

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Podlaskie Obserwatorium
Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

SEKTOR TRANSPORTU

WOJEWÓDZKI URZĄD PRACY W BIAŁYMSTOKU



Białystok
2012



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY





ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



„Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej
w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego”

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

ZESPÓŁ AUTORSKI:

dr Katarzyna Dębowska – Politechnika Białostocka
dr Urszula Widelska – Politechnika Białostocka
dr Jarosław Kilon - IBiA VIAVADE Sp. z o.o.
dr Jacek Marcinkiewicz – Uniwersytet w Białymstoku
mgr Adam Mirosław Walicki – IBiA VIVADE Sp. z o.o.
mgr Anna Raczkowska – IBiA VIVADE Sp. z o.o.

EKSPERCI WSPIERAJACY:

dr Maciej Dobrzyński - ekspert z dziedziny logistyki, Politechnika Białostocka
Mikołaj Linkiewicz - dyrektor biura Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia

REDAKCJA NAUKOWA:

dr hab. inż. Joanna Ejdys - prof. nadzw.

RECENZJA:

prof. dr hab. Alicja Sosnowska

OKŁADKA:

Małgorzata Błażejewska-Buczyńska

ISBN 978-83-62258-50-5

© COPYRIGHT BY WOJEWÓDZKI URZĄD PRACY W BIAŁYMSTOKU
BIAŁYSTOK 2012

Realizator badań:

Instytut Badań i Analiz VIVADE Sp. z o.o.

Druk i oprawa: Koncept Sp. z o.o.

Badanie zostało przeprowadzone w ramach projektu:

„PODLASKIE OBSERWATORIUM RYNKU PRACY
I PROGNOZ GOSPODARCZYCH”

współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, Działanie 8.1 Rozwój pracowników i przedsiębiorstw w regionie, Podziałanie 8.1.4 Przewidywanie zmiany gospodarczej

www.obserwatorium.up.podlasie.pl

Wydanie I

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Spis treści

WSTĘP	5
1. KONCEPCJA I METODOLOGIA BADANIA	7
2. CHARAKTERYSTYKA SEKTORA TRANSPORTU	16
2.1. SEKTOR TRANSPORTU W POLSCE	16
2.2. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	20
2.3. TRANSPORT SAMOCHODOWY	25
2.4. ZNACZENIE PODMIOTÓW NALEŻĄCYCH DO POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁÓW SEKCJI H PKD 2007 W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM	32
2.5. KONDYCJA EKONOMICZNA PRZEDSIĘBIORSTW SEKTORA TRANSPORTU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO W ŚWIELE BADAŃ	36
2.6. WYKORZYSTANIE ZEWNĘTRZNYCH ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA W DZIAŁALNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW SEKTORA TRANSPORTU	47
3. POPYTOWO-PODAŻOWE ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA ROZWOJOWE SEKTORA TRANSPORTU	56
4. ANALIZA SIŁ KONKURENCJI W SEKTORZE TRANSPORTU	60
4.1. DOSTAWCY	60
4.2. NABYWCY	62
4.3. KONKURENCJA W SEKTORZE	62
4.4. NOWI PRODUCENCI I PRODUKTY	67
4.5. SUBSTYTUTY	69
4.6. OCENA ATRAKCYJNOŚCI SEKTORA	69
5. ANALIZA POWIĄZAŃ SEKTORA TRANSPORTU Z RYNKIEM PRACY	71
5.1. ZATRUDNIENIE W PRZEDSIĘBIORSTWACH SEKTORA TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM	71
5.2. SYTUACJA KADROWA W BADANYCH PRZEDSIĘBIORSTWACH	78
5.3. ANALIZA POZIOMU WYNAGRODZEŃ	81
6. ANALIZA SWOT SEKTORA TRANSPORTU	88
7. UWARUNKOWANIA I PROGNOZY ROZWOJU SEKTORA TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM	91
8. DOBRE PRAKTYKI W SEKTORZE TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM	103
WNIOSKI Z BADAŃ I REKOMENDACJE	119
BIBLIOGRAFIA	124
SPIS TABEL	126
SPIS WYKRESÓW	127

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

ANEKS	130
ZAŁĄCZNIK 1. KWESTIONARIUSZ BADAWCZY PRZEDSIĘBIORSTW SEKTORA TRANSPORTU	130
ZAŁĄCZNIK 2. SCENARIUSZ BADANIA FGI.....	140
ZAŁĄCZNIK 3. KARTA OCENY PRZEWIDYWALNOŚCI CZYNNIKÓW STEEPVL.....	142
ZAŁĄCZNIK 4. KARTA OCENY SIŁY WPŁYWU CZYNNIKÓW STEEPVL.....	144

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wstęp

Oddane do rąk Państwa opracowanie jest efektem badania sektora transportu w ramach produktu Podlaskiego Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych pn. „ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO”.

