapów obwodnicy Kępna z połączeniem drogi S11 z drogą S8, prowadzącą z Łodzi do Wrocławia, ma nastąpić do końca 2018 r.³⁹

Czas podróży

Najlepiej skomunikowanym, zarówno w wymiarze regionalnym jak i krajowym oraz międzynarodowym, punktem województwa wielkopolskiego jest Poznań. Za sprawą dostępności autostrady A2 oraz sieci dróg krajowych i rozbudowywanej sieci dróg ekspresowych, **Poznań oraz tereny go otaczające charakteryzują się ponadprzeciętną dostępnością komunikacyjną w skali kraju.** Ponad połowa miast wojewódzkich jest położona w zasięgu 3h dojazdu transportem samochodowym z Poznania. W zasięgu tym znajdują zarówno Warszawa, Łódź, Wrocław jak i Szczecin będący istotnym portem morskim. Spośród pozostałych miast wojewódzkich, jedynym miastem położonym z odległości ponad 5h od Poznania jest Rzeszów.

Jak zostało to wskazane, autostrada A2 stanowi główną drogę łączącą Berlin z Warszawą (i dalej w kierunku wschodnim z Moskwą). Należy w tym miejscu zaznaczyć, że **Poznań leży de facto w połowie drogi pomiędzy Warszawą i Berlinem.** Czas dojazdu do Warszawy wynosi 2h 39 min, do Berlina – 2h 32 min. Umożliwia to firmom prowadzącym działalność w aglomeracji poznańskiej sprawną obsługę klientów nie tylko aglomeracji poznańskiej ale również i aglomeracji warszawskiej i berlińskiej.

³³ Źródło: GDDKiA Poznań; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/21700/Podpisanie-umowy-na-projektuj-i-buduj-S5-odc-Wronczyn-Koscian-Poludnie>; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/21681/Umowa-na-kolejny-odcinek-S5-w-Wielkopolsce-podpisana> [dostęp: 03.08.2016 r.]

³⁴ Źródło: GDDKiA Poznań; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/21933/Umowa-na-S5-od-Leszna-Poludnie-z-wezlem-do-Kaczkowa>; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/22027/Ostatnia-umowa-na-budowe-S5-Poznan-Wroclaw-w-Wielkopolsce-podpisana> [dostęp: 03.08.2016 r.]

³⁵ Źródło: GDDKiA; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/19428/Umowa-na-realizacje-kolejnego-odcinka-S5-w-Wielkopolsce-podpisana> [dostęp: 03.08.2016 r.]

³⁶ Źródło: Opis projektu „Budowa drogi ekspresowej S5 Żnin – Gniezno”; <http://www.znin-gniezno.drogas5.pl/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

³⁷ Źródło: GDDKiA Poznań; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/17110/Umowa-na-budowe-obwodnicy-Jarocina-podpisana/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

³⁸ Źródło: GDDKiA Poznań; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/16600/Umowa-na-budowe-II-etapu-obwodnicy-Ostrowa-Wielkopolskiego-podpisana> [dostęp: 03.08.2016 r.]

³⁹ Źródło: GDDKiA Poznań; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/20160/Podpisanie-umowy-z-wykonawca-obwodnicy-Kepna> [dostęp: 03.08.2016 r.]; <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/20153/Dzis-GDDKiA-oglosila-przetarg-na-zaprojektowanie-i-budowe-II-odcinka-obwodnicy-Kepna-w-ciagu-S11-tzn-poludniowy-odcinek-obwodnicy-m-Kepno-od-istniejacego-wezla-KEPNO-KRAZKOWY-do-istniejacej-DK-11> [dostęp: 03.08.2016 r.]

Korzystnie w skali kraju prezentuje się również skomunikowanie aglomeracji poznańskiej w kierunku wschodnim. Należy przy tym zaznaczyć, że skomunikowanie to będzie ulegać w przyszłości poprawie na skutek realizacji prac związanych z budową kolejnych odcinków autostrady A2 i drogi S8 – odcinków położonych na wschód od Warszawy. Ukończenie tych dróg zwiększy konkurencyjność transportową Poznania i skróci czas dojazdu do wschodniej granicy Polski i Unii Europejskiej.

Niekorzystne, na chwilę obecną, skomunikowanie występuje w relacji Poznań – Trójmiasto, istotnej ze względu na dostęp do portów morskich i przeładowywanych w nich towarów. Obecnie czas dojazdu z Poznania do Gdańska wynosi 3h 27 min. **Skrócenie czasu dojazdu do Trójmiasta jest uzależnione od ukończenia drogi S5 na całym odcinku Poznań – Świecko**, w którym droga S5 będzie się łączyć z autostradą A1. Ukończenie tej inwestycji w znaczącym stopniu podniesie konkurencyjność analizowanego połączenia drogowego. Innym czynnikiem, który pozwoli na podniesienie dostępności komunikacyjnej województwa wielkopolskiego względem Trójmiasta jest postęp prac związanych z rozbudową drogi S10. Ukończenie drogi S10 stanowić będzie znaczącą przewagę konkurencyjną **Piły – miasto to będzie dysponowało korzystnym połączeniem drogowym zarówno z kompleksem portowym Szczecin-Świnoujście jak i portami Trójmiasta.**

Warto w tym miejscu zaznaczyć również, że Poznań jest położony w zasięgu 8h jazdy samochodem od najważniejszych portów morskich Europy. Czas dojazdu do Hamburga wynosi 4h 36 min; Rotterdamu - 7h 50 min; Antwerpii – 8h 5 min.

Tabela 4 Czas dojazdu z Poznania do innych miast wojewódzkich

Miasto	Czas dojazdu
Zielona Góra	1 godz. 27 min
Gorzów Wielkopolski	1 godz. 30 min
Bydgoszcz	1 godz. 45 min
Łódź	2 godz. 2 min
Toruń	2 godz. 6 min
Wrocław	2 godz. 23 min
Szczecin	2 godz. 23 min
Warszawa	2 godz. 39 min
Opole	3 godz. 14 min
Gdańsk	3 godz. 27 min
Kielce	3 godz. 37 min
Katowice	3 godz. 43 min
Olsztyn	4 godz. 20 min
Kraków	4 godz. 25 min
Lublin	4 godz. 34 min
Białystok	4 godz. 40 min
Rzeszów	5 godz. 31 min

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.google.pl/maps [Dostęp: 03.08.2016 r.]

Tabela 5 Czas dojazdu z Poznania do stolic krajów sąsiadujących z Polską

Miasto	Czas dojazdu
Berlin	2 godz. 32 min
Praga	4 godz. 38 min
Bratysława	6 godz. 39 min
Wilno	7 godz. 47 min
Mińsk	8 godz. 22 min
Kijów	10 godz. 21 min
Moskwa	15 godz. 7 min

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.google.pl/maps [Dostęp: 3.08.2016 r.]

4.1.2 Transport kolejowy

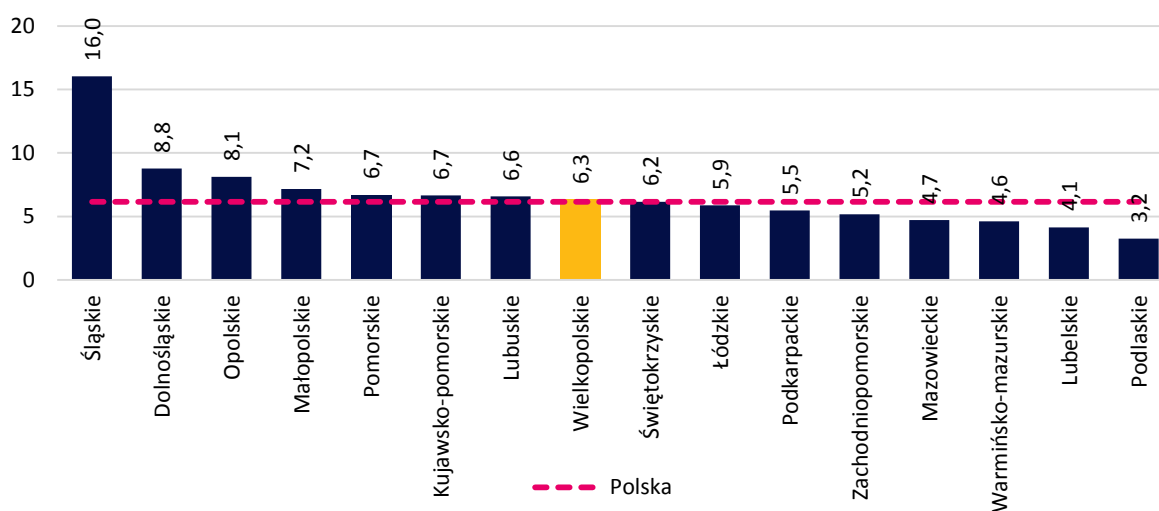
Dostępność infrastruktury

Długość linii kolejowych przebiegających przez województwo wielkopolskie wynosi w sumie 1 884 km, co stanowi 9,8% ogółu długości linii kolejowych w Polsce. Większą długością linii kolejowych charakteryzuje się wyłącznie województwo śląskie – 1 977 km. Na trzecim miejscu w kraju, pod względem analizowanej wartości, znajduje się województwo dolnośląskie – 1 751 km. Należy mieć przy tym na uwadze, że wysoka wartość w przypadku województwa wielkopolskiego wynika ze znaczącej powierzchni województwa. **Gęstość sieci kolejowej w województwie wielkopolskim, w przeliczeniu na 100 km², wynosi 6,3 km, co stanowi w skali kraju wartość przeciętną** (średnio w skali kraju na 100 km² przypada 6,2 km linii kolejowej).

W porównaniu z innymi województwami, województwo wielkopolskie charakteryzuje się wysokim udziałem linii dwu- i więcej torowych oraz linii zelektryfikowanych w ogólnej długości linii kolejowych. Linie zelektryfikowane stanowią 67,0%, natomiast linie dwu- i więcej torowe 60,9%⁴⁰. W obydwu przypadkach, wskazane wartości są wyższe od średnich wartości krajowych wynoszących odpowiednio 61,5% oraz 44,8%. W przypadku udziału linii zelektryfikowanych, wartość charakteryzująca województwo wielkopolskie jest szóstą najwyższą wartością wśród ogółu województw – wyższym udziałem charakteryzują się województwa łódzkie (92,3%), śląskie (83,5%), mazowieckie (82,9%), małopolskie (80,9%) oraz świętokrzyskie (67,0%). W przypadku udziału linii dwu- i więcej torowych, wyższym udziałem charakteryzowało się wyłącznie województwo łódzkie – 63,3%.

⁴⁰ Stan na 2014 r.

Rys. 27 Gęstość linii kolejowych w poszczególnych województwach w 2014 r. [km/100 km²]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Największa koncentracja linii kolejowych w województwie wielkopolskim ma miejsce w **Poznańskim Węźle Kolejowym**, skąd linie kolejowe promieniście rozchodzą się po całym regionie. Przecinają się w nim szlaki Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). **Z infrastruktury kolejowej jest to linia E 59 ze Szczecina i Świnoujścia na południe Europy oraz linia E 20 przebiegająca z zachodu na wschód Europy. Pozostałe istotne węzły kolejowe w województwie wielkopolskim to: Piła, Ostrów Wielkopolski, Leszno, Jarocin, Kępno, Krzyż Wielkopolski, Wolsztyn i Zbąszyń.** W stacjach tych przecinają się linie kolejowe o zasięgu regionalnym i ponadregionalnym.

Linia kolejowa E 59 na terenie województwa wielkopolskiego jest dwutorowa i zelektryfikowana na całej długości trasy. Między Krzyżem Wielkopolskim a Poznaniem przebiega ona przez Wronki i Szamotuły. Między Poznaniem a granicą województwa wielkopolskiego z województwem dolnośląskim, linia E 59 przebiega przez Kościan, Leszno i Rawicz – odcinek ten podlega aktualnie modernizacji. Na północno-zachodnim krańcu województwa wielkopolskiego, w miejscowości Krzyż Wielkopolski, linia E 59 łączy się z linią nr 203 biegnącą z Trójmiasta, Bydgoszczy i Piły w kierunku zachodnim – przez Gorzów Wielkopolski do przejścia granicznego z Niemcami w Kostrzynie nad Odrą.

Linia kolejowa E 20 na terenie województwa wielkopolskiego jest dwutorowa i zelektryfikowana na całej długości trasy. Linia ta jest częścią paneuropejskiej linii łączącej Berlin z Moskwą. Na terenie województwa wielkopolskiego przebiega ona przez Zbąszyń, Poznań, Wrześnię, Konin, Koło. W węźle kolejowym we Wrześni, linia E 20 łączy się ze zelektryfikowaną i częściowo dwutorową linią nr 281 prowadzącą w kierunku Wrocławia – linia ta w ramach województwa wielkopolskiego łączy Gniezno, Wrześnię, Jarocin i Krotoszyn. W miejscowości Barłogi w powiecie konińskim znajduje się połączenie między liniami E 20 a magistralą węglową C-E 65 łączącą Tczew i porty w Gdańsku i Gdyni z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. Linia E 20 ta jest główną trasą tranzytową przez Polskę.

Istotną linią kolejową jest również dwutorowa i zelektryfikowana **linia nr 272 łącząca Poznań z Jarocinem, Ostrowem Wielkopolskim i Kępnem.** W Ostrowie Wielkopolskim linia ta przecina się z częściowo zelektryfikowaną i dwutorową linią nr 14 łączącą Łódź, Kalisz, Krotoszyn, Leszno, Głogów i kolejowe przejście graniczne z Niemcami w Tuplicach. **W ciągu tej linii znajduje się terminal intermodalny⁴¹ w Gądkach pod Poznaniem.**

⁴¹ Terminal intermodalny – obiekt funkcjonalny wraz z infrastrukturą i organizacją, umożliwiającą przeładunek intermodalnych jednostek transportowych (kontenerów, nadwozi wymiennych i naczep samochodowych),

Kolejną istotną linią kolejową jest w całości zelektryfikowana i częściowo dwutorowa **linia nr 354 prowadząca z Piły do Poznania** – łącząca północne powiaty województwa wielkopolskiego z Poznańskim Węzłem Kolejowym. **Linia ta od Piły Głównej przebiega przez Chodzież, Rogoźno Wielkopolskie, Oborniki Wielkopolskie do Poznania.** Połączenie Poznania z Gnieznem jest zapewnione poprzez dwutorową i zelektryfikowaną na terenie województwa wielkopolskiego **linię nr 353** – w dalszym biegu linia ta prowadzi w kierunku Inowrocławia i Torunia.

Rozwój infrastruktury

Aktualnie w Polsce nie powstają nowe linie kolejowe, a inwestycje w infrastrukturę kolejową polegają na modernizacji i rewitalizacji istniejących linii kolejowych. **Remonty infrastruktury kolejowej w ramach perspektywy finansowej UE 2007-2013 osiągnęły duże natężenie w latach 2011-2015, które do 2020 r. będzie względnie stabilne.** W latach 2016-2023 planowane jest zwiększenie wydatków na rozbudowę i modernizację infrastruktury kolejowej do 31 mld PLN – z czego 22 mld PLN pochodzić będzie z funduszy UE.⁴²

Oprócz przeprowadzonych remontów dworców kolejowych, istotnych dla transportu pasażerskiego, prace modernizacyjne koncentrowały się na trasach lokalnych⁴³:

- modernizacja linii kolejowej nr 356 Poznań Wschodni – Bydgoszcz, na odcinku Poznań Wschodni – Gołańcz, etap I (2010-2014);
- modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń, na odcinku Wolsztyn – Luboń (2010-2014);
- modernizacja linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń, na odcinku Wolsztyn – Luboń – Etap II (2012-2015).

Na terenie województwa wielkopolskiego w latach 2012-2015 trwały modernizacje na linii E 20, łączącej Berlin z Warszawą, polegające na utworzeniu Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami (ETCS) oraz prace przygotowawcze do wykonania robót modernizacyjnych⁴⁴. W perspektywie 2016-2020 przewidziane są zaawansowane prace modernizacyjne (remont 230 km torów) na linii E 20 w ramach programu „Łącząc Europę” (CEF) mające zwiększyć przepustowość tej linii do 500 pociągów na dobę, co stanowi wartość dwukrotnie wyższą niż obecnie⁴⁵. Prace te są niezwykle istotne ze względu na fakt, że **E 20 jest linią o znaczeniu ponadnarodowym – jest główną trasą tranzytową przez Polskę i najkrótszym połączeniem zachodnich krajów Unii Europejskiej z Europą Wschodnią i Azją, w tym z Chinami.** Wiele wskazuje na fakt, że linia ta stanowić będzie element tzw. **Nowego Jedwabnego Szlaku** będącego połączeniem kolejowym pomiędzy Chinami a Europą. Drugim rozważanym przebiegiem szlaku jest przebieg przez Ukrainę, Słowację do Austrii, przy czym przebieg ten w związku z destabilizacją na Ukrainie jest aktualnie mało prawdopodobny. Przebieg tzw. Nowego Jedwabnego Szlaku z wykorzystaniem linii E 20 wiązać się będzie z podniesieniem na niej krajowych wydatków inwestycyjnych, w tym inwestycji w terminale intermodalne oraz zwiększeniem

między środkami transportu należącymi do różnych gałęzi transportu. Umożliwia także wykonywanie operacji na tych jednostkach w związku z ich składowaniem i użytkowaniem. (Źródło: www.governica.com)

⁴² Źródło: PAIiZ; http://www.paiz.gov.pl/polska_w_liczbach/infrastruktura_transportowa [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁴³ Źródło: *Raport roczny 2013*, PLK S. A.

⁴⁴ Źródło: Opis projektu POIiS 7.1-8 "Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew - Swarzędz - PRACE PRZYGOTOWAWCZE" <http://www.plk-inwestycje.pl/inwestycje/program-operacyjny-infrastruktura-i-srodowisko/poiis-71-8/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁴⁵ Źródło: *Pierwsze umowy programu CEF podpisane. Większość środków dla PLK*, Rynek Kolejowy, 30.05.2016; <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pierwsze-umowy-programu-cef-podpisane-wiekszosc-srodkow-dla-plk-76786.html> [dostęp: 03.08.2016 r.]

skali transportu kolejowego.⁴⁶ Bazową inwestycją w tym zakresie jest rozbudowa suchego portu w Małaszewicach (woj. lubelskie) położonego na granicy Polsko-Białoruskiej. Wskazany terminal ma szansę w przyszłości stać się jednym z ważniejszych hubów transportowych⁴⁷ w relacji Chin – Europa⁴⁸. Obecnie, transport w tej relacji jest zdominowany przez transport morski co sprawia, że znacząca część towarów eksportowanych z Chin do Europy trafia najpierw do portów zachodniej Europy skąd jest dystrybuowana na wschód. **Rozwój tzw. Nowego Szlaku Jedwabnego i terminalu w Małaszewicach umożliwi częściowe odwrócenie tego kierunku – znacząco większa część towarów z Chin najpierw dostarczona zostanie do Polski, skąd dystrybuowana będzie do pozostałych krajów Europy.** Zmiana ta stanowić będzie czynnik stymulujący rozwój branży TSL w Polsce, w tym w szczególności w województwie wielkopolskim przez teren którego przebiega linia kolejowa E 20.

Na trasie E 59 na terenie województwa wielkopolskiego trwają obecnie prace modernizacyjne na odcinku Czempin – Poznań⁴⁹. Linia ta jest również modernizowana na odcinku od granicy województwa wielkopolskiego do Wrocławia (na terenie województwa dolnośląskiego)⁵⁰. Na trasie E 59 trwają także prace przygotowawcze do modernizacji odcinka pomiędzy granicą województwa dolnośląskiego a Czempinem koło Kościana⁵¹. **Po zakończeniu modernizacji całego odcinka linii E 59 między Wrocławiem a Poznaniem w 2020 r., planowane jest umożliwienie osiągnięcia na tej trasie przez pociągi towarowe prędkości 120 km/h⁵².** Kolejnym fragmentem linii E 59, który zostanie poddany modernizacji, jest odcinek między Szczecinem a Poznaniem. Obecnie trwają prace przygotowawcze przed pracami budowlanymi mającymi na celu umożliwienie zwiększenia prędkości pociągów towarowych do 120 km/h, które również mają się zakończyć do 2020 roku⁵³. **Tym samym, do 2020 r. na całym wielkopolskim odcinku linii kolejowej E 59, będącej fragmentem Transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), planowane jest umożliwienie osiągnięcia przez pociągi towarowe prędkości do 120 km/h.**

Prace modernizacyjne prowadzone są również poza liniami E 20 i E 59. Aktualnie trwają remonty na linii nr 272 łączącej Poznań z Kluczborkiem w województwie opolskim. Jest to istotna trasa ze względu na połączenie transportowe województwa wielkopolskiego z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. W 2015 r. ukończony został remont odcinka między Kluczborkiem i Ostrowem

⁴⁶ Źródło: Majszyk K., *Pociągi z Chin do Europy. Jak przewieźć kontenery i na tym zarobić*, Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 24.06.2015

⁴⁷ Hub – centralne miejsce, w którym zbiera się, sortuje, przeładowuje i dystrybuuje ładunki przeznaczone do transportu na określony obszar.

⁴⁸ Źródło: Majszyk K., *Pociągi z Chin do Europy. Jak przewieźć kontenery i na tym zarobić*, Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 24.06.2015

⁴⁹ Źródło: *Jakie jest zaawansowanie prac między Poznaniem a Czempiniem?*, Rynek Kolejowy, 28.03.2016; <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/jakie-jest-zaawansowanie-prac-miedzy-poznaniem-a-czempiniem-53305.html> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁵⁰ Źródło: Opis projektu POIiŚ 7.1-4 "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, Etap II – odcinek Wrocław – granica województwa dolnośląskiego"; <http://www.plk-inwestycje.pl/inwestycje/program-operacyjny-infrastruktura-i-srodowisko/poiis-71-4/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁵¹ Źródło: Opis projektu „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempin” <http://www.plk-inwestycje.pl/inwestycje/fundusz-laczac-europe-connecting-europe-facility-cef/e59-wroclaw-poznan-etap-iv/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁵² Źródło: SYSTRA, Modernizacja linii E59 pomiędzy Wrocławiem a Poznaniem; <http://www.systra.pl/Modernizacja-linii-E59-pomiedzy> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁵³ Źródło: Opis projektu „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie”; <http://www.plk-inwestycje.pl/inwestycje/fundusz-laczac-europe-connecting-europe-facility-cef/e59-poznan-glowny-szczecin-dabie/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

Wielkopolskim oraz Środą Wielkopolską i Starołęką. Na koniec grudnia 2016 r. przewidziany jest termin zakończenia prac modernizacji torów między Poznaniem i Starołęką⁵⁴.

W fazie przetargowej znajduje się modernizacja fragmentu linii nr 353 prowadzącej do Torunia na odcinku między Poznaniem a granicą województw wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego. Po modernizacji pociągi towarowe na tej trasie będą mogły poruszać się z prędkością 100 km/h.⁵⁵ Linia nr 353 łączy Poznań z Inowrocławiem, skąd pociągi towarowe są odprawiane do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Prace przygotowawcze do modernizacji prowadzone są również względem linii kolejowej nr 354 łączącej Piłę z Poznaniem. Prace budowlane na trasie tej linii są planowane na lata 2016-2020⁵⁶.

W fazie planów znajduje się projekt **Linii Kolei Dużych Prędkości „Y”**, mającej połączyć Poznań i Wrocław, Kalisz/Ostrów Wielkopolski, Łódź i Warszawę. W grudniu 2015 r. zakończono prace nad studium wykonalności KDP w Polsce dotyczącym przebiegu linii od granicy Polski do Wrocławia oraz połączenia Poznań – granica Niemiec⁵⁷. Termin realizacji tego projektu ciągle stoi pod znakiem zapytania.

Inwestycje planowane na polskich liniach kolejowych do 2020 r., w perspektywie krótkoterminowej, ze względu na utrudnienia związane z prowadzonymi pracami, mogą wpłynąć negatywnie na atrakcyjność i wykorzystanie linii kolejowych w transporcie towarowym. W perspektywie długoterminowej, po zakończeniu planowanych prac, ich wpływ będzie jednak znaczący. **Znacząco podniesiona zostanie prędkość handlowa w przewozach towarowych i intermodalnych, co przełoży się na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu.** Istotnym jest również podniesienie przepustowości na liniach E 59 i E 20 przecinających się w Poznaniu. **Stanowiąc to będzie czynnik umożliwiający wzrost znaczenia aglomeracji poznańskiej jako centrum logistycznego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.**

Czas podróży

Jednym z problemów ograniczających rozwój transportu kolejowego w Polsce jest bardzo niska średnia prędkość handlowa na liniach kolejowych. **Średnia prędkość handlowa w 2015 r. dla pociągów towarowych wyniosła 27 km/h, z perspektywą podwyższenia do 35 km/h w grudniu 2016 r.**⁵⁸ Tak niska średnia prędkość handlowa wynika ze słabego stanu infrastruktury kolejowej i przeprowadzanych obecnie remontów, które dodatkowo spowalniają ruch pociągów towarowych. W perspektywie modernizacji tras kolejowych w latach 2016-2020 planowana jest znacząca poprawa jakości infrastruktury i możliwości prędkościowych składów towarowych. Należy mieć przy tym na uwadze, że prędkość składów kolejowych jest także uzależniona od **stanu taboru kolejowego należącego do przewoźników towarowych, który w skali kraju jest określany jako wysoko wyeksploatowany.** Na koniec III kwartału 2015 r. średni wiek lokomotyw będących w posiadaniu przewoźników realizujących przewozy intermodalne wynosił 36,1 roku. W analogicznym okresie

⁵⁴ Źródło: *PLK remontuje kolejny fragment linii Kluczbork – Poznań*; Rynek Kolejowy, 10.06.2016; <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/plk-chwali-sie-remontami-na-linii-kluczbork--poznac-76815.html> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁵⁵ Źródło: *Przetarg na modernizację wielkopolskiego odcinka linii 353*, Rynek Kolejowy, 21.07.2016; <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/przetarg-modernizacje-wielkopolskiego-odcinka-linii-353-77468.html> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁵⁶ Źródło: *Pociągami z Piły do Poznania 40 minut krócej*, System Wielkopolskiego RPO, 12.10.2015; <http://wrpo.wielkopolskie.pl/wiadomosci/pociagami-z-pily-do-poznania-40-minut-krocej> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁵⁷ Źródło: *Zakończono prace studialne nad KDP w Polsce. Czy pojedziemy polskim TGV?*, Rynek Kolejowy, 18.03.2016; <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/zakonczono-prace-studialne-nad-kdp-w-polsce-czy-pojedziemy-polskim-tgv-75865.html> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁵⁸ Źródło: *Radykalne przyspieszenie pociągów towarowych. Już w tym roku*, Rynek Kolejowy, 20.04.2016; <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/radykalne-przyspieszenie-pociagow-towarowych-juz-w-tym-roku-76277.html> [dostęp: 03.08.2016 r.]

średni wiek wagonów platform kształtował się na poziomie 30 lat.⁵⁹ Na tle Polski, **prędkości transportu kolejowego na liniach przebiegających przez województwo wielkopolskie należy ocenić jako korzystne**. Czas dojazdu oraz średnie prędkości jazdy handlowej z Poznania do wybranych ważniejszych stacji transportowych w Polsce prezentuje poniższa tabela.

Tabela 3. Odległości i czas dojazdu z Poznania do wybranych ważniejszych stacji transportowych w Polsce

Od stacji	Do stacji	Średni czas jazdy handlowej [min]	Odległość [km]	Średnia prędkość jazdy handlowej [km/h]
Poznań	Zebrzydowice	905	424,7	28,2
Poznań	Brzesko	866	483,1	33,5
Poznań	Szczecin Port Centralny	290	201,8	41,8
Poznań	Gdynia Port Północny	615	340,0	33,2
Poznań	Dąbrowa Górnicza	423	354,2	50,2
Poznań	Pruszków	341	287,0	50,5
Poznań	Małaszewice	652	474,8	43,7
Poznań	Gliwice	530	307,1	34,8
Poznań	Kutno	225	167,4	44,6
Poznań	Rzepin	192	169,8	53,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez PKP PLK [dostęp: 22.08.2016]

4.1.3 Terminale intermodalne

Na terenie województwa wielkopolskiego znajduje się pięć terminali kontenerowych w przewozach intermodalnych⁶⁰:

- **Polzug Hub Terminal Poznań – Gądky** (w Gądkach pod Poznaniem). Jego maksymalna roczna możliwość przeładunkowa wynosi 385 400 TEU⁶¹, co stanowi 6,25% ogółu rocznej możliwości przeładunkowej w Polsce. Terminal ten znajduje się przy węźle Poznań Krzesiny autostrady A2, na linii kolejowej nr 272 łączącej Poznański Węzeł Kolejowy z południem województwa wielkopolskiego, prowadzącej w kierunku Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.
- **Cargosped Terminal Kontenerowy w Poznaniu Franowie**. Jego maksymalna roczna możliwość przeładunkowa wynosi 83 000 TEU, co stanowi 1,35% ogółu rocznej możliwości przeładunkowej w Polsce. Terminal znajduje się niedaleko węzła Krzesiny przy autostradzie A2, na największej stacji towarowej w województwie wielkopolskim w ciągu komunikacyjnym linii E 20.
- **Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań II Sp. Swarzędz-Jasin (CLIP)**. Jego maksymalna roczna możliwość przeładunkowa wynosi 75 000 TEU, co stanowi 1,22% ogółu rocznej możliwości przeładunkowej w Polsce. Terminal ten jest położony w ciągu komunikacyjnym linii E 20 oraz przy drodze krajowej nr 92 prowadzącej z Poznania do Kostrzyna. W Kostrzynie droga krajowa nr 92 łączy się ze Wschodnią Obwodnicą Poznania.
- **Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Poznań**. Jego maksymalna roczna możliwość przeładunkowa wynosi 40 000 TEU, co stanowi 0,65% ogółu rocznej możliwości

⁵⁹ Źródło: *Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2016 r.

⁶⁰ Źródło: *Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2016 r.

⁶¹ Twenty-foot equivalent unit – miara odpowiadająca pojemności jednego kontenera 20 stopowego

przeładunkowej w Polsce. Terminal ten jest położony przy stacji kolejowej Poznań Junikowo przy linii E 20 niedaleko węzła Poznań Komorniki autostrady A2 oraz Zachodniej Obwodnicy Poznania.

- **Ostped Intermodal – Szamotuły.** Jego maksymalna roczna możliwość przeładunkowa wynosi 15 000 TEU, co stanowi 0,24% ogółu rocznej możliwości przeładunkowej w Polsce. Jest on położony przy stacji kolejowej Szamotuły na szlaku linii kolejowej E 59 przy przecięciu dróg wojewódzkich nr 184, 185 i 187, w odległości około 32 km na północny zachód od Poznania.

Łączny udział położonych w województwie wielkopolskim terminali intermodalnych w maksymalnej rocznej możliwości przeładunkowej Polski wynosi 9,71%. Dla porównania, udział największych w skali kraju terminali intermodalnych, tj. Deepwater Container Terminal - DCT Gdańsk S.A. oraz BCT-Bałtycki Terminal Kontenerowy – Gdynia, wynosi odpowiednio 24,33% oraz 19,46%⁶². Należy w tym miejscu zwrócić również uwagę na fakt, że trzy największe terminale intermodalne województwa wielkopolskiego koncentrują się po wschodniej stronie Poznania⁶³.

4.1.4 Transport lotniczy

Polski rynek lotniczy cargo stanowi jedynie 1% rynku europejskiego.⁶⁴ Główną jego rolą jest obsługa przesyłek międzynarodowych – rolę transportu lotniczego w obsłudze rynku wewnętrzkrajowego należy uznać za ograniczoną z powodu stosunkowo niewielkich odległości między regionami w Polsce, co czyni ten środek transportu mniej konkurencyjnym cenowo zarówno względem transportu kolejowego, drogowego jak i morskiego. Kolejnym powodem słabego rozwinięcia transportu lotniczego jest relatywnie niski popyt. Zapotrzebowanie na przewóz lotniczy cargo, obsługujący cenne i unikalne przedmioty oraz technologie, jest ograniczony ze względu na ograniczony rozwój tych gałęzi przemysłu w Polsce. Należy przy tym zauważyć, że znacząca część polskiego rynku cargo jest obsługiwana przez lotniska cargo w Niemczech, w tym we Frankfurcie n. Menem oraz w Lipsku, których dostępność z wykorzystaniem innych środków transportu w przypadku województwa wielkopolskiego, należy ocenić jako znaczącą.⁶⁵

W województwie wielkopolskim znajduje się jedno lotnisko obsługujące transport cargo – lotnisko Poznań-Ławica. Szczególną zaletą tego lotniska jest bliskie sąsiedztwo autostrady A2, Poznańskiego Węzła Kolejowego, terminali intermodalnych zlokalizowanych w Poznaniu i w jego sąsiedztwie oraz lokalizacja na przecięciu dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T). Lotnisko Poznań-Ławica dysponuje terminalem cargo o powierzchni 1 490 m².⁶⁶ W budynku znajdują się siedziby agenta handlingowego, Urzędu Celnego, Straży Granicznej, spedytorów i agencji celnych. Magazyn terminalu dzieli się na magazyn eksportowy, importowy i krajowy oraz boksy załadunku i wyładunku. W magazynie eksportowym wydzielono pomieszczenia specjalistyczne dla przesyłek wartościowych, materiałów radioaktywnych i niebezpiecznych, prochów i zwłok, zwierząt oraz depozytu.

⁶² Źródło: *Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2016

⁶³ Źródło: Igliński, H., *Rozwój transportu intermodalnego a wzrost atrakcyjności inwestycyjnej aglomeracji poznańskiej*, Logistyka 2/2014

⁶⁴ Źródło: *Lotnicze cargo w Polsce – obiecująco, choć bez fajerwerków*, Rynek Kolejowy, 30.04.2016; <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lotnicze-cargo-w-polsce--obiecujaco-choc-bez-fajerwerkow-53761.html>

⁶⁵ Źródło: *Ibidem*.

⁶⁶ Źródło: *Certyfikat dla Lotniska Poznań-Ławica*; infor.pl; <http://mojafirma.infor.pl/moto/logistyka/transport/519008,Certyfikat-dla-Lotniska-PoznanLawica.html> [dostęp: 03.08.2016 r.]

W 2015 r. jedynie 0,3% krajowego transportu lotniczego cargo odbywało się poprzez lotnisko Poznań-Ławica.⁶⁷ Łączna masa obsłużonego transportu cargo w polskich portach lotniczych w 2015 r. wyniosła 81 515 626 kg, z czego 260 623 kg odprawiono na lotnisku Poznań-Ławica. **Rynek transportu lotniczego cargo w Polsce jest zdominowany przez lotnisko Warszawa Chopin, które obsługuje 71,5% polskiego rynku.** Warto przy tym jednak zauważyć, że w skali świata zajmuje ono dopiero 181 miejsce⁶⁸. Lotniska z terminalem cargo posiada w Polsce łącznie dziewięć województw, przy czym za istotną uznać należy rolę Lotniska Chopina w Warszawie, Portu lotniczego Katowice w Pyrzowicach, Portu lotniczego Gdańsk im. L. Wałęsy oraz Portu lotniczego Rzeszów-Jasionka, które w sumie w 2015 r. obsłużyły 99,5% polskiego transportu lotniczego cargo.⁶⁹

W stosunku do 2014 r., dynamika wzrostu obsłużonego cargo „on board”⁷⁰ na lotnisku Poznań-Ławica wyniosła 69,6%⁷¹. W poprzednich latach dynamika ta była ujemna i wyniosła -13,2% pomiędzy rokiem 2014 i 2013⁷² oraz -5,3% pomiędzy rokiem 2013 i 2012⁷³. Tak znaczące fluktuacje wynikają z **niskiego tonażu cargo obsługiwanego przez lotnisko Poznań-Ławica i tym samym uzależnienia wskaźników od indywidualnych zleceń transportu cargo.** Transport cargo może być także realizowany z wykorzystaniem samolotów rejsowych. Poniższa tabela zawiera listę stałych połączeń lotniczych z Poznania.

Tabela 6 Połączenia rejsowe z lotniska Poznań-Ławica

Lotnisko docelowe	Długość lotu	Przewoźnik
Alicante, Hiszpania	3h 5m	Ryanair
Barcelona, Hiszpania	3h 0m	Wizz Air
Birmingham, Wielka Brytania	2h 5m	Wizz Air
Bristol, Wielka Brytania	2h 15m	Ryanair
Doncaster, Wielka Brytania	2h 0m	Wizz Air
Dublin, Irlandia	2h 35m	Ryanair
Edynburg, Wielka Brytania	2h 25m	Ryanair
Eindhoven, Holandia	1h 30m	Wizz Air
Frankfurt nad Menem, Niemcy	1h 15m	Lufthansa
Girona, Hiszpania	2h 40m	Ryanair
Glasgow, Wielka Brytania	2h 20m	Wizz Air
Kopenhaga, Dania	1h 20m	SAS
Korfu, Grecja	2h 20m	Ryanair

⁶⁷ Źródło: ULC,

http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/calý_rok_2015/Cargo_onboard_4kw2015_v1.pdf [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁶⁸ Źródło: *Lotnicze cargo w Polsce – obiecująco, choć bez fajerwerków*, Rynek Kolejowy, 30.04.2016;

<http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lotnicze-cargo-w-polsce--obiecujaco-choć-bez-fajerwerkow-53761.html> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁶⁹ Źródło: ULC,

http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/calý_rok_2015/Cargo_onboard_4kw2015_v1.pdf [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁷⁰ Tonaż fechtunku przewożonego na pokładach samolotów, bez przesyłek pocztowych.

⁷¹ Źródło: ULC,

http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/calý_rok_2015/Cargo_onboard_4kw2015_v1.pdf [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁷² Źródło: ULC, http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/cargo/cargo_4kw_2014.pdf [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁷³ Źródło: ULC, http://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2014/cargo/cargo_4kw2013.pdf [dostęp: 03.08.2016 r.]

Liverpool, Wielka Brytania	2h 20m	Ryanair
Londyn Stansted	1h 5m	Ryanair
Londyn Luton	1h 10m	Wizz Air
Luqa, Włochy	2h 55m	Ryanair
Malta	2h 55m	Ryanair
Malmö, Szwecja	2h 45m	Wizz Air
Mediolan, Włochy	1h 45m	Wizz Air
Monachium, Niemcy	1h 15m	Lufthansa
Oslo, Norwegia (RYG)	1h 40m	Ryanair
Oslo, Norwegia (TRF)	1h 35m	Wizz Air
Paryż, Francja	1h 55m	Wizz Air
Rzym, Włochy	2h 15m	Ryanair
Sztokholm, Szwecja	1h 25m	Wizz Air
Warszawa	55m	LOT

Źródło: Opracowanie własne na podstawie www.airport-poznan.com.pl/pl/polaczenia-lotnicze/rozklad-lotow; [dostęp 02.08.2016]

4.2 Uwarunkowania wynikające z dostępności infrastruktury logistycznej i terenów inwestycyjnych

Istotną grupą uwarunkowań rozwoju branży TSL jest dostępność infrastruktury logistycznej – przede wszystkim powierzchni magazynowej oraz centrów logistycznych, a także oferta dostępnych terenów inwestycyjnych.

4.2.1 Rynek magazynowy

Rynek poznański jest, po Warszawie i Górnym Śląsku, trzecim co do wielkości rynkiem magazynowym w Polsce⁷⁴. Obiekty przemysłowo-magazynowe są skoncentrowane w sąsiedztwie Poznania – spośród głównych lokalizacji wymienić należy: Gądkę, Komorniki, Swarzędz, Tarnowo Podgórne oraz Robakowo. Łączna powierzchnia magazynowa typu A⁷⁵ wyniosła w przypadku rynku poznańskiego w 2015 r. 1,38 mln m². Podaż powierzchni magazynowej na rynkach warszawskim i górnośląskim wyniosła odpowiednio 2,86 mln m² oraz 1,75 mln m². Warto przy tym podkreślić, że rynek poznański charakteryzuje się największą w skali kraju dynamiką wzrostu dostępnej powierzchni magazynowej – według danych za 2015 r., w budowie pozostawało 209,3 tys. m². Należy mieć przy tym na uwadze, że w skali kraju prognozowany jest znaczący wzrost popytu na powierzchnie magazynowe i usługi logistyczne, na co wpływ będzie miał m.in. rozwój rynku e-commerce. Według danych firmy JLL, wartość polskiego e-commerce będzie rosła w tempie 15 proc. w skali roku⁷⁶. Jednym z wielkich graczy branży e-commerce, który zainwestował w

⁷⁴ Źródłem dla poniższej charakterystyki rynku magazynowego jest raport *Polska MARKET INSIGHTS Raport roczny 2016*; Colliers International; 2015

⁷⁵ Pojęcie powierzchni magazynowej klasy A jest powszechnie wykorzystywane przez deweloperów i operatorów logistycznych. Jest ono definiowane przez zestaw cech, które dana powierzchnia powinna spełniać, w tym: wysokość w świetle min. 8 -10 m; doki załadunkowe: 1 dok na 500 m² w obrębie miasta, 1 dok na 800 m² w rejonie podmiejskim; wjazd z poziomu „0”, również rampy wjazdowe 1m powyżej poziomu "0"; plac manewrowy dla samochodów ciężarowych; dobra dostępność komunikacyjna; siatka słupów: 24 m x 12 m; obciążenie posadzki: 5 t/m²; teren ogrodzony i strzeżony (24h); tryskacze; świetliki; oświetlenie; ogrzewanie; wentylacja; okablowania telefoniczne oraz centrala; czujniki dymu. (Źródło: <http://anwo-nieruchomosci.pl/>)

⁷⁶ Źródło: Majczyk K., *Rynek powierzchni magazynowych eksploatawalnych*, Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 30.06.2016

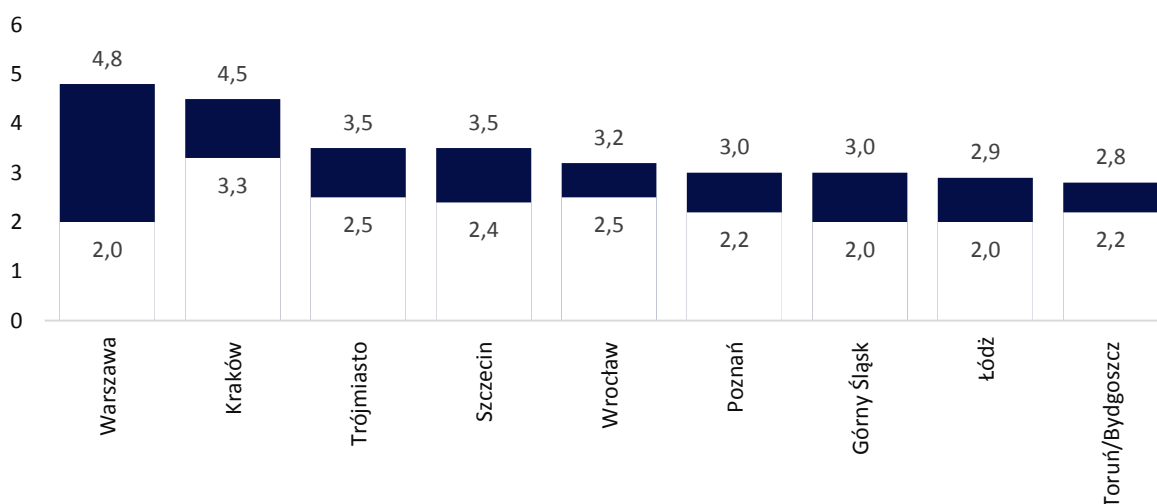
Wielkopolsce, jest amerykański Amazon, posiadający magazyn dystrybucyjny w Sadach koło Poznania. Jego powierzchnia wynosi ponad 246 tys. m².

Rynek poznański charakteryzuje się **relatywnie niskim poziomem pustostanów, który według stanu na koniec 2015 r. wyniósł 2,0%**. Spośród głównych krajowych rynków magazynowych, niższą wartością charakteryzował się tylko rynek toruńsko-bydgoski. Dla porównania, wartość tego współczynnika w przypadku rynków wrocławskiego i rynku polski centralnej (łódzkiego) wyniosły odpowiednio 5,5% oraz 2,7%.

Stawki czynszu za powierzchnię magazynową na rynku poznańskim są w skali kraju przeciętne. Według danych Colliers International, w 2015 r. ich rozpiętość wynosiła od 2,2 do 3,0 Euro za m². Stawki te były analogiczne do stawek obserwowanych na rynku górnośląskim oraz zdecydowanie bardziej korzystne niż przypadku rynku warszawskiego.

Zanotowany w 2015 r. popyt na powierzchnię magazynową na rynku poznańskim wyniósł 247,8 tys. m². W skali kraju wartość ta była umiarkowana. Największy popyt został stwierdzony w przypadku rynku warszawskiego (672 tys. m²), górnośląskiego (ok. 500 tys. m²) oraz rynku łódzkiego (370 tys. m²).

Rys. 28 Rozpiętość efektywnych stawek czynszu powierzchni magazynowej na głównych krajowych rynkach magazynowej [Euro/m²/miesiąc]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie "Polska MARKET INSIGHTS Raport roczny 2016; Colliers International; 2015"

4.2.2 Centra logistyczne

Centra logistyczne koncentrują w swoich ramach zarówno firmy z branż TSL jak i kompleksową ofertę im dedykowaną – obejmującą m.in. infrastrukturę transportowo-techniczną, usługi finansowe, gastronomiczne, hotelowe i sprzedaż paliw. Funkcjonowanie centrów logistycznych pozwala firmom z branży TSL na redukcję kosztów eksploatacyjnych oraz wzrost kooperacji. **W Polsce funkcjonują w sumie cztery centra logistyczne spełniające zachodnioeuropejskie standardy. Dwa spośród nich zlokalizowane są w Wielkopolsce.**⁷⁷

- **CLIP Logistics** jest właścicielem, zarządcą, deweloperem i operatorem logistycznym obiektów przemysłowo-logistycznych o łącznej powierzchni ponad 250 000 m². Dodatkowo, ok.

⁷⁷ Źródło: *Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego 2015*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań, 2015 r.

500 000 m² powierzchni objętych jest wdrażanymi planami inwestycyjnymi (włącznie z własną bocznica i rampą kolejową oraz terminalem kontenerowym). CLIP posiada wolne i uzbrojone tereny inwestycyjne o powierzchni 210 ha, z czego 80 ha znajduje się w ramach podstrefy Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Swarzędzu⁷⁸.

- **Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin – Stare Miasto** – znajduje się w Koninie we wschodniej części województwa wielkopolskiego, przy węźle autostrady A2 Konin Zachód. Wielkopolskie Centrum Logistyczne oferuje gotową infrastrukturę przygotowaną na potrzeby firm o profilu logistycznym. Firma powstała w oparciu o zasadę partnerstwa publiczno-prywatnego. W przygotowaniu jest terminal kontenerowy przy linii kolejowej E 20.

Pośród pozostałych wielkopolskich centrów logistycznych warto wymienić⁷⁹:

- **XS Logistics** – znajduje się we Wrześni, w centralnej części województwa wielkopolskiego, niedaleko autostrady A2 i drogi kolejowej E 20. Centrum logistyczne ma powierzchnię 12 000 m² i posiada 15 000 miejsc paletowych.
- **DB SCHENKER** – znajduje się w Tarnowie Podgórnym na zachód od Poznania, niedaleko autostrady A2 i Zachodniej Obwodnicy Poznania. DB SCHENKER jest częścią grupy Deutsche Bahn.
- **ROHLIG SUUS Logistics** – znajduje się w Tarnowie Podgórnym na zachód od Poznania, niedaleko autostrady A2 i Zachodniej Obwodnicy Poznania.
- **Colian Logistic** – znajduje się w Kostrzynie Wielkopolskim, na wschód od Poznania, niedaleko autostrady A2 i Wschodniej Obwodnicy Poznania. Dysponuje dwoma magazynami klasy A o powierzchni 20 000 miejsc paletowych.

Województwo wielkopolskie charakteryzuje się wysoką dostępnością centrów logistycznych, co stanowi istotny czynnik wspierający rozwój analizowanej branży. Negatywną opinię w zakresie dostępności centrów logistycznych wyraziło jedynie 9,6% przebadanych wielkopolskich firm z branży TSL. Szczególnie wysoka koncentracja centrów logistycznych istnieje w okolicach Poznania oraz wzdłuż autostrady A2. Silny hub logistyczny powstał w Tarnowie Podgórnym, gdzie oprócz DB SCHENKER i ROHLIG SUUS Logistics, swoje centrum dystrybucyjne na rynek niemiecki posiada także amerykański Amazon.

4.2.3 Tereny inwestycyjne

Dostępność terenów inwestycyjnych stanowi istotne uwarunkowanie rozwoju gospodarczego zarówno dla ogółu gospodarki jak i dla branży TSL. Szczególnie istotne są oferty uzbrojonych terenów inwestycyjnych oferowanych dla inwestorów wraz z dodatkowymi korzyściami. W bieżącym podrozdziale omówiona została dostępność terenów inwestycyjnych oferowanych w ramach zlokalizowanych w województwie wielkopolskim podstref specjalnych stref inwestycyjnych, stref aktywności gospodarczej oraz stref przemysłowych.

Podstrefy SSE

Na terenie województwa wielkopolskiego nie została utworzona żadna Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSE). Funkcjonują natomiast **podstrefy sześciu SSE** utworzonych w granicach innych województw:

- Kamiennogórskiej SSE (Ostrów Wielkopolski),
- Kostrzyńsko-Słubickiej SSE (Buk, Chodzież, Nowy Tomyśl, Poznań, Przemęt, Stęszew, Swarzędz, Śmigiel, Wągrowiec, Wronki),
- Łódzkiej SSE (Koło, Nowe Skalmierzyce, Ostrzeszów, Przykona, Turek, Kalisz),

⁷⁸ Źródło: CLIP Logistics Sp. z o.o.; clip-group.com

⁷⁹ Źródło: Polski Portal Logistyczny; http://www.logistykawpolsce.pl/kat,centra_logistyczne,7,14.html# [dostęp: 03.08.2016 r.]

- Pomorskiej SSE (Piła),
- Wałbrzyskiej SSE „Invest Park” (Jarocin, Kalisz, Kościan, Krotoszyn, Leszno, Rawicz, Śrem, Września).⁸⁰

1. Podstrefa Kamiennogórskiej SSE

Podstrefa Ostrów Wielkopolski stanowi jedyną funkcjonującą na terenie Wielkopolski podstrefę działającą w ramach Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości w Kamiennej Górze (SSEMP). Na dzień dzisiejszy, na terenie podstrefy działalność prowadzą trzy firmy działające w branży metalowej i betoniarskiej: Mikroma AEROSTRUCTURES, PPHU Prebet- Bud i Ślusarstwo Tadeusz & Daniel Stasiak. **Żadna z wymienionych firm nie reprezentuje branży TSL.** Łączna powierzchnia podstrefy to 5,85 ha.⁸¹ Tereny niezainwestowane obejmują 3,57 ha.⁸²

2. Podstrefy Kostrzyńsko-Słubickiej SSE

Na terenie województwa wielkopolskiego, Kostrzyńsko-Słubicka SSE posiada podstrefy w następujących miejscowościach: Buk, Chodzież, Nowy Tomyśl, Poznań, Przemęt, Stęszew, Swarzędz, Śmigiel, Wągrowiec oraz Wronki. Powierzchnia terenów, które w ramach wymienionych podstref nie są na chwilę obecną zainwestowane to ponad 158 ha.