Projekt Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych współfinansowany jest w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki 2007-2013, Priorytetu VIII Regionalne Kadry Gospodarki, Działania 8.1 Rozwój pracowników i przedsiębiorstw w regionie, Poddziałania 8.1.4 Przewidywanie zmiany gospodarczej. Ideą projektu jest zebranie w jednym miejscu szerokiego zestawu danych, analiz i prognoz odpowiadających potrzebom informacyjnym podmiotów funkcjonujących w gospodarce województwa podlaskiego.

W działania te wpisują się w przeprowadzone badania zlecone przez Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku pn.: „ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO”. Dotychczas na zlecenie WUP w Białymstoku w ramach tych działań przeprowadzono badania dotyczące sektorów: spożywczego, turystycznego, budownictwa, handlu, producentów wyrobów z drewna i mebli oraz producentów maszyn i urządzeń w tym maszyn rolniczych. Kolejnym badanym sektorem jest transport, a wyniki przeprowadzonych badań zawarto w niniejszym raporcie. Realizatorem badań był Instytut Badań i Analiz VIVADE Sp. z o.o. w Białymstoku.

Raport z badań składa się z ośmiu rozdziałów, w tym rozdziału metodologicznego oraz części nawiązujących w swej treści do celów badania.

W rozdziale pierwszym przedstawiono koncepcję i metodologię badania, wskazując cel główny oraz cele szczegółowe. W tej części opisano zastosowane na potrzeby badań metody i narzędzia badawcze.

Kolejny rozdział obejmuje charakterystykę sektora transportu. Określono w nim definicję, zakres i bariery funkcjonowania analizowanego sektora. W rozdziale tym dokonano analizy kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw badanego sektora zlokalizowanych w województwie podlaskim. Rozdział ten został opracowany głównie w oparciu o dostępne źródła literaturowe, internetowe, dane statystyczne. Przy opracowywaniu treści tego rozdziału wykorzystano również materiał zgromadzony podczas realizacji badań ilościowych i jakościowych. Ponadto w rozdziale opisane zostały zagadnienia związane z możliwościami wykorzystania zewnętrznych źródeł finansowania działalności przedsiębiorstw sektora transportu.

W rozdziale trzecim przedstawiono popytowo-podażowe uwarunkowania rozwojowe sektora transportu. Główną uwagę zwrócono na czynniki ekonomiczne, społeczne, technologiczne, demograficzne i polityczne mające swoje odniesienie w rozwoju analizowanego sektora. W rozdziale zaprezentowano w szczególności wyniki z przeprowadzonych badań ilościowych i jakościowych wśród przedsiębiorstw analizowanego sektora.

Rozdział czwarty dotyczy analizy sił konkurencji w sektorze, gdzie w oparciu o przeprowadzoną analizę 5 sił Portera oraz punktową analizę atrakcyjności sektora dokonano szczegółowej analizy na temat dostawców, nabywców, konkurencji, nowych produktów oraz

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

substytutów związanych z analizowanym sektorem. Przeprowadzenie analiz przedstawionych w rozdziale było możliwe dzięki wynikom zrealizowanych badań ilościowych i jakościowych oraz wiedzy eksperckiej zespołu badawczego i specjalistów związanych z sektorem transportu.

Kolejny rozdział bezpośrednio dotyczy powiązań analizowanego sektora z rynkiem pracy. W oparciu o wyniki badań ilościowych dokonano analizy sytuacji kadrowej oraz wynagrodzeń w przedsiębiorstwach związanych z badanym sektorem. Wyniki badań jakościowych posłużyły do opisu ogólnych powiązań analizowanego sektora z rynkiem pracy.

Rozdział szósty prezentuje wyniki przeprowadzonej przez zespół ekspertów analizy SWOT sektora, której realizacja odbywała się w trzech krokach. Po pierwsze wskazano mocne i słabe strony analizowanego sektora, następnie przedstawiono szanse i zagrożenia, a w kolejnym etapie sformułowano wnioski strategiczne.

W rozdziale siódmym przedstawiono uwarunkowania i prognozy rozwoju sektora transportu. W tym celu wykorzystano opinie przedsiębiorców z badań ilościowych dotyczących tendencji zmian i kierunków rozwoju sektora. Zasadniczą część rozdziału stanowią wyniki badań typu foresight, które pozwoliły na identyfikację czynników kluczowych wpływających na analizowany sektor oraz opis scenariuszy rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim.

W ostatnim rozdziale przedstawiono opracowanie pięciu dobrych praktyk dotyczących wybranych firm z województwa podlaskiego działających w badanym sektorze. Wybór firm był poprzedzony indywidualnymi wywiadami pogłębionymi wśród 10 firm posiadających doświadczenie w badanej branży, z których wybrano 5 najbardziej wyróżniających się przedsiębiorstw, znanych na rynku krajowym, a nawet międzynarodowym.

Opracowanie kończą wnioski oraz rekomendacje.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

1. Koncepcja i metodologia badania

Zasadniczym celem prowadzonych badań było **szczegółowe zaprezentowanie roli i znaczenia kluczowego sektora** w województwie podlaskim, a mianowicie **sektora transportu**.

Transport i gospodarka magazynowa pełnią niezwykle ważne funkcje nie tylko w gospodarce całego kraju, lecz również regionu. Generują miejsca pracy, uczestniczą w tworzeniu PKB, są istotnym barometrem zmian koniunkturalnych. Ponadto, sektor ten został uznany jako kluczowy w „Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020”¹.

Przeprowadzone badania stanowią w swej istocie **podstawę raportu**, który z kolei służy jako jedno z **narzędzi pomocniczych** w procesie podejmowania decyzji strategicznych, taktycznych i operacyjnych dla przedsiębiorstw i instytucji powiązanych z sektorem transportu oraz władz regionalnych. Służyć także może **prognozowaniu oddziaływania tego sektora na rynek pracy**.

Odbiorcy raportu, głównie przedsiębiorstwa, poprzez szerszy dostęp do danych z obszaru ich bezpośredniego działania mogą zmniejszyć lukę w zakresie informacji, a przez to podejmować bardziej optymalne decyzje inwestycyjne, marketingowe, czy dotyczące polityki personalnej.

Wiedza pochodząca z raportu pozwoli uczestnikom występującym na rynku pracy bezpośrednio, jak i pośrednio, na podejmowanie optymalnych decyzji w zakresie rynku pracy. Decyzje podejmowane przez instytucje samorządowe i edukacyjne poprzez dostęp do podobnego zestawu danych, mogą być bardziej spójne, a co za tym idzie bardziej racjonalne z punktu widzenia jakości usług publicznych dostarczanych przez te instytucje oraz skuteczniejsze, z punktu widzenia celu zaspokajania podstawowych potrzeb społeczności lokalnych.

Przeprowadzone w ramach badania analizy miały zrealizować następujące **cele szczegółowe**:

- C1.** Określić stan rozwoju sektora w województwie podlaskim (w tym wskazać na jego słabe i mocne strony na tle rozwoju sektora w kraju i na świecie).
- C2.** Ustalić główne determinanty oraz bariery rozwojowe sektora.
- C3.** Przedstawić prognozy przyszłości sektora w województwie podlaskim z uwzględnieniem jego zagrożeń i szans rozwojowych.
- C4.** Przedstawić warunki pomyślnego rozwoju danego obszaru w województwie podlaskim.
- C5.** Dostarczyć obiektywnych i wyczerpujących informacji, niezbędnych podmiotom w procesie planowania strategicznego i określenia ich pozycji konkurencyjnej.
- C6.** Poprzez identyfikację barier rozwojowych wskazać podmiotom sfery regulacji (w tym instytucjom rynku pracy, władzom lokalnym i regionalnym) kierunki działań zmierzające do ich ograniczenia.

¹ „Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do 2020 r.” Załącznik do Uchwały Nr XXXV/438/06 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 30 stycznia 2006 r.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- C7. Dostarczyć informacji w zakresie istniejących form, możliwości wsparcia sektora ze środków krajowych i unijnych.
- C8. Określić poziom wynagrodzeń.