Firmy, które mają swoje siedziby w wymienionych podstrefach to: Fabryka Urządzeń Kolejowych Sp. z o.o. (Śmigiel), Centrum Logistyczno Inwestycyjne Poznań IV i VI Sp. z o.o., Estelle Investment, R. Twining and Company Sp. z o.o., Radaway Sp. z o.o., Hanomag Treat Heatment International Sp. z o.o. (Swarzędz), Kirchoff Polska Sp. z o.o., Texyear Europe Sp. z o.o. (Gniezno), Volkswagen Polska (Poznań), Europol Meble S.A. (Chodzież), Polinova Polska Sp. z o.o. (Wągrowiec) oraz Amica Wronki S.A. (Wronki).⁸³ Spośród wymienionych firm, jedynym przedstawicielem branży TSL jest Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań Sp. z o.o.

3. Podstrefy Łódzkiej SSE

Podstrefami Łódzkiej SSE na terenie Wielkopolski są podstrefy: Koło, Nowe Skalmierzyce, Ostrzeszów, Przykona, Turek oraz Kalisz. Zajmują one łączną powierzchnię 100,39 ha, z czego 45,41 ha stanowią tereny na chwilę obecną niezainwestowane.

Przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenach podstref ŁSSE w województwie wielkopolskim są: Meyer Tool Poland Sp. z o.o. (Kalisz), CORRECT – K. Błaszczuk i wspólnicy Sp. k. (Nowe Skalmierzyce), AMBRO Logistics Sp. z o.o., Asti Sp. z o.o. (Przykona), Sanitec Koło Sp. z o.o. (Koło), Euros Sp. z o.o., SFB Polska Sp. z o.o., POPRAWA Producent Opakowań Tekturowych (Ostrzeszów). Spośród wymienionych powyżej firm, **reprezentantami branży TSL są: CORRECT – K. Błaszczuk i wspólnicy Sp. k. z Nowych Skalmierzyc oraz AMBRO Logistics Sp. z o.o. z Przykony.**⁸⁴

4. Podstrefa Pomorskiej SSE

Podstrefa Piła jest jedyną funkcjonującą na terenie Wielkopolski podstrefę działającą w ramach Pomorskiej SSE. Całkowita powierzchnia podstrefy obejmuje 21,9 ha, z czego 13,3 ha stanowią tereny

⁸⁰ Źródło: Portal Wielkopolskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości Sp. z o.o., <http://wielkopolska-region.pl/index.php?aid=1208860873480dc0c99b05f> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁸¹ Źródło: Portalu Urzędu Miejskiego w Ostrowie Wielkopolskim; <http://www.umostrow.pl/gospodarka/podstrefa-ostrow-wielkopolski-kssemp> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁸² Źródło: Portal Specjalnej Strefy Ekonomicznej Małej Przedsiębiorczości S.A. http://ssemp.pl/wordpress/?ct_portfolio=ostrow-wielkopolski [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁸³ Źródło: Portal Kostrzyńsko - Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej; <http://kssse.com/>

⁸⁴ Źródło: Portal Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A.; <http://sse.lodz.pl/>

na chwilę obecną niezainwestowane. Omawiana podstrefa została wyróżniona przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych S.A. tytułem „Grunt na Medal 2010”.⁸⁵ Jedynym na chwilę obecną inwestorem, który otrzymał zezwolenie na prowadzenie działalności w podstrefie w Pile są Polskie Zakłady Zbożowe w Wałczu.⁸⁶

5. Podstrefy Wałbrzyskiej SSE „Invest Park”

Podstrefami Wałbrzyskiej SSE „Invest Park” na terenie województwa wielkopolskiego są podstrefy: Jarocin, Kalisz, Kościan, Krotoszyn, Leszno, Rawicz, Śrem i Września. Łącznie, wymienione podstrefy zajmują powierzchnię 456,07 ha.

Przedsiębiorstwami zlokalizowanymi w ramach powyższych podstref są: Volkswagen Poznań Sp. z o.o. (Września), TFP-GRAFIKA Sp. z o.o., Basf Polska Sp. z o.o., Polish Assembly Centre Sp. z o.o., Basf Poliuretany Polska Sp. z o.o., Modra Śrem, Recykl Organizacja Odzysku S.A., PPSH „UNITED EUROPA” sp. z o.o. (Śrem), Creaton Polska Sp. z o.o., Suer Polska Sp. z o.o. (Kościan), IMOLA Sp. z o.o. (Leszno). Spośród wymienionych, **przedstawicielami branży TSL są: PPSH „UNITED EUROPA” Sp. z o.o. oraz IMOLA Sp. z o.o.**⁸⁷

W granicach podstrefy we Wrześni zlokalizowana jest **Wrzesińska Strefa Aktywności Gospodarczej (WSAG)**, stanowiąca jedyną strefę aktywności gospodarczej funkcjonującą w granicach województwa wielkopolskiego. Głównym przedsiębiorstwem mającym swoją siedzibę na jej terenie jest Volkswagen Sp. z o.o.. O atrakcyjności inwestycyjnej gruntów WSAG świadczy bliskość autostrady A2, Poznania oraz lotniska Poznań – Ławica.⁸⁸

Strefy przemysłowe

W województwie wielkopolskim znajdują się następujące **parki inwestycyjne oraz strefy przemysłowe**:

1. Grodziska Strefa Przemysłowa

Wynikiem utworzenia Grodziskiej Strefy Przemysłowej (GSP) jest powstanie nowej dzielnicy Grodziska Wielkopolskiego o charakterze przemysłowo-składowym, handlowym oraz promocyjnym. GSP obejmuje teren o powierzchni 35 ha położony przy drodze nr 32 Poznań – Zielona Góra oraz przy obwodnicy Grodziska. Na terenie strefy działalność prowadzą: AMPOL-SERWIS; SZOK; INDROL; OLE S.A.; HURTOWNIA MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH; GROBUD; Pago Sp. z o.o. oraz Wemhoff (jedeny przedstawiciel branży TSL)⁸⁹.

2. Konińska Strefa Inwestycyjna Tania Energia

Konińską Strefę Inwestycyjną Tania Energia stanowi obszar 136 ha uzbrojonych terenów, leżących przy drodze krajowej nr 25. Inwestorom oferuje się przede wszystkim możliwość skorzystania z bezpośredniej dostawy energii elektrycznej z Zespołu Elektrowni PAK S.A., producenta najtańszej

⁸⁵ Źródło: Portal Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Sp. z o. o.; <http://www.strefa.gda.pl/pl/pila.html>

⁸⁶ Źródło: Portal Invest Park Piła; <http://inwestpark.pila.pl/dla-inwestora/podstrefa-pila-pomorskiej-specjalnej-strefy-ekonomicznej/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁸⁷ Źródło: Portal Invest Park Piła; <http://invest-park.com.pl/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁸⁸ Źródło: Portal Invest Park Piła; <https://invest-park.com.pl/blog/2015/04/23/wsag-strefa-dobrych-inwestycji/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁸⁹ Źródło: Portal Biznes Wielkopolski; <http://www.bizneswielkopolski.pl/2013/08/26/grodziska-strefa-przemyslowa-zaprasza-inwestorow/> [dostęp: 03.08.2016 r.]

w Polsce energii elektrycznej.⁹⁰ Na chwilę obecną, na omawianym terenie nie zainwestowało jeszcze żadne przedsiębiorstwo.

3. Śremski Park Inwestycyjny

Śremski Park Inwestycyjny został utworzony w wydzielonej strefie gospodarczej o powierzchni 34 ha. Do wolnej sprzedaży przeznaczono 13 nieruchomości o powierzchni od 0,5 ha do 3 ha. W Śremskim Parku Inwestycyjnym oferowane jest 5-letnie całkowite zwolnienie z podatku od nieruchomości. Możliwe jest także uzyskanie dofinansowania w wysokości 1 000 zł do każdego nowo tworzonego miejsca pracy. Na chwilę obecną, na omawianym terenie nie zainwestowało jeszcze żadne przedsiębiorstwo.⁹¹

4.3 Uwarunkowania edukacyjne

W ramach oceny uwarunkowań edukacyjnych rozwoju branży TSL w Wielkopolsce scharakteryzowano **ofertę edukacyjną** wielkopolskich szkół ponadgimnazjalnych oraz wyższych (w tym w zakresie studiów podyplomowych), a także podmiotów oferujących kursy i szkolenia zawodowe oraz **dokonano oceny tej oferty**, analizując wyniki egzaminów zawodowych oraz przedstawiając oceny przygotowania absolwentów do pracy w branży TSL wyrażane przez pracodawców biorących udział w badaniach terenowych zrealizowanych na potrzeby niniejszego opracowania. Szczególną uwagę zwrócono na ocenę **oferty praktyk i staży** dostępnych dla uczniów i studentów wielkopolskich szkół.

4.3.1 Edukacja ponadgimnazjalna

Zawodami bezpośrednio związanymi z branżą TSL, nauczany w ramach edukacji ponadgimnazjalnej, są zawody **technik spedytor** oraz **technik logistyki**. Edukacja w tym zakresie umożliwia zdobycie trzech kwalifikacji:

- A.28 – Organizacja i nadzorowanie transportu;
- A.30 – Organizacja i monitorowanie przepływu zasobów i informacji w procesach produkcji, dystrybucji i magazynowania;
- A.31 – Zarządzanie środkami technicznymi podczas realizacji procesów transportowych.

W Systemie Informacji Oświatowej wymienione są także zawody: **technik transportu kolejowego** (kwalifikacja A.44 - Organizacja i prowadzenie ruchu pociągów oraz A.45 – Planowanie i realizacja przewozów kolejowych) oraz **technik transportu drogowego** (kwalifikacje A.69 – Eksploatacja środków transportu drogowego oraz A.70 – Organizacja przewozu środkami transportu drogowego).

W województwie wielkopolskim, zawód technik transportu drogowego znajduje się w ofercie Policealnej Szkoły Zawodowej AP Edukacja. W Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej w Poznaniu ewidencjonującej wyniki egzaminów zawodowych, nie odnotowano jednak żadnej osoby, która uzyskała kwalifikacje zawodowe w tym zawodzie w 2015 r.⁹² Zawód technik transportu kolejowego nie jest oferowany przez żadną szkołę ponadgimnazjalną w Wielkopolsce.

W 2015 r. Ministerstwo Edukacji Narodowej wprowadziło do klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego nowy zawód – **kierowca mechanik** (kwalifikacja A.69. Eksploatacja środków transportu

⁹⁰ Źródło: Portal Wielkopolskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości Sp. z o. o.; <http://wielkopolska-region.pl/index.php?aid=110422867841d13146e30e3> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁹¹ Źródło: Portal Wielkopolskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości Sp. z o. o.; <http://wielkopolska-region.pl/index.php?aid=1109073941421b201599d33> [dostęp: 03.08.2016 r.]

⁹² Źródło: *Raport 2015. Egzamin potwierdzający kwalifikacje w zawodzie - dane dla szkół, zawodów i kwalifikacji województwo wielkopolskie*, OKE w Poznaniu, Poznań 2015 r.

drogowego). W ofercie szkół zawodowych z Wielkopolski nie ma jeszcze otwartych lub planowanych klas w zawodzie kierowca mechanik, przy czym **oczekiwania branży wobec otwarcia takiego kierunku w Wielkopolsce są bardzo duże.**

Oferta edukacyjna – technika

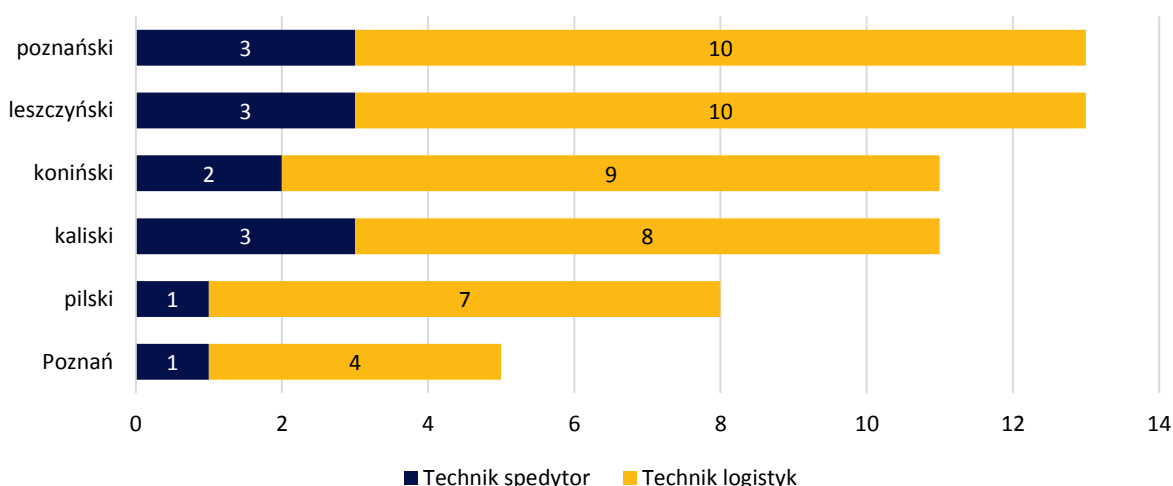
W ramach techników dla dzieci i młodzieży prowadzących działalność na terenie województwa wielkopolskiego, edukacja w zawodach bezpośrednio związanych z branżą TSL jest dostępna w **48 szkołach w przypadku zawodu technik logistyk oraz w 13 szkołach w przypadku zawodu technik spedytor.**⁹³

Dostępność kształcenia w zawodzie technik logistyk w województwie wielkopolskim jest powszechna. Brak dostępności nauki tego zawodu w technicach występuje jedynie w czterech powiatach – powiecie kościańskim, konińskim, leszczyńskim i kaliskim. Największą dostępnością pod tym względem charakteryzuje się **Poznań i powiat poznański** – w obydwu przypadkach zawód ten jest obecny w czterech szkołach. Dużą liczbą szkół kształcących techników logistyków charakteryzuje się również powiat gnieźniński – trzy szkoły. Po dwie szkoły uczące w powyższym zawodzie znajdują się ponadto w Koninie, Lesznie oraz w powiatach: nowotomyskim, czarnkowsko-trzcianeckim, średzkim, krotoszyńskim, szamotulskim, pilskim, gostyńskim. W każdym z pozostałych powiatów, zawód ten jest obecny w jednej placówce.

Dostępność kształcenia w zawodzie technik spedytor jest znacząco niższa. W skali województwa zawód ten był obecny w 13 technicach, z czego dwa były obecne w powiecie krotoszyńskim oraz po jednym w Poznaniu, Kaliszu, Lesznie i Koninie oraz w powiatach: poznańskim, czarnkowsko-trzcianeckim, szamotulskim, śremskim, wolsztyńskim, kościańskim, konińskim.

Kształcenie w obydwu analizowanych zawodach jest dostępne w Poznaniu, Koninie, Lesznie i Kaliszu oraz powiatach krotoszyńskim, poznańskim, czarnkowsko-trzcianeckim, szamotulskim, śremskim oraz wolsztyńskim. Dostępność oferty edukacyjnej w analizowanych zawodach w ramach poszczególnych podregionów województwa wielkopolskiego prezentuje poniższy wykres.

Rys. 29 Liczba szkół oferujących kształcenie w zawodzie technik spedytor i technik logistyk w województwie wielkopolskim w podziale na podregiony



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Systemu Informacji Oświatowej

⁹³ Źródło: System Informacji Oświatowej, Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych; <https://sio.men.gov.pl/index.php/rspo> [dostęp: 4.08.2016]

Oferta edukacyjna – szkoły policealne

W przypadku szkół policealnych dla dorosłych, edukacja w zawodzie **technik logistyk** oraz **technik spedytor** jest dostępna w odpowiednio 38 i 11 szkołach⁹⁴. Dostępność kształcenia dla dorosłych dedykowanego technikom logistyk koncentruje się przede wszystkim w Poznaniu, w którym aż 14 szkół policealnych posiada ofertę edukacyjną w tym zakresie. Wysoką dostępnością kształcenia w tym zawodzie charakteryzują się ponadto Konin (cztery szkoły), Kalisz i powiat pilski (po trzy szkoły) oraz Leszno i powiat poznański (po dwie szkoły). Ponadto po jednej szkole policealnej kształcącej w zawodzie technik logistyk prowadzi działalność w powiatach wolsztyńskim, jarocińskim, kolskim, kościańskim, rawickim, tureckim, wągrowieckim, czarnkowsko-trzcianeckim, nowotomyskim oraz śremskim. Łącznie, kształcenie w zawodzie technik logistyk w szkołach policealnych jest dostępne w 16 spośród 35 powiatów województwa wielkopolskiego.

Analogicznie jak w przypadku techników, dostępność kształcenia w szkołach policealnych w zawodzie technik spedytor jest znacząco niższa niż ma to miejsce w przypadku zawodu technik logistyk. Zawód ten jest uczony w Poznaniu (w 5 szkołach policealnych), a także w Koninie, Kaliszu, Lesznie oraz powiatach pilskim, międzychodzkiem i konińskim.

Ocena przygotowania absolwentów – wyniki egzaminów zawodowych

W bieżącym podrozdziale omówione zostaną dane dotyczące statystyk zdawalności egzaminów zawodowych na poniższe kwalifikacje:

- A.28 – Organizacja i nadzorowanie transportu;
- A.30 – Organizacja i monitorowanie przepływu zasobów i informacji w procesach produkcji, dystrybucji i magazynowania;
- A.31 – Zarządzanie środkami technicznymi podczas realizacji procesów transportowych.

W 2015 r. do egzaminu zawodowego na technika spedytora, dającego uprawnienia zawodowe w zakresie organizowania i nadzorowania transportu (A.28), przystąpiło w województwie wielkopolskim łącznie 30 osób z trzech szkół. Zdawalność tego egzaminu była bardzo niska – spośród ogółu osób, które przystąpiły do egzaminu, zdało 14 osób, co stanowił 45,57% przystępujących. Szczegółowe statystyki dt. zdawalności powyższego egzaminu prezentuje poniższa tabela.

Tabela 7 Wyniki egzaminów i statystyki zdawalności dla zawodu technik spedytor (A.28) – organizowanie i nadzorowanie transportu, w województwie wielkopolskim w 2015 r.

Nazwa szkoły	Przystąpiło do egzaminu	Zdało egzamin	Zdawalność [%]
Technikum w Zespole Szkół Technicznych Trzcianka	13	7	53,85
Zespół Szkół Ekonomicznych im. Cyryla Ratajskiego Śrem	10	4	40,00
Zespół Szkół Handlowych Poznań	7	3	42,86

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych OKE w Poznaniu

Do egzaminu zawodowego na technika logistyka, dającego uprawnienia zawodowe w organizacji i monitorowaniu przepływu zasobów i informacji w procesach produkcji, dystrybucji i magazynowania (A.30), w skali województwa przystąpiło łącznie 821 osób z 35 szkół. Średnia zdawalność tego egzaminu w skali województwa wyniosła 54,95% – został on zdany w sumie przez

⁹⁴ Źródło: System Informacji Oświatowej, Rejestr Szkół i Placówek Oświatowych; <https://sio.men.gov.pl/index.php/rsपो> [dostęp: 4.08.2016]

447 osób. Najwyższym poziomem zdawalności powyższego egzaminu, na poziomie co najmniej 80%, charakteryzowały się:

- Zespół Szkół Centrum Kształcenia Ustawicznego w Koninie,
- Zespół Szkół Technicznych w Turku,
- Zespół Szkół Przyrodniczo-Biznesowych w Tarce,
- Zespół Szkół Nr 2 im. Przyjaźni Polsko-Norweskiej w Ostrzeszowie.

Największą liczbą osób, które zdały egzamin w zakresie analizowanej kwalifikacji charakteryzowały się Zespół Szkół Technicznych w Turku (40 osób), Zespół Szkół Ekonomicznych im. J. A. Komeńskiego w Lesznie (35) oraz Zespół Szkół Handlowych w Poznaniu (28). Należy przy tym zauważyć, że dostępność osób, które w 2015 r. zdały analizowany egzamin jest w skali województwa w znaczącym stopniu rozproszona. Spośród piętnastu szkół z największą liczbą osób z pozytywnym wynikiem egzaminu, tylko jedna szkoła znajduje się w Poznaniu. Szczegółowe statystyki dt. zdawalności powyższego egzaminu prezentuje poniższa tabela.

Tabela 8 Wyniki egzaminów i statystyki zdawalności dla zawodu technik logistyk A.30 – Organizacja i monitorowanie przepływu zasobów i informacji w procesach produkcji, dystrybucji i magazynowania w województwie wielkopolskim w 2015 r.

Nazwa szkoły	Przystąpiło do egzaminu	Zdało egzamin	Zdawalność [%]
Zespół Szkół Centrum Kształcenia Ustawicznego Konin	16	15	93,75
Zespół Szkół Technicznych Turek	44	40	90,91
Zespół Szkół Przyrodniczo-Biznesowych Tarce	15	13	86,67
Zespół Szkół Nr 2 im. Przyjaźni Polsko-Norweskiej Ostrzeszów	10	8	80,00
Zespół Szkół Ekonomicznych im. J. A. Komeńskiego Leszno	46	35	76,09
Zespół Szkół Ekonomicznych im. Józefa Gniazdowskiego Ostrów Wlkp.	19	14	73,68
Zespół Szkół im. Adama Wodziczki - Technikum Mosina	11	8	72,73
Technikum im. Jana Kilińskiego Zduny	14	10	71,43
Zespół Szkół Handlowych Poznań	41	28	70,00
Zespół Szkół Zawodowych im. Powstańców Wielkopolskich Gostyń	20	14	70,00
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Józefa Nojego Czarnków	13	9	69,23
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 w Krotoszynie	26	18	69,23
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Grodzisk Wielkopolski	16	11	68,75
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 im. KEN Piła	30	18	60,00
Zespół Szkół nr 3 im. Hugona Kołłątaja Szamotuły	29	17	58,62
Zespół Szkół Ekonomicznych im. Cyryla Ratajskiego Śrem	24	13	54,17
Technikum im. Hetmana Stefana Czarnieckiego Wieleń	13	7	53,85
Zespół Szkół im. Emilii Szczanieckiej w Pniewach	15	8	53,33
Zespół Szkół Kórnik	13	6	50,00
Zespół Szkół Zawodowych i Licealnych Nowy Tomyśl	14	7	50,00
Zespół Szkół Opalenica	29	14	48,28
Zespół Szkół Zawodowych Wolsztyn	29	14	48,28
Zespół Szkół Ekonomicznych im. Maksymiliana Jackowskiego Słupca	25	12	48,00
Zespół Szkół Zawodowych im. Stefana Bobrowskiego Rawicz	28	13	46,43
Zespół Szkół Samochodowych Kalisz	39	18	46,15
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 Kępno	24	11	45,83

Nazwa szkoły	Przystąpiło do egzaminu	Zdało egzamin	Zdawalność [%]
Zespół Szkół Ekonomiczno-Odzieżowych im. Stefana Kardynała Wyszyńskiego Prymasa Tysiąclecia Gniezno	51	20	39,22
Technikum w Bolechowie	18	7	38,89
Zespół Szkół Nr 1 im. Powstańców Wielkopolskich Technikum Swarzędz	18	7	38,89
Zespół Szkół Budowlanych im. E. Kwiatkowskiego Konin	24	9	37,50
Zespół Szkół Agrobiznesu im. Dezyderego Chłapowskiego Rogoźno	12	4	33,33
Zespół Szkół Zawodowych nr 1 Poznań	26	8	30,77
Prywatne Technikum Logistyczne Chodzież	14	4	28,57
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 im. Stanisława Mikołajczyka Wągrowiec	34	7	20,59
Zespół Szkół Zawodowych Nr 6 im. Joachima Lelewela Poznań	21	0	0,00

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych OKE w Poznaniu

Liczba osób, które w 2015 r. przystąpiły na terenie województwa wielkopolskiego do egzaminu zawodowego na technika logistyka, w zakresie zarządzania środkami technicznymi podczas realizacji procesów transportowych (A.31), była podobna jak w przypadku kwalifikacji A.30 i wyniosła 819 (z 35 szkół). Egzamin został zdany przez 554 osoby, co stanowi 66,5% osób podchodzących do egzaminu. Zdawalność na poziomie co najmniej 80%, została zanotowana łącznie w aż 8 szkołach, w czym w trzech poziom zdawalności wyniósł 100%:

- Prywatne Technikum Logistyczne w Chodzieży,
- Zespół Szkół Ekonomicznych im. J. A. Komeńskiego w Lesznie,
- Zespół Szkół Przyrodniczo-Biznesowych im. J. Dziubińskiej w Tarce.

Największą liczbą osób, które pozytywnie zdały omawiany egzamin charakteryzowały się Zespół Szkół Ekonomiczno-Odzieżowych im. Stefana Kardynała Wyszyńskiego Prymasa Tysiąclecia w Gnieźnie (51 osób), Zespół Szkół Ekonomicznych im. J. A. Komeńskiego w Lesznie (46) oraz, Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 w Krotoszynie (34). Podobnie jak w przypadku kwalifikacji A.30, w województwie wielkopolskim ma miejsce znaczące rozproszenie terytorialne techników logistyków z uprawnieniami zarządzania środkami technicznymi podczas realizacji procesów transportowych (A.31). Spośród piętnastu szkół o najwyższej liczbie osób z pozytywnym wynikiem w zakresie omawianego egzaminu, tylko jedna prowadziła działalność w Poznaniu. Szczegółowe statystyki dotyczące zdawalności analizowanego egzaminu prezentuje poniższa tabela.

Tabela 9 Wyniki egzaminów i statystyki zdawalności dla zawodu technik logistyk A.31 – Zarządzanie środkami technicznymi podczas realizacji procesów transportowych, w województwie wielkopolskim w 2015 r.

Nazwa szkoły	Przystąpiło do egzaminu	Zdało egzamin	Zdawalność [%]
Zespół Szkół Ekonomicznych im. J. A. Komeńskiego Leszno	46	46	100,00
Zespół Szkół Przyrodniczo-Biznesowych im. J. Dziubińskiej – Technikum Tarce	15	15	100,00
Prywatne Technikum Logistyczne Chodzież	3	3	100,00
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Józefa Nojego Czarnków	24	22	91,67

Nazwa szkoły	Przystąpiło do egzaminu	Zdało egzamin	Zdawalność [%]
Technikum w Bolechowie Bolechowo	12	11	91,67
Zespół Szkół Ekonomiczno-Odzieżowych im. Stefana Kardynała Wyszyńskiego Prymasa Tysiąclecia Gniezno	59	51	86,44
Zespół Szkół Przyrodniczo-Politechnicznych Centrum Kształcenia Ustawicznego Technikum im. płk. Ludwika Bociańskiego w Marszewie Marszew	18	15	83,33
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 Kępno	25	20	80,00
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 w Krotoszynie Krotoszyn	43	34	79,07
Technikum im. hetmana Stefana Czarnieckiego Wieleń	14	11	78,57
Zespół Szkół Ekonomicznych im. Cyryla Ratajskiego Śrem	18	14	77,78
Zespół Szkół Ekonomicznych im. Józefa Gniazdowskiego Ostrów Wielkopolski	27	20	74,07
Zespół Szkół Zawodowych im. Powstańców Wielkopolskich Gostyń	22	16	72,73
Zespół Szkół Zawodowych Nr 6 im. Joachima Lelewela Poznań	14	10	71,43
Zespół Szkół Zawodowych im. Stefana Bobrowskiego Rawicz	27	19	70,37
Zespół Szkół Agrobiznesu im. Dezyderego Chłapowskiego Rogoźno	10	7	70,00
Zespół Szkół Nr 1 im. Powstańców Wielkopolskich Technikum Swarzędz	26	18	69,23
Zespół Szkół Opalenica	26	18	69,23
Zespół Szkół Zawodowych Wolsztyn	19	13	68,42
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 1 im. Stanisława Mikołajczyka Wągrowiec	31	21	67,74
Zespół Szkół Zawodowych nr 1 Poznań	21	14	66,67
Zespół Szkół Ekonomicznych im Maksymiliana Jackowskiego Słupca	25	16	64,00
Zespół Szkół Technicznych im. gen. prof. S. Kaliskiego Turek	44	26	59,09
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych im. Eugeniusza Kwiatkowskiego Grodzisk Wielkopolski	14	8	57,14
Zespół Szkół nr 3 im. Hugona Kołłątaja Szamotuły	44	25	56,82
Zespół Szkół Kórnik	15	8	53,33
Zespół Szkół Zawodowych im. Hipolita Cegielskiego Środa Wielkopolska	17	9	52,94
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Nr 2 im. KEN Piła	19	9	47,37
Zespół Szkół im. Emilii Szczanieckiej w Pniewach	17	8	47,06
Zespół Szkół Nr 2 im. Przyjaźni Polsko-Norweskiej Ostrzeszów	17	8	47,06
Zespół Szkół Handlowych Poznań	36	16	44,44
Zespół Szkół Samochodowych Kalisz	24	9	37,50
Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych Zduny	14	5	35,71
Zespół Szkół Zawodowych i Licealnych Nowy Tomyśl	14	5	35,71
Zespół Szkół im. Adama Wodziczki - Technikum Mosina	19	4	21,05

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych OKE w Poznaniu

Poza egzaminami zawodowymi pozwalającymi na weryfikację umiejętności absolwentów, warto w tym miejscu wspomnieć o inicjatywie Wyższej Szkoły Logistyki – WSL dla Szkół Średnich, w ramach której od 9 lat organizowana jest **Ogólnopolska Olimpiada Logistyczna**. W 2015 roku tytuł **najlepszej Szkoły VIII Ogólnopolskiej Olimpiady Logistycznej** trafił do **Zespołu Szkół Ekonomicznych w Lesznie**. Leszczyńska placówka zajmuje II miejsce *Rankingu Szkół Średnich – 2016* prowadzonym

przez WSL (sumującym punkty zdobyte przez szkołę we wszystkich dotychczasowych edycjach Olimpiady).⁹⁵

” To jest olimpiada dla szkół ponadgimnazjalnych, czyli techników i liceów, niektóre to są licea zawodowe, czyli dla przyszłych techników logistyków i techników spedytorów. W tym roku wzięło udział w pierwszym etapie ponad 7 tys. uczniów z całej Polski... (...) a poziom ostatniego etapu, poziom reprezentowany przez laureatów, których jest zazwyczaj około 50, to jest po prostu zdumiewający, godny podziwu [IDI 1].

” I takimi najsilniejszymi ośrodkami ponadgimnazjalnymi, które kształcą właśnie czy spedytorów czy logistyków w tym zakresie, to jest przede wszystkim Leszno, Wolsztyn. Są dosyć silne takie ośrodki. Dlaczego? Ze względu na to, że tam są ludzie zaangażowani w to, co robią. [FGI]

Ocena przygotowania absolwentów szkół ponadgimnazjalnych – opinia pracodawców

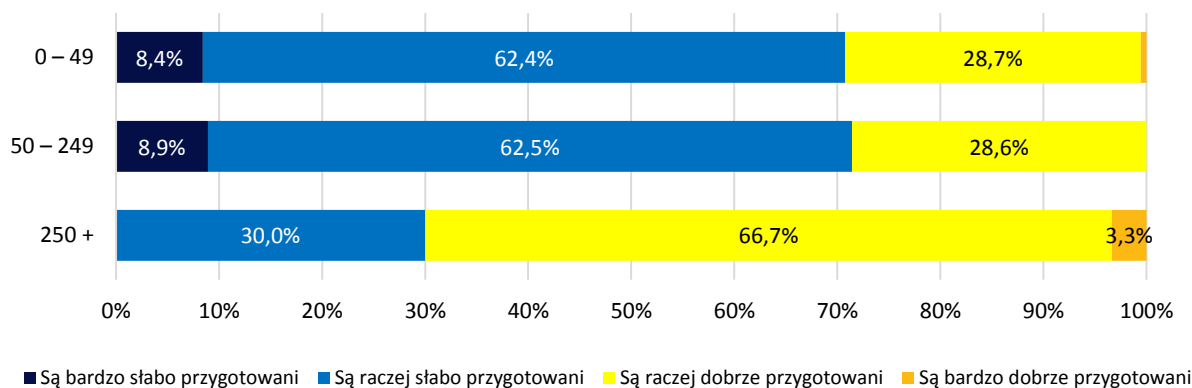
Ocena przygotowania absolwentów techników i szkół zawodowych do pracy, wśród wielkopolskich przedsiębiorców z branży TSL, jest uzależniona od wielkości firmy. **Wśród firm małych i średnich dominuje przekonanie o słabym przygotowaniu uczniów** – opinia taka została wyrażona przez ponad 70% przebadanych małych i średnich przedsiębiorców. **Odwrotna ocena była wyrażana przez firmy duże**, spośród których 70% było przekonanych o raczej dobrym lub bardzo dobrym przygotowaniu uczniów do pracy. Zależność ta może wynikać z większego zaangażowania dużych przedsiębiorców w edukację dualną⁹⁶ uczniów w szkołach zawodowych i technikach.

Wśród przebadanych firm produkcyjnych i handlowych dominowało przekonanie o słabym przygotowaniu uczniów do pracy (w zakresie stanowisk związanych z działalnością logistyczną). Opinia taka była podzielana przez ponad 70% respondentów i była niezależna od wielkości firmy. Należy przy tym zauważyć, że wyższym poziomem niezadowolenia z poziomu przygotowania absolwentów charakteryzowały się firmy handlowe, w przypadku których odsetek niezadowolonych respondentów przekraczał 80%.

⁹⁵ Źródło: Ranking szkół średnich – 2016, Najlepsze w Polsce szkoły kształcące w zawodach: technik logistyk i technik spedytor; Wyższa Szkoła Logistyki; http://www.szkolysrednie.wsl.com.pl/tl_files/WSL_szkoly_srednie/ool/8edycja/Najlepsze_szkoly_OOL.pdf [dostęp: 4.08.2016]

⁹⁶ Kształcenie dualne – model edukacji zawodowej polegający na angażowaniu do procesu edukacyjnego przedsiębiorców w sposób bezpośredni. W obecnym stanie prawnym w polskim systemie oświaty występują dwa rodzaje kształcenia dualnego: 1. spełnianie obowiązku nauki w formie przygotowania zawodowego u pracodawcy w charakterze młodocianego pracownika; 2. kształcenie praktyczne realizowane w części lub w całości u pracodawcy w ramach współpracy szkół z pracodawcami (bez zawierania umowy uczeń-pracodawca). (Źródło: www.edurada.pl).

Rys. 30 Ocena przygotowania do pracy absolwentów szkół zawodowych i techników wśród wielkopolskich firm z branży TSL w podziale wg wielkości firmy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1, Pyt. 21. Jak, z punktu widzenia potrzeb i oczekiwań Państwa firmy, ocenia Pan/Pani poziom przygotowania do pracy absolwentów wielkopolskich szkół zawodowych i techników?

Wśród wymienianych przez przedsiębiorców kluczowych cech, których brakuje absolwentom wielkopolskich szkół zawodowych i techników, na pierwszym miejscu wymieniane były kompetencje językowe. Wśród pozostałych cech wymieniane były **braki w wiedzy praktycznej** i **ograniczone doświadczenie zawodowe** oraz **bierna postawa** i **niska chęć rozwoju**.

Zwracano też uwagę na **niedopasowanie oferty kształcenia średniego i zawodowego do potrzeb rynku pracy w Polsce**, wynikające z jednej strony z braków kadrowych i, niejednokrotnie, kompetencyjnych u nauczycieli (szczególnie dotyczących wiedzy z zakresu praktyki funkcjonowania branży TSL oraz najnowszych rozwiązań wykorzystywanych w branży), a z drugiej strony w ograniczonej możliwości pozyskiwania wiedzy praktycznej przez uczniów na etapie kształcenia.

„ Trzeba zobaczyć, jaki jest schemat tworzenia nowych zawodów w szkołach publicznych. Jak dyrektor ma kadre, to uruchamia dany kierunek kształcenia. On nie patrzy na zapotrzebowanie rynku lokalnego. Czy jest zapotrzebowanie czy też nie. Tylko na to, czy ma kadre, czy ma zaplecze. Rzeczywiście, tutaj niedopasowanie jest bardzo duże. (...) Niedopasowanie w dostępie do kadry. Nie sztuką uruchomić kierunek technik spedytor, jak nie mam pracowników... nauczycieli, którzy będą mogli tego uczyć... [FGI]

„ Moim zdaniem, to trochę trudno mówić o dopasowaniu czy niedopasowaniu. Ze względu na to, że ten szczebel nauczania, on naucza o rzeczach zupełnie ogólnych. On nie uczy, takiej sensu stricte praktyki. To jest liźnięcie, delikatnie mówiąc, pojęć logistycznych. Co to jest paleta, z czym to się je, co to są magazyny, jak wygląda usytuowanie regałów, co to są w ogóle regały, jak wygląda samochód ciężarowy. (...) I dopiero po pewnym jakimś okresie czasu, oni nabierają praktyki właśnie poprzez to, jeżeli uczestniczy już w takiej fizycznej pracy. (...) Ale to też trzeba chcieć. Bo z mojego doświadczenia, to jest tak, że stażystów, których mieliśmy w poprzedniej firmie, gdzie pracowałem, to ze 100%, jeżeli mniej więcej 5% się nadawało, to był huk. [FGI]

Pracodawcy zwracali też uwagę na **brak kompetencji miękkich u absolwentów**:

„ R1: Właśnie tu jest ogromne nieprzygotowanie. Takie osobowościowe tych ludzi. Nawet do poruszania się wśród pracodawców, prowadzenia rozmów. R2: Przyszli, usiedli i siedzieli, tak. R1: Taka w ogóle nieświadomość, czego ja się uczę, jak ja to mogę wykorzystać w firmie, co ja mogę pracodawcy zaoferować. Jest duża roszczeniowość, ale z drugiej strony, kompletna... brak takiej refleksyjności. [FGI]

4.3.2 Szkolnictwo wyższe

Poznań i województwo wielkopolskie posiadają szeroką ofertę szkolnictwa wyższego w zakresie kierunków z branży TSL. Na poziomie studiów I i II stopnia, są to studia na kierunkach *logistyka* oraz *transport*.

Oferta edukacyjna – logistyka

Studia w zakresie **logistyki** oferuje siedem uczelni w województwie wielkopolskim:

1. Wyższa Szkoła Logistyki w Poznaniu;
2. Politechnika Poznańska;
3. Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu;
4. Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu;
5. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Jana Amosa Komeńskiego w Lesznie;
6. Społeczna Akademia Nauk w Ostrowie Wielkopolskim;
7. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koninie.

1. Wyższa Szkoła Logistyki w Poznaniu

Wyższa Szkoła Logistyki w Poznaniu posiada najszerszą, w skali województwa, ofertę dydaktyczną w zakresie logistyki. Według rankingu szkół wyższych tygodnika Wprost, spośród uczelni wyższych zlokalizowanych w województwie wielkopolskim, stanowiła ona w 2015 r., najlepszą uczelnię oferującą studia na kierunku logistyka. W rankingu, zbudowanym na podstawie badań losów absolwentów, uczelnia ta zajęła 10 miejsce w skali kraju⁹⁷. Uczelnia oferuje następujące kierunki i specjalności studiów⁹⁸:

- 3 letnie niestacjonarne studia dualne⁹⁹ *International Logistics*, I stopnia na kierunku logistyka;
- 3 letnie studia licencjackie I stopnia w formie stacjonarnej i niestacjonarnej na kierunku logistyka ze specjalnościami do wyboru:
 - transport i spedycja (realizowana pod patronatem Kuehne+Nagel i allsafeJUNGFALK),
 - logistyka handlu i dystrybucji (realizowana pod patronatem Żabka Polska i VGP),
 - logistyka miejska,
 - logistyka w sporcie;
- 3,5 letnie studia inżynierskie I stopnia w formie stacjonarnej i niestacjonarnej na kierunku logistyka ze specjalnościami do wyboru:
 - e-commerce i technologie mobilne w logistyce (realizowana pod patronatem Grupy Raben),
 - inżynieria systemów logistycznych (realizowana pod patronatem Promag),
 - systemy informatyczne w logistyce;
- 1,5 roczne studia II stopnia stacjonarne i niestacjonarne na kierunku logistyka. W ramach studiów stacjonarnych realizowana jest specjalizacja: logistyka przedsiębiorstw. W ramach studiów niestacjonarnych studenci mają do wyboru specjalności:
 - menedżer logistyki, projektowanie procesów logistycznych (realizowana pod patronatem ILiM),
 - menedżer sprzedaży,
 - zarządzanie przedsiębiorstwem transportowo-spedycyjnym,
 - logistyka przedsiębiorstw,
 - finanse i rachunkowość przedsiębiorstw logistycznych.

⁹⁷ Źródło: Ranking Szkół Wyższych 2015, Wprost; <http://rankingi.wprost.pl/szkoly-wyzsze> [dostęp: 5.08.2016 r.]

⁹⁸ Źródło: Wyższa Szkoła Logistyki; <http://www.wsl.com.pl/oferta> [dostęp: 5.08.2016 r.]

⁹⁹ Charakterystyka studiów dualnych została przedstawiona w dalszej części raportu.

Uczelnia prowadzi intensywną współpracę z firmami z branży TSL współrealizując studia dualne oraz wybrane specjalności studiów I oraz II stopnia. Łącznie, Wyższa Szkoła Logistyki współpracuje z kilkudziesięcioma podmiotami gospodarczymi w szeroko pojętych obszarach dydaktyki i badań. Współpraca z firmami z branży TSL odbywa się w trzech formach¹⁰⁰:

- **Klubu Partnera WSL** – współpraca z organizacjami, które zawarły z uczelnią dwustronne porozumienie o współpracy. Organizacje te współpracują z uczelnią m.in. poprzez przekazywanie informacji o swojej działalności i aktualnych problemach branży TSL, przyjmowanie praktykantów z grona studentów WSL oraz prowadzenie zajęć dydaktycznych na uczelni. Do Klubu Partnera WSL należą aktualnie następujące podmioty: Instytut Logistyki i Magazynowania, Kuehne+Nagel, Grupa Raben, Dachser, DHL, STILL, Ogólnopolski Związek Pracodawców Producentów Europalet, PROMAG S.A., Volkswagen Group Polska (VGP), IMPERIAL Logistics Sp. z o.o., TimoCom, allsafe JUNGFALK GmbH & Co. KG, MAHLE Behr, Mandersloot, GLS, PROLOGIS, SKK, Quantum Software S.A., PEKAES, POLZUG Intermodal, Grupa GEFCO, PC Guard S.A., Grupa SANMAR, ROHLIG SUUS Logistics S.A., H&M, Rentis, Ekol Logistics, CTK Logistics, CTK Logistics, Hafen Hamburg Marketing, Acropol, AGROBEX, Wielkopolska Gildia Rolno-Ogrodnicza S.A., Polska Izba Opakowań, Polska Izba Spedycji i Logistyki oraz Polsko-Białoruska Izba Gospodarcza;
- **Rady Pracodawców WSL** – rada stanowi pole współpracy wybranych organizacji, które oprócz porozumienia dwustronnego, podpisały aneks o przystąpieniu do Rady Pracodawców WSL. Współpraca w ramach Rady ma najwyższy priorytet dla uczelni. Uczelnia wraz z partnerami prowadzi współpracę w obszarach patronatu nad specjalnościami, udziału w programie studiów dualnych I stopnia, współorganizację spotkań i warsztatów z praktykami LOGMEETING, rekrutację praktykantów i stażystów oraz doradztwo personalne w ramach rekrutacji pracowników, oceny programów kształcenia i zaangażowanie w dydaktykę. Do Rady Pracodawców WSL należą obecnie organizacje: CAT LC, Dachser, MAHLE Behr, DHL Express, PKN Epał, GLS, Kuehne + Nagel, Mandersloot, Marathon International, IMPERIAL Logistics International, Grupa Raben, SKK – Systemy Kodów Kreskowych, Still Polska, PROMAG S.A., Volkswagen Group Polska, H&M, PEKAES oraz allsafe JUNGFALK;
- **współpracy okazjonalnej** (niesformalizowanej) z podmiotami, które nie zawarły z uczelnią umowy żadnego typu.

Dobra praktyka – studia dualne

Przykładem dobrej praktyki w dziedzinie edukacji w branży TSL jest uruchomienie na WSL w roku akademickim 2014/2015 pierwszego w Polsce naboru na dualne studia logistyczne I stopnia zorganizowane z inicjatywy firmy Dachser. Ideą studiów dualnych jest jednoczesne zdobywanie przez studentów teoretycznej wiedzy akademickiej oraz doświadczenia praktycznego. Studia dualne I stopnia trwają 6 semestrów i mają charakter niestacjonarny. Każdy z semestrów studiów jest podzielony na 9 tygodni zajęć dydaktycznych oraz 9 tygodni praktyki w jednym z oddziałów firmy patronującej danej edycji studiów. Studenci w trakcie studiów są zatrudnieni przez partnera studiów jako stażyści.

Rekrutacja na studia odbywa się przy współpracy z firmą-partnerem. Firma określa liczbę miejsc dla studentów, których kształcenie chciałaby objąć swoim patronatem. Na tej podstawie określane są potrzeby i limity rekrutacyjne. Rekrutacja rozpoczyna się standardowo, czyli złożeniem przez kandydatów dokumentów aplikacyjnych. Następnie komisja złożona z reprezentantów uczelni oraz zainteresowanej firmy przeprowadza ich weryfikację i wybiera najodpowiedniejszych kandydatów.

¹⁰⁰ Źródło: Wyższa Szkoła Logistyki; http://www.wsl.com.pl/wspolpraca-z-firmami#rada_pracodawcow_wsl

Po ukończeniu studiów I stopnia absolwenci uzyskują tytuł licencjata oraz dysponują na startcie swojej kariery zawodowej 3 letnim doświadczeniem zawodowym w jednej z renomowanych firmach z branży TSL.

2. Politechnika Poznańska

Politechnika Poznańska jest główną uczelnią techniczną w województwie wielkopolskim. Wśród swojej oferty dydaktycznej posiada m.in. stacjonarne i niestacjonarne studia logistyczne prowadzone na Wydziale Inżynierii Zarządzania:

- 3,5 letnie studia I stopnia na kierunku logistyka;
- 1,5 letnie studia II stopnia na kierunku logistyka, ze specjalnościami logistyka przedsiębiorstwa oraz logistyka łańcuchów dostaw.

W 2012 r. na Wydziale Inżynierii Zarządzania, przy Katedrze Zarządzania Produkcją i Logistyki, otworzono pierwsze w Polsce **Laboratorium Symulacji i Optymalizacji Procesów Logistycznych**. Laboratorium posiada certyfikat FlexSim pozwalający wykładowcom m.in. na prowadzenie: badań naukowych i szkoleń autoryzowanych przez Flexsim Software Products Inc. z USA. Funkcjonowanie laboratorium umożliwia studentom realizację projektów symulacyjnych i optymalizacyjnych.

3. Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu

Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu prowadzi stacjonarne i niestacjonarne inżynierskie studia I stopnia na kierunku logistyka. Na studiach stacjonarnych, studenci mogą realizować specjalności: Global Logistics (studia po angielsku), logistyka i spedycja międzynarodowa oraz logistyka w małych i średnich przedsiębiorstwach. Na studiach niestacjonarnych, studenci mogą realizować specjalności: logistyka i spedycja międzynarodowa, logistyka w małych i średnich przedsiębiorstwach oraz procesy i projekty logistyczne.

Partnerem biznesowym kierunku logistyka na WSB są firmy Open Nexus Sp. z o.o., Business Consulting Center sp. z o.o. oraz Komputronik SA. Wydział Finansów i Bankowości Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu podjął współpracę z ww. przedsiębiorstwami i instytucjami w ramach projektu „**Uczenie się logistyki przez doświadczenie – projekt rozwoju Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu**”, mającego za zadanie dostosowanie kształcenie na kierunku Logistyka do potrzeb rynku pracy. Powyższa współpraca odbywa się w zakresie organizacji staży i praktyk studenckich, organizacji wizyt studyjnych, opiniowania programu studiów na kierunku Logistyka, udziału w Radzie Kierunku Logistyka, organizacji szkoleń i warsztatów z zakresu logistyki oraz realizacji zajęć z Przedsiębiorczości na bazie programu nauczania powstałego w oparciu o sugestie Partnerów Biznesowych kierunku.

4. Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Katedra Logistyki i Transportu Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu prowadzi stacjonarne i niestacjonarne studia I oraz II stopnia na kierunku zarządzanie, ze specjalnością logistyka krajowa i międzynarodowa. Logistyka międzynarodowa jest również jedną ze specjalności kierunku Międzynarodowe Stosunki Gospodarcze na Wydziale Gospodarki Międzynarodowej.

5. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Jana Amosa Komeńskiego w Lesznie

PWSZ w Lesznie prowadzi 3,5 letnie studia inżynierskie o profilu praktycznym. W ramach studiów studenci realizują specjalności logistyka produkcji lub logistyka handlu i usług.

6. Społeczna Akademia Nauk w Ostrowie Wielkopolskim

Uczelnia w Ostrowie Wielkopolskim oferuje 3 letnie stacjonarne studia licencjackie na kierunku logistyka. W ramach studiów, studenci realizują specjalności logistyka w przedsiębiorstwie lub logistyka handlu i dystrybucji.

7. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koninie

Katedra Zarządzania i Logistyki na Wydziale Społeczno-Ekonomicznym PWSZ w Koninie prowadzi 3-letnie studia I stopnia na kierunku logistyka. W ramach studiów, studenci realizują specjalności logistyka handlu i spedycja, logistyka magazynowa i ładunkoznawstwo lub logistyka i organizacja produkcji. W ramach realizacji kierunku logistyka, PWSZ w Koninie współpracuje z firmami: DB Schenker Sp. z o. o. Oddział Konin, Fermitrade Sp. z o.o., Logit T.J. Kowalewski i Wspólnicy Sp. j., Przedsiębiorstwem Komunikacji Samochodowej w Koninie S.A. oraz Wojewódzkim Inspektorem Transportu Drogowego w Poznaniu.

Oferta edukacyjna – transport

Studia na kierunku **transport** są oferowane przez trzy wielkopolskie uczelnie:

1. Politechnikę Poznańską;
2. Państwową Wyższą Szkołę Zawodową im. Hipolita Cegielskiego w Gnieźnie;
3. Państwową Wyższą Szkołę Zawodową im. Stanisława Staszica w Pile.

1. Politechnika Poznańska

Wydział Maszyn Roboczych i Transportu Politechniki Poznańskiej prowadzi stacjonarne i niestacjonarne studia I oraz II stopnia na kierunku transport. W ramach studiów, studenci mogą realizować następujące specjalności dyplomowe: ekologia transportu, inżynieria transportu rurociągowego, logistyka transportu, transport drogowy, transport szynowy, transport żywności.

2. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Hipolita Cegielskiego w Gnieźnie

Instytut Zarządzania i Transportu PWSZ w Gnieźnie prowadzi stacjonarne i niestacjonarne studia inżynierskie I stopnia na kierunku transport. W ramach studiów studenci mogą realizować specjalności infrastruktura transportu lądowego oraz logistyka i technologia transportu.

3. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Stanisława Staszica w Pile

W Instytucie Politechnicznym PWSZ w Pile prowadzone są stacjonarne studia inżynierskie I stopnia na kierunki transport. W ramach studiów studenci mogą realizować specjalności logistyka transportu lub transport drogowy.

Ocena przygotowania absolwentów szkół wyższych – opinia pracodawców

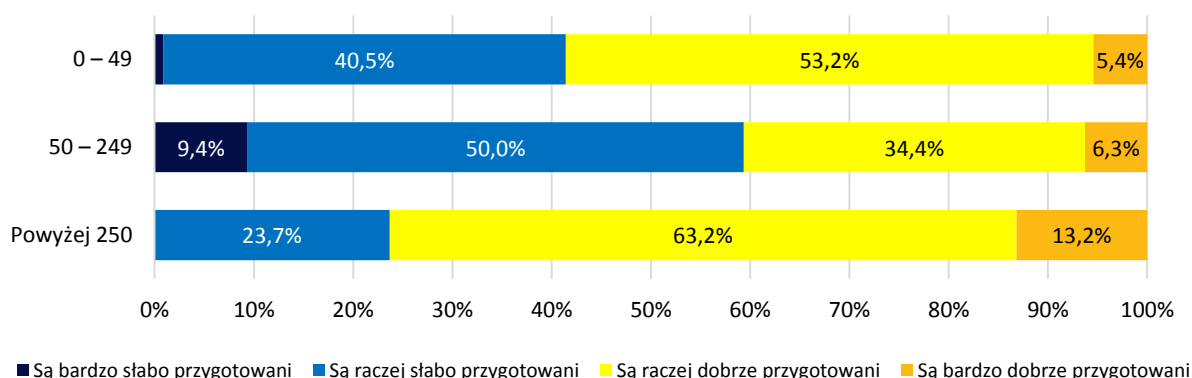
Oferta szkół wyższych kształcących na kierunkach związanych z branżą TSL jest, na poziomie ogólnym, oceniana bardzo dobrze.

” *M: Jakbyśmy scharakteryzowali możliwości oferty edukacyjnej na poziomie szkół wyższych <w Wielkopolsce>? R: Moim zdaniem, jest bardzo szeroka. Jedna z najlepszych, które są w ogóle w całej Polsce. Ale to dlaczego? Ze względu... nie, że jest duża ilość uczelni. Ale przede wszystkim chodzi o kwestie dotyczące programu. On <program> jest dostosowywany, co roku do rynku, do potrzeb rynku. Jak rynek się zmienia, zmieniają się też pewne kierunki. [FGI]*

Ocena przygotowania do pracy absolwentów wielkopolskich szkół wyższych, wśród przebadanych firm z branży TSL, była w znaczącym stopniu zróżnicowana ze względu na wielkość przedsiębiorstwa. **Wśród przedsiębiorstw dużych dominowało przekonanie o raczej dobrym przygotowaniu absolwentów do pracy.** Analogicznie jak w przypadku szkolnictwa zawodowego, może mieć to związek z wyższym poziomem współpracy pomiędzy firmami i uczelniami, w tym bezpośrednim angażowaniem się przedsiębiorstw w proces edukacyjny. **Struktura odpowiedzi w przypadku firm średnich jest zbliżona do struktury zaobserwowanej względem absolwentów szkół zawodowych i techników** – blisko 60% respondentów nie było zadowolonych z poziomu przygotowania do pracy absolwentów szkół wyższych. **W przypadku firm małych przeważały oceny pozytywne**, na co wpływ może mieć relatywnie nieduża liczba pracowników z wyższym wykształceniem pracujących w danej firmie. Średnia liczba pracowników w małej firmie wynosi 10,4 osób, z czego kadra kierownicza i specjaliści stanowią łącznie średnio 3,3 osoby. Uwzględniając fakt, że właśnie wśród specjalistów i kadry kierowniczej można spodziewać się z największym prawdopodobieństwem osób z wyższym wykształceniem, skutkuje to oparciem powyższej oceny na niewielkiej liczbie osób (w tym prawdopodobnie na ocenie przygotowania do pracy właściciela firmy).

W przypadku przebadanych firm produkcyjnych i handlowych, ocena przygotowania do pracy absolwentów wielkopolskich szkół wyższych (w zakresie stanowisk związanych z działalnością logistyczną) była w przeważającej mierze pozytywna. Pozytywną ocenę podzielało 80,6% firm handlowych oraz 69,6% firm produkcyjnych.

Rys. 31 Ocena przygotowania do pracy absolwentów szkół wyższych wśród wielkopolskich firm z branży TSL w podziale wg wielkości firmy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1, Pyt. 23. Jak, z punktu widzenia potrzeb i oczekiwań Państwa firmy, ocenia Pan/Pani poziom przygotowania do pracy absolwentów wielkopolskich szkół wyższych?

Względem absolwentów szkół wyższych, najczęściej wskazywano **braki w zakresie wiedzy praktycznej** oraz **ograniczone doświadczenie**, wynikające z ograniczonej oferty praktyk i staży.

” Moim zdaniem, jeszcze jest jeden problem. Mianowicie, bardzo często na tych uczelniach państwowych, wykłady, ćwiczenia prowadzą teoretycy nie mający nic wspólnego z praktyką. Bardzo często ci studenci, którzy wychodzą, to są naładowani teorią, tylko nie potrafią tego w praktyce wykorzystać w jakikolwiek sposób. [FGI]

Na plus oceniano natomiast **przygotowanie teoretyczne** absolwentów szkół wyższych oraz **znajomość języków obcych**.

” No wiadomo, że człowiek, który studiuje logistykę... widzieliśmy to po tych praktykantach. Że jak np. koleżanka tłumaczyła zlecenia transportowe czy jakieś zagadnienia to praktykanci o tym wiedzieli. To mnie zaskoczyło. (...) Wiedzieli co to ADR, zlecenie transportowe. Także... ja byłem zaskoczony. [IDI 5]

4.3.3 Pozostała oferta edukacyjna

Studia podyplomowe

Studia podyplomowe z zakresu transportu i logistyki na terenie województwa wielkopolskiego są oferowane przez:

1. Wyższą Szkołę Logistyki w Poznaniu;
2. Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu;
3. Politechnikę Poznańską;
4. Państwową Wyższą Szkołę Zawodową w Koninie;
5. Społeczną Akademię Nauk w Ostrowie Wielkopolskim.

1. Wyższa Szkoła Logistyki w Poznaniu

Uczelnia posiada w swojej ofercie 5 programów studiów podyplomowych dla pracowników branży TSL¹⁰¹:

- **MBA in Logistics & Supply Chain Management** – pierwszy w Polsce program studiów MBA z zakresu logistyki. Zajęcia obejmują wiedzę z zakresu strategicznego i operacyjnego zarządzania logistyką oraz międzynarodowymi łańcuchami dostaw i sieciami współpracy gospodarczej. Studia kończą się uzyskaniem tytułu European Master Logistician. Jest to najwyższy poziom kwalifikacji w obszarze logistyki, określony i certyfikowany przez National Certification Board European Logistics Association;
- **Menedżer Logistyki** – Zarządzanie Operacyjne Przedsiębiorstwem i Łańcuchem Dostaw;
- **Transport i spedycja** – ukończenie studiów uprawnia do uzyskania całkowitego zwolnienia z egzaminu pisemnego dla uzyskania „Certyfikatu kompetencji zawodowych w drogowym transporcie rzeczy”, co jest niezbędnym warunkiem wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w Unii Europejskiej;
- **Logistyka** – studia skierowane do osób pracujących w branży TSL. Umożliwiają przygotowanie słuchaczy do egzaminów certyfikacyjnych na poziomie Certificate in Logistics Junior Level;
- **Logistyka i spedycja** – studia dla nauczycieli uprawniające do nauczania przedmiotów zawodowych w ramach kształcenia w zawodach: technik spedytor oraz technik logistyk.

2. Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

W ramach Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, studia podyplomowe z zakresu transportu i logistyki są oferowane przez Wydział Gospodarki Międzynarodowej oraz Wydział Zarządzania.

Wydział Gospodarki Międzynarodowej oferuje roczne studia podyplomowe **Logistyka międzynarodowa**. Ich podstawowym celem jest przekazanie słuchaczom najnowszej wiedzy z zakresu logistyki międzynarodowej oraz ich profesjonalne przygotowanie do pracy w podmiotach gospodarczych, w których realizowany jest obrót towarami w wymiarze międzynarodowym.

Wydziału Zarządzania (Katedra Logistyki i Transportu) oferuje roczne studia podyplomowe z **Logistyki** oraz prowadzone w języku angielskim **Postgraduate Studies: Logistics and management of international supply chains**.

3. Politechnika Poznańska

Wydział Inżynierii Zarządzania prowadzi roczne studia podyplomowe **Nowoczesne Zarządzanie Produkcją i Logistyką**. Studia prezentują nowoczesne możliwości zastosowania i wykorzystania

¹⁰¹ Źródło: Wyższa Szkoła Logistyki; <http://www.wsl.com.pl/studia-podyplomowe>

informatycznych systemów wspierających procesy zarządzania przedsiębiorstwem w obszarze produkcji i logistyki.

4. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koninie

Uczelnia posiada w swojej ofercie roczne studia podyplomowe **Transport, spedycja, logistyka**. Są one dedykowane właścicielom i pracownikom firm przewozowych i spedycyjnych, centrów magazynowych, logistycznych, działów transportu dużych przedsiębiorstw oraz innych zainteresowanych podjęciem pracy w szeroko rozumianej branży TSL.

5. Społeczna Akademia Nauk w Ostrowie Wielkopolskim

Uczelnia posiada w swojej ofercie roczne studia podyplomowe **Logistyka w przedsiębiorstwie**.

Kursy i szkolenia zawodowe

Analiza dostępności w województwie wielkopolskim szkoleń zawodowych z zakresu branży TSL została przeprowadzona w oparciu o ofertę dostępną na stronach internetowych: inwestycjawkadry.info.pl, szkolenia24h, megaszkolenia.pl.

Województwo wielkopolskie dysponuje szeroką i zróżnicowaną ofertą szkoleń z branży TSL. Zróżnicowanie dotyczy zarówno zakresu tematycznego oferowanych szkoleń jak i ich przedziałów cenowych. Należy przy tym zaznaczyć, że **branża szkoleniowa w województwie wielkopolskim koncentruje się przede wszystkim w Poznaniu**. Spośród 37 szkoleń oferowanych w okresie realizacji badania, wyłącznie jedno było oferowane poza Poznaniem – w Kole. Szczegółowe zestawienie szkoleń oferowanych w trakcie realizacji badania zostało zaprezentowane w poniższej tabeli.

Tabela 10 Szkolenia z branży TSL dostępne w województwie wielkopolskim w 2016 r.

Nazwa usługi	Lokalizacja	Firma szkoleniowa	Cena brutto [zł]
BSCM - Zarządzanie łańcuchem Dostaw – Fundamenty	Koło	MPM Productivity Management Sp. z o.o.	3198,0
APICS CPIM - Zarządzanie łańcuchem Dostaw – Fundamenty	Poznań	MPM Productivity Management	2600,0
Metody optymalizacji w zarządzaniu logistyką (program z wykorzystaniem solver MS Excel)	Poznań	Kompetea Sp. z o.o. / szkolenia doradztwo	2583,0
Zarządzanie logistyczne zasobami i przepływami magazynowymi – Lean w procesie magazynowym	Poznań	Progress Project Sp. z o.o.	1709,7
Gospodarka Magazynowa i Zarządzanie Zapasami w praktyce	Poznań	Centrum Organizacji Szkoleń i Konferencji SEMPER	1709,7
Prawo Transportowe dla Spedytorów - Umowy, Odpowiedzialność, Reklamacje	Poznań	ATL	1590,0
Skuteczny Szef Logistyki	Poznań	ATL	1590,0
Skuteczny specjalista ds. transportu i spedycji	Poznań	ATL	1590,0
EXCEL w Logistyce. Wykorzystanie Arkusza Kalkulacyjnego do Optymalizacji Procesów Logistycznych	Poznań	ATL	1590,0
Racjonalizacja Procesów Magazynowych	Poznań	ATL	1590,0
Koszty i efektywność logistyki przedsiębiorstw	Poznań	Progress Project Sp. z o.o.	1586,7
Zarządzanie zapasami zaopatrzeniowymi oraz zapasami wyrobów gotowych	Poznań	Progress Project Sp. z o.o.	1525,2

Nazwa usługi	Lokalizacja	Firma szkoleniowa	Cena brutto [zł]
Zarządzanie strategiczne i operacyjne flotą pojazdów ciężarowych	Poznań	Kompetea Sp. z o.o. / szkolenia doradztwo	1450,0
Zarządzanie logistyczne zasobami i przepływami magazynowymi - Lean w procesie magazynowym	Poznań	Progress Project Sp. z o.o. Szkolenia i Doradztwo	1390,0
Koszty i efektywność logistyki przedsiębiorstw	Poznań	Progress Project Sp. z o.o. Szkolenia i Doradztwo	1290,0
Czas pracy kierowców i planowanie przewozu drogowego	Poznań	Progress Project Sp. z o.o.	1217,7
Controlling logistyki	Poznań – do uzgodnienia	SZKOLENIA ORYLION	1200,0
Praco celne. Praktyczne aspekty funkcjonowania obsługi celnej w logistyce międzynarodowej. Prawo podatkowe w tym zakresie	Poznań – do uzgodnienia	SZKOLENIA ORYLION	1200,0
Transport drogowy. Reklamacje i spory	Poznań	ATL	910,2
Dobór i ocena dostawców – optymalizacja procedur zakupowych.	Poznań	ATL	903,7
Jak zawierać dobre umowy w transporcie i spedycji?	Poznań	ATL	903,7
Audyt w Intralogistyce i Magazynie.	Poznań	ATL	903,7
Prawidłowa gospodarka paletowa w przedsiębiorstwie	Poznań	Progress Project Sp. z o.o. Szkolenia i Doradztwo	848,7
Klasyfikacja Taryfowa – wartość celna	Poznań	Ekspert Handlowy	809,1
Cło: aktualności i zmiany w przepisach celnych od 1 maja 2016 r.	Poznań	Ekspert Handlowy	809,1
Transport Morski, Stawki i Dokumenty	Poznań	Ekspert Handlowy	809,1
Pochodzenie towaru w regulacjach celnych Unii Europejskiej	Poznań	Ekspert Handlowy	809,1
Incoterms® 2010 nowe zmiany oficjalnych reguł Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu	Poznań	Ekspert Handlowy	809,1
ADR – Transport, składowanie i oznaczanie materiałów niebezpiecznych	Poznań	ATL	789,3
Zabezpieczenie ładunków w transporcie drogowym	Poznań	ATL	789,3
Tryb kontroli prowadzonych przez inspekcję transportu drogowego	Poznań	ATL	789,3
Przewozy nienormatywne – transport drogowy	Poznań	ATL	765,6
ADR - Transport, składowanie i oznaczanie materiałów niebezpiecznych	Poznań	Progress Project Sp. z o. o. Szkolenia i Doradztwo	740,0
Mocowanie ładunków	Poznań	Progress Project Sp. z o. o. Szkolenia i Doradztwo	690,0
Czas pracy kierowców	Poznań	InfoBizTech	602,7
Pochodzenie towarów a konsekwencje wystawiania świadectw pochodzenia w handlu międzynarodowym	Poznań	Progress Project Sp. z o.o. Szkolenia i Doradztwo	590,0
Czas i ewidencja pracy kierowców 2016 r.	Poznań – do uzgodnienia	SZKOLENIA ORYLION	500,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze stron: inwestycjawkadry.info.pl, szkolenia24h.megaszkolonia.pl. [dostęp: 8.08.2016 r.]

Kursy zawodowe z zakresu transportu, spedycji i logistyki są realizowane w dużej mierze wewnętrznie – w ramach poszczególnych przedsiębiorstw. Grupą podmiotów posiadających na terenie województwa wielkopolskiego stałą ofertę kursów zawodowych, zewnętrznych względem zakładów pracy, są **Zakłady Doskonalenia Zawodowego**. Ich sieć na terenie województwa wielkopolskiego jest rozproszona względnie równomiernie i obejmuje zarówno duże, jak i mniejsze miasta. Przedmioty kursów jak również ich dostępność w ramach poszczególnych Zakładów Doskonalenia Zawodowego prezentuje poniższa tabela.

Tabela 11 Kursy zawodowe z branży TSL realizowane przez Zakłady Doskonalenia Zawodowego w województwie wielkopolskim w 2016 r.

Nazwa kursu	Miejsce szkolenia
Szkolenie okresowe – dla kierowców wykonujących przewozy – 35h w dowolnym tempie	Gniezno, Śrem, Nowy Tomyśl, Poznań, Szamotuły, Września, Leszno, Koło, Konin, Piła, Złotów, Kalisz
Certyfikat kompetencji zawodowych CPC – dla spedytorów i przewoźników wykonujących transport drogowy osób lub rzeczy	Gniezno, Śrem, Nowy Tomyśl, Poznań, Szamotuły, Września, Leszno, Konin, Kalisz
Kurs specjalistyczny przewozu towarów niebezpiecznych w cysternach (ADR)	Gniezno, Śrem, Nowy Tomyśl, Poznań, Szamotuły, Września, Leszno, Konin, Piła, Złotów, Kalisz
Kurs podstawowy przewozu towarów niebezpiecznych (ADR)	Gniezno, Śrem, Nowy Tomyśl, Poznań, Szamotuły, Września, Leszno, Konin, Piła, Złotów, Kalisz
Operator ładowarki teleskopowej I WJO	Gniezno, Śrem, Nowy Tomyśl, Poznań, Szamotuły, Września, Leszno, Konin
Kierowca wózków jezdniowych (widłowych) z mechanicznym napędem podnoszenia	Gniezno, Śrem, Nowy Tomyśl, Poznań, Szamotuły, Września, Leszno, Gostyń, Konin, Piła, Złotów, Kalisz
Kurs specjalistyczny przewozu towarów niebezpiecznych klasy 1	Piła, Złotów
Kurs specjalistyczny przewozu towarów niebezpiecznych klasy 7	Piła, Złotów
Magazynier (z obsługą wózka widłowego)	Gniezno, Śrem, Nowy Tomyśl, Poznań, Szamotuły, Września, Leszno, Konin, Piła, Złotów, Kalisz
Komputerowa obsługa sprzedaży i magazynu	Gniezno, Śrem, Nowy Tomyśl, Poznań, Szamotuły, Września, Leszno, Konin, Kalisz
Magazynier	Piła, Złotów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDZ w województwie wielkopolskim [dostęp: 11.08.2016 r.]

4.3.4 Praktyki i staże

Przedstawiciele branży TSL są zgodni co do tego, że absolwentom szkół ponadgimnazjalnych i wyższych brakuje przygotowania praktycznego do pracy na stanowiskach związanych z obsługą branży TSL. Różne są natomiast podejścia firm do oferowania praktyk i staży dla uczniów i studentów. Zdecydowana większość firm świadomie rezygnuje z organizacji praktyk, przyznając, że przy dużym nakładzie bieżącej pracy pracownicy firmy nie mają czasu na wdrożenie praktykanta w pracę firmy. Szczególnie **krytycznie firmy odnosiły się do krótkoterminowych programów praktyk, trwających 3-4 tygodnie**. Takie formy praktyk są, zdaniem pracodawców, nieefektywne zarówno dla firmy, jak i praktykanta.

” Ponieważ praktykant, którego dostaje się na 2-3 tygodnie jest dla mnie... patrząc z perspektywy wydajności, (...) nie stać mnie na inwestowanie w kogoś, kto będzie u mnie 4 tygodnie, bo po pierwsze tej osoby niczego nie nauczę, a po drugie nie ma wartości dodanej. [IDI 9]

Wyniki przeprowadzonego badania wśród firm TSL wskazują, że jedynie 6,7% firm średnich oraz 13,2% dużych firm z branży TSL w Wielkopolsce **organizuje programy praktyk i staży**, część firm prowadzi stałą współpracę z pobliskimi szkołami i uczelniami.

” Przyjmujemy, bo muszą się gdzieś tej praktyki nauczyć. Zobaczyć na żywo jak to wszystko wygląda. Bo w książce im nie pokażą jaki to towar, jakie są dokumenty, jak się skanuje, jak się ładuje. Nie ładowali, broń Boże. Ale widzieli jak to wygląda, na czym to polega, podstawienie samochodu. Jakie dokumenty potrzebuje mieć kierowca. To wszystko widzieli na oczy, tego w szkole nie pokażą. (...) Zobaczyli na żywo jak się odbywa giełda transportowa, na czym polega. Jak się kupuje trasy, jak się sprzedaje trasy. To wszystko tu siedzieli i widzieli. I sami zresztą nawet próbowali. [IDI 11].

Przedstawiciele pracodawców wydają się być natomiast **zgodni co do zasadności organizowania dłuższych staży w firmach**, często oczekując dofinansowania staży przez szkoły, uczelnie lub urzędy pracy, co zostało potwierdzone w badaniu jakościowym, zarówno przez przedstawicieli pracodawców, jak i instytucji edukacyjnych.

” Był taki okres, chyba ubiegły rok, mocniejszy niżeli ten, kiedy uczelnie dostały dużo dofinansowania z Unii Europejskiej. Były w stanie zaproponować nam stażystów na dłuższy okres czasu, trzy miesiące, kiedy ci stażyści – czy nawet 6 miesięcy – otrzymywali wynagrodzenie, które było finansowane przez Unię Europejską. Oni chętnie byli u nas na stażu, a dla nas to była kapitalna pomoc w codziennej pracy i możliwość weryfikacji umiejętności, kompetencji danej osoby. Często te osoby zostają u nas. [IDI 14]

” Jak mieliśmy projekty unijne i mieliśmy dofinansowanie na staże, (...), no to firmy logistyczne się rzuciły na to. Tak kolokwialnie mówiąc, ale tak naprawdę ja wysłałam tylko maila z informacją, że mamy, czy chcą, czy nie chcą, pół dnia i właściwie miejsc już nie było. [FGI]

Chwalono również pomysł tworzenia **studiów dualnych** – oczekiwano, że inicjatywa udziału firmy w takim programie wyjdzie od instytucji kształcących.

” Wiem, że są firmy produkcyjne, które prowadzą szkoły zawodowe i to ma coraz większą popularność. Myślę, że również w firmach spedycyjnych czy firmach z branży logistycznej to jest przyszłość. I to jest też droga, którą warto pójść, dlatego, że oczywiście to musi być też w jakiś sposób formalnie ubrane. Chodzi o to, żeby pracownik, który, uczeń, w którego firma inwestuje, bezpośrednio po szkole nam nie odszedł, bo to jest jakaś forma też zobowiązania, tak? Więc to jest bardzo dobra droga. Dzisiaj z tego nie korzystamy, ale myślę, że do tego dojdziemy. [IDI 17]

” Łączymy studia i praktyki, powiedzmy od poniedziałku do środy czy od poniedziałku do czwartku pracownik nie wiem, 5, 6 czy 8 godzin pracuje. Potem ma 3 czy 4 dni na szkołę. No i oferta jest taka i taka, miasto płaci tyle i tyle, firma płaci tyle i tyle, a na końcu pracownik nie wiem, po skończonej szkole odpracowuje jakiś okres w firmie. Wtedy myślę, że każdy zdroworozsądkowy manager pójdzie w to rozwiązanie na pewno. [IDI 7]

4.4 Uwarunkowania badawczo-rozwojowe i innowacyjne

4.4.1 Innowacyjność i działalność B+R w regionie

Jednym z najważniejszych czynników rozwoju przedsiębiorczości jest umiejętność szybkiego dostosowywania się podmiotów do zmiany gospodarczej, co jest ściśle związane z rozwojem działalności innowacyjnej oraz wdrażaniem innowacji. To właśnie innowacje determinują rozwój gospodarki oraz przyczyniają się do budowania przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw w regionie¹⁰². Za przedsiębiorstwa innowacyjne uznaje się firmy, które w badanym okresie wprowadziły na rynek nowe lub istotnie ulepszone produkty lub procesy. Ich działalność obejmuje szeroko rozumiany transfer technologii, wprowadzanie nowych praktyk, bądź też prowadzenie prac badawczo-rozwojowych, które przyczyniają się do tworzenia innowacji¹⁰³.

Województwo wielkopolskie posiada jeden z najniższych wskaźników innowacyjnych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie przedsiębiorstw. W 2014 r. Wielkopolska zajęła 13 miejsce wśród ogółu województw w Polsce¹⁰⁴. Średni udział przedsiębiorstw innowacyjnych w ogólnej liczbie przedsiębiorstw w województwie wielkopolskim wyniósł 11,3% przy średniej dla kraju wynoszącej 14,1%. W 2013 r. wskaźnik ten dla województwa wielkopolskiego był wyższy o 1 punkt procentowy i wynosił 12,3%. Liderami omawianego rankingu w 2014 r. były województwa lubelskie, opolskie, mazowieckie oraz dolnośląskie. Odsetek firm innowacyjnych stwierdzony w ich przypadku wyniósł odpowiednio 19,4%, 17,6%, 17,1% i 16,3%. Wśród powodów niskiego poziomu innowacyjności wymieniane są m.in. niski poziom oraz niechęć do współpracy w zakresie działalności innowacyjnej oraz badawczo-rozwojowej pomiędzy przedsiębiorstwami w regionie, a także strach przed podejmowaniem ryzyka. Przedsiębiorstwa, poprzez skupianie się na zachowaniu dotychczasowej pozycji na rynku, często zapominają o dalszej perspektywie rozwoju oraz konieczności budowania przewagi konkurencyjnej. Stanowi to czynnik hamujący ich zainteresowanie innowacjami, które co do zasady wymagają poniesienia relatywnie wysokich nakładów związanych z ich tworzeniem, a następnie wprowadzaniem na rynek¹⁰⁵. Należy mieć przy tym na uwadze, że wymienione powyżej przyczyny nie są dla województwa wielkopolskiego specyficzne – są one powszechnie spotykane w skali całego kraju.

Uwzględniając przy powyższym znaczącą liczbę firm prowadzących działalność w województwie wielkopolskim (trzecia najwyższa w skali kraju), należy jednak zauważyć, że niski odsetek firm innowacyjnych w ogóle firm w województwie wielkopolskim nie oznacza ich niskiej liczby w ujęciu bezwzględnym. Liczba firm innowacyjnych w województwie wielkopolskim jest znacząca, co w szczególności widoczne jest w **udziale nakładów na działalność innowacyjną wielkopolskich przedsiębiorstw w ogóle nakładów krajowych. Udział wielkopolskich przedsiębiorstw wyniósł w 2014 r. 8,4%, co stanowiło piątą najwyższą wartość w skali kraju. Średnia wartość krajowa wyniosła 6,3%.** Najwyższym udziałem charakteryzowały się województwa mazowieckie (33,3%), śląskie (11,2%), dolnośląskie (9,6%) oraz łódzkie (9,1%).

Powszechnym zjawiskiem w skali kraju jest **koncentracja nakładów na działalność innowacyjną w przedsiębiorstwach dużych** (o liczbie pracujących 250 i więcej) **oraz średnich** (o liczbie pracujących 50-249). W przypadku województwa wielkopolskiego, w 2014 r., udział przedsiębiorstw z wymienionych grup w ogóle regionalnych nakładów na działalność innowacyjną wyniósł odpowiednio 57,0% oraz 27,9%¹⁰⁶. W porównaniu z mniejszymi podmiotami, duże i średnie

¹⁰² Źródło: *Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego 2015*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań, 2015

¹⁰³ Źródło: Ibidem.

¹⁰⁴ Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS.

¹⁰⁵ Źródło: *Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego 2015*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań, 2015

¹⁰⁶ Źródło: Ibidem.

przedsiębiorstwa dysponują znacznie lepszą kondycją finansową, dzięki czemu mogą m.in. ponosić większe ryzyko związane z wdrażaniem innowacji oraz nakładami na działalność badawczo-rozwojową.

Największe nakłady na działalność innowacyjną w województwie wielkopolskim przeznaczają przedsiębiorstwa z sektora przemysłowego. **Nakłady na działalność innowacyjną w sektorze usług, do którego należy branża TSL, w 2014 r. stanowiły 15,3% ogółu środków przeznaczonych na działalność innowacyjną w sektorze przemysłowym i usługowym¹⁰⁷.** Powszechną charakterystyką branży TSL jest niski odsetek przedsiębiorstw innowacyjnych – znacznie poniżej średniej dla innych sektorów gospodarki¹⁰⁸. Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest m.in. dominacja małych przedsiębiorstw świadczących usługi transportu samochodowego ładunków, nie posiadających w tym zakresie ani potrzeby ani wystarczających środków finansowych. Przyczyn niższej innowacyjności można również upatrywać w trudności oceny innowacyjności branż usługowych, jaką jest branża TSL. Zwraca się również uwagę na nieopłacalność wprowadzania innowacji w firmach branży TSL bazujących na krótkoterminowych kontraktach:

” *Jeżeli mówimy o firmie produkcyjnej, która produkuje coś bardzo długo na rynek, to firma dąży do tego, żeby wyprodukować ten produkt jak najtaniej, jak najszybciej. I taka firma jest sobie w stanie pozwolić na pewne rzeczy, ponieważ ona wie, a przynajmniej zakłada, że ten produkt będzie się sprzedawał przez kolejne 10-15 lat. I oni będą go produkowali. Natomiast nasza firma logistyczna... nasza branża logistyczna, która funkcjonuje na krótkoterminowych kontraktach bardzo często nie ma szans zrobić inwestycji, bo albo jest to nieopłacalne, albo przekroczy wartość projektu [IDI 9].*

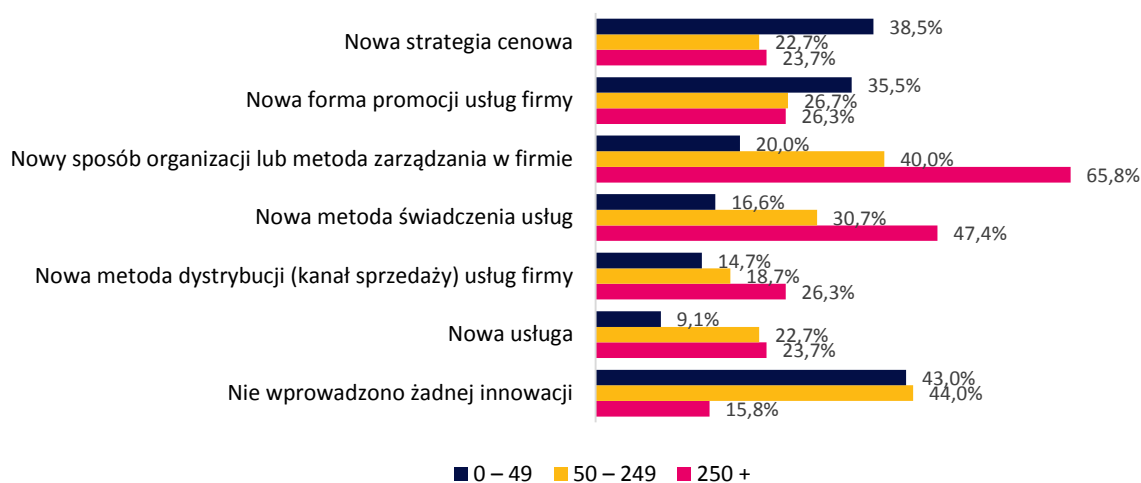
Najczęściej wprowadzanymi innowacjami deklarowanymi przez małych przedsiębiorców z branży TSL biorących udział w badaniu ilościowym (badanie CATI 1) były nowa strategia cenowa oraz nowa forma promocji świadczonych usług – wprowadzenie tego typu innowacji zostało wskazane przez co trzecią firmę. Pozostałe typy innowacji były znacząco rzadsze. Warto przy tym podkreślić, że powszechność wprowadzania wśród małych firm nowej strategii cenowej może świadczyć o znaczącej konkurencji cenowej w branży TSL, szczególnie oddziałującej na małe firmy – wprowadzanie nowych strategii cenowych może stanowić w ich przypadku wymóg utrzymania się na rynku.

W przypadku firm średnich, wprowadzane innowacje dotyczyły najczęściej nowego sposobu organizacji/metody zarządzania w firmie, nowej metody świadczenia usług oraz nowej formy promocji usług firmy. Wdrożenie innowacji tego typu zostało zadeklarowane przez odpowiednio 40,0%; 30,7% oraz 26,7% przebadanych średnich firm. **W przypadku firm dużych, zestaw najczęściej wprowadzanych innowacji jest analogiczny jak w przypadku firm średnich, przy czym były one znacząco bardziej powszechne.** Wprowadzenie nowego sposobu organizacji lub metody zarządzania w firmie deklarowało 2 na 3 respondentów. Wprowadzenie nowej metody świadczenia usług deklarowała co druga duża firma.

¹⁰⁷ Źródło: Ibidem.

¹⁰⁸ Źródło: Koźlak, A., *Wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw sektora TSL w Polsce z funduszy Unii Europejskiej*, Logistyka 2/2014

Rys. 32 Odsetek wielkopolskich firm z branży TSL wprowadzających w ostatnich 5 latach dany typ innowacji wg wielkości firm



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1; Pyt. 27. Czy w ciągu ostatnich 5 lat Państwa firma wprowadziła przynajmniej jeden z następujących rodzajów innowacji?

Innowacje technologiczne w branży TSL wskazywane w badaniu najczęściej były związane z **monitorowaniem przejazdów** oraz **unowocześnieniem i optymalizacją pracy magazynu** (np. poprzez czytniki do skanowania towarów w magazynach). Wśród przykładów innowacji w branży TSL wskazano również **zakup nowoczesnych wózków widłowych**, czy też **wprowadzenie systemu wspomagania obsługi handlowej przesyłek w transporcie kolejowym**.

” Mamy GPS z sondami paliwowymi pozakładane w samochodzie, które nam rejestrują wszystkie ubytki, tankowania. Cały proces paliwowy, czas pracy, czas postoju, czas włączonego zapłonu. Wszystko jest monitorowane. Widzę go jak jeździ sobie, tak. (...) Ten jedzie sobie do Brzeska koło Krakowa, a jest już gdzieś tutaj. Lubliniec. Czyli za chwilę ma 1h44min, jeszcze 2h pojedzie i gdzieś dojedzie sobie do tego punktu i musi zrobić 9h odpoczynku. 9h musi sobie spać w samochodzie, po 9h sobie wsiądzie w samochód i wyliczy sobie tak, żeby na 13 być tu. [IDI 11]

” Czyli wszystko na magazynie odbywa się bezpapierowo, za pomocą terminali. (...) To już jest standard, że na takich większych magazynach, firmach logistycznych, terminale radiowe i taki program to już jest standard. My byśmy nie dali rady bez takiego programu. Gdybyśmy każdą dostawę spisywali na kartkach to nie. To jakieś może mniejsze magazyny, gdzie jest mniej towaru to tak. [IDI 5].

” Magazyny, to jest najwyższy standard, to są magazyny klasy A. Za tym przemawia jakość. Wszystkie magazyny są ubezpieczone od wszelkich ryzyk, jest monitoring. 60 kamer HD na magazynie. [IDI 5]

” Także te wszystkie nowości, one do nas przychodzą razem z nowym samochodem, razem z jakimś nowym GPS, nowości związane z oponami, z jakimś no tam rzeczami stricte technicznymi. One do nas przychodzą. My sami ich nie szukamy. [IDI 4]

Warto również zauważyć, że w branży TSL duże znaczenie mają **innowacje nietechnologiczne**, w tym innowacje procesowe. Presja na wprowadzenie innowacji w firmie niejednokrotnie pochodzi od klientów.

” Teraz te wymagania klientów są związane nie tylko z przechowaniem, magazynowaniem towaru, ale z usługami dodanymi, z VAS-em, czy coraz bardziej skomplikowanymi operacjami, nierzadko na styku produkcji. Firma logistyczna może być ostatnim ogniwem kończącym proces produkcji. (...) Tak, to widać coraz mocniej, w obszarze usług VAS-owych jest realizowane przy użyciu maszyn, prostych tuneli zgrzewających. Sortery się pojawiają. To są rzeczy, które są coraz powszechniejsze, które kilka lat temu się pojawiały. To jest świadomy proces i na pewno proces automatyzacji będzie rósł. [IDI 14]

Najczęściej wprowadzanymi innowacjami wśród firm produkcyjnych i handlowych były **zmiana systemu magazynowania**, wprowadzenie nowego systemu informatycznego oraz, zaliczana przez przedstawicieli niektórych firm do kategorii działań innowacyjnych, **wymiana floty**.

Zagadnieniem bezpośrednio związanym z działalnością innowacyjną jest posiadany **potencjał badawczo-rozwojowy (B+R)**. Według danych GUS, w 2014 r. w województwie wielkopolskim funkcjonowało 356 jednostek prowadzących działalność badawczo-rozwojową, co stanowiło trzecią najwyższą wartość w skali kraju. Wyższą liczbą charakteryzowały się tylko województwo mazowieckie (895) oraz śląskie (431). Jednostki badawczo-rozwojowe działające w województwie wielkopolskim stanowiły 10,3% wszystkich tego typu instytucji w kraju¹⁰⁹. Pod względem wysokości nakładów przeznaczanych na działalność badawczo-rozwojową, analogicznie jak w przypadku nakładów na działalność innowacyjną, województwo wielkopolskie charakteryzowało się piątą najwyższą wartością w skali kraju. W 2014 r. ich wielkość wyniosła w Wielkopolsce 1 059,3 mln zł. Wyższe wartości zostały odnotowane w województwach mazowieckim (6 487,2 mln zł), małopolskim (1 850,3 mln zł), śląskim (1 218,1 mln zł) oraz dolnośląskim (1 070,1 mln zł).

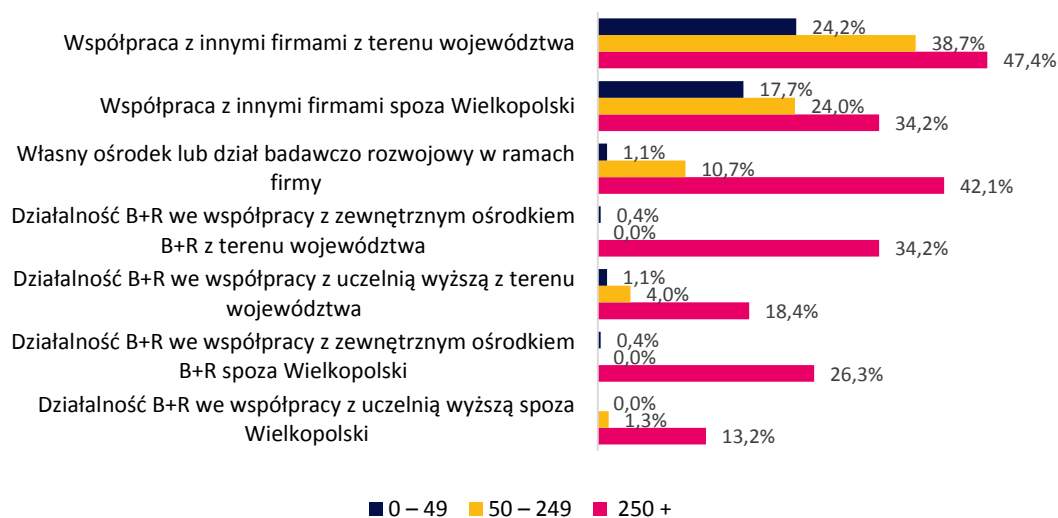
Polskie regiony cechują się stosunkowo niskimi nakładami na działalność badawczo-rozwojową w stosunku do wielkości PKB. Pod tym względem województwo wielkopolskie w 2013 r. z wartością 0,6% regionalnego PKB (przy średniej krajowej wynoszącej 0,7%), zajmowało 6 pozycję w kraju za województwami: mazowieckim (1,6%), małopolskim (1,3%), podkarpackim (1,2%), pomorskim (1,0%) oraz łódzkim i dolnośląskim (0,7%). W kontekście międzynarodowym wskaźnik ten dla całego kraju jest wysoce niekorzystny. Strategia Lizbońska zakłada, że poziom nakładów na badania i rozwój w stosunku do PKB w 2020 r. powinien być większy lub równy 3%¹¹⁰.

Analogicznie jak w przypadku wprowadzania innowacji, prowadzenie działalności B+R jest w znacząco wyższym stopniu powszechne wśród firm dużych. **Jedynym typem działalności powiązanej z B+R występującym względnie często wśród firm małych i średnich jest współpraca z innymi firmami.** Prowadzenie innych badanych typów działalności było deklarowane przez ograniczoną liczbę respondentów. **W przypadku firm dużych, powszechność prowadzenia działalności B+R jest znacząco wyższa.** Szczególną uwagę należy zwrócić na funkcjonowanie ośrodka/działu badawczo-rozwojowego w ramach firmy oraz współpracę w zakresie B+R z zewnętrznym regionalnym ośrodkiem B+R. Działania tego typu zadeklarowało odpowiednio 42,1% oraz 34,2% dużych przedsiębiorców z branży TSL. **Współpracę z wielkopolską uczelnią wyższą deklarowała blisko co piąta duża firma.**

¹⁰⁹ Źródło: Ibidem.

¹¹⁰ Źródło: Ibidem.

Rys. 33 Odsetek firm prowadzących dany typ działalności B+R wg wielkości firm



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1; Pyt. 28. Czy Państwa firma w okresie ostatnich 5 lat prowadziła następującą działalność badawczo-rozwojową związaną z profilem działalności?

4.4.2 Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości

Zgodnie z wynikami raportu pt. „Organizacja przestrzenna i funkcjonowanie instytucji otoczenia biznesu w województwie wielkopolskim”¹¹¹, w sierpniu 2015 r. w województwie wielkopolskim zidentyfikowano 23 instytucje wsparcia innowacji, w tym: centra innowacji (6), centra transferu technologii (3), akademickie inkubatory i preinkubatory przedsiębiorczości (5), inkubatory technologiczne (1) oraz parki technologiczne (8). **Rozmieszczenie terytorialne instytucji wsparcia innowacji jest bardzo scentralizowane – aż 22 spośród nich są zlokalizowane w Poznaniu oraz powiecie poznańskim.** Poza aglomeracją poznańską działalność prowadzi jedynie Centrum Innowacji NUVARRO w Kazimierzu Biskupim w powiecie konińskim. Spośród zdiagnozowanych instytucji wsparcia innowacji, tylko dwie są w sposób bezpośredni powiązane z branżą logistyczną: Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu (opisany szerzej w kolejnym rozdziale 4.4.3 *Ośrodki B+R*) oraz Park Przemysłowy Luvena.

Park Przemysłowy Luvena działa w Luboniu pod Poznaniem¹¹². Jest zlokalizowany na gruntach wykorzystywanych wcześniej pod produkcję artykułów chemicznych. Oferuje on do wynajmu lub kompleksowej obsługi logistycznej ponad 34 000 m² powierzchni magazynowej i produkcyjnej. Władze parku kierują swoją ofertę do przedsiębiorstw handlowych oraz produkcyjnych z terenu województwa wielkopolskiego oraz leżących w jego najbliższym otoczeniu, które chcą wdrażać innowacje w procesach logistycznych w branży chemicznej. Park technologiczny współpracuje z firmą logistyczną Seifert Polska Sp. z o.o.

Pozostałe instytucje wsparcia innowacji, wymienione w poniższej tabeli, stanowią istotne elementy funkcjonującego na terenie województwa wielkopolskiego otoczenia biznesowego, które w przyszłości, w zależności od podejmowanych działań, mogą być pośrednio lub bezpośrednio wykorzystywane do wsparcia rozwoju branży TSL

¹¹¹ Źródło: *Organizacja przestrzenna i funkcjonowanie Instytucji Otoczenia Biznesu w województwie wielkopolskim*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań 2015

¹¹² Źródło: Park Przemysłowy LUVENA; <http://www.luvena.pl/projekty-unijne/park-przemyslowy/>

Tabela 12 Instytucje wsparcia innowacji prowadzące działalność w województwie wielkopolskim w 2015 r.

Nazwa instytucji	Miejsce prowadzenia działalności	Adres strony internetowej	Obszar działalności
Centra innowacji			
Instytut Logistyki i Magazynowania	Poznań	www.ilim.poznan.pl	Innowacyjne rozwiązania w logistyce i e-gospodarce, produkcji, administracji, edukacji
Wielkopolski Instytut Jakości	Poznań	www.instytut.poznan.pl	Doradztwo inwestycyjne i podatkowe, consulting, certyfikacja
Wielkopolski Klub Techniki i Racjonalizacji	Poznań	www.wktir.poznan.pl	Oferta doradztwa i szkoleń dla MSP przedsiębiorstw
Fundacja Przedsiębiorczości Akademickiej	Poznań	www.fpa.org.pl	Preinkubacja, doradztwo, szkolenia
Wielkopolska Izba Przemysłowo-Handlowa	Poznań	www.wiph.pl	Szkolenia, doradztwo, misje, targi, giełdy, certyfikacja i standaryzacja, działalność proinnowacyjna i proeksportowa
Centrum Innowacji NUVARRO	Kazimierz Biskupi	www.nuvarro.pl	Obsługa przedsiębiorstw w zakresie efektywności, energetycznej, zarządzania energią, odnawialnych źródeł energii, innowacji i ekoinnowacji
Centra transferu technologii			
Dział Transferu Technologii Fundacji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza	Poznań	www.dtt.ppnt.poznan.pl	Współpraca międzynarodowa, transfer technologii, własność intelektualna, wspieranie kontaktów naukowo-biznesowych pomiędzy przedsiębiorstwami a instytucjami naukowymi
Uczelniane Centrum Innowacji i Transferu Technologii Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza	Poznań	www.ucitt.pl	Inicjowanie i kreowanie postaw przedsiębiorczych wśród społeczności akademickiej: pracowników naukowych, studentów i doktorantów; transfer wiedzy i technologii oraz komercjalizacja wyników badań. Wsparcie merytoryczne w ramach funduszy strukturalnych
Centrum Innowacji, Rozwoju i Transferu Technologii Politechniki Poznańskiej	Poznań	www.ciritt.put.poznan.pl	Patenty i własność intelektualna, wdrażanie wyników badań
Inkubatory technologiczne			
InQbator. Fundacja Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu - Poznański Park Naukowo-Technologiczny	Poznań	www.inqbator.pl	Doradztwo i opieka, wsparcie dla firm w rozwoju kreatywności, konferencje
Akademickie inkubatory i preinkubatory przedsiębiorczości			
Poznański Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości	Poznań	http://www.paip.pl/	Preinkubacja, doradztwo, szkolenia, finansowanie

Preinkubator Akademicki UAM	Poznań	http://ucitt.pl/preinkubator/	Szkolenia, doradztwo, konsultacje
Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości Politechniki Poznańskiej	Poznań	http://www.aip.put.poznan.pl/6/	Preinkubacja, inkubacja, doradztwo.
Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości przy UAM	Poznań	https://aippozaan.inkubatory.pl/	Preinkubacja, inkubacja, doradztwo
Akademicki Inkubator Przedsiębiorczości przy Uniwersytecie Ekonomicznym	Poznań	https://aippozaan.inkubatory.pl/	Preinkubacja, inkubacja, doradztwo
Parki technologiczne			
Poznański Park Naukowo-Technologiczny Fundacji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza	Poznań	www.ppnt.poznan.pl	Komercjalizacja wyników badań naukowych i technologicznych z zakresu medycyny, gospodarki odpadami, transferu nowych technologii, poszerzanie innowacyjności.
Centrum Zaawansowanych Technologii Nobel Tower	Poznań	www.cztpoznan.pl	Usługi wirtualne, rozwiązywanie problemów IT – usługa HelpDesk IT
Poznański Park Technologiczno-Przemysłowy	Poznań	www.pptp.pl	Inkubacja, szkolenia, konsulting
Innova Park Polska Sp. z o.o.	Poznań	www.innovapark.pl	
Eureka Technology Park	Dąbrowa	www.eureka-tp.pl	Preinkubacja, inkubacja, doradztwo, branża IT
Park Przemysłowy LUVENA Sp. z o.o.	Luboń	www.luvena-nieruchomosci.pl	Usługi doradcze i projektowe (np. optymalizacja wykorzystania zasobów transportowych)
Park Technologiczny Fundacji Edukacji, Innowacji i Wdrażania Nowoczesnych Technologii	Zakrzewo	www.eureka-biura.pl/zakrzewo	Komercjalizacja wiedzy, doradztwo, szkolenia
YouNick	Złotniki	www.younick.pl/pl/place-to-create	Komercjalizacja innowacyjnych przedsięwzięć i wyników badań w IT

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z raportu „Organizacja przestrzenna i funkcjonowanie Instytucji Otoczenia Biznesu w województwie wielkopolskim”¹¹³.

4.4.3 Ośrodki B+R

Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu

Główną jednostką badawczo-rozwojową z branży TSL w Wielkopolsce, przodującą w skali kraju, jest Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu, należący do Krajowej Sieci Innowacji. Instytut jest jednostką badawczą, należąca do sieci instytutów badawczo-rozwojowych przy Ministerstwie Rozwoju, która współpracuje z lokalnymi i krajowymi instytucjami gospodarczymi oraz działa

¹¹³ Źródło: *Organizacja przestrzenna i funkcjonowanie Instytucji Otoczenia Biznesu w województwie wielkopolskim*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań 2015

w stowarzyszeniach branżowych. ILiM prowadzi szeroko zakrojone działania w zakresie doradztwa logistycznego, systemów informatycznych dla wsparcia logistyki oraz badań laboratoryjnych i edukacji logistycznej. Instytut wydaje także czasopismo branżowe „Logistyka” i prowadzi wydawnictwo „Biblioteka Logistyka”, portal internetowy logistyka.net.pl oraz seminaria i szkolenia branżowe. Z inicjatywy ILiM powstało Polskie Towarzystwo Logistyczne, organizujące Międzynarodowy Kongres Logistyczny LOGISTICS w Poznaniu. ILiM prowadzi również Europejski System Certyfikacji Logistyków w Polsce.

Instytut przależy do międzynarodowej organizacji GS1 i jest partnerem merytorycznym GS1 Polska. GS1 jest systemem globalnych standardów identyfikacyjnych i komunikacyjnych (kody kreskowe, numery identyfikacyjne, elektroniczne kody produktu), tworzących rozwiązania wspierające efektywne zarządzanie w łańcuchu dostaw. Instytut przależy także do międzynarodowych organizacji zajmujących się certyfikacją logistyków i kontrolą standardów telekomunikacyjnych: European Board for Certification in Logistics oraz The European Telecommunications Standards Institute.

ILiM prowadzi „Bazę informacji o wynikach badań w logistyce” (BiLog)¹¹⁴. Projekt ten ma na celu dostarczenie środowisku naukowemu narzędzia pozwalającego na prezentowanie wyników prac naukowych i badawczych (m.in. grantów badawczych, projektów rozwojowych, projektów celowych, prac habilitacyjnych, doktorskich, magisterskich, licencjackich/inżynierskich, projektów badawczych oraz programów UE), z uwzględnieniem osiągniętych rezultatów oraz potencjału innowacyjnego i wdrożeniowego.

Dobra praktyka – innowacyjny łańcuch dostaw

Do przykładów dobrej współpracy Instytutu Logistyki i Magazynowania z przemysłem, zalicza się projekt zrealizowany z ogólnopolską siecią wielkopowierzchniowych sklepów sprzętu sportowego INTERSPORT. **Przy wsparciu ILiM, INTERSPORT wdrożył innowacyjną bramkę RFID zainstalowaną w centrum dystrybucyjnym firmy oraz innowacyjny w skali kraju oraz Europy Środkowo-Wschodniej system informatyczny oparty na obowiązujących standardach EPCglobal.** System ma za zadanie identyfikować oraz rejestrować przepływy pojemników zwrotnych z towarem pomiędzy centralnym magazynem firmy a siecią punktów sprzedaży w całej Polsce. Zastosowanie EPC/RFID przyniosło przejrzystość łańcucha dostaw i umożliwiło monitorowanie przepływu towarów on-line oraz wzrost szybkości i dokładności odczytu towarów przepływających w łańcuchach dostaw.

Instytut Logistyki i Magazynowania prowadzi aktualnie następujące krajowe i międzynarodowe projekty badawczo-rozwojowe:

- Metodyka identyfikacji i analizy kosztów logistyki dla przedsiębiorstw rolnych;
- Opracowanie prototypu elektronicznej platformy logistycznej obsługi przedsiębiorstw z wykorzystaniem koncepcji 4PL/5PL;
- Kompatybilność elektromagnetyczna EMC-JBR;
- Logicon;
- ESSENCE;
- iCargo – Intelligent Cargo in Efficient and Sustainable Global Logistics Operations;
- e-CODEX – e-Justice Communication via Online Data Exchange;
- REAL;
- MODULUSHCA.

Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu jest wyjątkową placówką w skali kraju, z sukcesami prowadzącą i współrealizującą projekty badawczo-rozwojowe dla branży TSL na poziomie

¹¹⁴ Źródło: Baza Informacji o Wynikach Badań w Logistyce; <http://www.logistyka.net.pl/bilog/>

europejskim. Instytut współpracuje m.in. z Wyższą Szkołą Logistyki w Poznaniu i Polskim Towarzystwem Logistycznym, skupiając renomowanych specjalistów i ekspertów logistyki i transportu w województwie wielkopolskim.

Wyższa Szkoła Logistyki w Poznaniu

Założycielem i partnerem merytorycznym Wyższej Szkoły Logistyki jest Instytut Logistyki i Magazynowania. Uczelnia specjalizuje się w kształceniu pracowników dla branży TSL, jak również prowadzi działalność badawczo-rozwojową w zakresie transportu i logistyki. Prace badawcze prowadzone są w sześciu wyspecjalizowanych katedrach: Katedrze Podstaw Logistyki, Katedrze Controllingu i Systemów Informatycznych, Katedrze Systemów Logistycznych, Katedrze Nauk Ilościowych i Przestrzennych, Katedrze Nauk o Zarządzaniu oraz Katedrze Ekonomii i Marketingu.

W 2015 r. WSL opublikowała dwie monografie z badań: „Modelowanie systemu zarządzania przepływem materiałów i oceny efektywności procesów” oraz „Wieloaspektowe uwarunkowania integracji łańcucha dostaw typu *forward* i *backward*. Modelowanie i ocena stopnia integracji”. Efektem przeprowadzonych w WSL badań jest również publikacja „Instrumenty informacyjne wspierające optymalizację procesów transportowych w łańcuchach dostaw.”¹¹⁵ Uczelnia posiada specjalistyczną bibliotekę logistyczną oraz prowadzi Wydawnictwo WSL, wydające literaturę branżową.

4.4.4 Klastry

W województwie wielkopolskim nie ma obecnie siedziby żaden funkcjonujący klaster logistyczny lub transportowy. Na stronie internetowej Wyższej Szkoły Logistyki znajduje się informacja o założeniu w 2014 r. Zachodniego Klastra Transportowo-Logistycznego, przy czym brak od tego czasu jakichkolwiek informacji o funkcjonowaniu tej organizacji. W Ostrowie Wielkopolskim zarejestrowany jest ponadto Wielkopolski Klaster Kolejowy, założony przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP. Również i w jego przypadku brak jest informacji o prowadzonej działalności.

Warto w tym miejscu również zaznaczyć, że żadna z wielkopolskich firm z branży TSL nie uczestniczy w klastrach transportowo-logistycznych posiadających siedziby w innych województwach. W Polsce działalność prowadzą w sumie cztery klastry transportowo-logistyczne:

- Klaster Morski Pomorza Zachodniego;
- Klaster Logistyczno-Transportowy Północ–Południe;
- Zachodniopomorski KLASTER MORSKI;
- Klaster Kolejowy (Południowy Klaster Kolejowy).

Pomimo braku istnienia funkcjonujących w województwie wielkopolskim klastrów, należy zwrócić uwagę, że region ten posiada wysoki ku temu potencjał. Miasto **Poznań i powiat poznański**, skupiające w swoich granicach znaczącą część firm z branży TSL oraz charakteryzujące się korzystnymi uwarunkowaniami infrastrukturalnymi wydają się być **naturalnym miejscem do inicjowania i tworzenia tego typu inicjatyw.**

¹¹⁵ Źródło: Stajniak M. (red.), *Instrumenty informacyjne wspierające optymalizację procesów transportowych w łańcuchach dostaw*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2015

5. Rynek pracy w branży TSL w Wielkopolsce

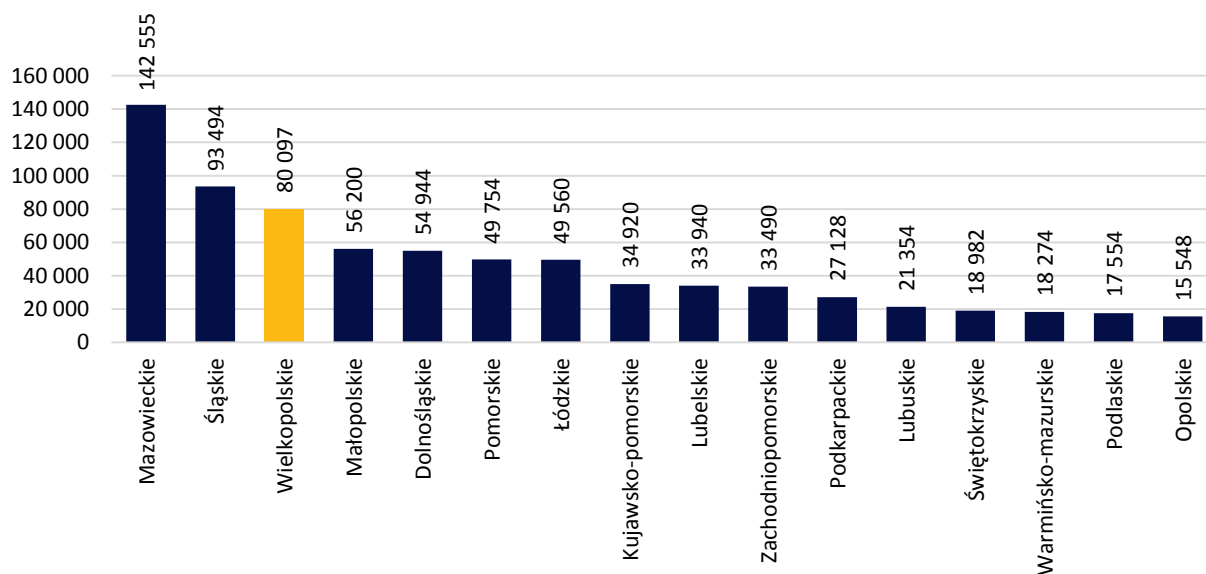
5.1 Charakterystyka zatrudnienia w branży TSL

Charakterystyka pracujących

Liczba pracujących w sekcji *transport i gospodarka magazynowa* w województwie wielkopolskim wyniosła w 2014 r. **80 097 osób**, co stanowiło trzecią najwyższą wartość w skali kraju. Udział pracujących w analizowanej sekcji w województwach mazowieckim, śląskim, wielkopolskim oraz małopolskim wyniósł odpowiednio 19,1%; 12,5%; 10,7% oraz 7,5% ogółu pracujących w skali kraju. Łącznie, blisko co druga pracująca w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce osoba pracowała w wymienionych województwach (49,8%). W skali kraju, pracujący w transporcie i gospodarce magazynowej stanowili średnio 5,3% ogółu pracujących. W województwie wielkopolskim wartość ta wyniosła 5,7%, co stanowiło piątą najwyższą wartość – po województwach zachodniopomorskim (6,5%), lubuskim (6,5%), pomorskim (6,4%) oraz mazowieckim (6,1%).

Liczba pracujących w transporcie i gospodarce magazynowej w województwie wielkopolskim w okresie 2010-2014 charakteryzowała się systematycznym wzrostem – wzrosła w sumie o 10 221 osób. Należy przy tym zaznaczyć, że zanotowany wzrost był wyższy niż średni przyrost liczby pracujących w ogóle gospodarki – udział pracujących w województwie wielkopolskim w przedsiębiorstwach z sekcji H wśród ogółu pracujących wzrósł w badanym okresie z 5,3% do 5,7%.

Rys. 34 Liczba pracujących w sekcji *transport i gospodarka magazynowa* w 2014 r. (wg stanu na dzień 31.12.2014 r.)

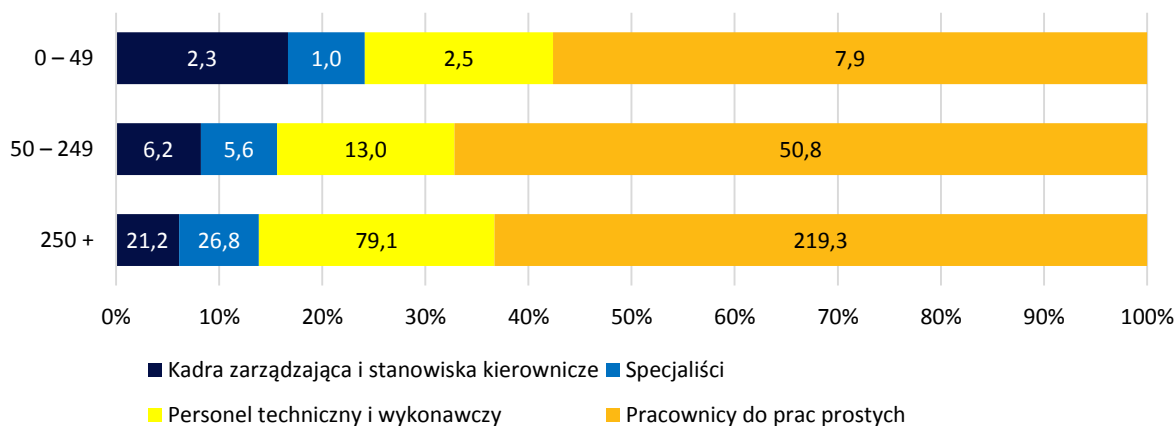


Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

W strukturze pracujących w wielkopolskich firmach z branży TSL **dominują pracownicy do spraw prostych oraz personel techniczny i wykonawczy**. Ich udział w strukturze pracujących w danej firmie jest uzależniony od jej wielkości. Łącznie stanowili oni średnio 75,9% ogółu pracujących w firmach małych; 84,4% w firmach średnich oraz 86,1% w firmach dużych. **Średni procentowy udział osób pracujących na stanowiskach specjalistycznych był względnie stały** – niezależnie od wielkości firmy wynosił on ok. 7,5% ogółu zatrudnionych w danej firmie. Udział osób pracujących na stanowiskach kierowniczych malał wraz ze wzrostem wielkości firmy. Osoby pracujące na stanowiskach kierowniczych lub jako kadra zarządzająca, stanowili od 16,7% pracujących w firmach małych do 6,1%

w firmach dużych. Należy mieć przy tym na uwadze, że średnia bezwzględna liczba pracujących na tych stanowiskach wyniosła w przypadku firm małych 2,3 osoby, zaś firm dużych – 21,2.

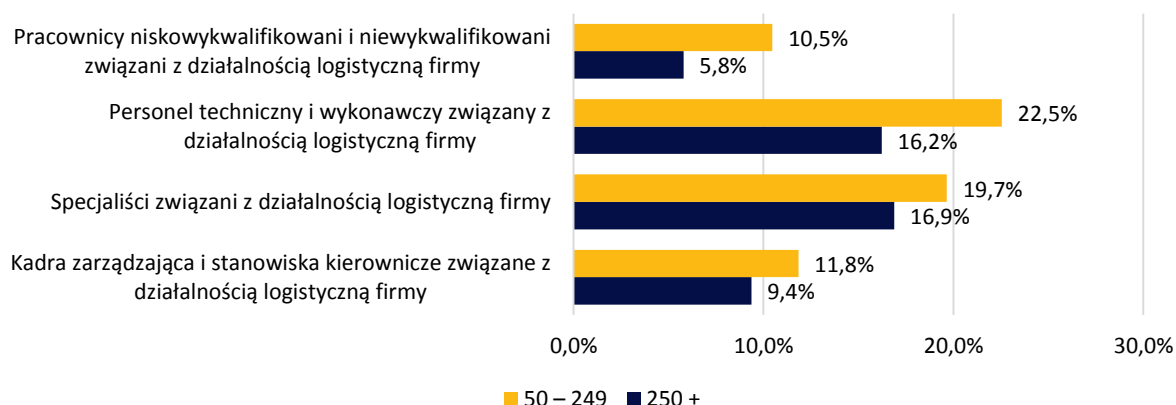
Rys. 35 Średnia liczba pracujących na poszczególnych stanowiskach w wielkopolskich firmach z branży TSL w podziale wg wielkości firmy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1; Pyt. 3. Ile osób (biorąc pod uwagę wszystkie formy zatrudnienia) pracuje w Państwa firmie na następujących rodzajach stanowisk.

Wśród przebadanych firm produkcyjnych i handlowych (badanie CATI 2), udział pracujących na stanowiskach związanych z prowadzoną działalnością logistyczną wynosił średnio 10,9%. W strukturze ogółu pracujących w badanych firmach, pracownicy związani z działalnością logistyczną stanowili średnio 21,6% personelu technicznego i wykonawczego, 19,2% specjalistów, 11,5% kadry zarządzającej oraz jedynie 9,8% pracowników do prac prostych. Potwierdza to wskazywany wcześniej charakter prowadzonych działań logistycznych deklarowany przez przebadane firmy produkcyjne i handlowe. Jak zostało to wskazane w rozdziale 3.1.3 *Zakres świadczonych usług, ich działalność w tym zakresie skupia się przede wszystkim na działaniach związanych z zarządzaniem procesem logistycznym oraz logistyką wewnątrz firmy – działaniach nie wymagających znaczącej liczby pracowników do prac prostych.*

Rys. 36 Średni udział pracujących na stanowiskach związanych z prowadzoną działalnością logistyczną w ogóle pracujących na danym stanowisku – w przedsiębiorstwach produkcyjnych i handlowych prowadzących działalność logistyczną

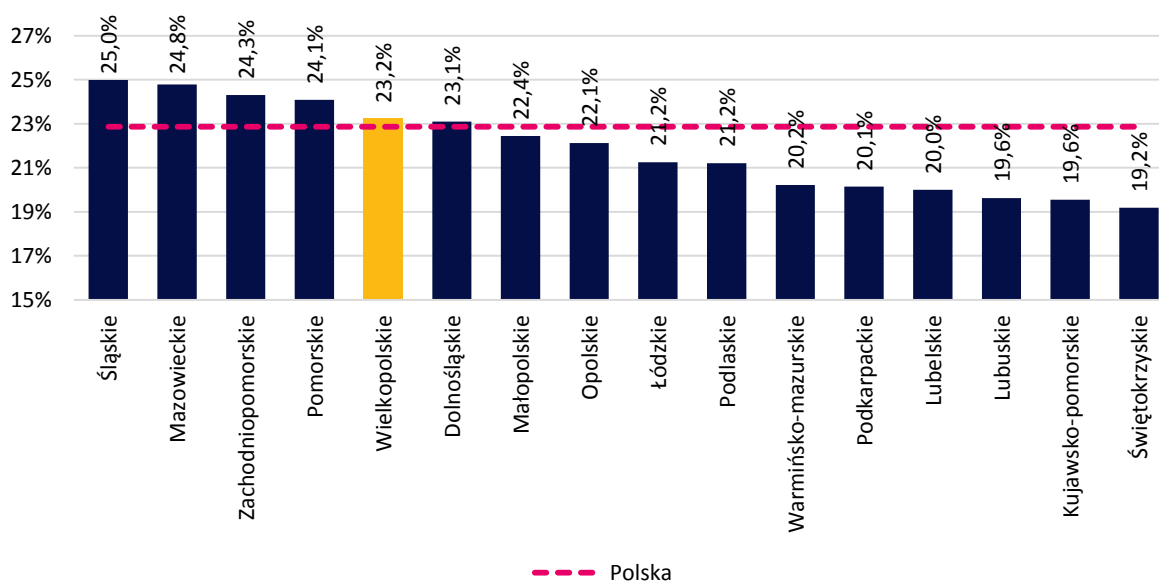


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 2; Pyt. 8. Ile osób (biorąc pod uwagę wszystkie formy zatrudnienia) pracuje w całej Państwa firmie na następujących rodzajach stanowisk; oraz Pyt. 9. Ile osób pracuje w Państwa firmie na stanowiskach związanych z prowadzoną działalnością logistyczną (biorąc pod uwagę wszystkie formy zatrudnienia). Proszę wskazać liczbę osób pracujących na następujących rodzajach stanowisk

Udział kobiet wśród ogółu pracujących w skali kraju wyniósł w 2014 r. 47,8%. Sekcja **transport i gospodarka magazynowa** charakteryzuje się znacząco niższym udziałem pracujących kobiet – w skali kraju, udział kobiet wśród pracujących w analizowanej sekcji wyniósł 22,9%. Dysproporcja pomiędzy udziałem pracujących kobiet w ogóle gospodarki a udziałem pracujących w sekcji *transport i gospodarka magazynowa* wyniosła w Polsce w 2014 r. 24,9 pkt. proc. **W przypadku województwa wielkopolskiego, udział pracujących w analizowanej sekcji kobiet wyniósł 23,2%**, co w skali kraju stanowiło wartość zbliżoną do wartości średniej. Należy przy tym jednak zauważyć, że na tę wartość ma wpływ udział kobiet wśród ogółu pracujących, który w województwie wielkopolskim wyniósł 46,2% i był jednym z najniższych w skali kraju – niższą wartością charakteryzowało się wyłącznie województwo śląskie (45,6%).

Udział pracujących w analizowanej sekcji kobiet w województwie wielkopolskim w latach 2010-2014 ulegał systematycznemu obniżeniu. Wartość ta wyniosła 24,4% w 2010 r.; 24,2% w 2011 r.; 23,8% w 2012 r.; 23,7% w 2013 r. oraz 23,2% w 2014 r. Należy jednak zaznaczyć, że nie wynika to ze spadku liczby pracujących w analizowanej sekcji kobiet – liczba ta w analizowanym okresie systematycznie wzrastała z 17 025 w 2010 r. do 18 609 w 2014 r. Spadek udziału kobiet wśród ogółu pracujących wynika w tym wypadku z wysokiego tempa przyrostu liczby pracujących mężczyzn. W okresie 2010-2014, średnia wartość rocznego przyrostu liczby pracujących w analizowanej sekcji wyniosła 5,1% w przypadku kobiet oraz 8,1% w przypadku mężczyzn.

Rys. 37 Udział kobiet wśród pracujących w sekcji *transport i gospodarka magazynowa*



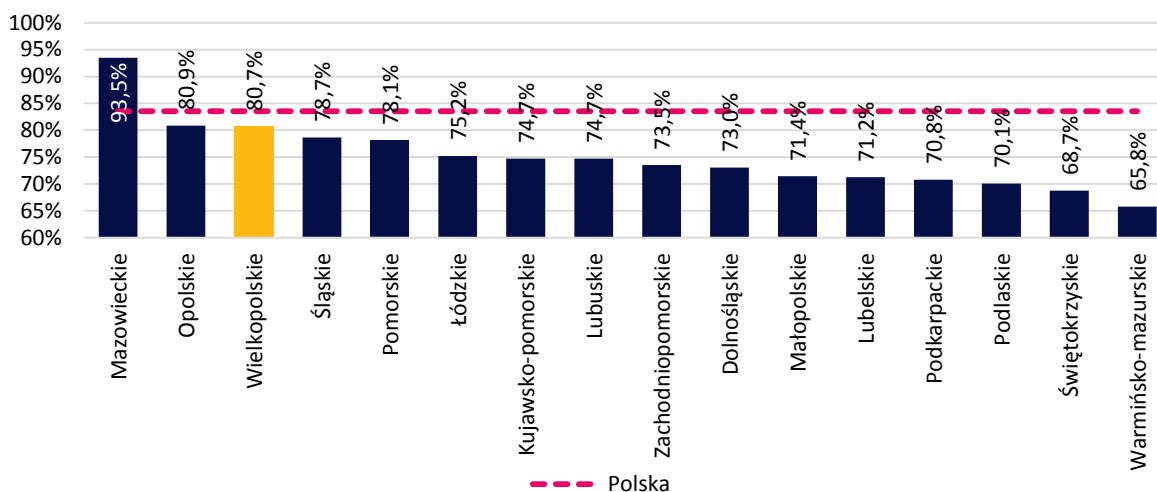
Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Udział zatrudnionych w firmach o liczbie pracujących >9 osób w ogóle pracujących w sekcji *transport i gospodarka magazynowa* w województwie wielkopolskim w 2014 r. wyniósł 80,7%, co stanowiło wartość niższą od średniej krajowej, wynoszącej 83,5%. Należy przy tym zaznaczyć, że na wartość średniej krajowej w tym zakresie, szczególny wpływ ma województwo mazowieckie, w przypadku którego analizowana wartość osiągnęła poziom 93,5%. Wartość charakteryzująca województwo wielkopolskie była trzecią najwyższą w skali kraju – oprócz wspomnianego województwa mazowieckiego, wyższą niż w przypadku województwa wielkopolskiego wartością cechowało się wyłącznie województwo opolskie (80,9%).

Poziom koncentracji zatrudnionych pracowników w firmach o liczbie pracujących >9 w przypadku sekcji *transport i gospodarka magazynowa* jest niższy niż przeciętny. Charakterystyka ta odnosi się zarówno do Polski jak i województwa wielkopolskiego. Udział zatrudnionych w firmach o liczbie

pracujących >9 dla ogółu gospodarki wyniósł w 2014 r. 85,7% w skali kraju oraz 85,6% w przypadku województwa wielkopolskiego. Wartość analizowanego wskaźnika dla sekcji *transport gospodarka magazynowa* wyniósł odpowiednio 83,5% oraz 80,7%. Jedynym województwem, w którym poziom koncentracji zatrudnienia w firmach o liczbie pracujących >9 był wyższy w przypadku sekcji H niż w ogóle gospodarki było województwo mazowieckie, charakteryzujące się najwyższą wartością w tym zakresie – zarówno w przypadku sekcji H jak i ogółu gospodarki.

Rys. 38 Udział pracujących w firmach o liczbie pracujących >9 w ogóle pracujących w 2014 r.¹¹⁶



Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r

Formy zatrudnienia

Wśród deklarowanych przez przebadanych przedsiębiorców form zatrudnienia pracowników, zarówno w przypadku branży TSL (badanie CATI 1) jak i branż produkcyjnej oraz handlowej (badanie CATI 2), **dominowała umowa o pracę** – stanowiła ona podstawę pracy dla zdecydowanej większości pracowników w branży TSL (por. Rys. 39).

Wykorzystanie formy **umowy o pracę tymczasową** w branży TSL odnosi się do 7-9% pracowników. Ograniczony poziom wykorzystania tej formy umowy wynika m.in. z umiarkowanej sezonowości zatrudnienia w branży oraz trudności we wdrożeniu pracowników sezonowych w pracę w krótkim okresie czasu.

” Natomiast tutaj doświadczenia nasze są takie, że niestety to nie są pracownicy <z agencji pracy tymczasowej>, to nie jest najlepsze rozwiązanie, dlatego że rotacja jest bardzo duża tych pracowników. Oni nie są w żaden sposób związani z firmą, oni muszą się nauczyć procesu, nawet w jakichś standardowych wydawałoby się, w standardowej pracy nie wiem, przy przeładunkach. Jednak trzeba znać specyfikę firmy, trzeba znać proces, trzeba wejść w to, w co się nie wejdzie z dnia na dzień i to powoduje tylko komplikacje. Doświadczenia są takie, że warto jednak zatrudnić kogoś normalnie do pracy. [IDI 7]

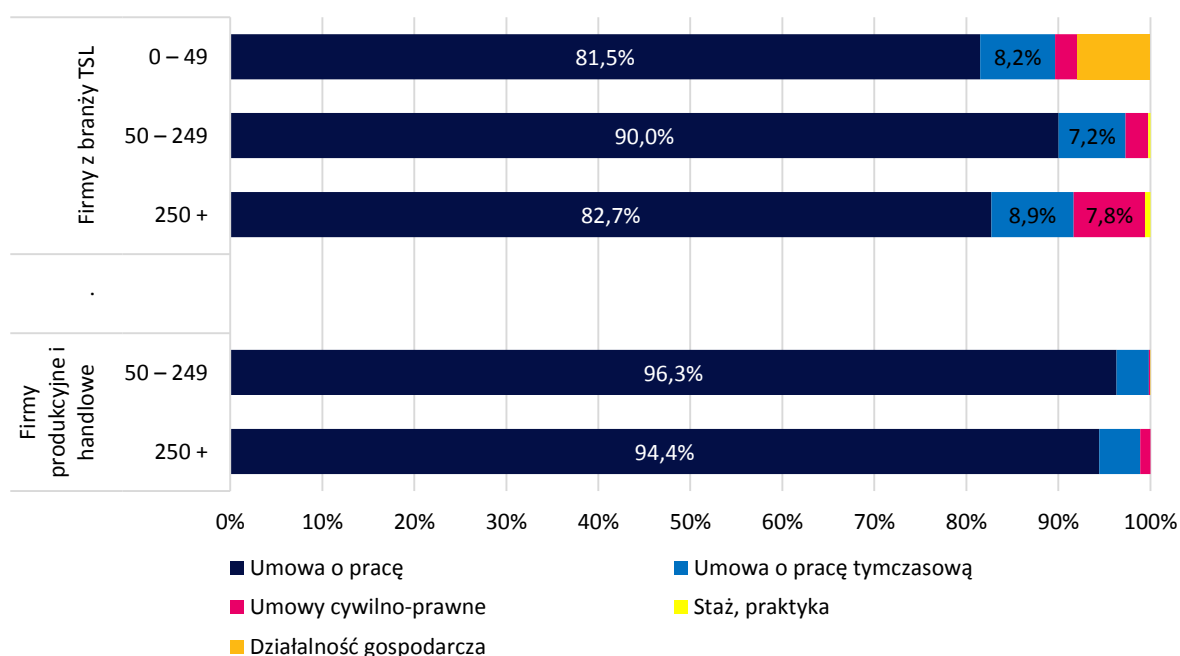
Wykorzystanie pozostałych form zatrudnienia było deklarowane na ograniczonym poziomie. Wykorzystywanie umów cywilnoprawnych było deklarowane przez co trzecią przebadaną firmę z branży TSL, przy czym w większości przypadków stanowiła ona podstawę pracy dla nie więcej niż 20% pracowników danej firmy. Oparcie pracy na działalności gospodarczej było deklarowane

¹¹⁶ Ze względu na dostępność danych, uwzględnione zostało przeciętne zatrudnienie, rozumiane jako średnia wielkość zatrudnienia obliczona dla badanego okresu (np. miesiąca, kwartału, roku) na podstawie ewidencyjnego stanu zatrudnienia.

wyłącznie przez firmy jednoosobowe. Warto w tym miejscu również zwrócić uwagę na deklarowane ograniczone wykorzystanie stażów i praktyk. **W ramach stażów i praktyk pracowały pojedyncze osoby, przy czym liczba firm organizujących staże i praktyki była zróżnicowana ze względu na wielkość przedsiębiorstwa.** Ich organizacja została zadeklarowana przez 6,7% firm średnich oraz 13,2% dużych firm z branży TSL (por. rozdział 4.3.4 *Praktyki i staże*).

Forma zatrudnienia wielkopolskich pracowników z branży TSL jest uzależniona od typu stanowiska. Wśród przeanalizowanych **ofert pracy** dla specjalistów oraz kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych bezwzględnie dominowały oferty proponujące umowę o pracę (odpowiednio 98,4% oraz 97,2% ofert pracy). Umowa o pracę stanowiła najczęstszą proponowaną formę zatrudnienia również i w przypadku ofert na pozostałe stanowiska, przy czym w ich przypadku znaczącą rolę odgrywały również umowy cywilno-prawne. Umowy cywilno-prawne, stanowiły proponowaną formę zatrudnienia w 7,4% ofert pracy dla kierowców, 12,4% dla operatorów wózków widłowych, 33,0% dla magazynierów oraz 16,6% dla pozostałego personelu technicznego i wykonawczego oraz pozostałych pracowników do prac prostych. Oferty pracy związane z samozatrudnieniem stanowiły rzadkość – najczęściej proponowane były kierowcom (2,6% ogółu ofert pracy dla kierowców).

Rys. 39 Struktura pracujących w oparciu o daną formę zatrudnienia w podziale wg wielkości firmy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1; Pyt. 4. Jakie formy zatrudnienia występują u Państwa w firmie? Prosimy o określenie przybliżonego udziału procentowego osób pracujących w ramach każdej z następujących form zatrudnienia; oraz badania CATI 2; Pyt. 10. Jakie formy zatrudnienia występują w Państwa firmie w przypadku stanowisk związanych z prowadzoną działalnością logistyczną? Prosimy o określenie przybliżonego udziału procentowego osób pracujących w ramach każdej z następujących form zatrudnienia

Wśród przeanalizowanych ofert pracy, niezależnie od typu stanowiska, którego dotyczyły, bezwzględnie dominowały oferty pracy na pełen etat. **Oferty pracy na niepełny etat należały do rzadkości.** Najczęściej były one proponowane względem magazynierów (4,9% ogółu ofert pracy) oraz pozostałego personelu technicznego i wykonawczego oraz pozostałych pracowników do prac

prostych¹¹⁷ (5,3% ofert pracy). W przypadku kierowców i operatorów wózków widłowych, odsetek ofert pracy na nie pełen etat stanowiły odpowiednio 2,5% oraz 1,8% ogółu ofert pracy.

Zmianowy system pracy w branży TSL dotyczy przede wszystkim personelu technicznego i wykonawczego oraz pracowników do prac prostych. W przypadku magazynierów, praca w oparciu o system dwuzmianowy oraz trzymianowy stanowiły przedmiot odpowiednio 32,8% oraz 36,6% przeanalizowanych ofert pracy. **Najwyższym odsetkiem ofert pracy proponujących trzymianowy system pracy charakteryzowały się oferty dla operatorów wózków widłowych – stanowiły one aż 65,0%.** System dwuzmianowy był w ich przypadku proponowany w 23,6% ofert pracy. W ofertach pracy dla kierowców dominowały pod tym względem dwie skrajne opcje – w 46,2% ofert proponowany był system jednozmianowy, zaś w 26,9% ofert proponowana była praca w systemie wielodniowym (wyjazdy kilkudniowe lub kilkutygodniowe). W przypadku ofert dla pozostałego personelu technicznego i wykonawczego oraz pozostałych pracowników do prac prostych, udział ofert proponujących system jedno-, dwu- lub trzymianowy wyniósł odpowiednio 23,1%; 43,6% oraz 26,5%.

Zdecydowana większość przeanalizowanych ofert pracy dotyczyła pracy od poniedziałku do piątku. Jedynym wyjątkiem w tym zakresie były **oferty pracy dla kierowców, względem których aż 44,2% ofert pracy zakładało pracę także w weekend.** Praca w weekend jest w przypadku kierowców związana z koniecznością odbywania kilkudniowych lub kilkutygodniowych wyjazdów, o których mowa była powyżej. W przypadku pozostałych typów stanowisk, praca w weekendy wymagana była w 8,6% ofert pracy dla magazynierów, 11,4% ofert dla operatorów wózków widłowych oraz 6,1% ofert dla pozostałego personelu technicznego i wykonawczego oraz pozostałych pracowników do prac prostych. W przypadku specjalistów, wszystkie przeanalizowane oferty pracy dotyczyły pracy wyłącznie w tygodniu roboczym. Warto w tym miejscu zauważyć, że co piąta przeanalizowana oferta pracy dla kadry zarządzającej dotyczyła pracy także w weekend, co związane jest z zakresem obowiązków, w tym m.in. koordynowaniem pracy pracowników zatrudnionych na pozostałych stanowiskach.

W analizie struktury form zatrudnienia pracowników, należy również zwrócić uwagę na **zatrudnienie nieformalne – tzw. szarą strefę**, na istnienie której w branży TSL wskazuje raport *Barometr zawodów. Raport podsumowujący badanie w województwie wielkopolskim*¹¹⁸. Według autorów raportu zjawisko tzw. szarej strefy występuje w województwie wielkopolskim we wszystkich powiatach i dotyczy przede wszystkim branży budowlanej, motoryzacyjnej oraz transportowej.

5.2 Zmiany poziomu zatrudnienia w branży TSL

5.2.1 Miejsca pracy wolne, nowo utworzone i zlikwidowane

Wolne miejsca pracy

Liczba wolnych miejsc pracy¹¹⁹ w końcu IV kwartału 2014 r. w sekcji transport i gospodarka magazynowa w województwie wielkopolskim wyniosła 548, co stanowiło drugą najwyższą wartość

¹¹⁷ Grupa ta obejmuje personel techniczny i wykonawczy oraz pozostałych pracowników do prac prostych z wyłączeniem kierowców, magazynierów oraz operatorów wózków widłowych.

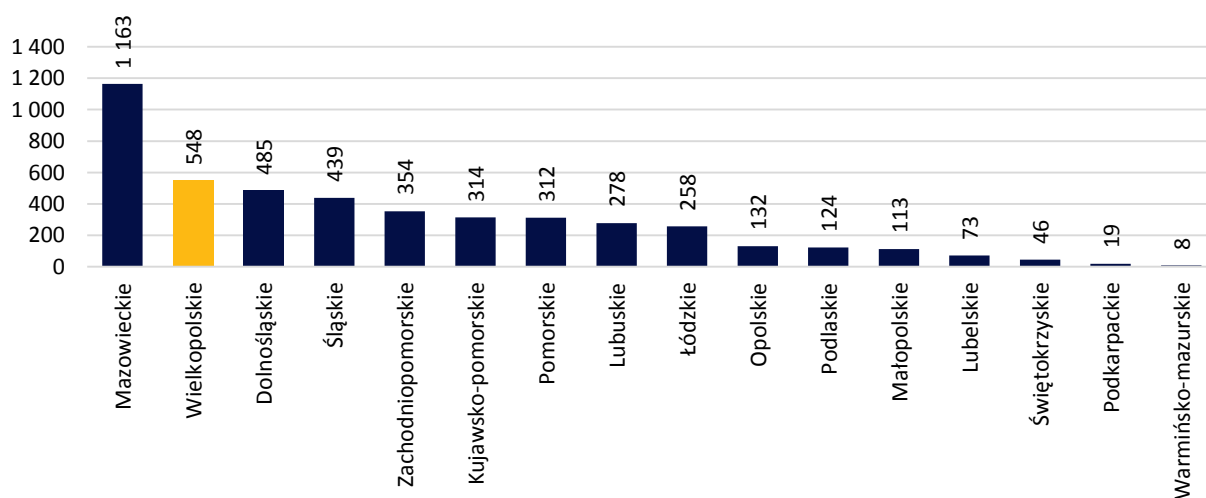
¹¹⁸ Źródło: *Barometr zawodów. Raport podsumowujący badanie w województwie wielkopolskim*, WUP w Krakowie, Kraków 2015

¹¹⁹ Wolne miejsca pracy to miejsca pracy powstałe w wyniku ruchu zatrudnionych bądź nowo utworzone, w stosunku do których spełnione zostały jednocześnie trzy warunki: 1) miejsca pracy w dniu sprawozdawczym były faktycznie nieobsadzone; 2) pracodawca czynił starania, aby znaleźć osoby chętne do podjęcia pracy; 3) w przypadku znalezienia właściwych kandydatów, pracodawca byłby gotów do natychmiastowego przyjęcia tych osób.

w Polsce. W skali kraju, najwięcej wolnych miejsc pracy zaobserwowano w województwie mazowieckim (1 163), przy czym należy zaznaczyć, że **udział wolnych miejsc pracy w firmach z sekcji H w ogóle wolnych miejsc pracy był w przypadku obydwu województw porównywalny – wyniósł 8,5% w województwie wielkopolskim oraz 8,7% w województwie mazowieckim**, przy średniej wartości krajowej wynoszącej 8,6%. Porównywalną względem województwa wielkopolskiego liczbą wolnych miejsc pracy w transporcie i gospodarce magazynowej charakteryzowały się województwa dolnośląskie i śląskie. Również i w ich przypadku udział wolnych miejsc pracy w sekcji H w ogóle wolnych miejsc pracy był zbliżony do średniej wartości krajowej i wyniósł odpowiednio 7,3% oraz 8,1%. Najwyższym udziałem wolnych miejsc pracy w firmach z sekcji H w ogóle wolnych miejsc pracy cechowały się województwa podlaskie (19,7%), zachodniopomorskie (19,5%) oraz kujawsko-pomorskie (16,2%). W okresie 2010-2014, **liczba wolnych miejsc pracy w przedsiębiorstwach z sekcji H w województwie wielkopolskim wynosiła rocznie średnio 517**, przy czym wartość maksymalna została stwierdzona na koniec IV kw. 2010 r. – 1 023, zaś wartość minimalna na koniec 2013 r. – 225.

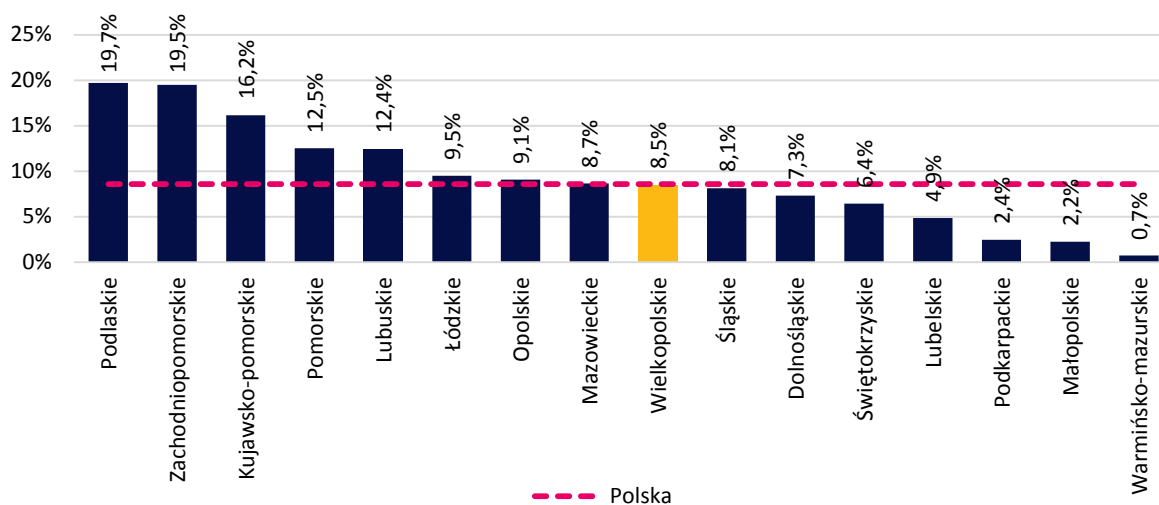
Wolne miejsca pracy w transporcie i logistyce w województwie wielkopolskim są ponadprzeciętnie skoncentrowane w firmach o liczbie pracujących powyżej 9 osób. W 2014 r. udział wolnych miejsc pracy w powyższych firmach w ogóle wolnych miejsc pracy w analizowanej sekcji wyniósł 80,8%, przy średniej wartości krajowej wynoszącej 58,3%. Dla porównania, w województwach mazowieckim, dolnośląskim oraz śląskim wartość ta wyniosła odpowiednio 56,5%, 48,7% oraz 48,5%. Należy przy tym zaznaczyć, że koncentracja stwierdzona w przypadku województwa wielkopolskiego jest cechą stałą. W okresie 2010-2014, wartość ta zawierała się w przedziale od 80,8% w 2014 r. do 93,1% w 2010 r.

Rys. 40 Liczba wolnych miejsc pracy w przedsiębiorstwach z sekcji H wg stanu na koniec IV kwartału 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Rys. 41 Udział wolnych miejsc pracy w sekcji H w ogóle wolnych miejsc pracy wg stanu na koniec IV kwartału 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Nowo utworzone miejsca pracy

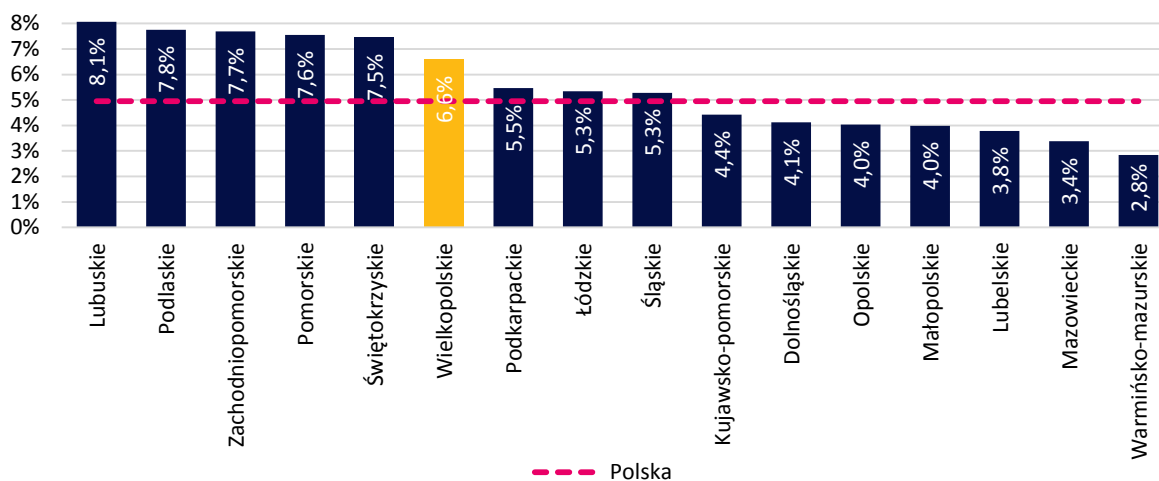
łącznie w 2014 r. w Polsce powstało 30 452 nowych miejsc pracy¹²⁰ w firmach z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*. W województwie wielkopolskim wartość ta wyniosła 4 733, co stanowiło 15,5% wartości ogólnokrajowej – drugi najwyższy wynik, za województwem mazowieckim (5 506). Oprócz województwa wielkopolskiego i mazowieckiego, ponad 3 000 miejsc pracy zostało utworzonych w województwach śląskim (3 263) oraz pomorskim (3 054). **Liczba nowo utworzonych miejsc pracy w sekcji H w województwie wielkopolskim w okresie 2010-2014 była względnie stała.** Co roku powstawało średnio 4 338 nowych miejsc pracy, przy czym wartość minimalna została stwierdzona w 2012 r. – 3 559, zaś wartość maksymalna w 2014 r.

Udział nowo utworzonych miejsc pracy w analizowanej sekcji w ogóle nowo utworzonych miejsc pracy wyniósł w województwie wielkopolskim 6,6%, co stanowiło wartość ponadprzeciętną – średnia dla Polski wyniosła 5,0%. Dla porównania, spośród pozostałych województw cechujących się wysoką liczbą nowo utworzonych miejsc pracy w sekcji H, jedynie województwo pomorskie charakteryzowało się wyższym udziałem, wynoszącym 7,6%. W przypadku województwa mazowieckiego i śląskiego, wartość ta wyniosła odpowiednio 3,4% oraz 5,3%.

Spśród ogółu nowo utworzonych miejsc pracy w firmach z sekcji H w województwie wielkopolskim w 2014 r., 64,7% powstało w firmach o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Wartość ta była trzecią najwyższą w skali kraju – po województwie świętokrzyskim (71,4%) oraz śląskim (69,0%). Średnia wartość krajowa wyniosła w tym wypadku 57,1%. Koncentracja nowo utworzonych miejsc pracy w firmach o liczbie pracujących powyżej 9 osób w województwie wielkopolskim jest stała – analizowana wartość w okresie 2010-2014 wynosiła od 57,7% w 2013 r. do 66,8% w 2012 r.

¹²⁰ Nowo utworzone miejsca pracy to miejsca pracy powstałe w wyniku zmian organizacyjnych, rozszerzenia lub zmiany profilu działalności oraz wszystkie miejsca pracy w jednostkach nowo powstałych.

Rys. 42 Udział nowo utworzonych miejsc pracy w sekcji H w ogóle nowo utworzonych miejsc pracy w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Zlikwidowane miejsca pracy

Łączna liczba zlikwidowanych w Polsce miejsc pracy w przedsiębiorstwach z sekcji H wyniosła w 2014 r. 17 203, w czym największy udział miało województwo mazowieckie – 38,5% (6 618). Na drugim miejscu znalazło się województwo wielkopolskie, w którym zlikwidowanych zostało 1 916 miejsc pracy, przy czym należy podkreślić, że **liczba zlikwidowanych miejsc pracy w województwie wielkopolskim była ponad trzykrotnie niższa niż w przypadku województwa mazowieckiego**. Oprócz wymienionych powyżej, więcej niż 1 000 miejsc pracy w analizowanej sekcji zostało zlikwidowanych w województwie pomorskim (1 395) oraz śląskim (1 339). W okresie 2011-2014¹²¹, średnia roczna liczba zlikwidowanych miejsc pracy w sekcji H w województwie wielkopolskim wyniosła 3 080, przy czym najwyższa wartość została zanotowana w 2011 r. (7 310), zaś najniższa w 2013 r. (1 317).

Liczba nowo utworzonych w sekcji H miejsc pracy była w 2014 r. niższa od liczby miejsc zlikwidowanych jedynie w dwóch województwach – mazowieckim oraz warmińsko-mazurskim. Stosunek tych dwóch wartości wyniósł w ich przypadku odpowiednio 0,8 oraz 0,6. Wartość charakteryzująca województwo wielkopolskie wyniosła 2,5, co oznacza, że **na każde zlikwidowane w sekcji H miejsce pracy w województwie wielkopolskim przypadło średnio 2,5 nowo utworzonych miejsc pracy**. Wartość ta była wyższa od średniej wartości krajowej wynoszącej 1,8. Należy przy tym podkreślić, że wartość charakteryzująca województwo wielkopolskie była najwyższa spośród województw, w których liczba nowo utworzonych miejsc pracy przekroczyła 3 000 (województwa mazowieckie, pomorskie, śląskie).

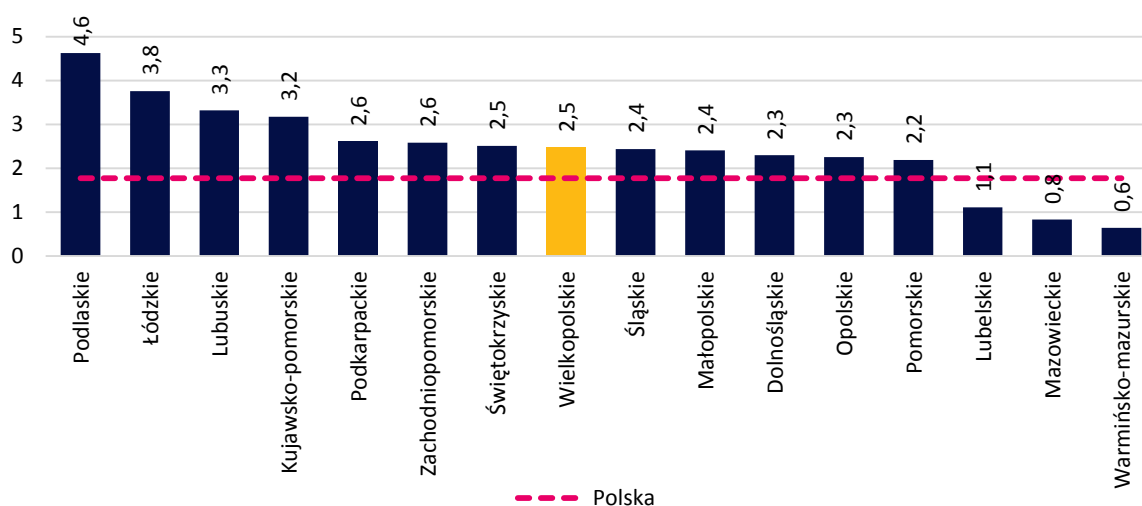
Udział zlikwidowanych w województwie wielkopolskim miejsc pracy w sekcji H w ogóle zlikwidowanych miejsc pracy skali kraju był przeciętny i wyniósł 5,5%, przy średniej krajowej wynoszącej 5,4%. Ponadprzeciętnym udziałem zlikwidowanych miejsc pracy w transporcie i gospodarce magazynowej w ogóle zlikwidowanych miejsc pracy charakteryzowały się województwa mazowieckie (8,9%), warmińsko-mazurskie (6,7%), pomorskie (6,4%), lubelskie (6,1%).

Udziały miejsc pracy zlikwidowanych i nowo utworzonych w sekcji H w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób w województwie wielkopolskim były w 2014 r. zbliżone – wyniosły

¹²¹ Brak danych za 2010 r.

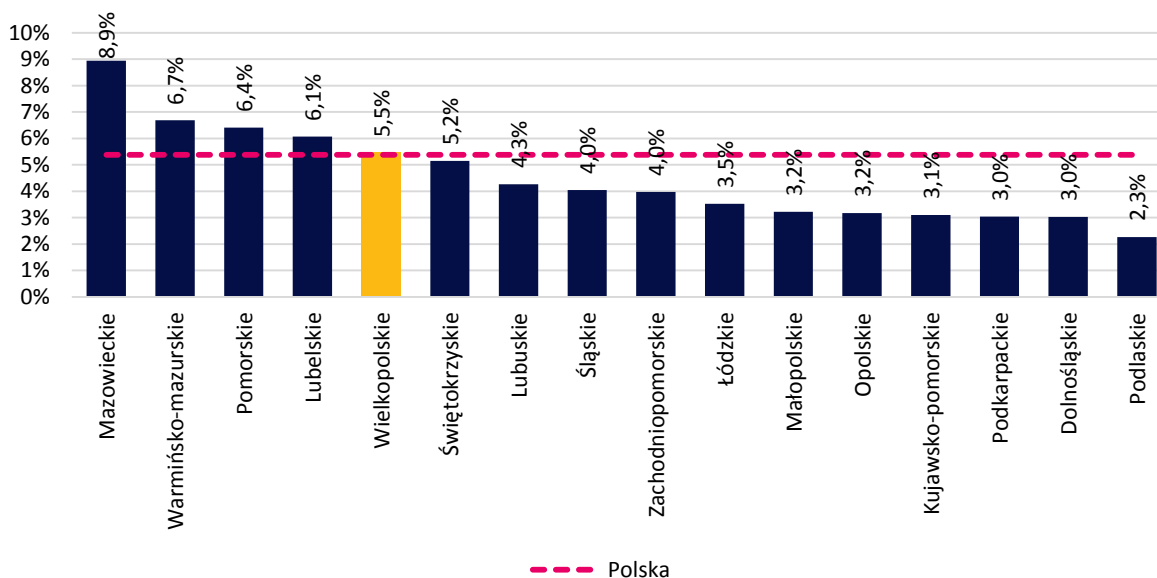
odpowiednio 67,7% oraz 64,7%. Wartość charakteryzująca miejsca pracy zlikwidowane była przy tym zbliżona do średniej wartości krajowej wynoszącej 63,3%. Warto przy tym zauważyć, że w skali kraju wyższy jest udział przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób w liczbie miejsc pracy zlikwidowanych niż utworzonych (w sekcji H). Udział firm o liczbie pracujących powyżej 9 osób w liczbie zlikwidowanych miejsc pracy w okresie 2011-2014¹²² w województwie wielkopolskim był zróżnicowany – najniższym udziałem firmy te charakteryzowały się w 2011 r. – 30,6%, zaś najwyższym w 2014 r. – 67,7%.

Rys. 43 Stosunek nowo utworzonych do zlikwidowanych miejsc pracy w sekcji H w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Rys. 44 Udział zlikwidowanych miejsc pracy w sekcji H w ogóle zlikwidowanych miejsc pracy w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

¹²² Brak danych za 2010 r.