Realizacja postawionych celów badawczych była możliwa poprzez odpowiedź na następujące **pytania badawcze**:

- P1. Jaki jest stan rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim na tle rozwoju tego sektora w kraju i na świecie?
- P2. Jakie są mocne i słabe strony sektora transportu w województwie podlaskim?
- P3. Jakie czynniki zewnętrzne i wewnętrzne wpływają na sektor transportu jako stymulanty?
- P4. Jakie czynniki zewnętrzne i wewnętrzne wpływają na sektor transportu jako destymulanty?
- P5. Jakie są prognozy przyszłości sektora transportu w województwie podlaskim?
- P6. Jakie są zagrożenia, a jakie szanse rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim?
- P7. Jakie są istniejące formy i możliwości wsparcia sektora transportu ze środków krajowych i zagranicznych?
- P8. Jaki jest poziom wynagrodzeń w sektorze transportu?

Udzielenie właściwej i kompetentnej odpowiedzi na postawione powyżej pytania badawcze, a tym samym realizacja wymienionych celów badawczych była możliwa dzięki wykorzystaniu zróżnicowanych źródeł informacji (triangulacja danych) i różnych informatorów oraz dzięki wykorzystaniu odpowiednich zróżnicowanych **metod i technik badawczych**. Przyjęto, że wyczerpujące wyniki badania muszą być poprzedzone zastosowaniem zróżnicowanych metod zarówno ilościowych, jak i jakościowych (triangulacja metod). Dzięki temu możliwe było uzyskanie rzetelnej i pogłębionej wiedzy na temat sektora transportu województwa podlaskiego.

W fazie realizacji badania wykorzystano następujące metody badawcze:

- wtórną analizę danych (*desk research*),
- analizę 5 sił Portera,
- analizę SWOT,
- badania ilościowe wśród przedsiębiorstw sektora transportu i gospodarki magazynowej – badania ankietowe,
- badania jakościowe wśród przedstawicieli sektora transportu i gospodarki magazynowej - badania IDI i FGI,
- badania typu foresight wykorzystujące panele eksperckie oraz analizę STEEPVL.

Realizacja celów projektu opierała się na pozyskaniu informacji źródłowych oraz przeprowadzeniu szczegółowych analiz dotyczących podstawowych wskaźników określających bieżącą sytuację sektora transportu w województwie podlaskim. Przede wszystkim pod uwagę były brane takie wskaźniki, jak wielkość i wartość usług, poziom zatrudnienia, podstawowe wskaźniki rentowności i opłacalności, płynności i sprawności działania itp.

Wtórna analiza danych (*desk research*) polegała na wykorzystaniu dostępnych danych wtórnych, takich jak: publikacje, raporty, biuletyny, bazy danych, katalogi, informacje

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

dostępne na stronach [www itp.](http://www.itp.pl) Przed wykorzystaniem danych w badaniu były one analizowane pod kątem wiarygodności, rzetelności i aktualności.

Głównym **źródłem danych** były dane pochodzące z:

- bazy Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego,
- sprawozdawczość statystycznej Urzędu Statystycznego w Białymstoku,
- Biura Statystycznego UE EUROSTAT,
- analizy bibliometrycznej prac naukowo-badawczych,
- baz czasopism branżowych, internetowych bazy danych czasopism zagranicznych,
- analizy aktów prawnych,
- analizy dokumentów strategicznych, programowych mających związek z rozwojem regionu.

Na podstawie zgromadzonych danych i informacji została zaprezentowana ogólna sytuacja w analizowanym sektorze w układzie czasowym, przestrzennym i z wykorzystaniem analiz porównawczych.

Określenie stanu rozwoju sektora transportu było możliwe dzięki wykorzystaniu **analizy 5 sił Portera** polegającej 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.

Sporządzona analiza Portera, poprzez określenie relacji pomiędzy uczestnikami sektora wskazała na dojrzałość analizowanego sektora. Było to możliwe dzięki określeniu czynników konkurowania i konkurencyjności oraz ustaleniu barier wejścia i wyjścia z sektora. Wskazanie siły przetargowej dostawców i odbiorców umożliwiło określenie głównych kierunków oraz determinant rozwoju sektora. Relacje pomiędzy przedsiębiorstwami w sektorze analizowane były na wielu poziomach: w ujęciu lokalnym, relacji na poziomie rynku krajowego oraz relacji w kontekście możliwości konkurowania na rynkach zagranicznych. Analiza pozwoliła nie tylko na zbadanie istniejącego stanu sektora, pod kątem wzajemnego oddziaływania podmiotów, ale umożliwiła również określenie jego cech wyróżniających, co wpłynęło na stworzenie pewnej listy działań (propozycji dla przedsiębiorców) mogących sprzyjać aktywizacji rynkowej przedsiębiorstw analizowanego sektora w kontekście rozwoju regionalnego, ale również wzmocnienia konkurencyjności w kraju, jak i na rynkach zagranicznych.