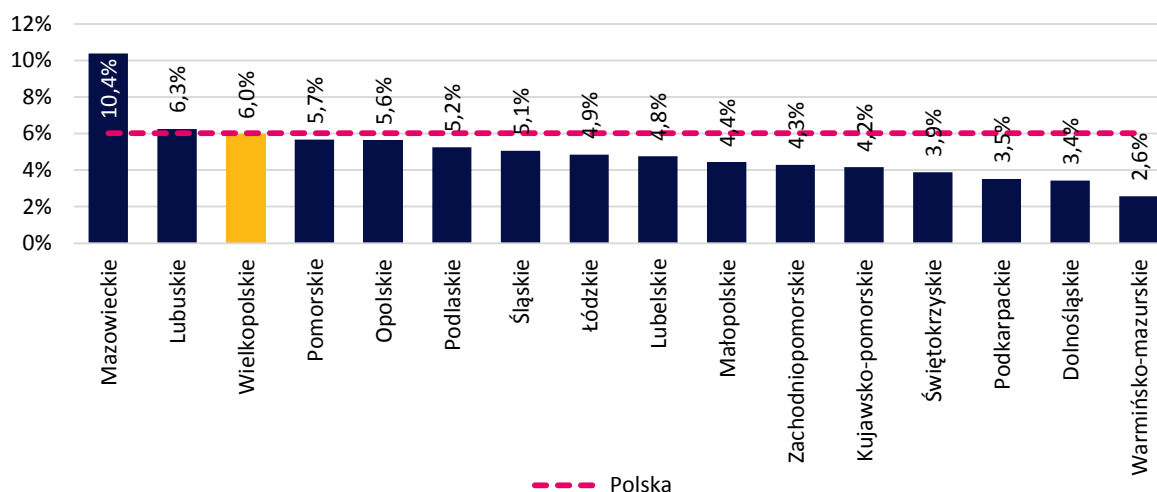
5.2.2 Przyjęcia do pracy i zwolnienia z pracy

Przyjęcia do pracy

W 2014 r. w wielkopolskich przedsiębiorstwach z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* pracę rozpoczęło 11 613 osób¹²³, co stanowiło 11,3% ogółu rozpoczynających pracę w badanej sekcji w Polsce. Wyższą wartością charakteryzowało się jedynie województwo mazowieckie, w którym liczba rozpoczynających pracę była blisko czterokrotnie wyższa i wyniosła 40 794. Oprócz wymienionych powyżej województw, ponad 5 000 osób rozpoczęło pracę w firmach z sekcji H w województwach śląskim (9 602), małopolskim (5 805) dolnośląskim (5 368) oraz łódzkim (5 368). Liczba osób rozpoczynających pracę w sekcji H w województwie wielkopolskim w okresie 2010-2014 wyniosła łącznie 50 972, notując wzrost z 8 745 w 2010 r. do 11 613 zanotowanych w 2014 r.

W skali kraju, osoby podejmujące pracę w sekcji *transport i gospodarka magazynowa* stanowiły 6,0% ogółu rozpoczynających pracę. Ponadprzeciętną wartością w tym zakresie charakteryzowały się województwa mazowieckie (10,4%), oraz lubuskie (6,3%). Wartość charakteryzująca województwo wielkopolskie była trzecią najwyższą spośród ogółu województw, przy czym była ona równa średniej wartości ogólnokrajowej – wyniosła 6,0%. W przypadku pozostałych województw, w których liczba przyjętych do pracy w sekcji H przekroczyła 5 000, analizowana wartość wyniosła 5,1% w województwie śląskim, 4,9% w województwie łódzkim, 4,4% w województwie małopolskim oraz 3,4% w województwie dolnośląskim.

Rys. 45 Udział przyjętych do pracy w sekcji H w ogóle przyjętych do pracy w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Spośród osób podejmujących pracę po raz pierwszy, osoby podejmujące pracę w sekcji H stanowiły w województwie wielkopolskim 3,2%, co stanowiło wartość niższą od średniej krajowej wynoszącej 4,7%. Analizowana wartość była zdecydowanie najwyższa w województwie mazowieckim (10,2%). Spośród pozostałych województw o liczbie rozpoczynających pracę w sekcji H wyższej niż 5 000, udział ten był wyższy niż w województwie wielkopolskim w województwach łódzkim (6,6%) oraz śląskim (3,4%).

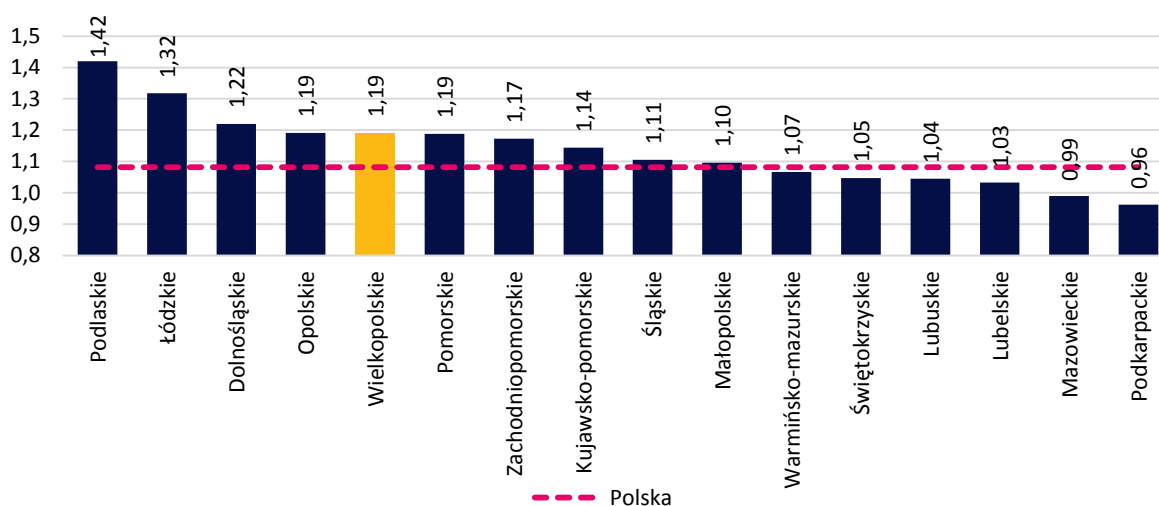
¹²³ Informacje o ruchu zatrudnionych – przyjęciach oraz zwolnieniach – dotyczą pełnozatrudnionych oraz pracowników sezonowych i zatrudnionych dorywczo. Dane te dotyczą liczby przyjęć do pracy i zwolnień z pracy, a nie liczby osób. Liczba przyjęć do pracy oraz zwolnień z pracy może być wyższa od liczby osób, ponieważ jedna osoba może kilkakrotnie zmienić pracę w ciągu roku.

Zwolnienia z pracy

Łączna liczba zwolnień z pracy w sekcji H w województwie wielkopolskim w 2014 r. wyniosła 9 751.

W skali kraju liczba ta wyniosła 95 124 osób. Należy przy tym zauważyć, że jedynie w dwóch województwach liczba osób zwolnionych była wyższa od liczby osób podejmujących pracę. Sytuacja taka miała miejsce w województwie mazowieckim oraz województwie podkarpackim, gdzie średnio na 100 osób zwolnionych przypadało odpowiednio 99 oraz 96 osób podejmujących pracę. Średnio w 2014 r. w skali kraju na 100 osób zwolnionych w sekcji H przypadało 108 osób podejmujących pracę. W przypadku województwa wielkopolskiego stosunek liczby osób podejmujących pracę do liczby osób zwolnionych był ponadprzeciętny i wyniósł 1,19, co stanowiło piąty najwyższy wynik w skali kraju. Spośród województw o liczbie pracujących w analizowanej sekcji przekraczającej 50 000 (województwa mazowieckie, dolnośląskie, śląskie, małopolskie i wielkopolskie), wyższą wartością charakteryzowało się wyłącznie województwo dolnośląskie – 1,22. Stosunek liczby osób podejmujących pracę do liczby osób zwalnianych w sekcji H w województwie wielkopolskim w latach 2010-2014 był względnie stały – najniższa wartość została zanotowana w 2013 r. – 1,13, zaś wartość najwyższa w 2010 r. – 1,20.

Rys. 46 Stosunek liczby osób podejmujących pracę do liczby osób zwolnionych w sekcji H w 2014 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Jak zostało to wcześniej zauważone, analizowana branża charakteryzuje się relatywnie niskim udziałem kobiet wśród ogółu pracujących. Należy przy tym jednak zauważyć, że **pracujące w transporcie, spedycji i logistyce kobiety charakteryzują się większą stabilizacją zatrudnienia.** W skali kraju, w 2014 r. kobiety stanowiły 20,8% ogółu zwolnionych pracowników z przedsiębiorstw z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*. W województwie wielkopolskim wartość tego wskaźnika była niższa od średniej ogólnokrajowej i wyniosła 15,4%.

Stosunek liczby osób zwalnianych z pracy w sekcji H w 2014 r. z inicjatywy pracodawcy do liczby osób kończących pracę w wyniku złożenia wypowiedzenia wyniósł, w skali kraju, 0,82 – na każde 82 osoby zwolnione w 2014 r. z pracy w sekcji H przez pracodawcę przypadało średnio 100 osób, które pracę zakończyły na skutek złożenia wypowiedzenia. **W województwie wielkopolskim wartość ta była najniższa w skali kraju i wyniosła 0,47 – zwolnienia z inicjatywy pracodawcy były ponad dwukrotnie rzadsze niż zwolnienia z inicjatywy pracownika.** W pozostałych województwach o znaczącej liczbie pracujących w analizowanej sekcji, wartość ta wyniosła 0,62 w województwie dolnośląskim; 0,74 w województwie śląskim; 0,75 w województwie mazowieckim oraz 2,30 w województwie małopolskim. Najniższa w skali kraju wartość analizowanego wskaźnika jest dobrym potwierdzeniem

dla jednego z ważniejszych wniosków wynikających z przeprowadzonego badania – **rynek pracy w branży TSL w Wielkopolsce jest rynkiem pracownika.**

” (...) to rynek pracownika zdecydowanie, nie pracodawcy w tym momencie. [IDI 14]

” W chwili obecnej zmierza to ku temu, że mniej do powiedzenia ma pracodawca, więcej ma do powiedzenia pracownik. [IDI 3]

5.2.3 Opinia pracodawców na temat zmian poziomu zatrudnienia w branży

Sezonowość zatrudnienia

Branża TSL charakteryzuje się umiarkowanym poziomem sezonowości, co wynika w znacznym stopniu ze specyfiki branży i długiego okresu przygotowania pracownika do pracy. **Brak sezonowych zmian zapotrzebowania na pracowników został zadeklarowany przez 58,5% przebadanych firm z branży TSL oraz 81,3% firm produkcyjnych i handlowych.** Wartość ta w przypadku firm z branży TSL była w znaczącym stopniu uzależniona od wielkości firmy – większe firmy charakteryzowały się znacząco mniejszą zmiennością w tym zakresie. W przypadku firm dużych, średnich i małych, analizowana wartość wyniosła odpowiednio 73,7%; 61,3% oraz 55,5%. O ograniczonej sezonowości zatrudnienia w branży TSL wypowiadali się również przedstawiciele firm biorących udział w badaniu jakościowym:

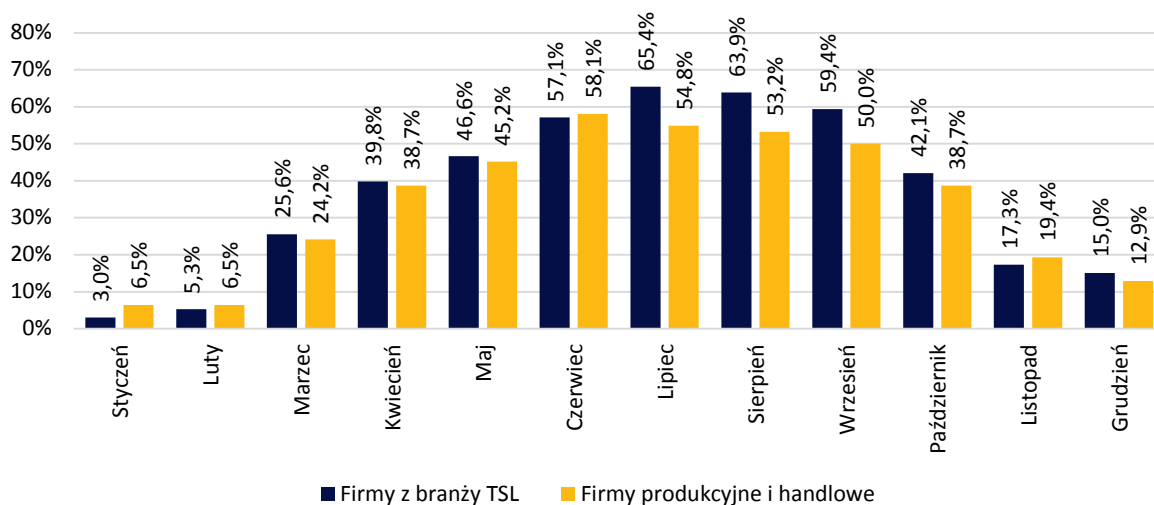
” U nas po prostu nie występuje sezon.... Sezonowość jakby w branży występuje, natomiast nie jest to taka sezonowość, którą można obsługiwać dorywczymi pracownikami, sezonowymi. [IDI 8]

” Sezonowych pracowników z definicji nie zatrudniamy. Z tej prostej przyczyny, że logistyka w tej chwili nie jest takim prostym przedmiotem, tak. Jest mocno z informatyzowana. Ponadto, specyfika produktu jest w każdej firmie inna. Więc z mojego doświadczenia, to nie można wziąć tam kogoś z ulicy tak od razu żeby zaczął coś robić. [IDI 17]

” Nie mamy biznesu, który byłby tak bardzo sezonowy, że musielibyśmy korzystać z pracowników z agencji pracy tymczasowej. Jeżeli korzystamy, to są zazwyczaj pracownicy magazynowi. [IDI 7]

Firmy, w których obserwuje się zjawisko sezonowości zatrudnienia deklarują podwyższony poziom zapotrzebowania na pracowników z branży TSL w miesiącach od czerwca do września. Większy popyt na pracowników w przypadku tych miesięcy został zadeklarowany przez ponad 50% firm deklarujących zmienność zapotrzebowania w ciągu roku, zarówno z branży TSL jak i badanych firm produkcyjnych i handlowych. Warto przy tym zwrócić uwagę na fakt, że sezon wiosenny charakteryzuje się systematycznym wzrostem popytu na pracowników.

Rys. 47 Zmienność popytu na pracowników z branży TSL - udział wskazań wśród firm deklarujących zmienność popytu na pracowników w ciągu roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1, Pyt. 19. W których miesiącach roku przypada okres największego zapotrzebowania na pracowników w Państwa firmie? Proszę wskazać miesiące, w których zapotrzebowanie jest największe. oraz badania CATI 2, Pyt. 21. W których miesiącach roku przypada okres największego zapotrzebowania na pracowników na stanowiska związane z działalnością logistyczną w Państwa firmie? Proszę wskazać miesiące, w których zapotrzebowanie jest największe.

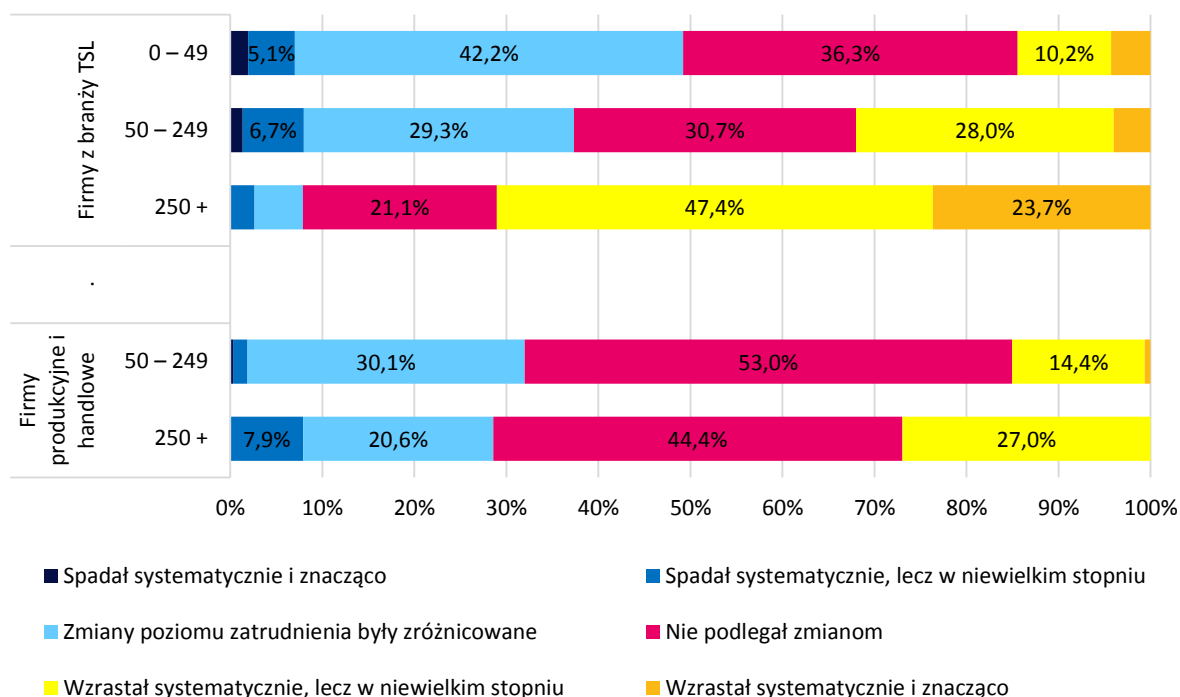
Zmiany poziomu zatrudnienia w ostatnich latach

Według przebadanych przedsiębiorców, zarówno z branży TSL jak i produkcyjnej oraz handlowej, **zatrudnienie pracowników w branży TSL w ostatnich 5 latach było względnie stabilne**. Zdecydowanie przeważała opinia o braku zmian poziomu zatrudnienia lub jego zróżnicowanym charakterze (wzrostach i spadkach). Opinia ta była podzielana łącznie przez 69,3% respondentów z branży TSL oraz 80,1% z branż produkcyjnej i handlowej. Należy przy tym mieć jednak na uwadze, że **znaczącym problemem wielkopolskich firm z branży TSL jest rotacyjność pracowników**, szczególnie w grupie pracowników magazynowych. Zagadnienie to było negatywnie oceniane przez blisko co trzecią przebadaną firmę z branży TSL.

” W branży logistycznej ta rotacja pomiędzy magazynami i pomiędzy firmami zrobiła się pewnym standardem. (...) Nie jesteśmy już tym przerażeni. Byliśmy na początku. W tym momencie zrobił się to pewien standard, czyli jesteśmy przygotowani na to, że pracownik nam z dnia na dzień potrafi położyć wypowiedzenie. [IDI 9]

Wśród badanych dostrzegających zmiany w poziomie zatrudnienia, przeważały opinie o jego wzroście. Wzrost został zadeklarowany przez łącznie 23,8% firm z branży TSL oraz 17,0% firm z branż produkcyjnej i handlowej. Należy przy tym zauważyć, że w obu przypadkach wartość ta była zróżnicowana ze względu na wielkość przedsiębiorstwa – **wraz ze wzrostem wielkości przedsiębiorstwa, respondenci częściej deklarowali systematyczny wzrost poziomu zatrudnienia.** W przypadku dużych firm z branży TSL systematyczny wzrost poziomu zatrudnienia został zadeklarowany przez łącznie 71,1% respondentów, przy czym jako znaczący został on określony przez 23,7%.

Rys. 48 Zmienność poziomu zatrudnienia w branży TSL w województwie wielkopolskim w ostatnich 5 latach w podziale wg wielkości firmy



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI 1, Pyt. 15. Jak kształtował się poziom zatrudnienia w Państwa firmie w okresie ostatnich 5 lat? Oraz badania CATI 2, Pyt. 17. Jak kształtował się poziom zatrudnienia na stanowiskach związanych z działalnością logistyczną w Państwa firmie w okresie ostatnich 5 lat?

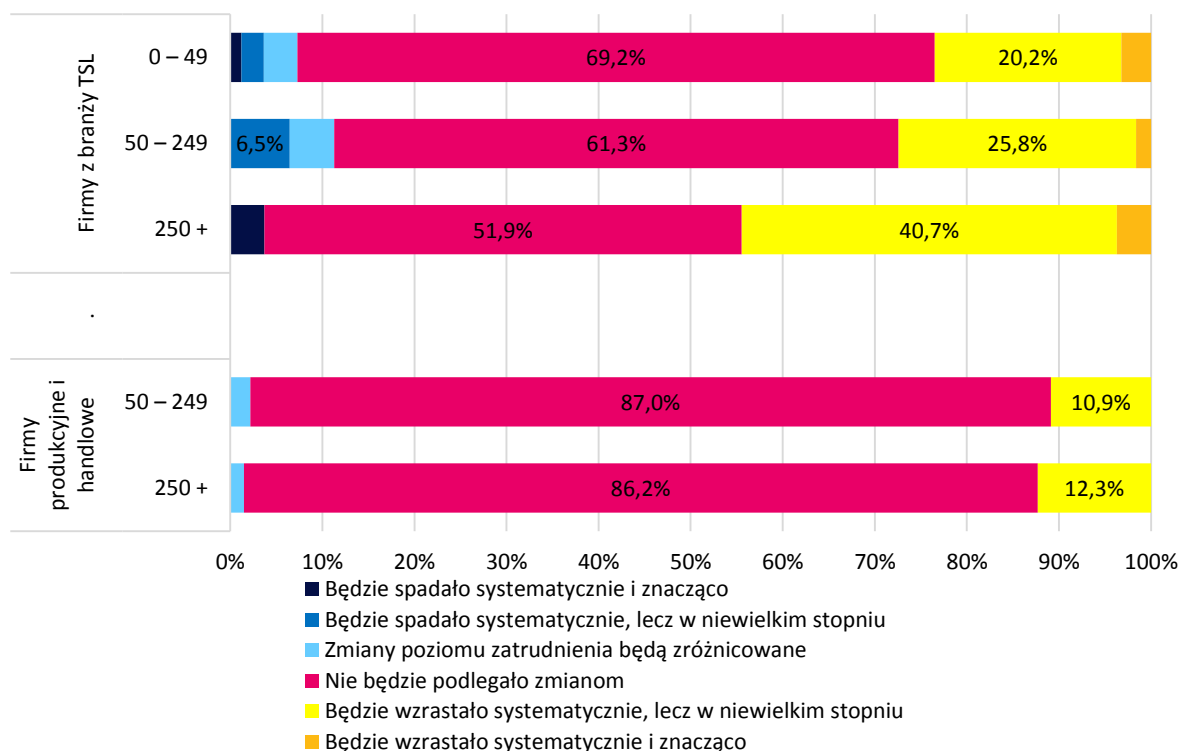
Planowane zmiany poziomu zatrudnienia

Branża TSL raczej nie prognozuje spadków zatrudnienia w najbliższych latach. Firmy z branży TSL biorące udział w badaniu ilościowym prognozowały albo utrzymanie obecnego poziomu zatrudnienia albo wzrost zatrudnienia – prognoza wzrostu zatrudnienia w ciągu najbliższych 5 lat została wyrażona przez co czwartą firmę z branży TSL. **Odsetek firm prognozujących wzrost zatrudnienia był uzależniony od wielkości firmy.** Wśród dużych firm z branży TSL, systematyczny wzrost poziomu zatrudnienia był prognozowany przez w sumie 44,4% respondentów, przy czym skala tego wzrostu była w większości przypadków określana jako niewielka. Pozytywne prognozy zmiany poziomu zatrudnienia były uzasadniane **prognozowanym wzrostem popytu i rozwojem firmy oraz planowaniem poszerzenia oferty firmy.**

Firmy z branży produkcyjnej i handlowej w zdecydowanej większości zakładają utrzymanie bieżącego poziomu zatrudnienia na stanowiskach związanych z działalnością logistyczną.

Warto przy tym zauważyć, że **prognozowanie ograniczania poziomu zatrudnienia było marginalne.** Opinie o prognozowanym spadku poziomu zatrudnienia wyraziło łącznie 4,2% firm z branży TSL. W przypadku branż produkcyjnej i handlowej, żaden z respondentów nie przewidywał spadku poziomu zatrudnienia.

Rys. 49 Prognozowane zmiany zatrudnienia w branży TSL w województwie wielkopolskim w następnych 5 latach wg wielkości firmy



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania CATI 1, Pyt. 16. Jakie są przewidywane zmiany zatrudnienia w Państwa firmie w perspektywie najbliższych 5 lat? oraz badania CATI 2, Pyt. 18. Jakie są przewidywane zmiany zatrudnienia NA STANOWISKACH ZWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ LOGISTYCZNĄ w Państwa firmie w perspektywie najbliższych 5 lat?

5.3 Koszty związane z zatrudnieniem

Wynagrodzenie

Firmy biorące udział w badaniu oceniły oczekiwania finansowe pracowników jako przeciętne. Na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza sytuację zdecydowanie niekorzystną zaś 5 sytuację zdecydowanie korzystną dla firmy, średnia ocen oczekiwań finansowych pracowników wyniosła 2,9 wśród firm z branży TSL (badanie CATI 1) oraz 2,8 wśród przebadanych firm produkcyjnych i handlowych (badanie CATI 2). Ocena ta była w ograniczonym stopniu zróżnicowana ze względu na wielkość firmy.

Przeciętne wynagrodzenie brutto w przedsiębiorstwach z sekcji H w województwie wielkopolskim wyniosło w 2014 roku **2 858 zł**. Wartość ta, wśród ogółu województw, uplasowała województwo wielkopolskie w trzecim kwartylu¹²⁴, którego granice stanowią województwo łódzkie – 2 697 zł oraz województwo dolnośląskie – 2 908 zł. Przeciętnym wynagrodzeniem wyższym niż 3000 zł charakteryzowały się cztery województwa: śląskie, zachodniopomorskie, pomorskie oraz mazowieckie, przy czym w dwóch ostatnich przypadkach analizowana wartość była zdecydowanie wyższa od pozostałych. Przeciętne wynagrodzenie brutto w sekcji *transport i gospodarka*

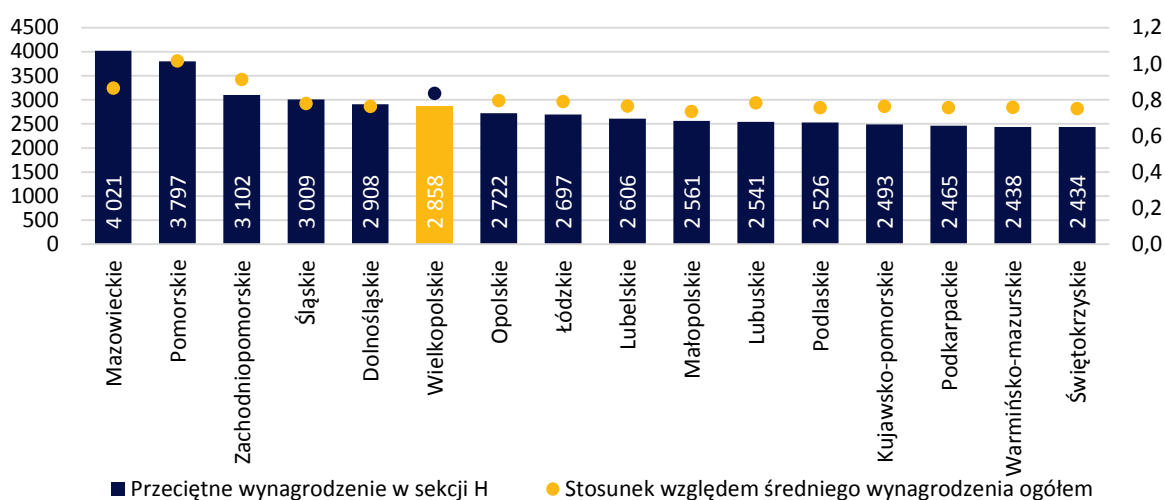
¹²⁴ Kwartyli dzielą obserwacje na cztery równe co do liczby obserwacji grupy: kwartył pierwszy (Q1) - 25% obserwacji jest niższa bądź równa wartości I-ego kwartyła; kwartył drugi (Q2, zwany medianą), - 50% obserwacji jest niższa bądź równa wartości II-ego kwartyła; kwartył trzeci (Q3) - 75% obserwacji jest niższa bądź równa wartości III-ego kwartyła.

magazynowa wyniosło w województwie pomorskim 3 797 zł oraz 4 021 zł w województwie mazowieckim, co stanowiło odpowiednio 939 zł oraz 1 163 zł więcej niż w przypadku województwa wielkopolskiego. Wartość przeciętnego wynagrodzenia brutto w sekcji H w województwie wielkopolskim w okresie 2010-2014 wzrosła o 329 zł, co stanowi wzrost o 13,0%. Należy przy tym zaznaczyć, że wzrost ten był niższy aniżeli zaobserwowany w analizowanym okresie dla ogółu przedsiębiorstw – przeciętne wynagrodzenie w województwie wielkopolskim wzrosło w latach 2010-2014 o 474 zł, tj. 16,1%.

Zjawiskiem powszechnym w skali kraju, charakteryzującym wysokość wynagrodzeń w sekcji H, jest ich niższy poziom względem przeciętnego wynagrodzenia w ogóle. Wartość przeciętnego wynagrodzenia w sekcji H w stosunku do przeciętnego wynagrodzenia ogółem wynosiło w 2014 r. w aż jedenastu województwach 77% +/- 2%. Poniżej tego przedziału znalazło się wyłącznie województwo małopolskie, w przypadku którego analizowana wartość wyniosła 73%. W przypadku województwa wielkopolskiego, przeciętne wynagrodzenie w sekcji H stanowiło 84% przeciętnego wynagrodzenia ogółem. Wyższą niż w przypadku województwa wielkopolskiego wartością charakteryzowały się tylko województwa mazowieckie (86%), zachodniopomorskie (91%) oraz pomorskie (101%), przy czym jedynie w ostatnim z wymienionych województw przeciętne wynagrodzenie w sekcji H było wyższe niż przeciętne wynagrodzenie ogółem.

Przeciętne wynagrodzenie brutto w przedsiębiorstwach z sekcji H jest **wyższe w firmach o liczbie pracujących wynoszącej min. 10 osób**. Zależność ta została zaobserwowana w 2014 r. we wszystkich województwach, przy czym jego skala była zróżnicowana. Najniższym zróżnicowaniem charakteryzowały się województwa wielkopolskie, opolskie, lubuskie i mazowieckie. W ich przypadku, średnie wynagrodzenie w przedsiębiorstwach z sekcji H o liczbie pracujących min. 10 było wyższe od średniego wynagrodzenia wśród ogółu przedsiębiorstw z sekcji H o odpowiednio 6,6%; 6,0%; 5,9% oraz 3,3%. Najwyższym zróżnicowaniem w tym zakresie cechowały się województwa pomorskie (12,1%), zachodniopomorskie (11,9%), dolnośląskie (10,9%) oraz warmińsko-mazurskie (9,9%). Co należy w tym miejscu podkreślić, zróżnicowanie w tym zakresie w skali kraju było w ramach sekcji H ponadprzeciętne. Jedynie w przypadku województwa opolskiego i mazowieckiego, zróżnicowanie poziomu wynagrodzenia w analizowanych grupach było mniejsze dla sekcji H niż zróżnicowanie stwierdzone dla ogółu gospodarki.

Rys. 50 Wartość przeciętnego wynagrodzenia brutto w sekcji H i jego stosunek do przeciętnego wynagrodzenia ogółem

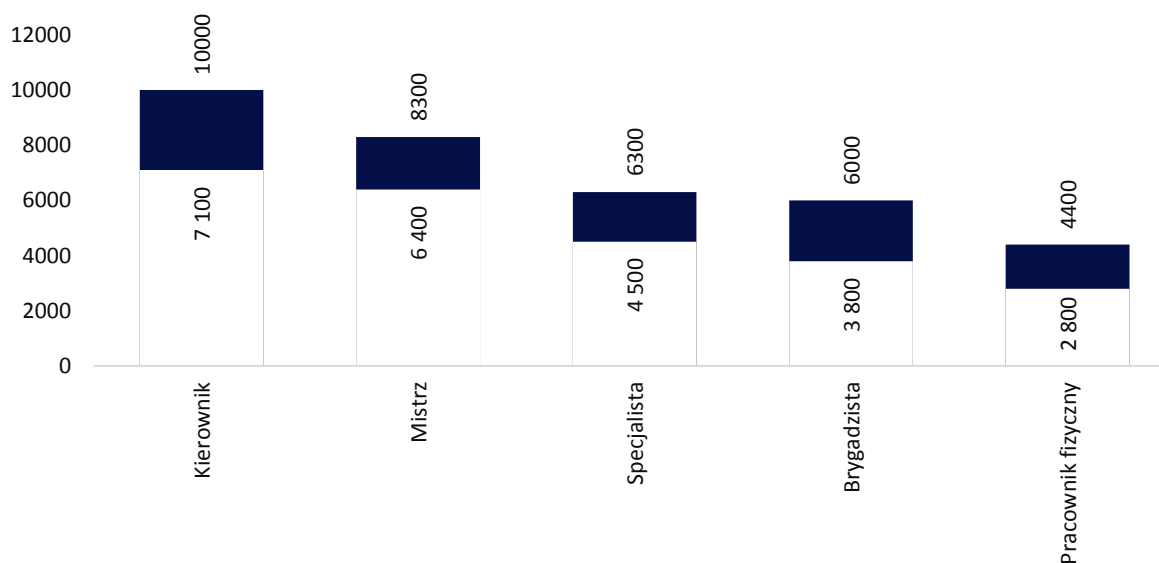


Źródło: Opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych województw z 2015 r.

Powszechną charakterystyką wynagrodzeń w transporcie i gospodarce magazynowej jest ich duża rozpiętość w zależności od typu zajmowanego stanowiska. Zależność ta jest wyraźnie widoczna w danych płacowych prezentowanych przez firmę Colliers International, widocznych na poniższym wykresie¹²⁵. W przypadku województwa wielkopolskiego, pierwszy kwartył wynagrodzeń wynosi 2 800 zł wśród pracowników fizycznych oraz 7 100 zł wśród kierowników (2,5 razy więcej niż w przypadku pracowników fizycznych). Analogiczne wartości w przypadku trzeciego kwartyła wynoszą odpowiednio 4 400 zł oraz 10 000 zł (2,3 razy więcej niż w przypadku pracowników fizycznych). Warto w tym miejscu scharakteryzować również zróżnicowanie poziomów wynagrodzenia pomiędzy zawodami cechującymi się największym popytem na rynku pracy w branży TSL na terenie województwa wielkopolskiego. W przeanalizowanych ofertach pracy, **średnie miesięczne wynagrodzenie brutto kierowców wyniosło 5 202 zł, operatorów wózków widłowych – 2 629 zł, magazynierów – 2 385 zł.**

W przypadku województwa wielkopolskiego warto również zwrócić uwagę na **znaczące zróżnicowanie poziomu wynagrodzeń wewnątrz poszczególnych typów stanowisk**. Różnica pomiędzy trzecim i pierwszym kwartyłem wynagrodzeń pracowników fizycznych wynosi w województwie wielkopolskim 1 600 zł, co stanowi największą różnicę wśród przeanalizowanych województw¹²⁶. Dla brygadzystów analogiczna różnica została stwierdzona na poziomie 2 200 zł, co również na tle pozostałych województw stanowiło najwyższą wartość. Różnica pomiędzy trzecim i pierwszym kwartyłem wynagrodzeń w przypadku specjalistów, mistrzów oraz kierowników wyniosła odpowiednio 1 800 zł; 1 900 zł oraz 2 900 zł, co stanowiło wartości znaczące, jednak nie najwyższe w skali kraju.

Rys. 51 Rozpiętość pomiędzy pierwszym i trzecim kwartyłem wynagrodzenia brutto w logistyce w województwie wielkopolskim w 2015 r. w podziale na typ stanowiska [zł]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Logistyka vs produkcja. Rynek nieruchomości i zasoby ludzkie”; Colliers International; 2015

Znacząca rozpiętość poziomów wynagrodzenia, ze względu na typ stanowiska, była również deklarowana przez przebadanych przedsiębiorców – zarówno z branży TSL jak i branż produkcyjnej i handlowej. Należy przy tym zauważyć, że **wielkość przedsiębiorstwa miała ograniczony wpływ na**

¹²⁵ Źródło: Logistyka vs produkcja. Rynek nieruchomości i zasoby ludzkie; Colliers International; 2015

¹²⁶ Analizą objętych zostało 11 województw. Dostępne dane nie obejmują województw opolskiego, świętokrzyskiego, warmińsko-mazurskiego, podlaskiego oraz lubuskiego.

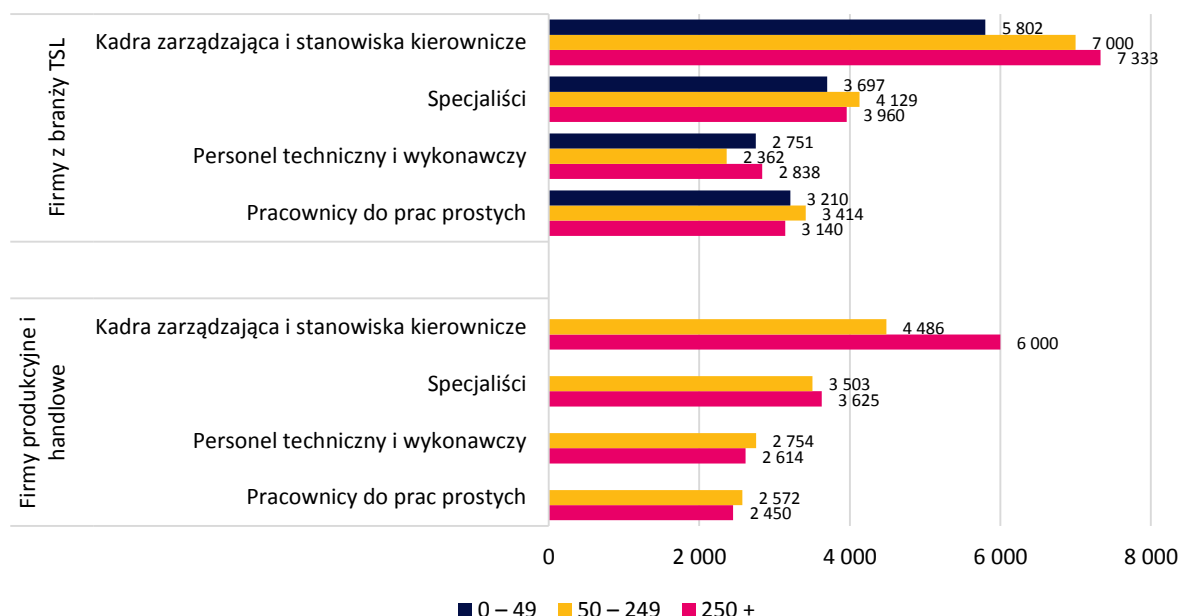
zróżnicowanie poziomów wynagrodzenia. Względem pracowników do prac prostych, personelu technicznego i wykonawczego oraz specjalistów, zróżnicowanie poziomów wynagrodzenia ze względu na wielkość firmy nie przekraczało 500 zł netto. **Znaczące zróżnicowanie poziomów wynagrodzenia ze względu na wielkość przedsiębiorstwa występowało jedynie w przypadku kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych.** Średni deklarowany poziom wynagrodzeń dla tego typu stanowisk wynosił w przypadku firm z branży TSL od 5 802 zł w firmach małych do 7 333 zł netto w firmach dużych. W przypadku przebadanych firm produkcyjnych i handlowych średnie wynagrodzenie wynosiło w tym przypadku od 4 486 zł do 6 000 zł netto. Warto w tym miejscu również zauważyć, że **firmy z branży TSL deklarowały w większości przypadków wyższe przeciętne wynagrodzenie niż miało to miejsce w przypadku przebadanych firm produkcyjnych i handlowych.**

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na poziom wynagrodzeń w dwóch grupach zawodów, co do których obserwuje się obecnie największy popyt ze strony pracodawców z branży TSL w Wielkopolsce – magazynierów oraz kierowców samochodów ciężarowych (por. rozdział 5.5.1 Zawód i lokalizacja). W przypadku grupy **magazynierów** występuje zjawisko silnej rotacji pracowników, wynikającej przede wszystkim z poziomu wynagrodzeń oferowanego przez konkurencyjne firmy.

” W tym momencie tak naprawdę dużym problemem zaczyna się robić obsługa magazynowa. Ilość magazynów jaka powstała dookoła powoduje to, że ludzie zaczynają migrować między magazynami. (...) Dla przykładu firma po drugiej stronie jeżeli podnosi pensje pracowników o 100 zł to część załogi potrafi mi zmigrować do tej drugiej firmy. I teraz można zrobić dwie rzeczy- albo pozwolić im odejść i szukać kogoś, albo podnieść pensję o 100zł, albo 150. [IDI 9]

W przypadku **kierowców samochodów ciężarowych** zapotrzebowanie na pracowników jest tak duże (a podaż tak ograniczona), że firmy oferują wynagrodzenia wykraczające poza średni poziom wynagrodzeń w tej grupie stanowisk – jest to poziom sięgający niejednokrotnie 7-8 tys. zł netto.

Rys. 52 Średni deklarowany poziom wynagrodzeń netto w firmach w podziale wg typu stanowiska i wielkości firmy [zł]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1; Pyt. 5. Jak kształtuje się poziom wynagrodzeń w Państwa firmie? Proszę wskazać przybliżone średnie miesięczne wynagrodzenie netto występujące w Państwa firmie w przypadku następujących rodzajów stanowiska oraz badania CATI 2, Pyt. 11. Jak kształtuje się poziom wynagrodzeń w Państwa firmie w przypadku stanowisk związanych z prowadzoną działalnością logistyczną? Proszę wskazać przybliżone średnie miesięczne wynagrodzenie netto występujące w Państwa firmie w przypadku następujących rodzajów stanowisk

Świadczenia pozapłacowe

W opinii przebadanych przedsiębiorców, **oczekiwania pozafinansowe pracowników branży TSL są umiarkowane**. Na skali od 1 do 5, gdzie 1 oznacza sytuację zdecydowanie niekorzystną zaś 5 sytuację zdecydowanie korzystną dla firmy, średnia ocen w tym zakresie wyniosła 2,9 wśród firm z branży TSL oraz 3,1 wśród firm z branży produkcyjnej i handlowej. Również i w tym wypadku zróżnicowanie oceny ze względu na wielkość firmy miało ograniczone znaczenie.

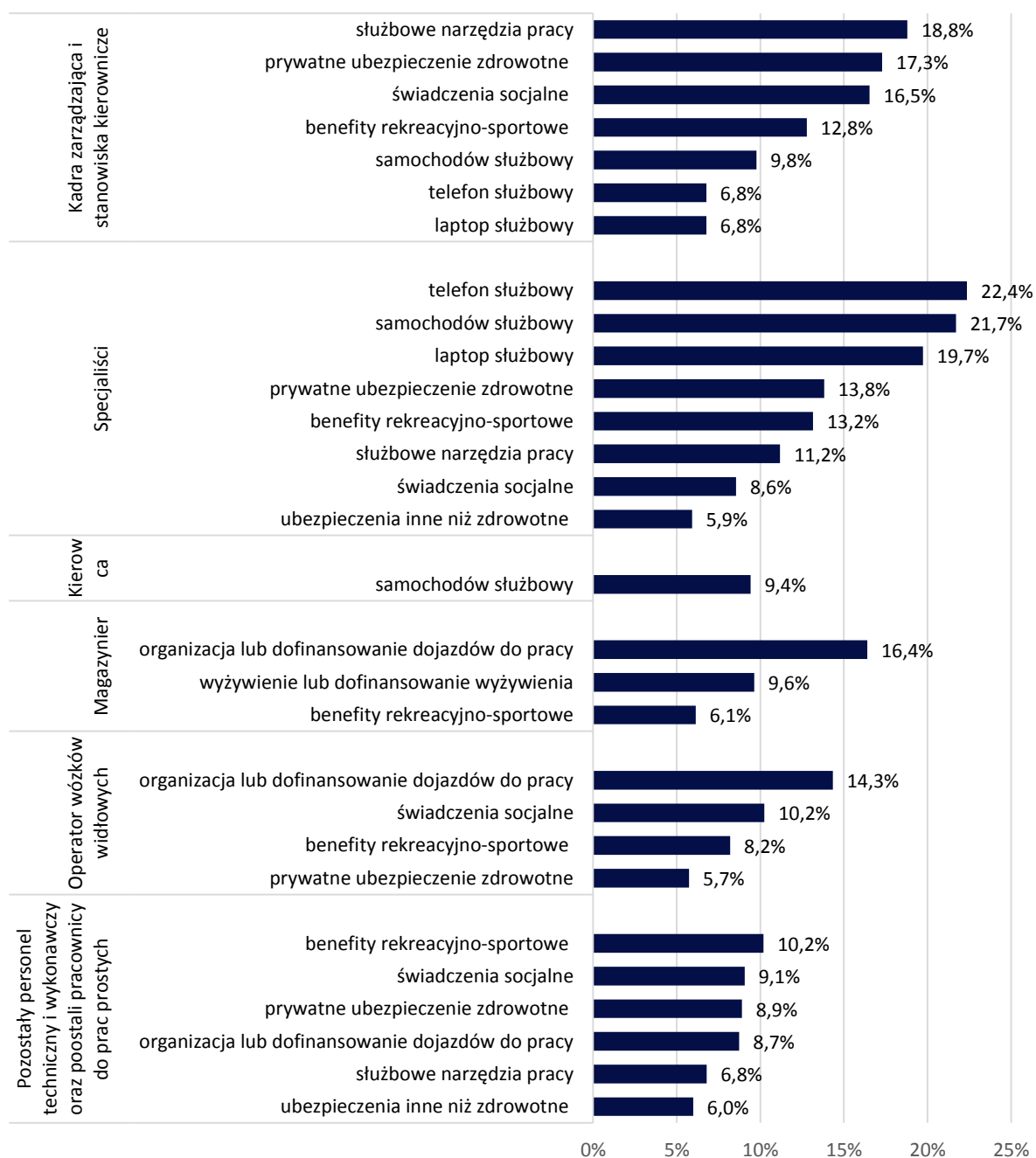
” *Mamy też pakiet socjalny. Nie każda firma coś takiego ma. Mamy takie rzeczy jak prywatną opiekę medyczną, prywatny pakiet sportowy, ubezpieczenie na życie, szkolenia. To są elementy poza płacowe, którymi staramy się skusić też kandydatów [IDI 8].*

Zestawy świadczeń pozapłacowych deklarowanych w przeanalizowanych ofertach pracy dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz specjalistów były do siebie zbliżone. Względem obydwu typów stanowisk najczęściej wskazywana była **możliwość korzystania ze służbowych narzędzi pracy, w tym laptopa, samochodu i telefonu oraz ubezpieczenie zdrowotne, benefity sportowo-rekreacyjne i świadczenia socjalne**. Częstotliwość wskazań wymienionych świadczeń prezentuje poniższy wykres. Należy mieć przy tym na uwadze, że prezentowana częstotliwość prezentuje odsetek ofert je eksponujących – należy zakładać, że brak wskazania danego świadczenia pozafinansowego w ofercie pracy nie wyklucza jego obecności w trakcie pracy (np. możliwość korzystania ze służbowego komputera lub telefonu).

Zbieżność zestawów świadczeń pozafinansowych, oferowanych w ramach ogłoszeń rekrutacyjnych, została również zaobserwowana względem magazynierów oraz operatorów wózków widłowych. W obydwu przypadkach najczęściej proponowana była **organizacja lub dofinansowanie dojazdów do pracy**, wskazywana w odpowiednio 16,4% oraz 14,3% ofert pracy. Jest to związane z lokalizacją magazynów, położonych w większości przypadków poza granicami lub na obrzeżach miast, wymuszającą pozyskiwanie pracowników z relatywnie znaczących odległości. W przypadku obydwu analizowanych stanowisk proponowane były ponadto **benefity sportowo-rekreacyjne** – zostały one zawarte w 6,1% ofert pracy dla magazynierów oraz 8,2% ofert pracy dla operatorów wózków widłowych. Spośród innych świadczeń pozapłacowych, warto w tym przypadku wymienić ponadto wyżywienie lub dofinansowanie wyżywienia oferowane w 9,6% ofert pracy dla magazynierów oraz świadczenia socjalne i prywatne ubezpieczenie zdrowotne zawarte w odpowiednio 10,2% oraz 5,7% ofert pracy dla operatorów wózków widłowych.

Wśród przeanalizowanych ofert pracy, świadczenia pozapłacowe najrzadziej oferowane były dla kierowców. Jedynym świadczeniem oferowanym dla kierowców częściej niż w co dwudziestej ofercie była możliwość korzystania ze służbowego samochodu, wskazana w 9,4% ofert pracy.

Rys. 53 Świadczenia pozapłatowe oferowane pracownikom z branży TSL wg typu stanowiska¹²⁷



Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy ofert pracy

Finansowanie rozwoju zawodowego

Najpowszechniejszym narzędziem rozwoju zawodowego pracowników wykorzystywanym przez wielkopolskie firmy z branży TSL są kursy i szkolenia organizowane w miejscu pracy. Ich częsta lub bardzo częsta organizacja była deklarowana przez 33,0% przebadanych firm. Częste lub bardzo częste wysyłanie pracowników na kursy i szkolenia zewnętrzne oraz finansowanie/współfinansowanie udziału pracowników w kursach lub szkoleniach było deklarowane przez mniej niż co piątą firmę z branży TSL. W przypadku firm produkcyjnych i handlowych, wykorzystanie wskazanych powyżej

¹²⁷ Pominięte zostały świadczenia wskazane w mniej niż 5% przeanalizowanych ofert pracy.

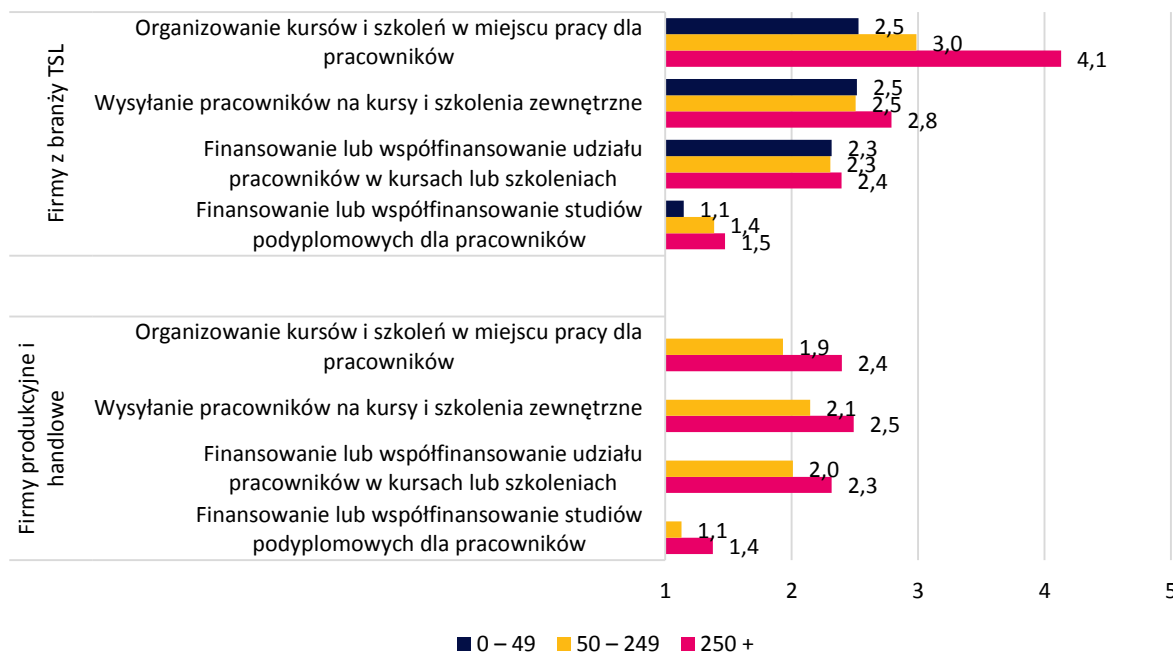
działań było marginalne – najczęściej wykorzystywanym działaniem było wysyłanie pracowników na kursy i szkolenia zewnętrzne deklarowane jako częste lub bardzo częste przez 3,1% firm.