Analiza Portera określiła wzajemne oddziaływanie podmiotów w badanym sektorze poprzez:

- określenie poziomu stopnia rywalizacji pomiędzy przedsiębiorstwami w sektorze (na poziomie relacji bezpośrednich i pośrednich oraz metod konkurowania);
- wskazanie możliwych barier wejścia i wyjścia z sektora (na poziomie małych i dużych przedsiębiorstw, poziomu konkurowania oraz kosztów działalności);
- określenie siły przetargowej odbiorców (siły oddziaływania odbiorców na ofertę przedsiębiorstw, siły oddziaływań w relacjach B2B i B2C, presji odbiorców na ofertę rynkową);

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- określenie siły przetargowej dostawców (także w kontekście zdolności integracyjnych, konsolidacyjnych i kooperacyjnych);
- określenie poziomu oddziaływania (pojawiania się na rynku) produktów i ofert substytucyjnych (z uwzględnieniem zróżnicowania asortymentowego sektora i wzajemnej substytucyjności uczestników sektora).

Dla określenia silnych i słabych stron sektora została zastosowana **analiza SWOT**, czyli jedna z najpopularniejszych heurystycznych technik analitycznych, służąca do porządkowania informacji. Analiza miała charakter analizy trzejelementowej. Po pierwsze zostały wskazane mocne i słabe strony rozwoju sektora, ze szczególnym zwróceniem uwagi na:

- jakość oferowanych usług,
- system obsługi klienta,
- poziom kwalifikacji pracowników,
- potencjał wytwórczy,
- zdolność do innowacji i innowacyjności,
- posiadane technologie, patenty i stan posiadanego parku maszynowego,
- system komunikacji rynkowej,
- kompatybilność asortymentu,
- zdolności kooperacyjne i konsolidacyjne.

W drugiej części analizy zostały wskazane szanse i zagrożenia w rozwoju sektora. Szczególna uwaga została zwrócona na:

- wielkość i chłonność obsługiwanych rynków,
- dynamikę zapotrzebowania na szeroko pojęte usługi handlowe,
- siłę oddziaływania konkurencji lokalnej, krajowej i międzynarodowej,
- poziom zmian na rynku i możliwości ekspansji rynkowej,
- wpływ uwarunkowań polityczno-prawnych w rozwoju przedsiębiorstw analizowanego sektora,
- dostosowanie potencjału lokalnych przedsiębiorstw do kierunków rozwoju sektora w Polsce i na rynkach zagranicznych.

Trzecim etapem było wskazanie wniosków strategicznych. Do tego celu odniesiono się do kwestii, na ile silne strony sektora, są w stanie zrównoważyć zagrożenia, a tym samym przyczynić się do wzrostu konkurencyjności badanej branży. W realizacji opisywanego celu wykorzystana została ponadto metoda punktowej oceny atrakcyjności sektora, która stanowiła ilościowe uzupełnienie metody 5 sił Portera oraz analizy SWOT.

Analiza SWOT jest kompleksową metodą służącą do badania otoczenia oraz analizy wnętrza obiektu poddanego analizie. Jej zadaniem jest udzielenie odpowiedzi, jakie uwarunkowania regionu pozwalają na wdrożenie wizji rozwojowych proponowanych przez ekspertów kierunków rozwoju sektora transportu. Celem analizy SWOT była ocena mocnych, słabych stron, szans i zagrożeń rozwoju sektora. Przeprowadzone przez zespół wstępne analizy i badania statystyczne stanowiły materiał wyjściowy do prac paneli eksperckich.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Analiza głównych determinant rozwojowych sektora została przeprowadzona z wykorzystaniem **badan ilościowych**, polegających na gromadzeniu danych i informacji za pomocą kwestionariuszy/ankiet.

Badania ilościowe zostały przeprowadzone głównie z wykorzystaniem **techniki wywiadów bezpośrednich** – bezpośredniej rozmowy (*face to face*) z respondentem przy użyciu ustrukturalizowanego kwestionariusza zawierającego zarówno wystandaryzowane pytania zamknięte, jak i pytania otwarte. Zastosowanie zestandaryzowanego kwestionariusza wywiadu pozwoliło na porównanie zebranych danych.