” Na przykład doskonalenie jazdy, tego typu rzeczy. To jest ich praca, więc oni mają jeździć coraz lepiej. [IDI 4]

” Firma ma dosyć mocno rozbudowany program szkoleń. (...) Mamy program, z jednej strony jest program ocen, ocen rocznych i wyznaczania celów na kolejny rok. I to zawsze się odbywa na przełomie roku. Każdy pracownik ma prowadzoną rozmowę, która zajmuje około 2 do 3 godzin, gdzie jest ocena, ewaluacja pracownika. Co się zadziało w zeszłym roku, jakie pracownik postępy poczynił lub nie poczynił. Jak jest oceniany na dzisiaj i z tego wynika plan na przyszłość i również szkolenia, na które pracownik jest kierowany. To wszystko jest zbierane i centralnie dział no, HR, decyduje o szkoleniach, na które ci pracownicy później w ciągu roku, my wszyscy na te szkolenia jesteśmy wysyłani. [IDI 7]

Częstotliwość wykorzystania poszczególnych działań związanych z rozwojem pracowników jest uzależniona od wielkości firmy – jest ona najwyższa w dużych firmach. Zależność ta jest obserwowana niezależnie od typu działania zarówno w przypadku firm z branży TSL jak i wśród przebadanych firm produkcyjnych i handlowych. Wynika to zarówno z wyższej, w przypadku dużych firm, dostępności środków finansowych, mogących zostać przeznaczonych na rozwój pracowników jak i większej liczby pracowników. Większa częstotliwość tego typu działań jest bardziej prawdopodobna w dużych firmach, które w celu objęcia nimi większej części pracowników muszą ją prowadzić na bieżąco. Co szczególnie ważne **w przypadku wewnętrznych kursów i szkoleń, wraz ze wzrostem liczby pracowników w nich uczestniczących, obniżeniu ulega ich koszt jednostkowy**, co dodatkowo może stymulować ich wykorzystanie.

Rys. 54 Średnia częstotliwość prowadzenia przez firmę danych działań z zakresu doszkalania pracowników w podziale wg wielkości firmy. 1 – Bardzo rzadko lub nigdy; 5 – Bardzo często lub zawsze

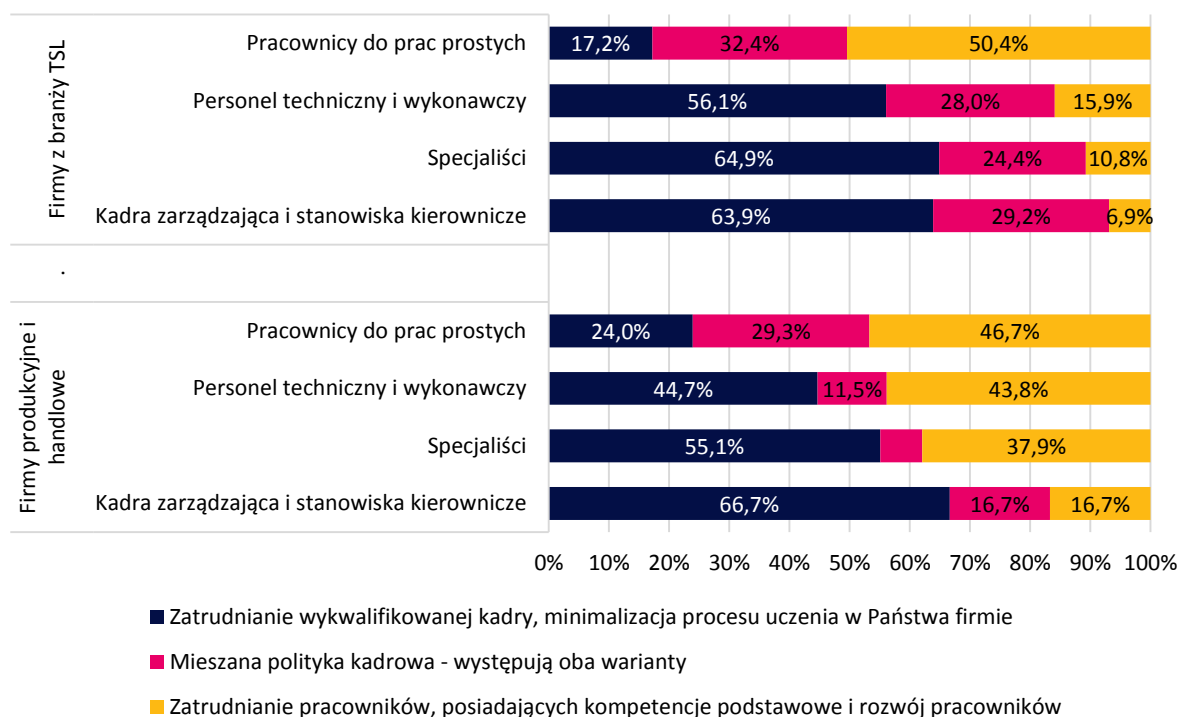


Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1, Pyt. 26. Czy Państwa firma prowadzi następujące działania z zakresu doszkalania pracowników? oraz badania CATI 2, 28. Czy Państwa firma prowadzi następujące działania z zakresu doszkalania pracowników na stanowiskach związanych z działalnością logistyczną?

5.4 Polityka zatrudnienia w branży TSL

Polityka zatrudnienia pracowników w branży TSL jest zróżnicowana przede wszystkim ze względu na typ stanowiska. Zarówno w firmach z branży TSL jak i badanych firmach produkcyjnych oraz handlowych, w przypadku rekrutacji pracowników do prac prostych przeważa zatrudnianie osób niedoświadczonych oraz nastawienie na ich późniejszy rozwój. Polityka zatrudnienia stosowana względem personelu technicznego i wykonawczego, specjalistów oraz kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych jest diametralnie różna. W przypadku wymienionych stanowisk wyższego znaczenia nabiera poziom wykształcenia pracowników. Zależność ta jest szczególnie widoczna w przypadku firm z branży TSL, w przypadku których odsetek firm deklarujących zatrudnianie pracowników posiadających kompetencje podstawowe wyniósł jedynie 15,9% w przypadku personelu technicznego i wykonawczego, 10,8% w przypadku specjalistów oraz 6,9% w przypadku kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych.

Rys. 55 Udział wielkopolskich firm deklarujących wybraną politykę zatrudnienia względem poszczególnych stanowisk w podziale wg wielkości firmy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1, Pyt. 25. Jak określiłby Pan/Pani prowadzoną w ostatnim czasie politykę zatrudnienia Państwa firmy względem następujących grup stanowisk oraz badania CATI 2, 27. Jak określiłby Pan/Pani prowadzoną w ostatnim czasie politykę zatrudnienia Państwa firmy względem następujących grup stanowisk związanych z działalnością logistyczną?

Najczęściej wykorzystywanymi przez wielkopolskie firmy z branży TSL narzędziami poszukiwania nowych pracowników jest **rekrutacja nieformalna** (przez pracowników, znajomych oraz rodzinę) **wykorzystywanie portali rekrutacyjnych oraz rekrutacja wewnętrzna**. Częste lub bardzo częste wykorzystywanie tych narzędzi było deklarowane przez odpowiednio 29,6%, 22,4% i 21,4% ogółu respondentów, co znalazło też potwierdzenie w przeprowadzonych wywiadach jakościowych:

” Ostatnie przykłady rekrutacji na wyższe stanowiska tutaj u nas, myślę przeważa rekrutacji wewnętrznych, ale również z dopływem świeżej krwi z zewnątrz, tak bym powiedział. (...)

Myślę, że skala tych rekrutacji jest na tyle mała w stosunku do tych rekrutacji związanych z pracownikami magazynowymi, a z drugiej strony profil tych kandydatów i wymagania im stawiane, zakres obowiązków są takie, że to nie jest tak pilne. Jasne, fajnie zrekrutować nową osobę jak najszybciej, natomiast tutaj szukamy bardzo dobrego kandydata i na tego kandydata możemy poczekać miesiąc, dwa, trzy niezależnie od tego. [IDI 14]

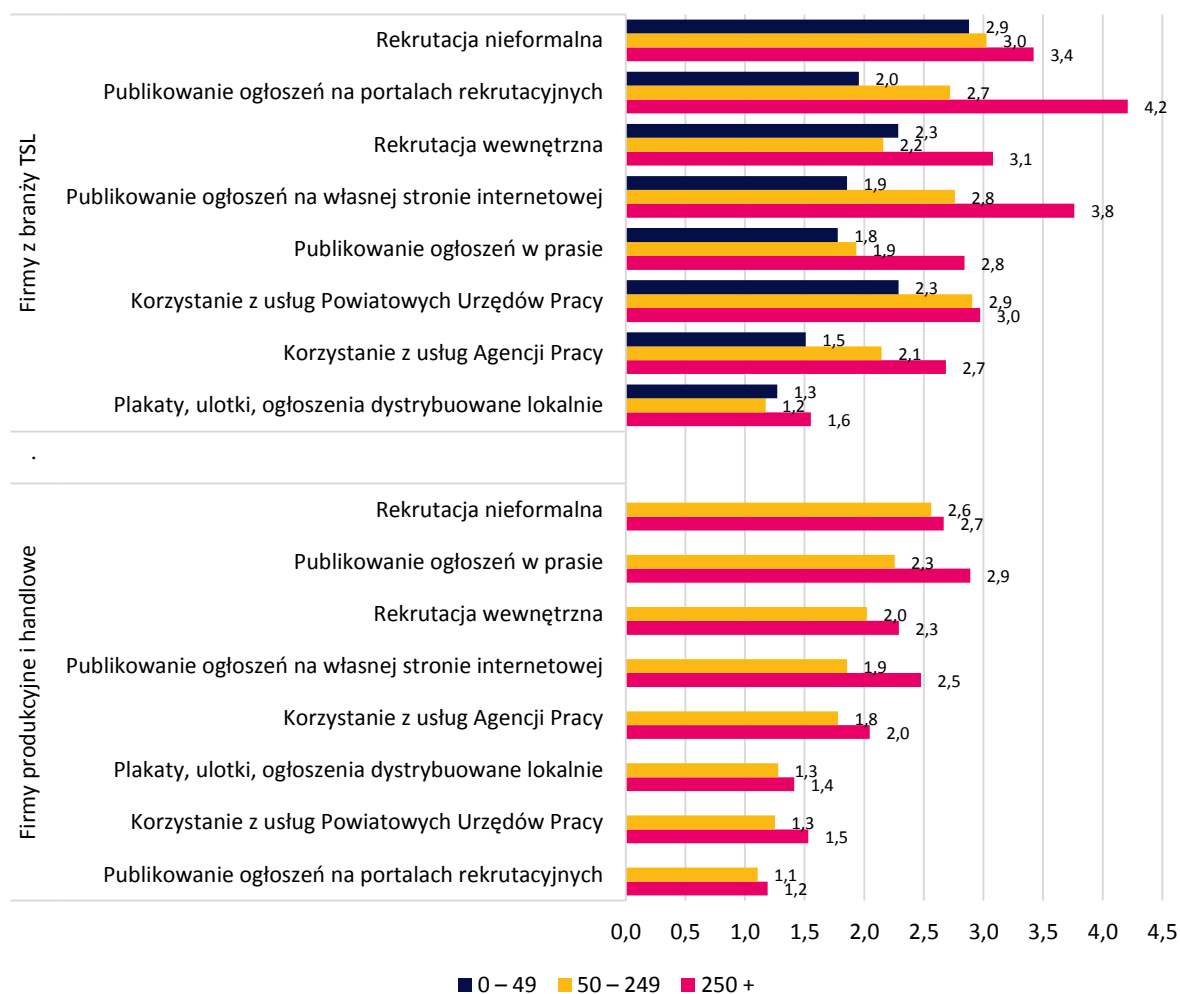
Częste lub bardzo częste korzystanie z usług Powiatowych Urzędów Pracy było deklarowane jedynie przez 12,9% firm.

” *Jeżeli są pracownicy na rynku dostępni, to nie ma sensu współpracować z Urzędem Pracy, bo są ludzie. Jeżeli nie ma tych pracowników, to w Urzędzie Pracy też nie ma tych pracowników. To nie jest inny świat. [IDI 17]*

W przypadku badanych firm produkcyjnych i handlowych, częstotliwość wykorzystania poszczególnych narzędzi pozyskiwania pracowników była deklarowana na znacząco niższym poziomie, co związane jest z niższą częstotliwością poszukiwania nowych pracowników na stanowiska związane z działalnością logistyczną. Najczęściej deklarowanymi narzędziami poszukiwania pracowników były rekrutacja nieformalna, publikowanie ogłoszeń w pracy oraz rekrutacja wewnętrzna.

Częstotliwość wykorzystania poszczególnych narzędzi poszukiwania pracowników jest powiązana z wielkością firmy. Zależność ta jest obserwowana zarówno wśród firm z branży TSL jak i firm produkcyjnych i handlowych.

Rys. 56 Średnia częstotliwość wykorzystywania przez firmy danych narzędzi poszukiwania pracowników w podziale wg wielkości firmy. 1- Bardzo rzadko lub nigdy; 5 – Bardzo często lub zawsze



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1, Pyt. 20. Jak często Państwa firma wykorzystuje następujące narzędzia poszukiwania nowych pracowników? oraz badania CATI 2, 22. Jak często Państwa firma wykorzystuje następujące narzędzia poszukiwania nowych pracowników na stanowiska związane z działalnością logistyczną?

Warto w tym miejscu wspomnieć po raz kolejny o wysokiej rotacji pracowników w branży TSL, w szczególności w grupie **pracowników magazynowych**, która w pewnym sensie wymusza na firmach sięganie po **niestandardowe formy prowadzenia rekrutacji**:

” Mogę powiedzieć ostatecznie doświadczenia są takie, że oferta pracy żyje dwa dni, dosłownie. To znaczy, że jeżeli w ciągu dwóch dni, jest kandydat do pracy. Jeżeli w ciągu dwóch dni nie załatwimy spotkania i nie zepniemy tematu, to jego już nie ma, jest gdzieś indziej. I to, no tak to wygląda w tej chwili. Firmy zaczynają się bić o pracowników. Słyszałem, że (...) składa już oferty pracy w areszcie w Poznaniu, gdzieś tam kieruje to do ludzi, którzy gdzieś mają jakieś słabe czy niskie wyroki, jakieś krótkotrwałe. I też jakby dopinanie tematu związane z podjęciem pracy odbywa się telefonicznie. Dobrze, proszę przyjść do pracy, nie wiem, jutro, pojutrze i ruszamy. Już nie prowadzi się rozmów bezpośrednich, kwalifikacyjnych. [IDI 7]

Z kolei w przypadku rekrutacji na stanowisko **kierowcy samochodu ciężarowego**, pracodawcy coraz częściej szukają pracowników za wschodnią granicą Polski, wskazując przy tym na długi czas oczekiwania na pozwolenie na pracę oraz trudności wynikające z nieznamomości języka polskiego.

” R: Natomiast tu jest potrzeba, dlatego trzeba się posiłkować pracownikami innych mieszkańców Europy, czyli na przykład Ukrainy. I my tak robimy. M: A jaka jest proporcja mniej więcej? R: 50/50. M: A czy zatrudnianie osób z Ukrainy jest w jakiś sposób dla Państwa... nie wiem.. uciążliwe poprzez biurokrację? R: Tak, tak. Dlatego że jeszcze dwa lata temu nie było problemu z oczekiwaniem na dokumenty z pozwoleniem na pracę i na inne dokumenty, które są potrzebne, żeby taki pracownik pracował w Polsce, a w tej chwili są to... było do miesiąca, tak? A w tej chwili jest to nawet do 6 miesięcy. (...) Do 6 miesięcy jest czas oczekiwania na to, żeby kierowca mógł wsiąść do samochodu i jechać, na otrzymanie dokumentów. [IDI 19]

” Ukraiński kierowca niestety musi mieć tłumacza. Musimy wszystkie dokumenty przetłumaczyć na język ukraiński, tak? Mamy robione to naprawdę w sposób tak jak powinno to być robione, czyli wszystkie dokumenty, wszystko co mamy jest tłumaczone na dwa języki, żeby nie było możliwości, powiedziane, że jest to niezrozumiane dla kierowców, tak? W związku z tym nawet oprogramowanie w tych komputerach pokładowych też jest w języku ukraińskim. W związku z powyższym proszę sobie wyobrazić jakie to są dodatkowe nakłady. Oprócz tego, że mamy tych kierowców, zatrudniamy, oni na przykład pół roku czekają na dokumenty, gdzie my mamy ludzi, którzy załatwiają to, żeby ich ściągnąć. Łatwiej zatrudnić polskiego pracownika? Łatwiej. Tylko go nie ma. [IDI 19]

5.5 Popyt na pracowników w branży TSL

Branża TSL na terenie województwa wielkopolskiego charakteryzuje się znaczącym, obecnym i prognozowanym, zapotrzebowaniem na pracowników. W opinii wielkopolskich firm z branży TSL biorących udział w badaniu, **konkurencja o pracowników jest obecnie jednym z kluczowych wyzwań, przed jakimi stoi branża**. Z jednej strony mówi się o rynku pracownika, wysokiej rotacji pracowników i pewnego rodzaju „bitwie” o pracowników (szczególnie w odniesieniu do pracowników magazynowych), z drugiej strony pracodawcy podkreślają trudności w znalezieniu odpowiednich pracowników – i dotyczy to wszystkich grup stanowisk.

” M: A wyzwania, trudności? R: Po pierwsze, po drugie i po trzecie, kadra. Pracownicy. To jest największa trudność. Przy czym chyba mamy większe trudności niż w innych regionach. Nie chciałbym powiedzieć, że kolegom znacznie łatwiej rekrutować na górnym Śląsku czy Bielanach czy Mazowszu – myślę że jest to porównywalne. A jeżeli spojrzymy na stopę bezrobocia w samych Poznaniu, gdzieś na poziomie chyba nieco ponad 2%. Czy to bezrobocie faktycznie jest... [IDI 14]

W dalszej części rozdziału przedstawiono szczegółowo zawody związane z branżą TSL najczęściej poszukiwane przez pracodawców w Wielkopolsce, a także oczekiwania pracodawców względem kwalifikacji i kompetencji pracowników.

5.5.1 Zawód i lokalizacja

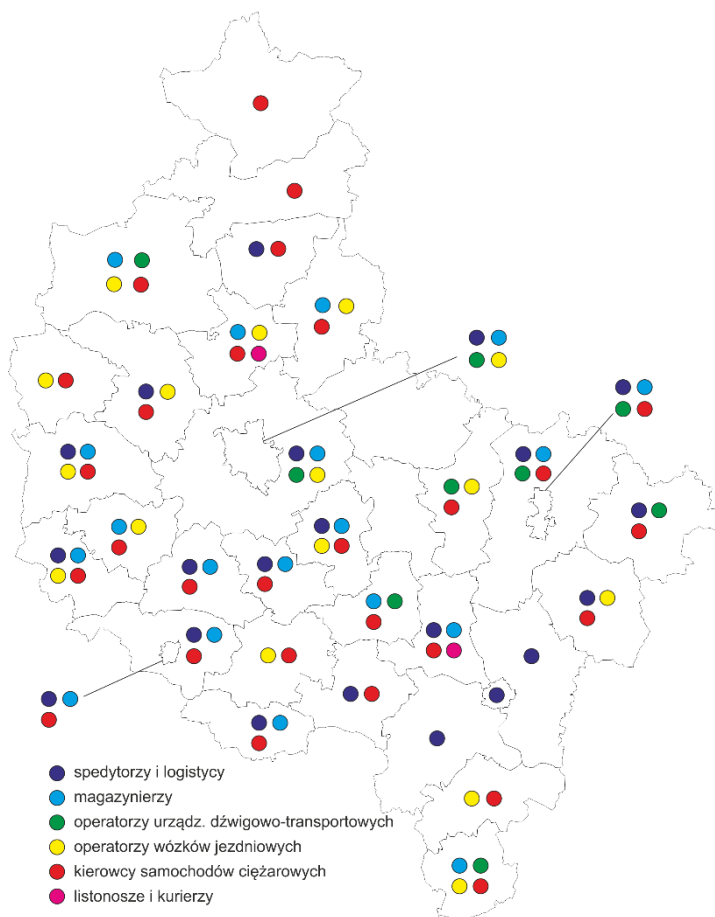
Zawody deficytowe – Barometr zawodów

Wśród zdiagnozowanych w 2016 r., w ramach *Barometru zawodów*¹²⁸, zawodów deficytowych z branży TSL w województwie wielkopolskim znaleźli się:

- Kierowcy samochodów ciężarowych – deficyt w 28 powiatach;
- Spedytorzy i logistycy – deficyt w 21 powiatach;
- Magazynierzy – deficyt w 19 powiatach;
- Operatorzy wózków jezdniowych – deficyt w 16 powiatach;
- Operatorzy urządzeń dźwigowo-transportowych – deficyt w 9 powiatach;
- Listonosze i kurierzy – deficyt w 2 powiatach.

Rozmieszczenie przestrzenne zdiagnozowanych zawodów deficytowych w ramach powiatów województwa wielkopolskiego zostało przedstawione na poniższej mapie.

Rys. 57 Zawody deficytowe w branży TSL w województwie wielkopolskim w 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Barometr zawodów. Raport podsumowujący badanie w województwie wielkopolskim, WUP w Krakowie, Kraków 2015”

¹²⁸ Źródło: *Barometr zawodów. Raport podsumowujący badanie w województwie wielkopolskim*, WUP w Krakowie, Kraków 2015

Wnioski z analizy ofert pracy zgłoszonych do PUP

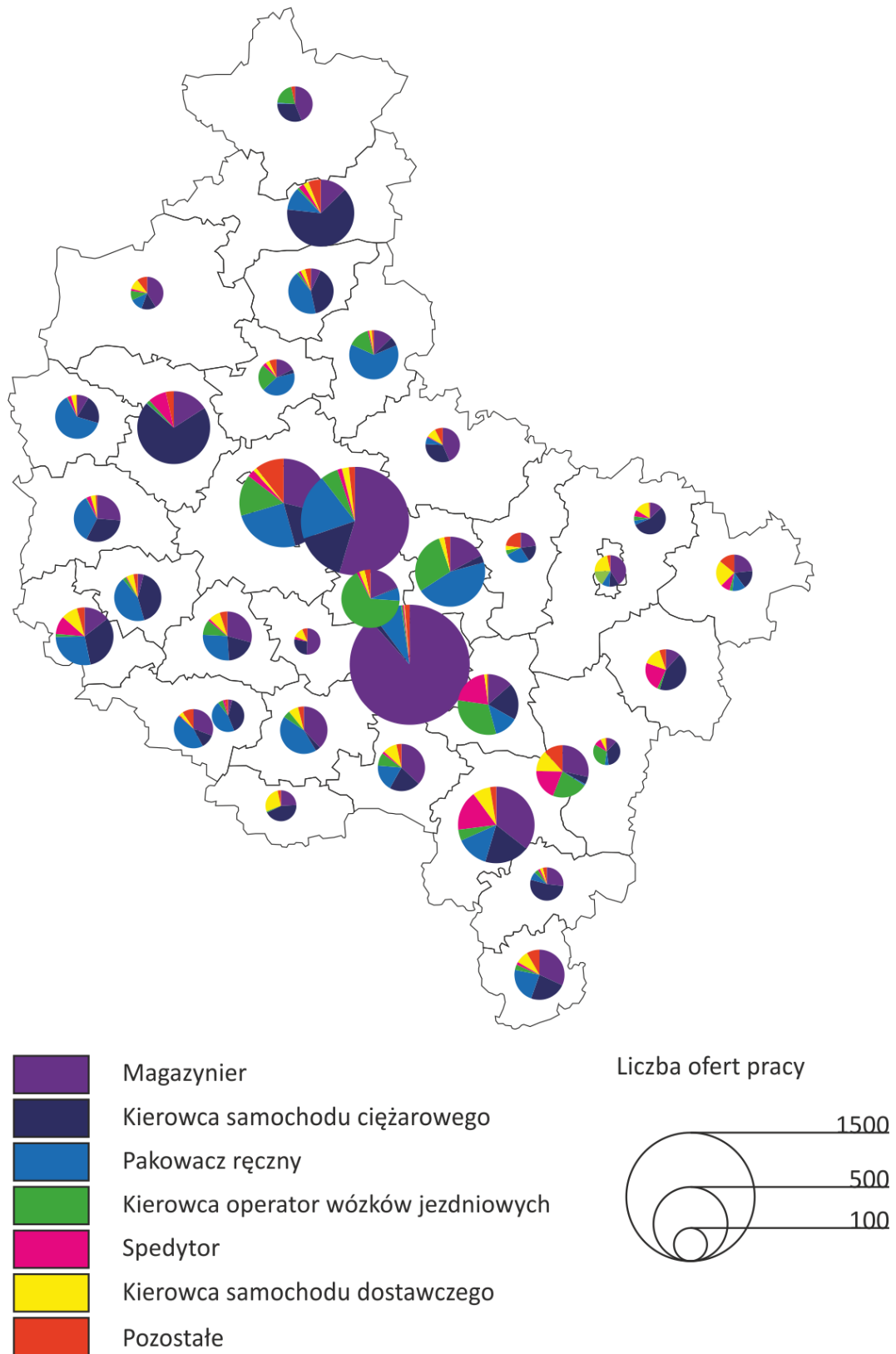
Biorąc pod uwagę oferty pracy związane z branżą TSL zgłoszone do Powiatowych Urzędów Pracy w Wielkopolsce **w pierwszej połowie 2016 r.** w liczbie **9 534**, największe zapotrzebowanie dotyczyło następujących zawodów:

- Magazynier – 3 375 ofert;
- Kierowca samochodu ciężarowego – 2 052 ofert;
- Pakowacz ręczny – 1 916;
- Kierowca operator wózków jezdniowych – 910;
- Spedytor – 443;
- Kierowca samochodu dostawczego – 431.

Oferty dotyczące wymienionych powyżej zawodów stanowiły w sumie 95,7% ogółu zgłoszonych ofert pracy z branży TSL.

Poniższa mapa przedstawia podział ofert pracy z branży TSL zgłoszonych do wielkopolskich PUP w pierwszym półroczu 2016 r. ze względu na zawód oraz lokalizację na poziomie powiatu.

Rys. 58 Oferty pracy z branży TSL zgłoszone do wielkopolskich PUP w pierwszym półroczu 2016 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Powiatowe Urzędy Pracy

W ujęciu przestrzennym, przeanalizowane oferty pracy zgłoszone do wielkopolskich PUP koncentrowały się przede wszystkim w Poznaniu i otaczającym go powiecie poznańskim, w przypadku których zgłoszonych zostało odpowiednio 715 i 1 067 ofert oraz w powiecie jarocińskim – 1 313 ofert. Wymienione powiaty skupiały w sumie 32,5% ogółu zgłoszonych do Powiatowych Urzędów Pracy ofert. Należy przy tym zauważyć, że struktura zgłoszonych w powiecie jarocińskim ofert była zdominowana przez oferty pracy dla **magazynierów**, których zgłoszono 1 161. Łącznie z powiatem poznańskim, powiat jarociński skupiał 51,7% ogółu zgłoszonych w województwie wielkopolskim ofert dla magazynierów.

W przypadku ofert pracy dla **kierowców samochodu ciężarowego**, znacząca koncentracja miała miejsce w ramach powiatu **szamotulskiego** (341 ofert), **piłskiego** (262) oraz powiatu **poznańskiego** (161) i **Poznania** (121). W sumie, wymienione powiaty skupiły 43,1% ogółu zgłoszonych ofert pracy dla kierowców samochodu ciężarowego.

Oferty pracy dla **pakowaczy ręcznych** skupiły się w powiatach **wrzesińskim** (201 ofert), **wągrowieckim** (139) oraz powiecie **poznańskim** (212) i **Poznaniu** (176). Stanowiły one łącznie 38,0% ogółu zgłoszonych w tym zawodzie ofert pracy.

Spośród 910 ofert zgłoszonych dla **kierowców-operatorów wózków jezdniowych**, 60,2% ofert zostało zgłoszonych w powiatach **średzkim** (205 ofert), **wrzesińskim** (129), **pleszewskim** (106) oraz **Poznaniu** (108).

Najwięcej ofert pracy dla **spedytorów** zostało zgłoszonych w powiatach **ostrowskim** (90 ofert), **pleszewskim** (69) oraz **Kaliszu** (48). Łącznie, wymienione powiaty odpowiadały za 46,7% ogółu zgłoszonych w województwie ofert pracy dla spedytorów.

Spośród zawodów o najwyższej liczbie zgłoszonych ofert, najmniejszą koncentracją przestrzenną charakteryzował się zawód **kierowca samochodu dostawczego**. W trzech powiatach o największej liczbie zgłoszonych ofert pracy – powiatach ostrowskim, kolskim oraz Kaliszu – koncentrowało się 23,4% ogółu ofert.

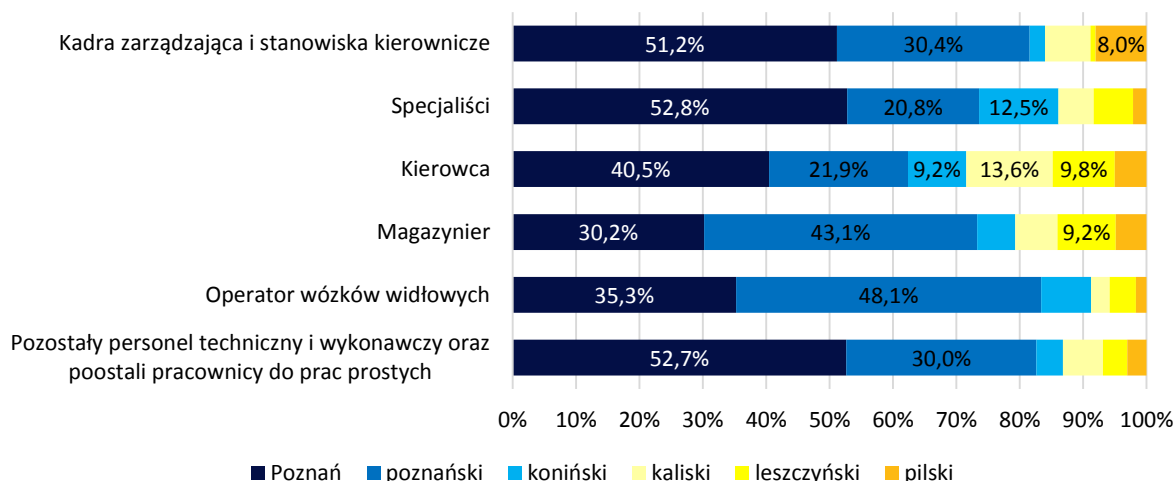
Wnioski z analizy ofert pracy zamieszczonych na portalach komercyjnych

Wśród przeanalizowanych ofert pracy **zamieszczonych na portalach komercyjnych**, zdecydowanie dominowały oferty dla personelu technicznego i wykonawczego oraz pracowników do prac prostych. Oferty dedykowane tego typu stanowiskom stanowiły łącznie 92,5% przeanalizowanych ofert pracy. W ramach tej grupy, **największy popyt na pracowników dotyczył magazynierów, kierowców oraz operatorów wózków widłowych**. Oferty pracy dedykowane tym zawodom stanowiły odpowiednio 54,4%; 15,2% oraz 6,5% ogółu ofert pracy. Należy mieć przy tym na uwadze, że **wysoki popyt na magazynierów jest wynikiem zarówno rozwoju w województwie wielkopolskim działalności magazynowej, jak i znaczącej rotacyjności pracowników**, wymagającej prowadzenia bieżącej rekrutacji na stanowiska związane z obsługą magazynów. Udział ofert pracy dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz specjalistów stanowił odpowiednio 3,5% oraz 4,0% ogółu przeanalizowanych ofert pracy.

Zdecydowana większość przeanalizowanych ofert pracy dla pracowników z branży TSL, bez względu na typ stanowiska, dotyczyła pracy w aglomeracji poznańskiej. Oferty pracy w Poznaniu i podregionie poznańskim, stanowiły łącznie od 62,4% ogółu ofert pracy w przypadku kierowców do 83,4% ogółu ofert pracy w przypadku operatorów wózków widłowych. Warto przy tym zwrócić uwagę na **zróżnicowanie struktury popytu rynku pracy w ramach aglomeracji poznańskiej**. Popyt na kadre zarządzającą i stanowiska kierownicze oraz specjalistów koncentrował się w Poznaniu – oferty pracy w Poznaniu dotyczące wymienionych stanowisk stanowiły odpowiednio 51,2% oraz 52,8% ogółu w skali województwa. Z kolei podregion poznański charakteryzował się koncentracją popytu na magazynierów oraz operatorów wózków widłowych, co jest związane ze znaczącą w podregionie koncentracją magazynów. Udział ofert pracy w podregionie poznańskim wyniósł w przypadku tych

stanowisk odpowiednio 43,1% oraz 48,1% ogółu w skali województwa. **Najwyższym stopniem rozproszenia przestrzennego w skali województwa wielkopolskiego charakteryzował się popyt na kierowców.** Popyt na pozostałych pracowników charakteryzował się analogiczną koncentracją jak w przypadku specjalistów oraz kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych.

Rys. 59 Struktura przestrzenna ofert pracy z branży TSL wg typu stanowiska



Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy ofert pracy

Opinia pracodawców

O trudnościach ze znalezieniem pracowników wypowiedzieli się respondenci badania ilościowego oraz jakościowego – przedstawiciele firm z branży TSL w Wielkopolsce. **Problemy ze znalezieniem pracowników w ciągu ostatniego roku były** deklarowane przez 49,2% firm z branży TSL oraz 14,8% firm produkcyjnych i handlowych.

Największe problemy ze znalezieniem pracowników dotyczyły grupy kierowców. Spośród firm deklarujących problemy ze znalezieniem pracownika, zawód ten był wskazywany przez 88,2% respondentów z branży TSL oraz 38,6% firm produkcyjnych i handlowych. Problem z dostępnością zawodowych kierowców jest obserwowany w skali całego kraju. Wśród jego przyczyn wymieniane są m.in. emigracja kierowców do zagranicznych firm¹²⁹, nieatrakcyjność zawodu dla młodego pokolenia oraz ograniczona oferta edukacyjna w jego zakresie, na co wpływ ma zarówno oferta edukacyjna szkół zawodowych i techników jak i zniesienie zasadniczej służby wojskowej zapewniającej w przeszłości stały napływ nowych kierowców. Aktualnie szacuje się, że roczne zapotrzebowanie na nowych kierowców wynosi w skali kraju od 20 do 30 tys. Istotnym problemem w tym zakresie jest również struktura wiekowa kierowców, która ze względu na brak napływu nowych kierowców podlega systematycznemu starzeniu.¹³⁰

” Średnia wieku kierowców to jest ok. 50 lat. Duża część pracowników jest powyżej 50 r.ż., więc za chwilę te osoby odejdą na emeryturę. A dla młodych ludzi to nie jest atrakcyjny zawód. [IDI 2]

” Nie ma kierowców na rynku. Nie ma. W tej chwili branża kierowców jest bardzo ograniczona. Bardzo dużo kierowców wyjechało, pracują dla firm zagranicznych. [IDI 19]

¹²⁹ Źródło: Borucka, A., *Analiza polskiego transportu samochodowego*, Systemy Logistyczne Wojsk nr 39/2013

¹³⁰ Źródło: Otto P., *Transport zmaga się z deficytem pracowników*, Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 24.06.2015

Jak już niejednokrotnie wspomniano, firmy zgłaszają duże zapotrzebowanie na **magazynierów**, co związane jest z dużą rotacją pracowników w tej grupie zawodowej.

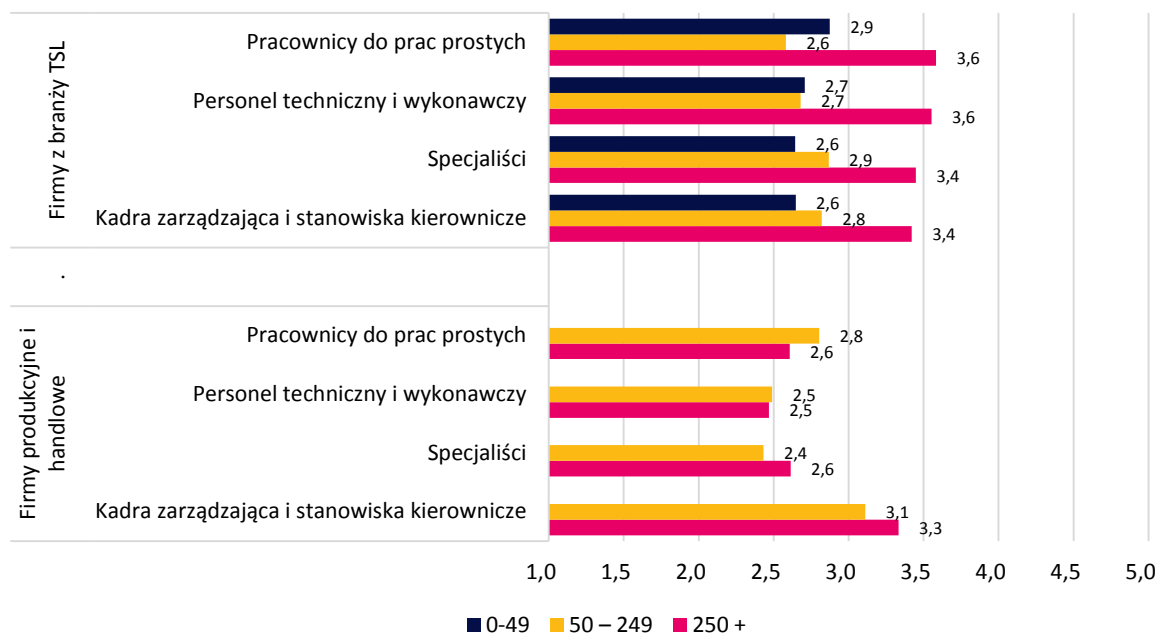
” *Ten rok i końcówka tamtego roku – była bardzo duża rotacja. Z tego co wiem to 40% załogi żeśmy zmienili na magazynie. (...) Magazynierzy przeszli po prostu do innych firm. Z tego co wiem większość przeszła do (...). [IDI 5]*

Wśród firm z branży TSL, deficyt pracowników występował również w przypadku zawodu **mechanik oraz spedytor**, przy czym skala tego deficytu była znacząco niższa – zawody te zostały wskazane przez odpowiednio 12,4% oraz 10,2% firm deklarujących problemy w zakresie znalezienia pracownika.

W przypadku przebadanych firm produkcyjnych i handlowych, struktura zawodowa deficytu pracowników była bardziej rozdrobniona. Względnie dużym deficytem charakteryzowały się zawody magazynier (31,6%), spedytor (14,0%), logistyk (12,3%), mechanik (10,5%) oraz operator wózka widłowego (10,5%).

Możliwości znalezienia nowych pracowników były oceniane jako przeciętne niezależnie od typu stanowiska. Średnia wartość oceny, na skali od 1 do 5 (1 – sytuacja zdecydowanie niekorzystna; 5 – sytuacja zdecydowanie korzystna), wśród przedsiębiorców z branży TSL wyniosła 2,8 zarówno w przypadku kadry kierowniczej i stanowisk kierowniczych, specjalistów jak i personelu technicznego i wykonawczego. Względem pracowników do prac prostych wartość ta wyniosła 2,9. W przypadku firm z branży produkcyjnej i handlowej, średnia ocena wyniosła 3,2 dla kadry kierowniczej i stanowisk kierowniczych, 2,5 dla specjalistów oraz personelu technicznego i wykonawczego, 2,8 dla pracowników do prac prostych. **Ocena ta była zależna od wielkości przedsiębiorstwa**, co jest szczególnie widoczne względem firm z branży TSL – średnie deklarowane oceny możliwości znalezienia pracownika, bez względu na typ stanowiska, w przypadku dużych firm były zdecydowanie wyższe niż w przypadku firm małych i średnich. Przyczyny tej zależności można szukać m.in. w możliwości przeznaczenia większych środków na prowadzenie procesu rekrutacyjnego, w tym korzystania z zewnętrznych narzędzi poszukiwania pracowników. Jak zostało to zauważone w rozdziale 5.4 *Polityka zatrudnienia w branży TSL*, duże firmy z branży TSL zdecydowanie częściej od pozostałych wykorzystują dostępne narzędzia poszukiwania pracowników, także narzędzia komercyjne.

Rys. 60 Średnia ocena możliwości znalezienia pracowników na poszczególne stanowiska w podziale wg wielkości firmy. 1 – sytuacja zdecydowanie niekorzystna; 5 – sytuacja zdecydowanie korzystna.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania CATI 1, Pyt. 13. Jak, z punktu widzenia Państwa firmy, ocenia Pan/Pani sytuację na rynku pracy w województwie wielkopolskim? oraz badania CATI 2, Pyt. 16. Jak, z punktu widzenia zarządzania zasobami ludzkimi związanymi z działalnością logistyczną w Państwa firmie, ocenia Pan/Pani sytuację na RYNKU PRACY w województwie wielkopolskim jeżeli chodzi o następujące aspekty?

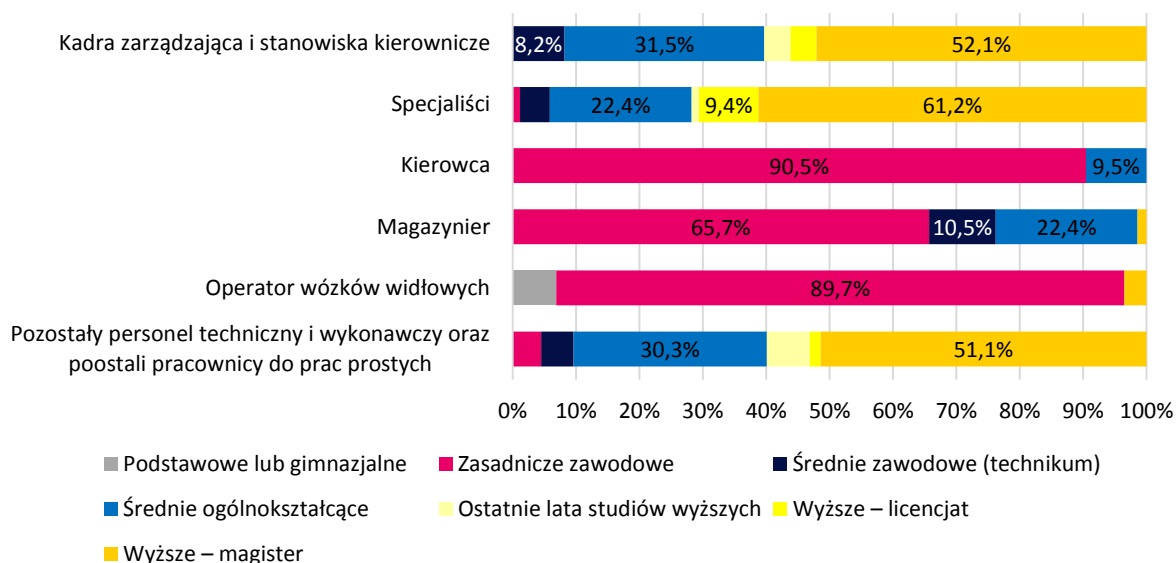
5.5.2 Wykształcenie

Wnioski z analizy ofert pracy zamieszczonych na portalach komercyjnych

Wśród ogółu przeanalizowanych ofert pracy z portali komercyjnych, pod względem wymagań związanych z poziomem wykształcenia, specyficzną grupę stanowili **kierowcy, magazynierzy oraz operatorzy wózków widłowych** – grupy zawodowe, na które stwierdzone zostało największe zapotrzebowanie w wielkopolskiej branży TSL. Względem powyższych zawodów, w zdecydowanej większości przypadków, oferty pracy nie określały wymaganego poziomu wykształcenia. Został on określony jedynie w przypadku 3,7% ofert pracy dla kierowców, 7,0% ofert dla magazynierów oraz 11,9% ofert dla operatorów wózków widłowych. Wśród ofert pracy wymagających określonego poziomu wykształcenia, dominował wymóg posiadania wykształcenia zasadniczego zawodowego, stwierdzony w 90,5% ofert w przypadku kierowców, 89,7% – operatorów wózków widłowych, 65,7% – magazynierów.

W przypadku kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych, specjalistów oraz pozostałych stanowisk, wymóg posiadania określonego wykształcenia został określony w odpowiednio 54,9%, 55,9% oraz 28,8% ogółu ofert dotyczących wymienionych stanowisk. **W tym przypadku, najczęściej wymaganym poziomem wykształcenia było wykształcenie wyższe magisterskie.** Wśród ofert pracy wymagających określonego poziomu wykształcenia, wykształcenie wyższe magisterskie było wymagane w 61,2% ofert pracy dla specjalistów, 52,% ofert dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz 51,1% ofert dla pozostałych stanowisk. **Wśród najczęściej wymaganych kierunków wykształcenia wyższego znalazły się ekonomia, logistyka oraz transport.**

Rys. 61 Wykształcenie wymagane w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska*



* Udział w ofertach z określonym wymogiem dotyczącym poziomu wykształcenia

Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy ofert pracy

Zdaniem pracodawców z branży TSL **wykształcenie kierunkowe w branży logistycznej nie musi być warunkiem koniecznym dla podjęcia pracy w branży**, oczywiście za wyjątkiem zawodów wymagających specjalistycznych uprawnień zawodowych, jak np. kierowca lub spedytor. Pracodawcy oczekują od kandydatów podstawowej wiedzy teoretycznej, ponieważ z jednej strony mają świadomość ograniczeń wynikających z obecnego systemu edukacji (niewielkich możliwości pozyskania wiedzy praktycznej), a z drugiej strony podkreślają konieczność wdrożenia pracownika w specyfikę pracy w firmie. Ocenę przygotowania absolwentów do pracy w branży TSL przedstawiono w rozdziale 4.3 *Uwarunkowania edukacyjne*.

To, co zdaniem pracodawców, bardziej liczy się przy rekrutacji to doświadczenie zawodowe oraz kompetencje pracownika.

5.5.3 Doświadczenie zawodowe

Posiadanie określonego doświadczenia stanowi wymóg szczególnie istotny w ofertach pracy dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz stanowisk specjalistycznych. Wśród przeanalizowanych ofert pracy, wymóg posiadania doświadczenia został zawarty w 88,0% oraz 89,5% ofert pracy odnoszących się do powyższych stanowisk. W przypadku pozostałych stanowisk, wymóg posiadania doświadczenia został zawarty w 59,4% ofert dla operatorów wózków widłowych, 40,8% ofert dla kierowców, 40,1% ofert dla magazynierów, oraz 62,6% pozostałych ofert pracy.

Podstawowym wymaganiem w zakresie posiadanego doświadczenia w przypadku ofert dla **kadry zarządzającej i kadry kierowniczej oraz specjalistów** jest **posiadanie doświadczenia w pracy na podobnym stanowisku**. Wymóg taki został zawarty w odpowiednio 55,6% oraz 62,5% przeanalizowanych ofert pracy. Istotnymi wymaganiami były również **doświadczenie w zakresie wykonywania określonych zadań/posiadania określonej wiedzy lub umiejętności** oraz **doświadczenie w określonej branży**. Pierwszy z wymienionych wymogów znalazł się w co drugiej ofercie pracy dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz w co trzeciej ofercie dla specjalistów. Drugi z wymienionych wymogów występował w co czwartej ofercie pracy w przypadku obydwu typów stanowisk. **W przypadku powyższych typów stanowisk, istotny był nie tylko zakres przedmiotowy posiadanego doświadczenia ale również jego zakres czasowy.** Wymagany zakres

czasowy posiadanego doświadczenia był **dłuższy niż dwa lata** w ponad 40% ofert pracy dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz blisko 60% ofert dla specjalistów.

W ofertach pracy dla **kierowców, magazynierów i operatorów wózków widłowych** najistotniejszym było **posiadanie doświadczenia w pracy na podobnym stanowisku**. Należy przy tym mieć na uwadze, że spośród wymienionych zawodów jedynie w przypadku operatorów wózków widłowych wymóg posiadania doświadczenia w pracy na podobnym stanowisku był częstszy niż brak jakichkolwiek wymagań w zakresie doświadczenia. Co warto również podkreślić, w **większości ofert pracy dotyczących powyższych stanowisk, w których zaznaczono wymóg posiadania doświadczenia, nie określano jego zakresu czasowego**. Świadczy to o **znaczącym popycie pracodawców na magazynierów, kurierów i operatorów wózków widłowych – brak rozbudowanych wymogów względem nich wynika z ich niedoboru na rynku pracy** (por. wymagania dotyczące kompetencji w rozdziale 5.5.4 *Kompetencje*).

” *M: A jeśli Pan ogląda takie CV to jakie inne elementy bierze pan pod uwagę? Poza tym uprawnieniem, które oni muszą mieć? R: Staż pracy, przede wszystkim. Oraz czy miał doświadczenie na wysokościowym składowaniu, tak. to było jakby takie... no i oczywiście staż pracy na wózku. Nie jako magazynier tylko ile sobie jeździł konkretnie. I gdzie jeździł. M: I taki dobry staż to ile to jest? minimum to ile? R: Jak najdłuższy. Jeżeli ktoś 2-3 lata jeździł sobie non stop wózkiem no to jakieś doświadczenie nabrał lepiej niż taki, który jeździł tydzień. Albo z przerwami. Albo jeździł 3 lata temu, bo musiał do Wielkiej Brytanii wyjechać [IDI 11].*

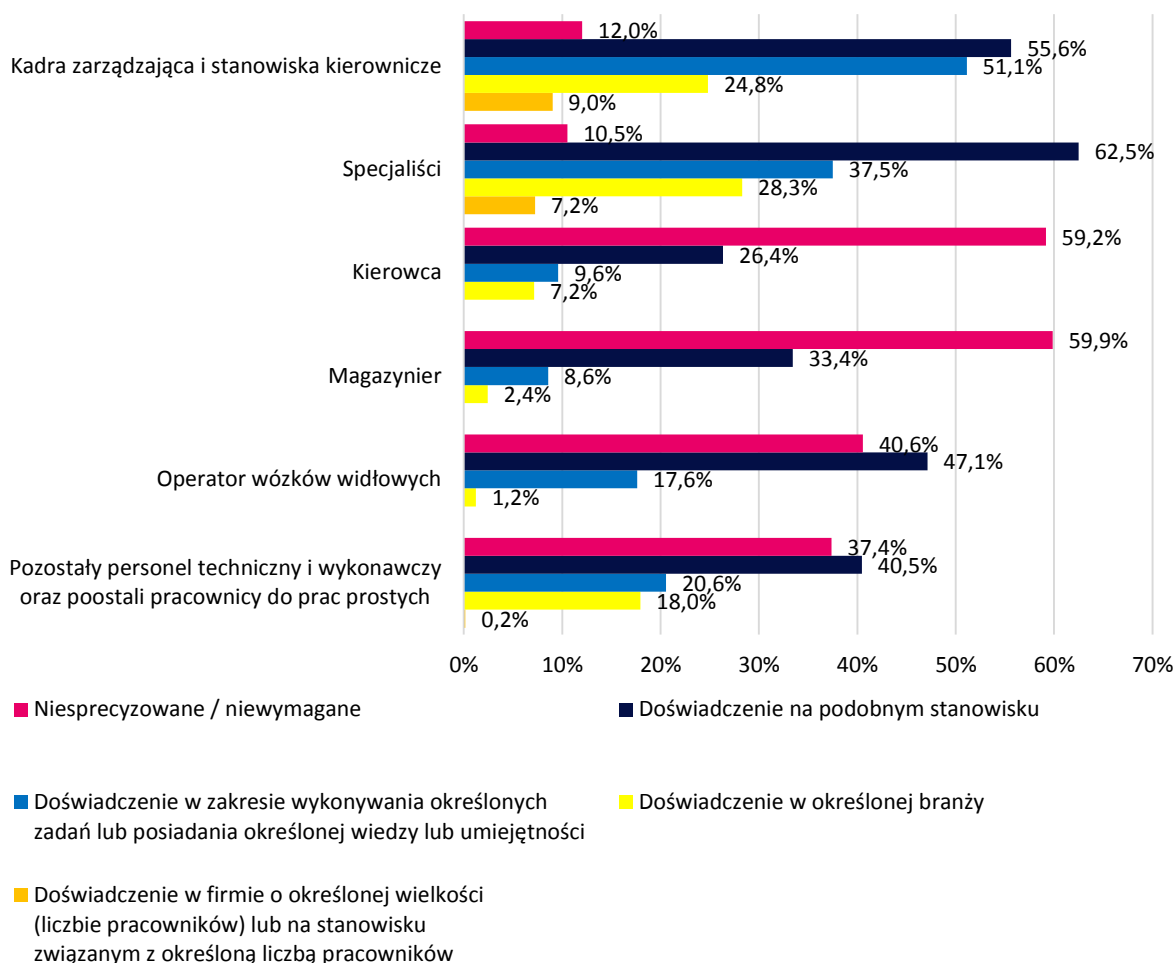
Pracodawcy podkreślali istotną rolę doświadczenia zawodowego w przypadku spedytorów:

” *Dobry spedytor to jest na pewno ktoś, kto już pracował w zawodzie, tak? Pracował stricte z transportem drobnicowym, czyli to jest osoba, która potrafi wejść do firmy, obyc się z nowym systemem, bo planowanie odbywa się na systemie, znać topografię i na taką osobę potrzebuję około 6 miesięcy, żeby był to spedytor. (...) Powiem wprost - jeśli chodzi o spedytorów doświadczonych to to są ludzie, którzy się bardzo cenią na rynku. Czyli pozyskanie takiej osoby jest trudne, głównie ze względów finansowych, bo oczekiwania są bardzo wysokie. [IDI 9]*

” *O jakości, o wartości spedytora w dużej mierze świadczy to na przykład jakie on ma kontakty na rynku, ilu on zna przewoźników i jak dobrze... jak bardzo oni jemu ufają i chcą z nim pracować. To jest bardzo... to jest praca oparta bardzo mocno na relacjach interpersonalnych i na wzajemnym zaufaniu (...). Więc spedytor, który ma szeroki... szeroki notes z przewoźnikami ma bardzo dużą wartość. A to się zdobywa po prostu w czasie, z doświadczeniem. [IDI 8]*

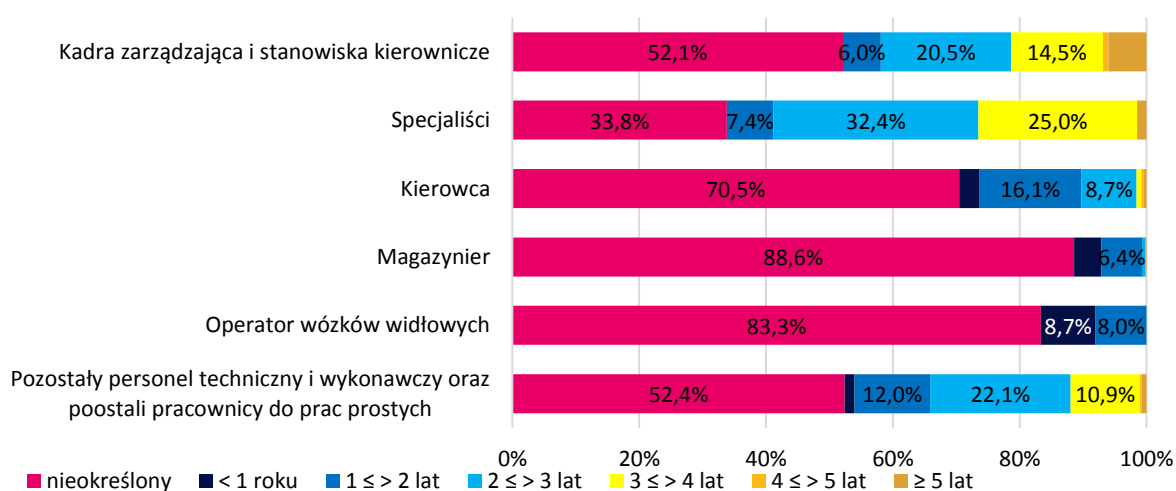
Względem pozostałego personelu technicznego i wykonawczego oraz pozostałego personelu do prac prostych, wymogi posiadania doświadczenia w wykonywaniu określonych zadań/posiadania określonej wiedzy lub umiejętności oraz doświadczenia w określonej branży były zdecydowanie częstsze niż w przypadku kierowców, magazynierów i operatorów wózków widłowych. Należy jednak zauważyć, że również i w tym wypadku, jedynie wymóg doświadczenia w pracy na podobnym stanowisku był częstszy od braku jakichkolwiek wymagań względem doświadczenia. Wymagany zakres czasowy posiadanego doświadczenia dłuższy niż dwa lata został zawarty w co trzeciej ofercie precyzującej jego zakres przedmiotowy.

Rys. 62 Zakres przedmiotowy doświadczenia wymaganego w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska



Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy ofert pracy

Rys. 63 Zakres czasowy doświadczenia wymaganego w ofertach pracy (w których wymagane było doświadczenie) z branży TSL wg typu stanowiska



Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy ofert pracy

5.5.4 Kompetencje

Osobiste

Na podstawie przeanalizowanych ofert pracy, należy stwierdzić, że **od kadry zarządzającej oraz specjalistów w branży TSL w województwie wielkopolskim oczekuje się przede wszystkim samoorganizacji i samodzielności**. Wymóg posiadania tych kompetencji został zawarty w odpowiednio 37,6% oraz 27,1% ofert pracy dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz 49,3% i 34,9% ofert pracy dla specjalistów. Wśród kompetencji osobistych wymaganych częściej niż w co piątej ofercie znalazła się ponadto **umiejętność pracy pod presją czasu** w przypadku obydwu powyższych typów stanowisk oraz zdolności analityczne w przypadku specjalistów. Należy mieć przy tym na uwadze, że zestawy kompetencji osobistych wymaganych od kandydatów na powyższe typy stanowisk, częściej niż w co dziesiątej ofercie, są względem siebie w dużej mierze zbieżne.

Od magazynierów i operatorów wózków widłowych oczekiwana jest przede wszystkim dyspozycyjność. Kompetencja ta była wymieniona w odpowiednio 45,5% oraz 47,5% przeanalizowanych ofert pracy. Wśród pozostałych kompetencji osobistych, wymaganych względem powyższych stanowisk częściej niż w co dziesiątej ofercie pracy, znalazły się sumienność, sprawność fizyczna (w 9,8% ofert dla operatorów wózków widłowych), rzetelność i odpowiedzialność.

” Rzetelność, to jest podstawowa sprawa. To jest fundamentalna sprawa. Pod pojęciem rzetelności rozumiemy zrobienie prawidłowo tego, co ma się zrobić. Czyli rzetelnie. Takie słowo. Druga rzecz, oprócz rzetelności, to jest kwestia wydajności. Te dwie rzeczy dają nam jakość. [IDI 17]

W przypadku operatorów wózków widłowych mówi się również o pewnego rodzaju „wyczuciu”:

” Wiadomo że każdy wózek jest inny. To tak jak z samochodami jest. Ale to my patrzymy po prostu na jego ruchy manualne. Czy sobie radzi, czy jest swobodny, czy się nie pręży i tak dalej. To było widać po prostu. Że mimo że ktoś ma od 10 lat uprawnienia to nie porusza się tak swobodnie wózkiem, żeby sobie te odległości wyczuł. I wysokości. [IDI 11]

Oczekiwania względem kompetencji osobistych kierowców, na podstawie przeanalizowanych ofert pracy, **należy określić jako ograniczone**. Jedynym wymaganiem występującym częściej niż w co dziesiątej ofercie była dyspozycyjność.

Pracodawcy zwracali natomiast uwagę na **predyspozycje osobowościowe** do zawodu kierowcy.

” Ponieważ człowiek też musi mieć do tego predyspozycje, żeby jeździć, żeby być kierowcą międzynarodowym na przykład. Nie każdy się do tego nadaje. Niestety. To nie jest takie proste. (...)Były takie osoby, które po pół roku, po trzech miesiącach składały dokumenty, że oni się pomylili w ogóle z zawodem, że to nie jest dla nich. Mimo że zrobiły kursy, zrobiły wszystko, ale w pracy okazało się, że nie. Że te pobyty poza domem, ta praca w takich warunkach, czyli jeżdżenie, nocowanie na parkingach w samochodzie itd., ugotowanie sobie obiadu, zorganizowanie sobie takiego życia nie każdemu to odpowiada. Niektórzy nie zdają sobie sprawy jak ciężki jest to zawód. [IDI 19]

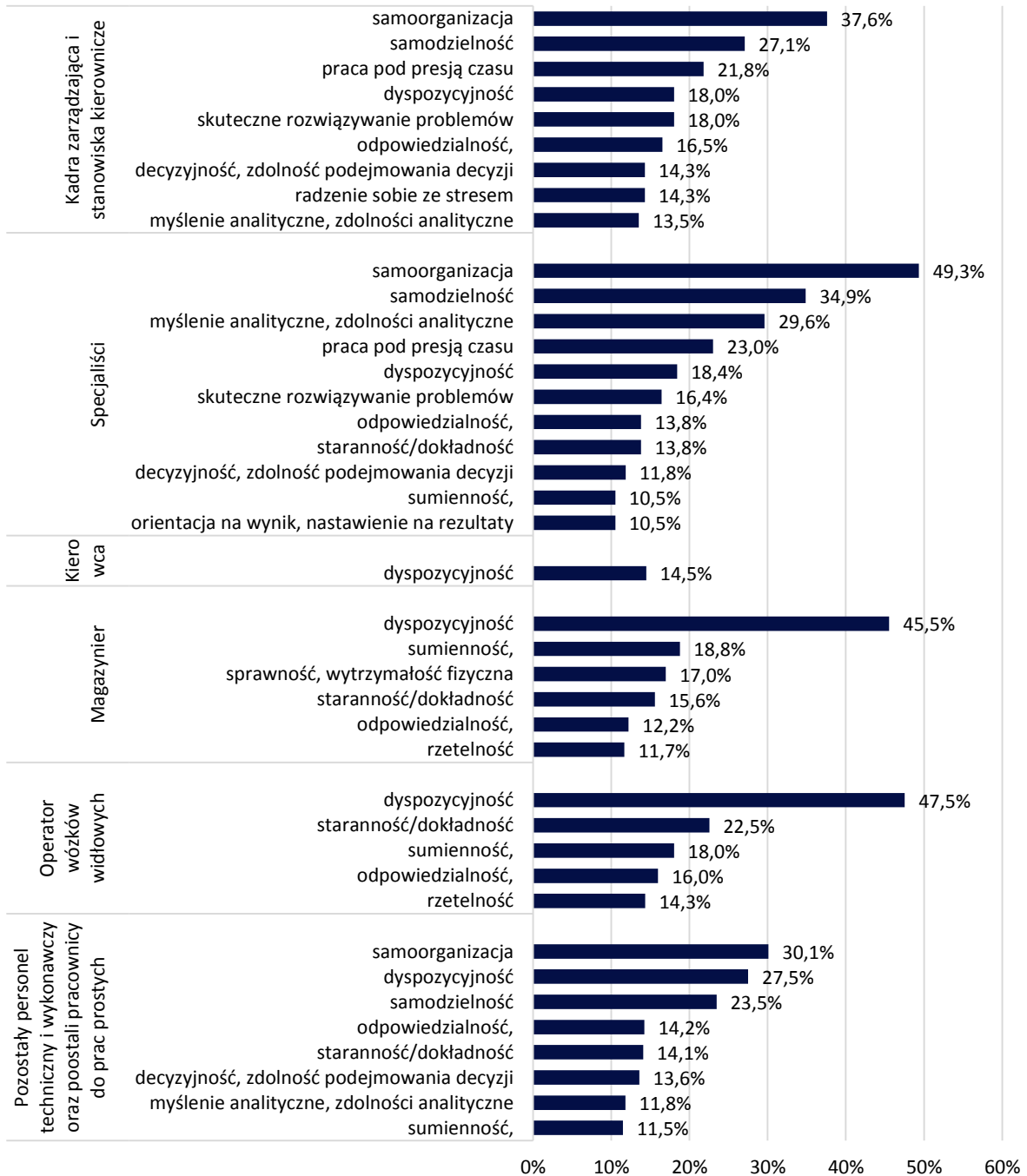
W odniesieniu do wszystkich zawodów związanych z branżą TSL podkreślana jest **umiejętność radzenia sobie w sytuacjach złożonych, problemowych**:

” Teraz wracam do edukacji i przygotowania do TSLu. Po pierwsze, umiejętność identyfikowania problemu przy dużej znajomości różnorodności rozwiązywania tego problemu. Czyli umiejętność znalezienia właściwego sposobu szybko rozwiązania tego problemu, dlatego że,

tak jak pani wspomniata, moja elastycznosc, umiejtnosc poruszania sie w zlozonosci- ta praca ma nauczyc umiejtnosci poruszania sie w zlozonosci i nie traktowania tej zlozonosci jako przeszkody, ale jako szansy. No a poniewaz generalnie ta zlozonosc rośnie dla całego otoczenia, prawda? (...) Jest niewłaściwy adres, kogoś nie ma, nie ma widny, nie może dostarczyć tego, musi czekać w kolejce, (...) i ten kierowca po prostu ma głowę pełną przeszkód, a ma 8 godzin i ma wyliczone, że ma zrobić, nie wiem, 12-15 stocków. (...) Jeszcze musi się kulturalnie zachować i mieć czysty samochód. [IDI 20]

Rys. 64 Kompetencje osobiste wymagane w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska*

* Pominięte zostały kompetencje wskazane w mniej 10% przeanalizowanych ofert pracy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy ofert pracy

Społeczne

Analogicznie jak w przypadku kompetencji osobistych, **zestaw kompetencji społecznych wymaganych od kadry zarządzającej i osób na stanowiskach kierowniczych oraz specjalistów jest względem siebie zbliżony**. Podstawową kompetencją wymaganą w tym zakresie jest **komunikatywność** wskazana w 38,3% ofert dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz 43,4% ofert dla specjalistów. Na kolejnych miejscach, pod względem istotności znalazły się **zdolności interpersonalne** oraz **umiejętność pracy zespołowej i współpracy z innymi**. Częściej niż w co 10 ofercie wymagane były ponadto zdolności negocjacyjne w przypadku specjalistów oraz kultura osobista w przypadku kadry kierowniczej i stanowisk kierowniczych.

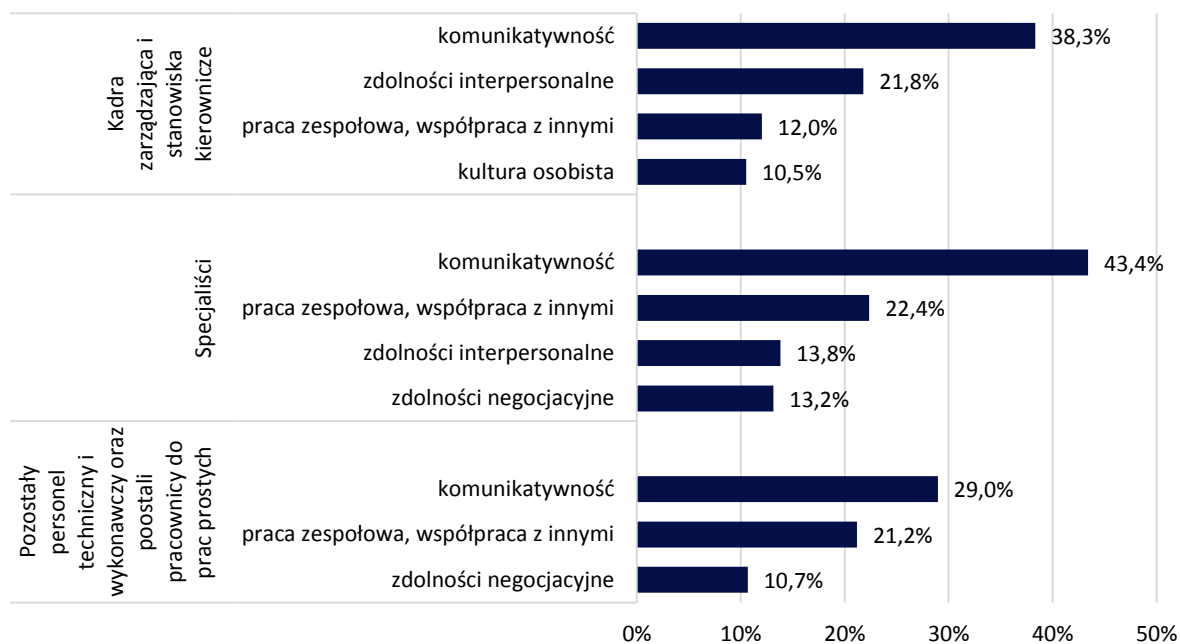
Pracodawcy oczekują **pro-aktywnej postawy** od pracowników.

” Definicja dobrego pracownika, to jest osoby, która po prostu chce pracować, stara się wykonywać polecenia w sposób taki konkretny, no i długo by dyskutować, tak. W każdym razie, nie jest cieleciem, które trzeba tam, że tak powiem kierować nie wiadomo jak. Potrafi zadać pytanie jeżeli ma wątpliwości. Nie boi się zadać pytania, nie boi się powiedzieć, że czegoś nie wie. [IDI 17]

W przypadku ofert pracy dla **magazynierów, kierowców oraz operatorów wózków widłowych**, kompetencje społeczne były praktycznie niewymagane. Jedynym wyjątkiem w tym zakresie była **umiejętność pracy zespołowej i współpracy z innymi wymagana w 13,8% ofert pracy dla magazynierów**. W pozostałych przypadkach, żadna kompetencja społeczna nie była wskazywana częściej niż w co dziesiątej ofercie.

W przypadku pozostałych typów stanowisk, najczęściej wymaganymi kompetencjami społecznymi była komunikatywność, umiejętność pracy zespołowej i współpracy z innymi oraz zdolności negocjacyjne.

Rys. 65 Kompetencje społeczne wymagane w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska ¹³¹



Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy ofert pracy

¹³¹ Pominięte zostały kompetencje wskazane w mniej 10% przeanalizowanych ofert pracy.

Menadżerskie

Wymóg posiadania kompetencji menadżerskich dotyczy przede wszystkim kandydatów na stanowiska kierownicze. W przeanalizowanych ofertach pracy, najczęściej występującymi względem nich wymogami w tym zakresie było posiadanie kompetencji w zakresie **zarządzania zespołem i zasobami ludzkimi** (18,8%), **zdolności przywódczych** (5,3%), **motywowania pracowników** (4,5%), **planowania** (3,8%) oraz **zarządzania projektami** (2,3%). Wymóg posiadania kompetencji w zakresie zarządzania zespołem i zasobami ludzkimi oraz planowania, w mniejszym stopniu, został również zaobserwowany względem **specjalistów**. W ich przypadku obydwie wymienione kompetencje były wymagane w 5,3% przeanalizowanych ofert pracy.

Zawodowe

Spśród specyficznych dla branży TSL kompetencji zawodowych, wymaganych w przeanalizowanych ofertach pracy, powszechnie spotykana była **znajomość branży TSL** – jej uwarunkowań, specyfiki oraz zasad jej funkcjonowania oraz **znajomość topografii** – w zależności od skali działania firmy, województwa wielkopolskiego, Polski lub Europy.

” *Do tego trzeba mieć predyspozycje i ktoś, kto nie ma pojęcia o transporcie, o wypełnianiu samochodów, o przerzutach, o najkrótszej drodze nie będzie dobrym spedytorem i ciężko będzie mu się tego nauczyć. To musi być osoba, która po prostu „czuje” transport. [IDI 9]*

Względem **kadry zarządzającej** spotykane były ponadto wymagania związane ze **znajomością zasad gospodarki magazynowej oraz dokumentacji i procesów magazynowych, kompetencje sprzedażowe** oraz **znajomość systemów informatycznych wspomagających procesy logistyczne, zakupowe oraz magazynowe** (w tym m.in. systemów SAP, ERP). Ostatnie wymienione wymaganie było również spotykane względem **specjalistów**, co do których wymagano przede wszystkim **umiejętności praktycznych – w zakresie planowania, transportu, łańcucha dostaw, magazynowania w obszarze produkcji oraz kompetencji w zakresie Lean Manufacturing¹³²**.

Specyficznymi dla **kierowców** kompetencjami zawodowymi, wymaganymi w ramach przeanalizowanych ofert pracy były **umiejętności techniczne** oraz **umiejętność obsługi tachografu cyfrowego**.

Językowe

Znajomość języków obcych była wymagana przede wszystkim w ofertach pracy dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz specjalistów. Podstawowym wymaganym językiem obcym był język **angielski**. W przeanalizowanych ofertach pracy był on wymagany w 50,4% ofert pracy dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz 72,4% ofert dla specjalistów. Należy przy tym zauważyć, że w obydwu przypadkach, w większości ofert pracy, znajomość języka angielskiego wymagana była na poziomie zaawansowanym.

” *Co do kwalifikacji, myślę że znaczenie języków rośnie, zdecydowanie. Zdecydowanie. Tak jak u nas... dział dystrybucji. Tam jest wymagany język angielski, bo się kontaktujemy z naszymi klientami i to jest basic language i tyle. Tak że to jest istotna sprawa. A w mojej subiektywnej ocenie, nie wyglądamy pod względem angielskiego. [IDI 17]*

Wymóg znajomości innych języków obcych, w ofertach pracy dotyczących powyższych stanowisk był powszechny. Znajomość języków niemieckiego, włoskiego, hiszpańskiego, rosyjskiego oraz

¹³² *Lean Manufacturing* – system zarządzania, którego celem jest ograniczenie marnotrawstwa oraz eliminacja niepotrzebnych operacji i procedur.

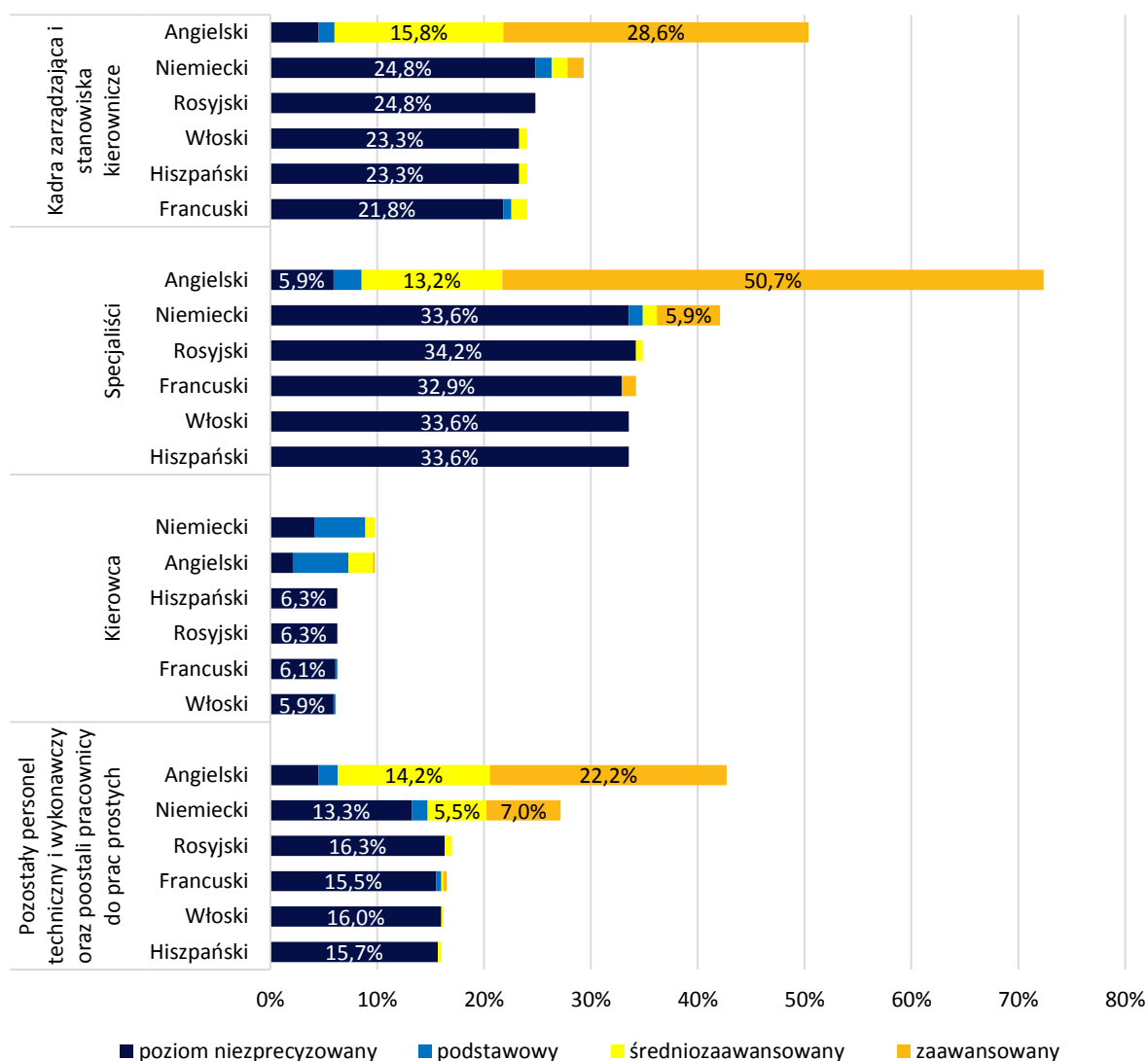
francuskiego była wymagana w co trzeciej ofercie pracy dla specjalistów oraz co czwartej ofercie dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych. Spośród wskazanych języków, najczęściej wymieniany był język **niemiecki** wymagany w 29,3% ofert pracy dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oraz 42,1% ofert dla specjalistów. Należy przy tym zauważyć, że **względem innych języków obcych niż angielski, przeanalizowane oferty pracy w większości przypadków nie precyzowały jego określonego poziomu.**

Wśród przeanalizowanych ofert pracy dotyczących zawodów **magazyniera** oraz **operatora wózków widłowych**, określone wymogi w zakresie kompetencji językowych stanowiły odosobnione przypadki. **Znacząco częściej wymogi językowe były precyzowane w ofertach pracy dla kierowców.** Język angielski i niemiecki były wymagane w średnio co dziesiątej ofercie. Znajomość języków hiszpańskiego, rosyjskiego, francuskiego i włoskiego wymagana była w ok. co szesnastej ofercie pracy, przy czym określanie poziomu ich znajomości należało do rzadkości.

W przypadku pozostałego personelu technicznego i wykonawczego oraz pozostałych pracowników do prac prostych, znajomość języka angielskiego wymagana była w 42,7% ofert pracy, niemieckiego – 27,2%, pozostałych analizowanych języków – ok. 16%.

W przeanalizowanych ofertach pracy, wymogi dotyczące znajomości innych języków obcych (względem powyższych) należały do rzadkości. Sporadycznie wskazywany był wymóg znajomości języków szwedzkiego, holenderskiego, chińskiego i arabskiego.

Rys. 66 Języki obce wymagane w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska



Źródło: Opracowanie własne na podstawie analizy ofert pracy

5.5.5 Kwalifikacje zawodowe

Certyfikaty

W przeanalizowanych ofertach pracy, wymóg posiadania określonych certyfikatów należał do rzadkości. Jedynymi wyjątkami w tym zakresie były pojedyncze przypadki dotyczące wymogu posiadania **certyfikatu kompetencji zawodowych spedytora** (w przypadku spedytorów) oraz **licencji agenta celnego** (w przypadku agentów celnych).

Uprawnienia

Uprawnieniami najczęściej wymaganymi w przeanalizowanych ofertach pracy były **uprawnienia do obsługi wózka widłowego**, **prawo jazdy odpowiedniej kategorii** oraz **uprawnienia do przewozu towarów niebezpiecznych**.

Uprawnienie do obsługi wózka widłowego było wymagane w 86,5% ofert dla operatorów wózków widłowych oraz 34,9% ofert dla magazynierów. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że część pracodawców oferuje uzyskanie uprawnień do obsługi wózka widłowego:

” *Bardzo fajnie jakby miał uprawnienia do wózków widłowych. Jeżeli nie ma to sobie też z tym prowadzimy, pomożemy w zdobyciu tych uprawnień i też oddelegujemy do pracy, gdzie te wózki widłowe nie będą potrzebne. Natomiast dyspozycyjność, elastyczność i takie predyspozycje osobowościowe, ale tutaj nie ma dużego wyboru. [IDI 14]*

W przypadku kierowców, najczęściej wymaganą kategorią prawa jazdy była **kategoria C+E** uprawniająca do poruszania się samochodem ciężarowym wraz z naczepą. Wymóg ten był zawarty w 49,9% przeanalizowanych ofert pracy dla kierowców. Na drugim miejscu znajdowało się prawo jazdy kategorii B, którego wymóg posiadania został wyszczególniony w 24,3% ofert dla kierowców. Względem prawa jazdy kategorii C, wymóg ten został wyszczególniony w 17,1% ofert. W przypadku ofert pracy dla kierowców, należy również zwrócić uwagę na **uprawnienia do przewozu towarów niebezpiecznych**, których wymóg posiadania został wyszczególniony w 11,0% ofert. Wymogiem dość często występującym względem kierowców było ponadto ukończenie **kursu na przewóz rzeczy**.

Wymóg posiadania prawa jazdy typu B został ponadto zawarty w 19,7% ofert pracy dla specjalistów, 16,5% ofert dla kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych, 6,9% ofert dla magazynierów oraz 11,8% ofert dla pozostałego personelu technicznego i wykonawczego oraz pozostałych pracowników do prac prostych.

Wśród innych spotykanych w niektórych ofertach pracy wymagań wymienić można m.in., uprawnienia do wymiany butli gazowej, uprawnienia do obsługi suwnic oraz posiadanie świadectwa zdania egzaminu na stanowisko maszynisty elektrycznych i/lub spalinowych pojazdów trakcyjnych.

5.5.6 Inne wymagania

Spośród innych wymagań zawartych w przeanalizowanych ofertach pracy, najczęściej wskazywany był **wymóg posiadania ważnych badań medycznych/psychologicznych** oraz **książeczki Sanepidu**. Ważne badania medyczne/psychologiczne wymagane były w 19,7% ofert pracy dla kierowców oraz 10,2% ofert dla operatorów wózków widłowych. Wymóg posiadania książeczki Sanepidu został zawarty w 18,9% ofert dla operatorów wózków widłowych, 14,6% ofert dla magazynierów oraz 5,4% ofert dla kierowców. Spośród innych wymagań zawieranych w przeanalizowanych ofertach pracy, należy również wymienić **wymóg posiadania karty kierowcy** (w przypadku kierowców), **wymóg umiejętności obsługi komputera i pakietu MS Office** oraz **posiadanie zaświadczenia o niekaralności**.

Pracownicy kolei są natomiast zobligowani do spełnienia wymagań Urzędu Transportu Kolejowego.

” *Wyszkolenie takiego pracownika, to jest ogrom pieniędzy i nakładu, wymogi takie są UTK-owskie. (...) Tutaj są 2 lata żeby się na lokomotywę i jeszcze innych niuansów milion dwieście. Tak że... maszynista nie może jeszcze... maszynista pierwszy odcinek musi przejechać z maszynistą, który zna ten odcinek, tak. Czyli musi zrobić tak zwaną autoryzację. I to jest koszt też, tak. Bo trzeba zatrudnić tego maszynistę, który ma autoryzację na tym odcinku. [IDI 18]*

6. Analiza strategiczna branży TSL w Wielkopolsce

6.1 Podsumowanie wyników badania

Na podstawie przeprowadzonych w ramach niniejszego projektu badań i analiz dokonano oceny stanu, struktury oraz perspektyw rozwoju branży TSL (transport, spedycja, logistyka) w Wielkopolsce.

Branża TSL jest jedną z kluczowych branż województwa wielkopolskiego. O silnej pozycji branży w regionie świadczy **szereg czynników warunkujących jej rozwój**, m.in. położenie komunikacyjne, dostępność infrastruktury komunikacyjnej i logistycznej, zasoby rynku pracy oraz usług badawczo-rozwojowych.

- ➔ Wielkopolska charakteryzuje się korzystnym **położeniem komunikacyjnym** – zarówno w skali kraju, jak i regionu Europy Środkowo-Wschodniej – na szlaku łączącym wschód z zachodem Europy.

Główną drogą przebiegającą przez województwo wielkopolskie, stanowiącą jego trzon komunikacyjny, jest **autostrada A2** łącząca przejście graniczne z Niemcami w Świecku z Warszawą. Podstawowa sieć drogowa województwa wielkopolskiego, oprócz autostrady A2, jest tworzona przez system dróg krajowych, w ramach którego w ostatnich latach rozbudowywane są drogi ekspresowe.

Modernizowana jest **sieć linii kolejowych**, dzięki czemu umacnia się rola Poznańskiego Węzła Kolejowego, w którym przecinają się w nim szlaki Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), w tym linia E 20, będąca główną trasą tranzytową przez Polskę i najkrótszym połączeniem zachodnich krajów Unii Europejskiej z Europą Wschodnią i Azją, w tym z Chinami.

Na terenie województwa wielkopolskiego znajduje się pięć **terminali kontenerowych w przewozach intermodalnych**: Polzug Hub Terminal Poznań – Gądky, Cargosped Terminal Kontenerowy w Poznaniu Franowie, Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań II Sp. Swarzędz-Jasin (CLIP), Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Poznań, Ostsped Intermodal – Szamotuły.

W województwie wielkopolskim znajduje się jedno **lotnisko** obsługujące transport cargo – lotnisko Poznań-Ławica, które w 2015 r. obsłużyło 0,3% krajowego transportu lotniczego cargo (dominującą pozycję w kraju ma lotnisko Warszawa Chopin).

- ➔ Wielkopolska charakteryzuje się wysoką **dostępnością infrastruktury logistycznej i terenów inwestycyjnych**

Na terenie województwa wielkopolskiego zlokalizowanych jest wiele **obiektów magazynowych** – łączna powierzchnia magazynowa typu A na rynku poznańskim wyniosła 1,38 mln m² (w 2015 r.). Rynek poznański charakteryzuje się największą w skali kraju dynamiką wzrostu dostępnej powierzchni magazynowej – według danych za 2015 r., w budowie pozostawało 209,3 tys. m². **Stawki czynszu za powierzchnię magazynową** na rynku poznańskim są, w skali kraju, przeciętne (i niższe od cen warszawskich) – według danych Colliers International, w 2015 r. rozpiętość cenowa wynosiła od 2,2 do 3,0 Euro za m².

Województwo wielkopolskie charakteryzuje się wysoką dostępnością **centrów logistycznych**, co stanowi istotny czynnik wspierający rozwój analizowanej branży. W Wielkopolsce funkcjonują dwa (spośród czterech w skali kraju) centra logistyczne spełniające

zachodnioeuropejskie standardy: CLIP Logistics oraz Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin - Stare Miasto. Spośród pozostałych wielkopolskich centrów logistycznych warto wymienić: XS Logistics, DB SCHENKER, ROHLIG SUUS Logistics, Colian Logistic.

Wielkopolska dysponuje również szeroką ofertą **terenów inwestycyjnych** – na terenie województwa funkcjonują podstrefy sześciu Specjalnych Stref Ekonomicznych (SSE) utworzonych w granicach innych województw oraz parki inwestycyjne i strefy przemysłowe.

➔ Wielkopolska **kształci kadry dla branży TSL** – region dysponuje bogatą ofertą szkół ponadgimnazjalnych i uczelni wyższych kształcących na kierunkach związanych z branżą.

Zawodami bezpośrednio związanymi z branżą TSL, nauczonymi w ramach edukacji ponadgimnazjalnej, są zawody **technik spedytor** oraz **technik logistyk**.

W ramach **techników** dla dzieci i młodzieży prowadzących działalność na terenie województwa wielkopolskiego, edukacja w zawodach bezpośrednio związanych z branżą TSL jest dostępna w 48 szkołach w przypadku zawodu technik logistyk oraz w 13 szkołach w przypadku zawodu technik spedytor. W przypadku **szkół policealnych** dla dorosłych, edukacja w zawodzie technik logistyk oraz technik spedytor jest dostępna w odpowiednio 38 i 11 szkołach.

Ocena przygotowania absolwentów techników i szkół zawodowych do pracy, wyrażona w przeprowadzonym badaniu wśród wielkopolskich przedsiębiorców z branży TSL, jest uzależniona od wielkości firmy. Wśród firm małych i średnich dominuje przekonanie o słabym przygotowaniu uczniów – opinia taka została wyrażona przez ponad 70% przebadanych małych i średnich przedsiębiorców. Odwrotna ocena była wyrażana przez firmy duże, spośród których 70% było przekonanych o raczej dobrym lub bardzo dobrym przygotowaniu uczniów do pracy. Różnica w ocenach może mieć związek z wyższym poziomem współpracy pomiędzy większymi firmami i instytucjami edukacyjnymi, np. poprzez organizację praktyk i staży, czy nawet bezpośrednie angażowanie się przedsiębiorstw w proces edukacyjny.

Wśród wymienianych przez przedsiębiorców kluczowych cech, których brakuje absolwentom wielkopolskich szkół zawodowych i techników, na pierwszym miejscu wymieniane były **kompetencje językowe**. Wśród pozostałych cech wymieniane były braki w wiedzy praktycznej i ograniczone doświadczenie zawodowe, a także niska chęć rozwoju.

Z inicjatywy Wyższej Szkoły Logistyki w Poznaniu od 9 lat organizowana jest w Wielkopolsce **Ogólnopolska Olimpiada Logistyczna**. W rankingu najlepszych w Polsce szkół średnich kształcących w zawodach: technik logistyk i technik spedytor w 2016 roku II miejsce zajęł ZSE w Lesznie.

Poznań i województwo wielkopolskie posiadają szeroką **ofertę szkolnictwa wyższego** w zakresie kierunków z branży TSL. **Studia w zakresie logistyki** oferuje siedem uczelni w województwie wielkopolskim: Wyższa Szkoła Logistyki w Poznaniu (WSL), Politechnika Poznańska, Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Jana Amosa Komeńskiego w Lesznie, Społeczna Akademia Nauk w Ostrowie Wielkopolskim oraz Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Koninie. **Studia na kierunku transport** są oferowane przez trzy wielkopolskie uczelnie: Politechnikę Poznańską, Państwową Wyższą Szkołę Zawodową im. Hipolita Cegielskiego w Gnieźnie oraz Państwową Wyższą Szkołę Zawodową im. Stanisława Staszica w Pile.

Przykładem dobrej praktyki w dziedzinie edukacji w branży TSL są uruchomienie na WSL w roku akademickim 2014/2015 pierwsze w Polsce **dualne studia logistyczne** I stopnia, zorganizowane z inicjatywy firmy Dachser.

Oferta szkół wyższych kształcących na kierunkach związanych z branżą TSL jest, na poziomie ogólnym, **oceniana przez pracodawców bardzo dobrze**, przy czym, podobnie jak w przypadku oceny przygotowania absolwentów szkół ponadgimnazjalnych, przygotowanie absolwentów szkół wyższych było lepiej oceniane przez większe firmy.

Absolwentom szkół wyższych brakuje, zgodnie z opinią pracodawców, **wiedzy praktycznej** oraz **doświadczenia**, co jest pochodną ograniczonej oferty praktyk i staży (zdecydowana większość firm z branży TSL, szczególnie małych, nie organizuje tego typu programów). Na plus oceniano natomiast przygotowanie teoretyczne absolwentów szkół wyższych oraz znajomość języków obcych.

Województwo wielkopolskie dysponuje również szeroką ofertą **studiów podyplomowych** z zakresu transportu i logistyki.

- ➔ Wielkopolska dysponuje również bogatym zapleczem **instytucji otoczenia biznesu** oraz **jednostek B+R**, ze szczególną rolą **Instytutu Logistyki i Magazynowania**, będącego główną jednostką badawczo-rozwojową z branży TSL w kraju i należącego do Krajowej Sieci Innowacji.

Korzystne uwarunkowania dla lokalizacji inwestycji i prowadzenia biznesu w branży TSL w Wielkopolsce przekładają się na **przyrost i rozwój firm z branży TSL w regionie**.

- ➔ Ponad **24 tys. podmiotów gospodarczych** prowadzi w Wielkopolsce działalność w sekcji *H transport i gospodarka magazynowa* (2015) – blisko co dziesiąta firma w Polsce z branży TSL prowadzi działalność na terenie Wielkopolski.

Rośnie koncentracja firm w branży TSL w Wielkopolsce, szczególnie w pasie powiatów położonych w sąsiedztwie autostrady A2 – w Poznaniu i powiecie poznańskim oraz powiatach szamotulskim, nowotomyskim, gnieźnieńskim, wrzesińskim i konińskim koncentrowało się łącznie 53,2% ogółu wielkopolskich firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* (2015).

W Wielkopolsce odnotowano najwyższy, w skali kraju, **przyrost liczby firm** z sekcji H na przestrzeni lat 2011-2015 (podczas gdy w skali kraju odnotowano tendencję spadkową); szczególnie silne wzrosty liczby firm odnotowano w trzech sąsiadujących ze sobą powiatach – tureckim, kaliskim oraz konińskim, a także w powiecie poznańskim oraz pilskim.

Na terenie Wielkopolski działają trzy firmy uwzględnione w *Rankingu firm TSL 2015*, opracowanym przez prof. H. Brdulak dla Dziennika Gazety Prawnej (ranking firm według wartości przychodów) – **Grupa Raben** (1. miejsce w rankingu), **Kuehne + Nagel** (8. miejsce) oraz **Colian Logistic Sp. z o.o.** (40. miejsce).

- ➔ Zdecydowana większość wielkopolskich firm z branży TSL prowadzi działalność związaną z **transportem lądowym** i **transportem rurociągowym** (89,5% firm z sekcji H) oraz **magazynowaniem** i **działalnością usługową wspomagającą transport** (7,6%) – dane za 2015 rok. Struktura wielkopolskiej branży TSL jest zbieżna ze strukturą branży TSL w kraju.

Jak wykazało przeprowadzone badanie wśród firm z branży TSL, wraz ze wzrostem wielkości firmy, wzrasta również **różnorodność jej oferty** – oferta firm małych w zdecydowanej

większości przypadków ogranicza się wyłącznie do działalności transportowej, natomiast większe firmy częściej łączą działalność transportową z działalnością spedycyjną, logistyczną i magazynową. Działalność w zakresie usług kurierskich jest domeną dużych firm.

Praca przewozowa wykonana w województwie wielkopolskim z wykorzystaniem transportu samochodowego wyniosła w sumie **29 847 mln tonokilometrów**, co stanowiło 11,1% wartości ogólnokrajowej. Wyższym udziałem charakteryzowało się tylko województwo śląskie (12,3%) i mazowieckie (13,9%). W strukturze przewozów województwa wielkopolskiego 9,8% stanowiły przewozy wewnątrzregionalne, 47,6% przewozy międzyregionalne oraz 42,6% przewozy międzynarodowe (2014).

Działalność związaną z **rynkami zagranicznymi** zadeklarowało w sumie 56,1% przedstawicieli firm z branży TSL biorących udział w badaniu ilościowym. W strukturze zagranicznych rynków, obsługiwanych przez wielkopolskie firmy z branży TSL, dominują przede wszystkim **rynki zachodnie** – Niemcy, Francja, Holandia, Wielka Brytania i Włochy.

➔ Branża TSL w Wielkopolsce znajduje się w **dobrej kondycji finansowej**.

Pozytywny wynik finansowy netto został osiągnięty przez 83,5% spośród ogółu wielkopolskich firm z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* (2014). Odwołując się do przeprowadzonego badania ilościowego wśród firm z branży TSL – kondycję finansową własnej firmy, jako dobrą lub bardzo dobrą oceniło 2 na 3 respondentów.

Warto jednak nadmienić, że wielkopolskie przedsiębiorstwa z sekcji H charakteryzują się **niskim poziomem rentowności**. Wskaźnik rentowności, stanowiący udział wyniku finansowego netto w przychodzie z całokształtu działalności, wyniósł w 2014 r. dla sekcji H w województwie wielkopolskim 0,3%, co stanowiło najniższą wartość w skali kraju. Wyjaśnienia niskiej rentowności analizowanej branży w województwie wielkopolskim można szukać z jednej strony w **rosnących kosztach pracy** wynikających z niedoboru pracowników i konieczności konkurencji o nich wynagrodzeniem oraz z drugiej strony w **konkurencji cenowej** pomiędzy przedsiębiorstwami skutkującej obniżeniem ich przychodów. Konkurencja ze strony innych przedsiębiorstw z branży została oceniona jako czynnik stanowiący utrudnienie funkcjonowania i rozwoju firm z branży logistycznej w Wielkopolsce przez 49,2% przebadanych firm z branży TSL.

Wartość **nakładów inwestycyjnych** w wielkopolskich przedsiębiorstwach z sekcji H wyniosła w 2014 r. 1 191,8 mln zł, co stanowiło 6,3% wartości ogólnokrajowej. W skali kraju wartość ta była przeciętna – wyższą wartością nakładów inwestycyjnych w analizowanej sekcji charakteryzowały się przedsiębiorstwa z województwa dolnośląskiego, małopolskiego, łódzkiego, pomorskiego, śląskiego oraz mazowieckiego, przy czym wartość charakteryzująca województwo mazowieckie była ponad pięciokrotnie wyższa od wartości odnotowanej w przypadku województwa wielkopolskiego.

Branża TSL została objęta wsparciem regionu w ramach Regionalnej Strategii Innowacji dla Wielkopolski na lata 2015-2020 – *wyspecjalizowane procesy logistyczne* są wpisane do katalogu **inteligentnych specjalizacji regionu**.

Wraz z rozwojem firm z branży TSL rośnie zapotrzebowanie na pracowników. W opinii wielkopolskich firm z branży TSL biorących udział w badaniu, **konkurencja o pracowników jest obecnie jednym z kluczowych wyzwań, przed jakimi stoi branża**. Z jednej strony mówi się o rynku pracownika, wysokiej rotacji pracowników i pewnego rodzaju „bitwie” o pracowników (szczególnie w odniesieniu do pracowników magazynowych), z drugiej strony pracodawcy podkreślają trudności w znalezieniu

odpowiednich pracowników – i dotyczy to wszystkich grup stanowisk. Problemy ze znalezieniem pracowników w ciągu ostatniego roku były deklarowane przez 49,2% firm z branży TSL oraz 14,8% firm produkcyjnych i handlowych.

- W sekcji *transport i gospodarka magazynowa* **pracowało** w województwie wielkopolskim w 2014 r. **ponad 80 tys. osób**.

Liczba pracujących w transporcie i gospodarce magazynowej w województwie wielkopolskim charakteryzowała się na przestrzeni ostatnich lat **systematycznym wzrostem** – wzrosła w sumie o 10 221 osób od 2010 roku.

Łącznie w 2014 r. w Polsce powstało 30 452 **nowych miejsc pracy** w firmach z sekcji *transport i gospodarka magazynowa*. W województwie wielkopolskim wartość ta wyniosła 4 733, co stanowiło 15,5% wartości ogólnokrajowej – drugi najwyższy wynik, za województwem mazowieckim (5 506). Łączna liczba **zlikwidowanych miejsc pracy** w Polsce w przedsiębiorstwach z sekcji H wyniosła w 2014 r. 17 203, w czym największy udział miało województwo mazowieckie – 38,5% (6 618). Na drugim miejscu znalazło się województwo wielkopolskie, w którym zlikwidowanych zostało 1 916 miejsc pracy. Liczba nowo utworzonych miejsc pracy w sekcji H w Wielkopolsce była w 2014 r. wyższa od liczby miejsc zlikwidowanych – stosunek tych dwóch wartości 2,5, co oznacza, że **na każde zlikwidowane w sekcji H miejsce pracy w województwie wielkopolskim przypadało średnio 2,5 nowo utworzonych miejsc pracy**.

W 2014 r. w wielkopolskich przedsiębiorstwach z sekcji *transport i gospodarka magazynowa* **pracę rozpoczęło** 11 613 osób, co stanowiło 11,3% ogółu rozpoczynających pracę w sekcji H w Polsce.

Łączna **liczba zwolnień z pracy** w sekcji H w województwie wielkopolskim w 2014 r. wyniosła 9 751. Stosunek liczby osób zwalnianych z pracy w sekcji H w 2014 r. z inicjatywy pracodawcy do liczby osób kończących pracę w wyniku złożenia wypowiedzenia wyniósł, w skali kraju, 0,82 – na każde 82 osoby zwolnione w 2014 r. z pracy w sekcji H przez pracodawcę przypadało średnio 100 osób, które pracę zakończyły na skutek złożenia wypowiedzenia. W województwie wielkopolskim wartość ta była najniższa w skali kraju i wyniosła 0,47 – zwolnienia z inicjatywy pracodawcy były ponad dwukrotnie rzadsze niż zwolnienia z inicjatywy pracownika, co jest dobrym potwierdzeniem dla jednego z ważniejszych wniosków wynikających z przeprowadzonego badania – **rynek pracy w branży TSL w Wielkopolsce jest rynkiem pracownika**.

- Dominującą formą zatrudnienia w branży TSL w regionie jest **umowa o pracę** – stanowiła ona podstawę pracy dla zdecydowanej większości pracowników w firmach z branży TSL, które wzięły udział w badaniu.
- Branża TSL charakteryzuje się **umiarkowanym poziomem sezonowości**, co wynika w znacznym stopniu ze specyfiki branży i długiego okresu przygotowania pracownika do pracy. Brak sezonowych zmian zapotrzebowania na pracowników został zadeklarowany przez 58,5% przebadanych firm z branży TSL oraz 81,3% firm produkcyjnych i handlowych.
- Według przedsiębiorców biorących udział w badaniu ilościowym, zarówno z branży TSL jak i produkcyjnej oraz handlowej, **zatrudnienie pracowników w branży TSL w ostatnich 5 latach było względnie stabilne**. Zdecydowanie przeważała opinia o braku zmian poziomu zatrudnienia lub jego zróżnicowanym charakterze (wzrostach i spadkach). Opinia ta była podzielana łącznie przez 69,3% respondentów z branży TSL oraz 80,1% z branż produkcyjnej i handlowej. **Wzrost zatrudnienia** na przestrzeni ostatnich 5 lat zadeklarowało łącznie 23,8% firm z branży TSL oraz 17,0% firm z branż produkcyjnej i handlowej.

Znaczącym problemem wielkopolskich firm z branży TSL jest **rotacyjność** pracowników, szczególnie w grupie pracowników magazynowych. Negatywny wpływ tego zjawiska na firmę wskazała blisko co trzecia firma z branży TSL.

- ➔ Branża TSL raczej **nie prognozuje spadków zatrudnienia** w najbliższych latach. Firmy z branży TSL biorące udział w badaniu ilościowym prognozowały albo utrzymanie obecnego poziomu zatrudnienia albo wzrost zatrudnienia – prognoza wzrostu zatrudnienia w ciągu najbliższych 5 lat została wyrażona przez co czwartą firmę z branży TSL. Odsetek firm prognozujących wzrost zatrudnienia był uzależniony od wielkości firmy. Wśród firm dużych, systematyczny wzrost poziomu zatrudnienia był prognozowany przez 44,4% respondentów, przy czym skala tego wzrostu była w większości przypadków określana jako niewielka. Pozytywne prognozy zmiany poziomu zatrudnienia były uzasadniane prognozowanym wzrostem popytu i rozwojem firmy oraz planowaniem poszerzenia oferty firmy.
- ➔ Przeciętne **wynagrodzenie brutto** w przedsiębiorstwach z sekcji H w województwie wielkopolskim wyniosło **2 858 zł** (w 2014 r.).
- ➔ **Polityka zatrudnienia** pracowników w branży TSL jest zróżnicowana przede wszystkim ze względu na typ stanowiska. Zarówno w firmach z branży TSL jak i firmach produkcyjnych oraz handlowych, w przypadku rekrutacji pracowników do prac prostych przeważa zatrudnianie osób niedoświadczonych oraz nastawienie na ich późniejszy rozwój. Polityka zatrudnienia stosowana względem personelu technicznego i wykonawczego, specjalistów oraz kadry zarządzającej i stanowisk kierowniczych oparta jest w zdecydowanym stopniu na rekrutacji wykwalifikowanych pracowników.
- ➔ Najczęściej wykorzystywanymi przez wielkopolskie firmy z branży TSL **narzędziami poszukiwania nowych pracowników** jest rekrutacja nieformalna (przez pracowników, znajomych oraz rodzinę), zamieszczanie ogłoszeń na portalach rekrutacyjnych oraz rekrutacja wewnętrzna. Częste lub bardzo częste wykorzystywanie tych narzędzi było deklarowane przez odpowiednio 29,6%, 22,4% i 21,4% ogółu respondentów badania.
- ➔ Zawody, w przypadku których można mówić o największym (i niezaspokojonym) popycie ze strony pracodawców to zawód **magazyniera** oraz **kierowcy samochodu ciężarowego**. Deficyt pracowników obserwuje się również w przypadku zawodów **mechanika, spedytora, operatora wózka widłowego**.

Biorąc pod uwagę rozmieszczenie terytorialne ofert pracy zamieszczanych na portalach rekrutacyjnych, będących przedmiotem analizy w badaniu, zdecydowana większość ofert z branży TSL dotyczyła pracy w **aglomeracji poznańskiej**. Warto w tym miejscu dodatkowo zwrócić uwagę na zróżnicowanie struktury popytu rynku pracy w ramach aglomeracji poznańskiej. Popyt na kadrę zarządzającą i stanowiska kierownicze oraz specjalistów koncentrował się w Poznaniu, z kolei podregion poznański charakteryzował się koncentracją popytu na magazynierów oraz operatorów wózków widłowych.

Zdaniem pracodawców z branży TSL **wykształcenie kierunkowe** w branży logistycznej nie musi być warunkiem koniecznym dla podjęcia pracy w branży, oczywiście za wyjątkiem zawodów wymagających specjalistycznych uprawnień zawodowych, jak np. spedytor. To, co zdaniem pracodawców, bardziej liczy się przy rekrutacji to **doświadczenie zawodowe** oraz **kompetencje pracownika**.

Wśród najbardziej pożądanых **kompetencji** pracowników wskazuje się:

- kompetencje **osobiste**: rzetelność, samodzielność, odpowiedzialność, samoorganizacja oraz umiejętność radzenia sobie w sytuacjach problemowych;

- o kompetencje **społeczne**: komunikatywność, umiejętność pracy zespołowej, proaktywna postawa, a także zdolności negocjacyjne i kultura osobista – w odniesieniu do specjalistów i kadry zarządzającej;
- o kompetencje **menedżerskie**: umiejętność zarządzania zespołem i zasobami ludzkimi, zdolności przywódcze, planowania oraz zarządzania projektami – w odniesieniu do kadry zarządzającej;
- o kompetencje **zawodowe**: znajomość branży TSL, znajomość systemów informatycznych wspomagających procesy logistyczne, zakupowe oraz magazynowe oraz umiejętności techniczne;
- o kompetencje **językowe**: język angielski – w odniesieniu do większości stanowisk w branży TSL.

Wśród wymaganych kwalifikacji zawodowych wskazuje się na wymóg posiadania **certyfikatu kompetencji zawodowych spedytora** (w przypadku spedytorów) oraz **licencji agenta celnego** (w przypadku agentów celnych). Uprawnieniami najczęściej wymaganymi w analizowanych ofertach pracy były **uprawnienia do obsługi wózka widłowego, prawo jazdy odpowiedniej kategorii oraz uprawnienia do przewozu towarów niebezpiecznych**.

6.2 Ocena konkurencyjności branży TSL w Wielkopolsce

Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz zidentyfikowano zestaw **kluczowych czynników sukcesu**¹³³ dla rozwoju branży TSL:

1. **Dostęp do infrastruktury komunikacyjnej i logistycznej,**
2. **Dostęp do rynków zbytu i popyt na usługi TSL,**
3. **Dostęp do pracowników i koszty związane z zatrudnieniem,**
4. **Uwarunkowania prawno-polityczne.**

Przeprowadzona analiza uwarunkowań dla funkcjonowania branży TSL w Wielkopolsce, uwzględniająca uwarunkowania komunikacyjne, uwarunkowania wynikające z dostępności infrastruktury logistycznej oraz terenów inwestycyjnych, uwarunkowania edukacyjne oraz uwarunkowania wynikające z dostępności zaplecza badawczo-rozwojowego pozwala jednoznacznie stwierdzić, że **Wielkopolska jest regionem atrakcyjnym dla rozwoju branży TSL**.

Kluczowym czynnikiem świadczącym o atrakcyjności regionu jest **korzystne położenie Wielkopolski**, w skali kraju oraz regionu Europy Środkowo-Wschodniej i rozbudowana **infrastruktura komunikacyjna**, zapewniająca dostęp do klientów w aglomeracji poznańskiej, warszawskiej i berlińskiej. Ponadto Wielkopolska charakteryzuje się **wysoką dostępnością specjalistów** wynikającą z rozbudowanej oferty uczelni wyższych kształcących na kierunkach związanych z logistyką.

O silnej pozycji konkurencyjnej Wielkopolski świadczy ponadto obecność **instytucji otoczenia biznesu** oraz **jednostek B+R**, ze szczególną rolą **Instytutu Logistyki i Magazynowania**.

Nie bez znaczenia jest też fakt, że **branża TSL została objęta wsparciem regionu** w ramach Regionalnej Strategii Innowacji dla Wielkopolski na lata 2015-2020 – *wyspecjalizowane procesy logistyczne* są wpisane do katalogu **inteligentnych specjalizacji regionu**.

¹³³ Analiza kluczowych czynników sukcesu opiera się na założeniu, że spośród wielu czynników decydujących o konkurencyjności firm można wyróżnić kilka czynników, które odpowiadają za sukces lub porażkę firmy – w myśl zasady Pareto „80-20”, zgodnie z którą 20% zdarzeń decyduje o 80% efektów.

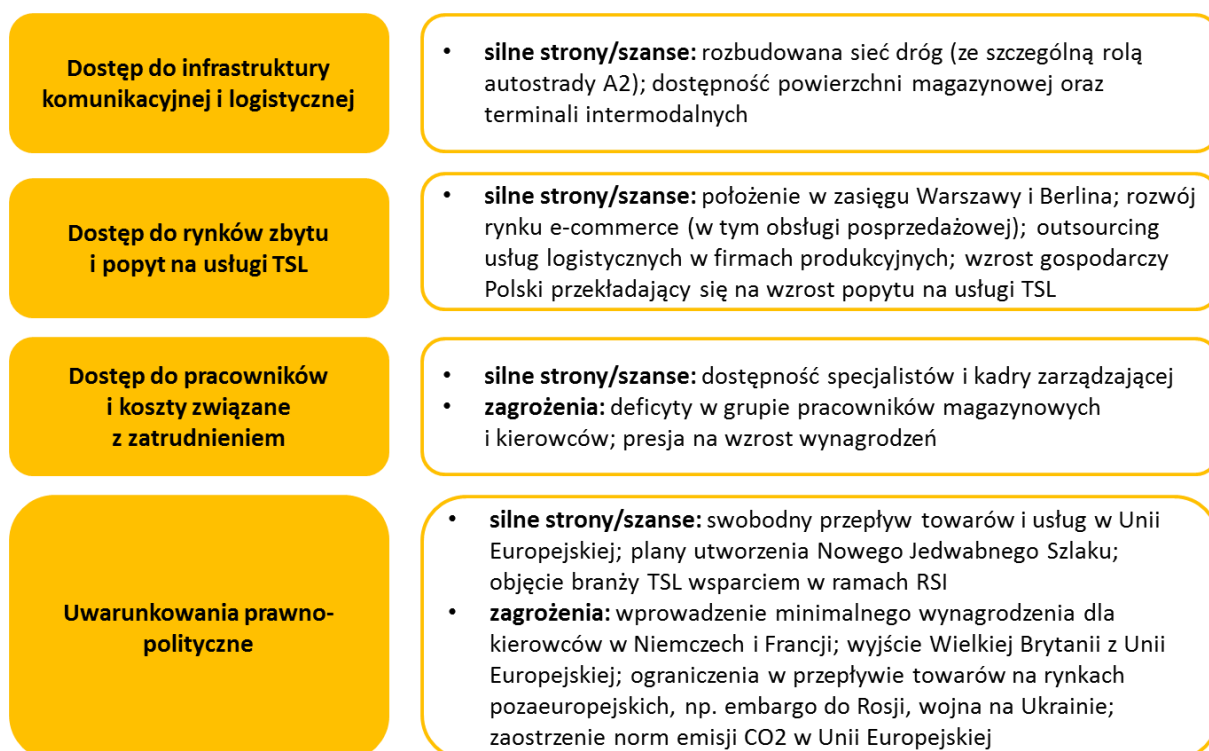
Analizując konkurencyjność Wielkopolski dla rozwoju branży w kontekście obserwowanej tendencji przenoszenia centrów logistycznych z krajów Europy Zachodniej, szczególnie z Holandii i Niemiec w kierunku wschodnim, zwraca się uwagę na **niskie, w porównaniu do krajów Europy Zachodniej, koszty pracy**. Z drugiej strony silny rozwój branży TSL w regionie w ostatnich latach i rosnące zapotrzebowanie na pracowników wymusiło na branży podwyżkę wynagrodzeń, szczególnie w grupie pracowników magazynowych i kierowców. Utrzymująca się presja na wzrost wynagrodzeń w branży TSL może w dalszej perspektywie doprowadzić do utraty kosztowej przewagi konkurencyjnej Wielkopolski i spowodować odpływ inwestycji do regionów o niższym poziomie wynagrodzeń.

Wśród słabych stron Wielkopolski w kontekście rozwoju branży TSL podkreśla się przede wszystkim wspomniany **deficyt dwóch grup pracowników** silnie związanych z funkcjonowaniem branży TSL w regionie – pracowników magazynowych oraz kierowców. Czynnikiem ten, w zestawieniu z ogólnie niskim poziomem bezrobocia w regionie, szczególnie w aglomeracji poznańskiej, może w dłuższej perspektywie, przy braku umocnienia innych niż kosztowe przewag konkurencyjnych regionu, istotnie obniżyć atrakcyjność inwestycyjną Wielkopolski dla branży TSL.

W specyfice wielkopolskiej branży TSL **dominuje transport samochodowy**, ograniczony jest natomiast transport kolejowy, morski i lotniczy, co wynika z ograniczonej infrastruktury komunikacyjnej regionu dla tych środków transportu. Szansą dla rozwoju transportu kolejowego w regionie będzie niewątpliwie ukończenie bieżących inwestycji kolejowych, a także utworzenie i rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku przez Polskę.

Poniżej dokonano podsumowania potencjału Wielkopolski dla rozwoju branży TSL z uwzględnieniem czterech wskazanych **kluczowych czynników sukcesu** dla branży TSL:

Rys. 67 Ocena kluczowych czynników sukcesu dla rozwoju branży TSL w Wielkopolsce



Źródło: Opracowanie własne

Celem pogłębienia analizy pozycji konkurencyjnej branży wykorzystano narzędzie **modelu 5 sił Portera**, który polega na analizie konkurencyjności na rynku w pięciu wymiarach:

1. Siła rywalizacji konkurencyjnej na rynku
2. Zagrożenie ze strony nowych wejść na rynek
3. Zagrożenie ze strony substytutów
4. Siła przetargowa dostawców
5. Siła przetargowa nabywców.¹³⁴

W poniższej tabeli przedstawiono siły konkurencyjne działające na branżę TSL w Wielkopolsce.

Tabela 13 Siły konkurencyjne działające na branżę TSL

Siła rywalizacji konkurencyjnej	<p>Konkurencja wewnątrz branży TSL jest bardzo wysoka – kluczowym źródłem przewagi konkurencyjnej jest cena, chociaż coraz ważniejszą rolę w rywalizacji firm odgrywa jakość usługi (np. jakość i wyposażenie magazynów, standard pojazdów) oraz zakres usług dodatkowych (VAS – Value Added Services)¹³⁵, szczególnie w odniesieniu do klientów zagranicznych i kontraktów długoterminowych oraz obsługi specyficznych, specjalistycznych produktów (np. transport materiałów niebezpiecznych lub kruchych i delikatnych), także elastyczność firmy i możliwość dostosowania się od klienta.</p> <p>Rynek pracy w branży TSL w Wielkopolsce jest rynkiem pracownika, co sprawia, że firmy niejednokrotnie są zmuszone do konkurowania o pracowników. Walka ta jest szczególnie widoczna w przypadku pracowników na stanowiskach magazynierów, a narzędziem walki o pracownika jest poziom wynagrodzenia.</p> <p>Utrzymująca się rywalizacja cenowa przedsiębiorstw, prowadząca do obniżenia przychodów, przy jednoczesnym wzroście kosztów pracy niesie ryzyko obniżenia rentowności firm i w dalszej perspektywie odpływie branży TSL z regionu.</p>
Nowe wejścia	<p>Branża TSL charakteryzuje się relatywnie niskimi barierami wejścia, co wynika przede wszystkim z niskich kosztów zmiany dostawcy usług TSL przez klientów, relatywnie niewielkich ograniczeń wynikających z krajowych uregulowań prawnych dotyczących branży TSL, a także wysokiej homogeniczności usług w branży TSL.</p>
Substytuty	<p>Zagrożenie ze strony substytutów jest niewielkie. Biorąc pod uwagę specyfikę wielkopolskiej branży TSL, opartej w głównej mierze na transporcie samochodowym, zagrożeniem ze strony substytutów może być rozwój portów morskich i transportu morskiego w Polsce oraz infrastruktury kolejowej, w wyniku czego zmniejszy się udział transportu samochodowego. Z drugiej strony można oczekiwać, że dla części wielkopolskich firm z branży TSL rozwój transportu morskiego i kolejowego w Polsce będzie szansą na rozwój działalności obsługującej te środki transportu.</p>
Siła przetargowa dostawców	<p>Czynnikiem istotnie oddziałującym na branżę TSL jest poziom cen paliw – jest to jednak czynnik niespecyficzny dla regionu, wynikający z dominacji transportu samochodowego w specyficie branży TSL w Polsce.</p> <p>Na plus można natomiast ocenić rosnącą podaż i relatywnie niskie koszty najmu powierzchni magazynowej w Wielkopolsce.</p>

¹³⁴ Źródło: G. Gierszewska, M. Romanowska, *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa 2002

¹³⁵ Usługi dodające wartość produktom zgodnie z potrzebami sprzedażowymi lub marketingowymi klientów, np. pakowanie, przepakowywanie, oklejanie.

Siła oddziaływania nabywców i możliwości wywierania przez nich presji na przedsiębiorstwa branży TSL jest **bardzo wysoka**. Rozwój branży logistycznej jest w dużym stopniu uzależniony od innych sektorów gospodarki (szczególnie handlu i przemysłu), w tym od rozwoju działalności eksportowej przedsiębiorstw. Dla stabilności finansowej branży TSL znaczącą rolę odgrywa terminowość płatności ze strony klientów. Relatywnie niskie koszty zmiany dostawcy usług TSL przez klienta wymagają od firm z branży TSL dużej elastyczności oraz ciągłego dostosowywania się do wymagań klientów.

Źródło: Opracowanie własne

6.3 Prognoza sytuacji ekonomicznej oraz zatrudnienia w branży TSL do 2020

Branża TSL w województwie wielkopolskim w ostatnich latach podlegała intensywnemu rozwojowi. Obecnie rozwój branży jest nadal zauważalny i prognozuje się, że tendencja ta zostanie utrzymana do 2020 roku, na co wpływ będzie miało kilka czynników. Przede wszystkim podkreśla się utrzymującą się od kilku lat **tendencję przenoszenia zagranicznych firm logistycznych do Polski** oraz **rozwój powierzchni magazynowej i centrów logistycznych**, co ma związek z **poprawiającą się dostępnością komunikacyjną** Polski, w tym szczególnie Wielkopolski, oraz niższymi, niż w krajach Europy Zachodniej, **kosztami pracy**, przy jednoczesnej **dostępności wykwalifikowanych pracowników**. Na plus działa również ogólny **rozwój gospodarczy kraju**, w tym rozwój aktywności eksportowej polskich firm, przekładający się na wzrost popytu na usługi TSL.

Szans na dalszy rozwój branży można upatrywać w **rozwój i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej** w Wielkopolsce, zarówno drogowej (w szczególności rozwoju infrastruktury drogowej w północnych subregionach województwa), jak i kolejowej. W utworzeniu Nowego Jedwabnego Szlaku upatruje się szansy na obsługę przez Polskę transportu z Chin do Europy, obsługiwanego obecnie przez porty Europy Zachodniej.

Istotną rolę we wzroście branży TSL będzie mieć **rozwój rynku e-commerce oraz obsługi posprzedażowej**, wynikające ze zmiany **zachowań nabywczych konsumentów** oraz **rosnącego dostępu do internetu**. Wyzwaniem dla logistyki będzie również **omnianałowość** w e-commerce i rosnąca presja klientów na **skrócenie czasu dostaw**, a także oczekiwania klientów – końcowych odbiorców łańcucha dostaw, wobec **zapewnienia elastyczności na tzw. ostatniej mili**.

Wyzwania, przed jakimi obecnie stoi branża TSL to także **rozwój usług dodatkowych** (VAS – *Value Added Services*), **spadek przewozów drobnicowych na rzecz pełnych załadunków**, **wzrost wykorzystania terminali intermodalnych** oraz **automatyzacja procesów logistycznych**. Prognozuje się, że zmianom w branży TSL towarzyszyć będzie zmiana podmiotowa branży – tworzenie większych struktur poprzez **zacieśnianie współpracy pomiędzy firmami** z branży, a także **konsolidację firm**.

Potencjału do rozwoju branży TSL można również szukać w rozwoju **logistyki miejskiej** związanej z koncepcją **inteligentnego rozwoju miast** (ang. *smart cities*). Przykładem może być rozwój systemów automatycznego zarządzania transportem publicznym, czy systemów sterowania ruchem.

Warto w tym miejscu podkreślić także **zagrożenia dla rozwoju branży w Wielkopolsce** – przede wszystkim wynikające z **rosnących kosztów pracy** przekładających się na ryzyko **utrąty kosztowej przewagi konkurencyjnej regionu**.

” Powiększenie wynagrodzenia powoduje spadek konkurencyjności danej firmy. Spadek konkurencyjności spowoduje to, że przez chwilę wszyscy będą się cieszyć, a potem pójdą na bruk. (...) Co to spowoduje? Że pójdziemy wszyscy z torbami. [IDI 17]

” Słaba strona to jest wzrost kosztów pracy, to jest spadek konkurencyjności. To się może przełożyć w przyszłości na spadek konkurencyjności, jeżeli firmy będą otwierać, czy nawet nie centrum jakieś logistyczne, ale na przykład nawet produkcję w rejonie Poznania, będą się spotykały z tym, że koszt pracy będzie wyższy niż w innych rejonach Polski. [IDI 18]

Zagrożeniem dla branży TSL są również **ograniczenia w swobodnym przepływie towarów** w ramach Unii Europejskiej oraz ograniczenia w handlu z krajami pozaeuropejskimi na skutek napięć politycznych, a także, szczególnie dla segmentu transportu samochodowego, **wprowadzenie płacy minimalnej** dla kierowców w krajach Europy Zachodniej.

W perspektywie do 2020 roku **nie przewiduje się spadków poziomu zatrudnienia w branży TSL** w Wielkopolsce. **Zapotrzebowanie na pracowników będzie rosnąć**, przy czym zmianie może ulec **struktura popytu na pracę**.

Postępująca automatyzacja branży TSL wymusi zmiany na rynku pracy. Zwiększy się popyt na **wykwalfikowanych pracowników – specjalistów ds. automatyzacji**.

W perspektywie do 2020 roku prognozuje się utrzymanie **wysokiego popytu na pracowników magazynowych**, co, przy obecnie dużej rotacji pracowników, utrzyma wysoką presję na wzrost wynagrodzeń.

Prognozuje się **utrzymanie wysokiego popytu na kierowców**, w szczególności kierowców samochodów ciężarowych, co przy ograniczonych możliwościach zwiększenia podaży pracowników (zarówno w skali regionu, jak i kraju), a także odpływie pracowników wynikającego z aktualnie dojrzałej struktury wiekowej kierowców oraz emigracji zarobkowej, wymusi na branży wzrost wynagrodzeń oraz rekrutację pracowników z innych krajów.

Przy rosnącej skali przewozów międzynarodowych utrzymywać się będzie wysoki popyt na pracowników sprawnie posługujących się przynajmniej jednym **językiem obcym**.

6.4 Analiza SWOT/PEST

Podsumowaniem i uzupełnieniem dla przedstawionych w niniejszym rozdziale analiz strategicznych i prognoz jest analiza SWOT/PEST¹³⁶ prezentująca:

- **silne i słabe strony branży TSL w Wielkopolsce** – ze wskazaniem czynników wynikających z zasobów wielkopolskich firm oraz z zasobów regionu oraz oznaczeniem znaczenia danego czynnika dla rozwoju branży;
- **szanse i zagrożenia rozwoju branży TSL w Wielkopolsce** – ze wskazaniem czynników w otoczeniu prawnym, ekonomicznym, społecznym i technologicznym, a także oznaczeniem prawdopodobieństwa wystąpienia danego czynnika oraz jego znaczenia dla rozwoju branży.

¹³⁶ Narzędzie analizy strategicznej polegające na analizowaniu mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) w otoczeniu czynników politycznym, ekonomicznym, społecznym i technologicznym (*Political, Economic, Social, Technological*).

Tabela 14 Analiza SWOT/PEST

Silne strony	znaczenie czynnika
Wynikające z zasobów firm	
Obecność i koncentracja centrów logistycznych oraz rozwój rynku magazynowego	kluczowe
Rozwój branży – systematyczny wzrost liczby firm	średnie
Potencjał klastrowy firm z branży TSL w aglomeracji poznańskiej – wysoka koncentracja przestrzenna	średnie
Współpraca firm z uczelniami wyższymi oraz jednostkami B+R	średnie
Wynikające z zasobów regionu	
Korzystne położenie w kraju i Europie Środkowo-Wschodniej – dostęp do aglomeracji poznańskiej, warszawskiej i berlińskiej	kluczowe
Rozbudowana infrastruktura komunikacyjna – autostrada A2 z licznymi węzłami; Poznański Węzeł Kolejowy	kluczowe
Wysoka dostępność specjalistów	kluczowe
Niski koszt pracy w skali Europy	kluczowe
Wsparcie polityczne rozwoju branży – <i>wyspecjalizowane procesy logistyczne</i> inteligentną specjalizacją regionu	średnie
Działalność Instytutu Logistyki i Magazynowania	średnie
Rozbudowana oferta szkolnictwa wyższego w branży TSL	średnie
Dostępność terenów inwestycyjnych, w tym w ramach podstref specjalnych stref ekonomicznych	niskie
Rozbudowana sieć instytucji finansowych	niskie
Wielkopolski etos pracy	niskie
Słabe strony	znaczenie czynnika
Wynikające z zasobów firm i instytucji	
Wysoka konkurencja o pracowników – rynek pracownika	kluczowe
Znacząca rotacja pracowników do prac prostych oraz personelu technicznego i wykonawczego	średnie
Uzależnienie rozwoju branży od koniunktury gospodarczej oraz cen paliw	średnie
Wynikające z zasobów regionu	
Niedobór pracowników, w szczególności kierowców i pracowników magazynowych	kluczowe
Ograniczona podaż edukacji kierowców zawodowych	kluczowe
Ograniczony dostęp do portów morskich	średnie
Ograniczony udział w transporcie lotniczym	średnie
Słabo rozpoznawalna marka gospodarcza Wielkopolski poza Polską	niskie
Niekorzystne tendencje demograficzne pogłębiające niedobory pracowników	niskie
Krajowa dominacja Warszawy	niskie

Szanse	prawdopodobieństwo wystąpienia	oddziaływanie czynnika
Polityczne		
Rozwój gospodarczy województwa wielkopolskiego – wzrost inwestycji i popytu na usługi TSL	wysokie	wysokie
Utworzenie i rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku przez Polskę	średnie	wysokie
Dostępność środków unijnych na dofinansowanie rozwoju działalności MŚP	wysokie	średnie
Ekonomiczne		
Rozwój infrastruktury transportowej – ukończenie autostrady A2 oraz dróg ekspresowych S8 i S 10; modernizacja linii kolejowych (wzrost prędkości przewozów towarowych)	wysokie	wysokie
Utrzymanie tendencji przenoszenia centrów logistycznych w kierunku wschodnim	średnie	wysokie
Wzrost poziomu wymiany zagranicznej Polski	wysokie	średnie
Społeczne		
Zmiany zachowań nabywczych konsumentów – wzrost wykorzystania <i>e-commerce</i> i rozwój usług posprzedażowych	wysokie	wysokie
Rozwój i wzrost popularności szkolnictwa zawodowego w Polsce	niskie	średnie
Technologiczne		
Wzrost dostępności usług <i>e-commerce</i> oraz usług posprzedażowych	wysokie	wysokie
Wzrost automatyzacji i cyfryzacji branży TSL – szansa na wzrost efektywności finansowej dużych firm	średnie	średnie
Rozwój infrastruktury związanej z transportem intermodalnym	średnie	średnie
Wzrost dostępności internetu w skali kraju	wysokie	średnie
Wzrost uniezależnienia od tradycyjnych paliw – np. rozwój i wzrost wykorzystania technologii hybrydowych w samochodach ciężarowych	niskie	średnie
Wzrost wykorzystania rozwiązań <i>smart city</i> oraz automatyzacja logistyki miejskiej	niskie	niskie
Zagrożenia	prawdopodobieństwo wystąpienia	oddziaływanie czynnika
Polityczne		
Utrzymanie się przepisów dt. minimalnego wynagrodzenie kierowców w Niemczech i Francji oraz tworzenie tego typu regulacji na innych rynkach	średnie	wysokie
Ograniczenie swobodnego przepływu towarów i osób w ramach Unii Europejskiej	brak możliwości oszacowania	wysokie

Wystąpienie Wielkiej Brytanii z UE	wysokie	średnie
Decyzje polityczne ograniczające przepływ towarów – np. embargo na rynku rosyjskim	średnie	średnie
Kontynuacja konfliktu zbrojnego na Ukrainie	brak możliwości oszacowania	średnie
Zaostrzenie norm emisyjnych w UE	średnie	średnie
Ograniczenie handlu w niedziele – spadek sprzedaży detalicznej	średnie	niskie
Ekonomiczne		
Wzrost poziomu wynagrodzeń w Polsce i utrata obecnej przewagi konkurencyjnej branży TSL w Polsce	wysokie	wysokie
Odptyw pracowników na rynki zagraniczne	średnie	średnie
Ograniczenie wydobycia ropy naftowej/wzrost cen paliw	średnie	wysokie
Społeczne		
Pogłębiająca się niechęć do wykonywania prac prostych	średnie	średnie
Niekorzystne zmiany zachowań konsumenckich – ograniczenie konsumpcjonizmu; rozwój lokalnego i krajowego patriotyzmu gospodarczego (skrócenie łańcucha dostaw)	średnie	średnie
Wzrost oczekiwań konsumentów w zakresie elastyczności kanałów dystrybucji towarów (omnikanałowość)	średnie	średnie
Rosnąca świadomość ekologiczna społeczeństwa – nacisk na ograniczenie emisji zanieczyszczeń	niskie	niskie
Technologiczne		
Wzrost automatyzacji i cyfryzacji branży TSL – zagrożenie dla efektywności finansowej małych firm	średnie	średnie
Przedłużające się prace modernizacyjne na liniach kolejowych oraz drogach ekspresowych	niskie	średnie

Źródło: Opracowanie własne

7. Kierunki rekomendowanych działań

Poniżej wskazano kierunki działań zmierzających do ograniczenia oddziaływania istniejących barier i zagrożeń dla rozwoju branży TSL w Wielkopolsce oraz wykorzystania szans rozwojowych, przed jakimi stoi obecnie sektor.

Tabela 15 Rekomendacje działań

Rekomendowane działanie:	Adresat rekomendacji:
Rozwój ogólnogospodarczy kraju i regionu	
→ Oferowanie narzędzi wsparcia eksportu dla MŚP (zarówno na poziomie programów krajowych, jak i regionalnych i lokalnych)	instytucje centralne, samorząd regionalny i lokalny
→ Dokończenie prac modernizacyjnych na drogach (szczególnie drogi S10 i S8) oraz na kolei	instytucje centralne, samorząd regionalny i lokalny
→ Rozwój i promocja oferty terenów inwestycyjnych w Wielkopolsce, w tym w ośrodkach subregionalnych	samorząd regionalny i lokalny
→ Działania na rzecz promocji i umocnienia marki gospodarczej Wielkopolski w branży logistycznej np. promocja na międzynarodowych wydarzeniach branżowych (imprezy targowe, konferencje), promocja B2B	samorząd regionalny
→ Zapewnienie dogodnych warunków do prowadzenia działalności gospodarczej oraz stabilnych warunków otoczenia prawnego	instytucje centralne
Rozwój oferty edukacyjnej	
→ Rozwój oferty kształcenia zawodowego, w szczególności w zawodzie kierowcy; wsparcie przyzakładowych ośrodków kształcenia kierowców	instytucje edukacyjne
→ Umocnienie oferty szkół ponadgimnazjalnych i wyższych w zakresie nauki języków obcych	instytucje edukacyjne
→ Wsparcie organizacyjne i finansowe dla szkół ponadgimnazjalnych w zakresie rozwoju kompetencji kadry dydaktycznej (szczególnie w zakresie wiedzy praktycznej)	samorząd regionalny
→ Wsparcie dla rozwoju form kształcenia dualnego, w tym organizacja klas patronackich – nawiązywanie współpracy z przedsiębiorcami i wsparcie szkół w zakresie organizacji kształcenia dualnego	instytucje edukacyjne, instytucje rynku pracy
→ Dofinansowanie udziału uczniów i studentów w programach praktyk i staży w firmach z branży TSL	instytucje edukacyjne, instytucje rynku pracy
→ Dofinansowanie szkoleń i kursów zawodowych, m.in. z zakresu obsługi wózka widłowego, prawa jazdy kat. C i D, licencji maszynisty, certyfikatu spedytora, uprawnień specjalistycznych do przewozu materiałów specyficznych (np. niebezpiecznych)	instytucje edukacyjne, instytucje rynku pracy

→ Monitorowanie losów absolwentów szkół ponadgimnazjalnych i wyższych	instytucje edukacyjne, instytucje rynku pracy
→ Promowanie postaw <i>uczenia się przez całe życie</i>	instytucje edukacyjne, instytucje rynku pracy
→ Monitoring działań związanych z opracowaniem krajowej ramy kwalifikacji dla zawodów związanych z branżą logistyczną	instytucje edukacyjne, instytucje rynku pracy
Rozwój branży TSL	
→ Sieciowanie środowiska związanego z branżą TSL w regionie i budowanie wielkopolskiej marki TSL – organizacja spotkań branżowych, konferencji branżowych, organizacja wydarzeń na skalę krajową/międzynarodową	organizacje pracodawców, organizacje branżowe
→ Wsparcie dla oddolnych inicjatyw branżowych organizowanych w regionie	samorząd regionalny i lokalny
→ Wsparcie jednostek B+R, w tym Instytutu Logistyki i Magazynowania w prowadzeniu działalności innowacyjnej	samorząd regionalny
→ Wykorzystanie potencjału dużych firm z branży TSL do promocji regionu	samorząd regionalny
→ Monitorowanie łańcuchów wartości w branży TSL i wsparcie podmiotów wymagających dostosowania do zmian w branży (szczególnie MŚP)	samorząd regionalny

Źródło: Opracowanie własne

Bibliografia

Publikacje

- *Analiza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2016 r.
- *Barometr zawodów. Raport podsumowujący badanie w województwie wielkopolskim*, WUP w Krakowie, Kraków 2015
- Borucka, A., *Analiza polskiego transportu samochodowego*, Systemy Logistyczne Wojsk nr 39/2013
- Brdulak H., *Ranking firm TSL 2014*, Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 24.06.2015
- Brdulak H., *Ranking firm TSL 2015*, Dziennik Gazeta Prawna, dodatek TSL z dnia 30.06.2016
- Bura, A., Barańska, M., Cieślik W., *Dualny system kształcenia na przykładzie Politechniki Poznańskiej*, Logistyka 6/2014
- *Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego 2015*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań, 2015 r.
- Fechner I. (red.), Szyszka G. (red.), *Logistyka w Polsce. Raport 2015*, Instytut Logistyki i Magazynowania, 2016
- Igliński, H., *Rozwój transportu intermodalnego a wzrost atrakcyjności inwestycyjnej aglomeracji poznańskiej*, Logistyka 2/2014
- Jażdżewski, A. K., *Koncentracja gospodarcza jako forma współdziałania gospodarczego - uwagi teoretycznoprawne*; Ruch prawniczy, ekonomiczny i socjologiczny Rok LXII — zeszyt 2 — 2000 r.
- Koźlak, A., *Wspieranie innowacyjności przedsiębiorstw sektora TSL w Polsce z funduszy Unii Europejskiej*, Logistyka 2/2014
- *Logistyka vs produkcja. Rynek nieruchomości i zasoby ludzkie*; Colliers International; 2015
- *Organizacja przestrzenna i funkcjonowanie Instytucji Otoczenia Biznesu w województwie wielkopolskim*, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań 2015 r.
- *Polska MARKET INSIGHTS Raport roczny 2016*; Colliers International; 2015
- *Program budowy dróg krajowych na lata 2014 – 2023 – Projekt*, GDDKIA 2014
- *Raport 2015. Egzamin potwierdzający kwalifikacje w zawodzie - dane dla szkół, zawodów i kwalifikacji województwo wielkopolskie*, OKE w Poznaniu, Poznań 2015 r.
- *Raport roczny 2013*, PLK S. A.
- Rówińska, P., Lorenc, A., *Polskie firmy branży TSL na rynku krajowym i europejskim*, Logistyka 5/2015
- Stajniak M. (red.), *Instrumenty informacyjne wspierające optymalizację procesów transportowych w łańcuchach dostaw*, Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2015
- *Transport. Wyniki działalności w 2014 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2015 r.
- *TSL Biznes – listopad 2014*
- Wojciechowski, A., *Rynek usług logistycznych w Polsce – analiza, perspektywy rozwoju*, Logistyka 4/2012

Roczniki statystyczne

- Rocznik Statystyczny Województwa Łódzkiego 2015, Urząd Statystyczny w Łodzi, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Mazowieckiego 2015, Urząd Statystyczny w Warszawie, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Małopolskiego 2015, Urząd Statystyczny w Krakowie, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Śląskiego 2015, Urząd Statystyczny w Katowicach, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Lubelskiego 2015, Urząd Statystyczny w Lublinie, 2015

- Rocznik Statystyczny Województwa Podkarpackiego 2015, Urząd Statystyczny w Rzeszowie, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Podlaskiego 2015, Urząd Statystyczny w Białymstoku 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Świętokrzyskiego 2015, Urząd Statystyczny w Kielcach, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Lubuskiego 2015, Urząd Statystyczny w Zielonej Górze, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Wielkopolskiego 2015, Urząd Statystyczny w Poznaniu, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Wielkopolskiego 2014, Urząd Statystyczny w Poznaniu, 2014
- Rocznik Statystyczny Województwa Wielkopolskiego 2013, Urząd Statystyczny w Poznaniu, 2013
- Rocznik Statystyczny Województwa Wielkopolskiego 2012, Urząd Statystyczny w Poznaniu, 2012
- Rocznik Statystyczny Województwa Wielkopolskiego 2011, Urząd Statystyczny w Poznaniu, 2011
- Rocznik Statystyczny Województwa Zachodniopomorskiego 2015, Urząd Statystyczny w Szczecinie, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Dolnośląskiego 2015, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Opolskiego 2015, Urząd Statystyczny w Opolu, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Kujawsko-pomorskiego 2015, Urząd Statystyczny w Bydgoszczy, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2015, Urząd Statystyczny w Gdańsku, 2015
- Rocznik Statystyczny Województwa Warmińsko-mazurskiego 2015, Urząd Statystyczny w Olsztynie, 2015
- Województwo Wielkopolskie 2015. Podregiony, Powiaty, Gminy., Urząd Statystyczny w Poznaniu, 2015

Portale internetowe

Portale rekrutacyjne

- gazetapraca.pl
- olx.pl/praca
- pracuj.pl
- infopraca.pl
- praca.pl
- pracujwlogistyce.pl

Institucje publiczne

- Główny Urząd Statystyczny - <http://stat.gov.pl>
- Bank Danych Lokalnych GUS - <https://bdl.stat.gov.pl>
- Eurostat - <http://ec.europa.eu>
- Serwis Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego - <http://wrpo.wielkopolskie.pl/>
- Wielkopolski Regionalne Obserwatorium Terytorialne - <https://wrot.umww.pl/>
- Okręgowa Komisja Edukacyjna w Poznaniu - <https://www.oke.poznan.pl>
- System informacji oświatowej - <https://sio.men.gov.pl>

- Baza Usług Rozwojowych - <https://uslugirozwojowe.parp.gov.pl>
- Urząd Transportu Kolejowego - <http://utk.gov.pl>
- Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - <http://www.gddkia.gov.pl>
- Urząd Lotnictwa Cywilnego - <http://www.ulc.gov.pl>
- Polska Agencja Informacji Inwestycji Zagranicznych - <http://www.paiz.gov.pl>
- Polskie Linie Kolejowe S.A. - <http://www.plk-sa.pl>
- Interaktywna mapa inwestycji PLK - <http://www.plk-inwestycje.pl>
- Narodowy Bank Polski - <https://www.nbpportal.pl>
- Urząd Miejski w Ostrowie Wielkopolskim - <http://www.umostrow.pl>

Pozostałe

- Baza Informacji o Wynikach Badań w Logistyce - <http://www.logistyka.net.pl/bilog/>
- Rynek kolejowy - <http://www.rynek-kolejowy.pl>
- Rynek infrastruktury - <http://www.rynekinfrastruktury.pl>
- Biznes Wielkopolski - <http://www.bizneswielkopolski.pl>
- Infor.pl - <http://mojafirma.infor.pl>
- Governica - <https://www.governica.com>
- Leksykon Transportowy – Kompendium wiedzy o transporcie - <https://www.timocom.pl/?lexicon>
- Portal Wielkopolska-Region - <http://wielkopolska-region.pl>
- Wyższa Szkoła Logistyki - <http://www.wsl.com.pl>
- Rankingi Wprost - <http://rankingi.wprost.pl>
- Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna - <http://invest-park.com.pl>
- Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna - <http://www.strefa.gda.pl>
- Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna - <http://sse.lodz.pl>
- Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna - <http://kssse.com>
- Kamiennogórska Specjalna Strefa Ekonomiczna Małej Przedsiębiorczości - <http://ssempl.pl>
- Invest Park Piła - <http://inwestpark.pila.pl/inwestpark-pila>
- LogistykawPolsce.pl - <http://www.logistykawpolsce.pl>
- Clip Group - <http://clip-group.com>
- Luvena - <http://www.luvena.pl>
- Grupa Systra - <http://www.systra.pl>
- ANWO Nieruchomości - <http://anwo-nieruchomosci.pl/>
- Budowa Drogi Ekspresowej S5 - <http://www.znin-gniezno.drogas5.pl>
- Szkolenia24h.pl - <http://www.szkolenia24h.pl>
- MegaSzkolenia.pl - <http://megaszkolenia.pl>
- Edurada - <http://www.edurada.pl/>

Spis rysunków

Rys. 1 Liczba przedsiębiorstw z sekcji H w 2015 r.	9
Rys. 2 Średnia roczna wartość wzrostu/spadku liczby firm z sekcji H w latach 2011-2015	10
Rys. 3 Udział [%] przedsiębiorstw z sekcji H w powiatach województwa wielkopolskiego w 2015 r. ...	11
Rys. 4 Udział powiatów we wzroście/spadku liczby firm z sekcji H w latach 2010-2015.....	12
Rys. 5 Udział firm o liczbie pracujących 0-9.....	13
Rys. 6 Stosunek udziału firm z poszczególnych kategorii wielkości w województwie wielkopolskim względem wartości ogólnokrajowych	13
Rys. 7 Udział wielkopolskich firm z branży TSL świadczących wybrane usługi wg wielkości firmy	16
Rys. 8 Model organizacji pracy w zakresie działalności logistycznej wśród wielkopolskich firm produkcyjnych i handlowych	18
Rys. 9 Odsetek wielkopolskich firm produkcyjnych i handlowych deklarujących realizację poszczególnych działań logistycznych	19
Rys. 10 Plany wielkopolskich firm produkcyjnych i handlowych związane z prowadzoną działalnością logistyczną – perspektywa następnych 5 lat	20
Rys. 11 Przewozy wewnątrzregionalne ładunków transportem samochodowym w 2014 r. [mln tonokilometrów]	21
Rys. 12 Przewozy międzyregionalne (suma towarów nadanych do i przyjętych z innych województw) ładunków transportem samochodowym w 2014 r. [mln tonokilometrów]	21
Rys. 13 Przewozy międzynarodowe (suma towarów nadanych do i przyjętych z innych krajów) ładunków transportem samochodowym w 2014 r. [mln tonokilometrów]	22
Rys. 14 Udział firm prowadzących działalność logistyczną związaną z rynkami zagranicznymi.....	22
Rys. 15 Udział wielkopolskich firm z branży TSL prowadzących działalność na wybranych rynkach zagranicznych	23
Rys. 16 Największe w Polsce firmy według wartości przychodów z działalności TSL w 2015 r. [mln zł]	25
Rys. 17 Wartość wskaźnika HHI w branży TSL w 2014 r.	26
Rys. 18 Udział przedsiębiorstw z dodatnim wynikiem finansowym netto w 2014 r.	27
Rys. 19 Wskaźnik rentowności netto w 2014 r.	28
Rys. 20 Wskaźnik płynności finansowej III stopnia w 2014 r. (%)	29
Rys. 21 Udział wartości dodanej brutto wytworzonej w sekcji H w ogóle PKB w 2013 r.	30
Rys. 22 Wartość dodana brutto w sekcji H w przeliczeniu na 1 firmę z sekcji H [zł] w 2013 r.	31
Rys. 23 Udział [%] powiatów w wartości brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach z sekcji <i>transport i gospodarka magazynowa</i> Województwa Wielkopolskiego w 2014 r.	32
Rys. 24 Udział [%] powiatów w nakładach inwestycyjnych przedsiębiorstw z sekcji <i>transport i gospodarka magazynowa</i> Województwa Wielkopolskiego w 2014 r.	33
Rys. 25 Gęstość dróg krajowych, ekspresowych i autostrad w 2014 r. [km/100km ²]	35
Rys. 26 Mapa Stanu Budowy Dróg w województwie wielkopolskim – stan na 21 września 2016 r.	38
Rys. 27 Gęstość linii kolejowych w poszczególnych województwach w 2014 r. [km/100 km ²].....	42
Rys. 28 Rozpiętość efektywnych stawek czynszu powierzchni magazynowej na głównych krajowych rynkach magazynowej [Euro/m ² /miesiąc]	50
Rys. 29 Liczba szkół oferujących kształcenie w zawodzie technik spedytor i technik logistyk w województwie wielkopolskim w podziale na podregiony	55
Rys. 30 Ocena przygotowania do pracy absolwentów szkół zawodowych i techników wśród wielkopolskich firm z branży TSL w podziale wg wielkości firmy	61
Rys. 31 Ocena przygotowania do pracy absolwentów szkół wyższych wśród wielkopolskich firm z branży TSL w podziale wg wielkości firmy	66
Rys. 32 Odsetek wielkopolskich firm z branży TSL wprowadzających w ostatnich 5 latach dany typ innowacji wg wielkości firm	74
Rys. 33 Odsetek firm prowadzących dany typ działalności B+R wg wielkości firm.....	76

Rys. 34 Liczba pracujących w sekcji <i>transport i gospodarka magazynowa</i> w 2014 r. (wg stanu na dzień 31.12.2014 r.)	81
Rys. 35 Średnia liczba pracujących na poszczególnych stanowiskach w wielkopolskich firmach z branży TSL w podziale wg wielkości firmy.....	82
Rys. 36 Średni udział pracujących na stanowiskach związanych z prowadzoną działalnością logistyczną w ogóle pracujących na danym stanowisku – w przedsiębiorstwach produkcyjnych i handlowych prowadzących działalność logistyczną	82
Rys. 37 Udział kobiet wśród pracujących w sekcji <i>transport i gospodarka magazynowa</i>	83
Rys. 38 Udział pracujących w firmach o liczbie pracujących >9 w ogóle pracujących w 2014 r.	84
Rys. 39 Struktura pracujących w oparciu o daną formę zatrudnienia w podziale wg wielkości firmy .	85
Rys. 40 Liczba wolnych miejsc pracy w przedsiębiorstwach z sekcji H wg stanu na koniec IV kwartału 2014 r.	87
Rys. 41 Udział wolnych miejsc pracy w sekcji H w ogóle wolnych miejsc pracy wg stanu na koniec IV kwartału 2014 r.	88
Rys. 42 Udział nowo utworzonych miejsc pracy w sekcji H w ogóle nowo utworzonych miejsc pracy w 2014 r.	89
Rys. 43 Stosunek nowo utworzonych do zlikwidowanych miejsc pracy w sekcji H w 2014 r.	90
Rys. 44 Udział zlikwidowanych miejsc pracy w sekcji H w ogóle zlikwidowanych miejsc pracy w 2014 r.	90
Rys. 45 Udział przyjętych do pracy w sekcji H w ogóle przyjętych do pracy w 2014 r.....	91
Rys. 46 Stosunek liczby osób podejmujących pracę do liczby osób zwolnionych w sekcji H w 2014 r.	92
Rys. 47 Zmienność popytu na pracowników z branży TSL - udział wskazań wśród firm deklarujących zmienność popytu na pracowników w ciągu roku	94
Rys. 48 Zmienność poziomu zatrudnienia w branży TSL w województwie wielkopolskim w ostatnich 5 latach w podziale wg wielkości firmy	95
Rys. 49 Prognozowane zmiany zatrudnienia w branży TSL w województwie wielkopolskim w następnych 5 latach wg wielkości firmy	96
Rys. 50 Wartość przeciętnego wynagrodzenia brutto w sekcji H i jego stosunek do przeciętnego wynagrodzenia ogółem	97
Rys. 51 Rozpiętość pomiędzy pierwszym i trzecim kwartylem wynagrodzenia brutto w logistyce w województwie wielkopolskim w 2015 r. w podziale na typ stanowiska [zł]	98
Rys. 52 Średni deklarowany poziom wynagrodzeń netto w firmach w podziale wg typu stanowiska i wielkości firmy [zł].....	99
Rys. 53 Świadczenia pozapłacowe oferowane pracownikom z branży TSL wg typu stanowiska.....	101
Rys. 54 Średnia częstotliwość prowadzenia przez firmę danych działań z zakresu doszkalania pracowników w podziale wg wielkości firmy. 1 – Bardzo rzadko lub nigdy; 5 – Bardzo często lub zawsze	102
Rys. 55 Udział wielkopolskich firm deklarujących wybraną politykę zatrudnienia względem poszczególnych stanowisk w podziale wg wielkości firmy.....	103
Rys. 56 Średnia częstotliwość wykorzystywania przez firmy danych narzędzi poszukiwania pracowników w podziale wg wielkości firmy. 1- Bardzo rzadko lub nigdy; 5 – Bardzo często lub zawsze	105
Rys. 57 Zawody deficytowe w branży TSL w województwie wielkopolskim w 2016 r.....	107
Rys. 58 Oferty pracy z branży TSL zgłoszone do wielkopolskich PUP w pierwszym półroczu 2016 r.	109
Rys. 59 Struktura przestrzenna ofert pracy z branży TSL wg typu stanowiska	111
Rys. 60 Ocena możliwości znalezienia pracowników na poszczególne stanowiska w podziale wg wielkości firmy. 1 – sytuacja zdecydowanie niekorzystna; 5 – sytuacja zdecydowanie korzystna.....	113
Rys. 61 Wykształcenie wymagane w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska*	114
Rys. 62 Zakres przedmiotowy doświadczenia wymaganego w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska.....	116
Rys. 63 Zakres czasowy doświadczenia wymaganego w ofertach pracy (w których wymagane było doświadczenie) z branży TSL wg typu stanowiska.....	116

Rys. 64 Kompetencje osobiste wymagane w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska*	118
Rys. 65 Kompetencje społeczne wymagane w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska	119
Rys. 66 Języki obce wymagane w ofertach pracy z branży TSL wg typu stanowiska	122
Rys. 67 Ocena kluczowych czynników sukcesu dla rozwoju branży TSL w Wielkopolsce	131

Spis tabel

Tabela 1 Udział firm z działów 49 i 52 z wybranych powiatów w ogóle wielkopolskich firm z działów 49 i 52	14
Tabela 2 Wartość wskaźnika specyficzności działów 49, 52 oraz 53 w powiatach województwa wielkopolskiego w 2015 r.	15
Tabela 3 Zakres usług świadczonych przez wielkopolskie przedsiębiorstwa z branży TSL w ujęciu procentowym (100% - ogół przebadanych firm).....	17
Tabela 4 Czas dojazdu z Poznania do innych miast wojewódzkich	40
Tabela 5 Czas dojazdu z Poznania do stolic krajów sąsiadujących z Polską	41
Tabela 6 Połączenia rejsowe z lotniska Poznań-Ławica	48
Tabela 7 Wyniki egzaminów i statystyki zdawalności dla zawodu technik spedytor (A.28) – organizowanie i nadzorowanie transportu, w województwie wielkopolskim w 2015 r.	56
Tabela 8 Wyniki egzaminów i statystyki zdawalności dla zawodu technik logistyk A.30 – Organizacja i monitorowanie przepływu zasobów i informacji w procesach produkcji, dystrybucji i magazynowania w województwie wielkopolskim w 2015 r.	57
Tabela 9 Wyniki egzaminów i statystyki zdawalności dla zawodu technik logistyk A.31 - Zarządzanie środkami technicznymi podczas realizacji procesów transportowych, w województwie wielkopolskim w 2015 r.	58
Tabela 10 Szkolenia z branży TSL dostępne w województwie wielkopolskim w 2016 r.	68
Tabela 11 Kursy zawodowe z branży TSL realizowane przez Zakłady Doskonalenia Zawodowego w województwie wielkopolskim w 2016 r.	70
Tabela 12 Instytucje wsparcia innowacji prowadzące działalność w województwie wielkopolskim w 2015 r.	77
Tabela 13 Siły konkurencyjne działające na branżę TSL.....	132
Tabela 14 Analiza SWOT/PEST	135
Tabela 15 Rekomendacje działań.....	138