Uwzględniając specyfikę sektora został opracowany kwestionariusz badawczy, który poddano wstępnej ocenie w badaniu pilotażowym, co pozwoliło na weryfikację pytań i wariantów odpowiedzi zawartych w kwestionariuszu.

Skonstruowany kwestionariusz składał się z pięciu części. Część I kwestionariusza dotyczyła oceny istniejącej sytuacji ekonomicznej własnego przedsiębiorstwa. Część II zawierała pytania pozwalające ocenić czynniki popytowo-podażowe oddziałujące na badany sektor gospodarki. Pytania zawarte w części III pozwoliły na ocenę otoczenia konkurencyjnego badanych przedsiębiorstw. Natomiast część IV dotyczyła analizy jakościowej stanu zatrudnienia oraz przewidywanych zmian w zatrudnieniu w badanych przedsiębiorstwach. Kwestionariusz zawierał metryczkę pozwalającą na identyfikację badanych podmiotów m. in. ze względu formę prawną prowadzonej działalności i wielkość przedsiębiorstwa. Pełen kwestionariusz przedstawiono w załączniku nr 1.

Dobór próby jest częścią badania polegającą na wybraniu indywidualnych obserwacji, które tworząc próbę statystyczną pozwalają uzyskać pewną wiedzę o populacji. W trakcie procesu badawczego dobór próby przeprowadzony został w kilku etapach. W pierwszym ustalono wielkość populacji badanej. W badaniu przyjęto, iż populację badaną stanowią przedsiębiorstwa województwa podlaskiego reprezentujące badany sektor (sektor H wg PKD 2007). Według danych Urzędu Statystycznego w Białymstoku w 2011 r. w województwie podlaskim funkcjonowało 6 789 przedsiębiorstw reprezentujących transport i gospodarkę magazynową, z czego 6 687 przedsiębiorstw mikro (zatrudniających do 9 osób), 84 przedsiębiorstw małych (zatrudniających od 10 do 49 osób) oraz 18 przedsiębiorstw średnich i dużych (zatrudniające 50 osób i więcej). Z danych Urzędu Statystycznego w Białymstoku wynika, że w 2011 r. w sektorze transportu 3 593 przedsiębiorstw zlokalizowanych było w podregionie białostockim, 1 720 w podregionie łomżyńskim, a najmniej – 1 476 w podregionie suwalskim².

Kolejnym etapem procesu doboru próby było ustalenie liczebności próby. Na tym etapie procesu doboru próby trzeba było odpowiedzieć na pytanie, jak liczna powinna być próba, aby na podstawie wyników pomiaru możliwe było wyciąganie wniosków o badanej populacji, wniosków charakteryzujących się określoną dokładnością i stopniem pewności. Aby zapewnić reprezentatywność próby do badania zaplanowano zaprosić 300 przedsiębiorstw reprezen-

² *Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w województwie podlaskim w 2011 r.*, Urząd Statystyczny w Białymstoku, Białystok 2012.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

tujących sektor transportu. Liczebność ta pozwoliła na wnioskowanie o wskaźnikach dla populacji na poziomie ufności 0,95 i przy błędzie szacunku równym 6%.

W procesie doboru próby istotnym etapem jest wybór metody doboru próby, czyli sposobu w jaki jednostki populacji badanej są wybierane z tej populacji. Metody te dzieli się zazwyczaj na metody doboru losowego i nielosowego. W badaniu zastosowano metodę próby warstwowej. Ten sposób wyboru stosowany jest w przypadku niejednorodnych populacji. Wstępnie populacja dzielona jest na bardziej jednorodne warstwy, a następnie elementy do próby pobierane są z wyodrębnionych warstw. Warstwy powinny być rozłączne (tzn. żaden element populacji nie może być zaliczony do dwóch różnych warstw) oraz wyczerpujące (czyli w sumie powinny dawać całą populację; każdy element populacji powinien należeć do jednej z warstw). Dobór elementów do warstw miał charakter doboru losowego, tzn., że tylko przypadek decydował o tym, czy dane przedsiębiorstwo znajdzie się w próbie czy też nie. Z zakupionej bazy podmiotów funkcjonujących w sekcji H w województwa podlaskiego, został zastosowany dobór losowy z interwałem.

Ostatnim etapem w doborze próby było zaplanowanie i pobranie próby. Pobranie próby przez eksperta lub odpowiednio przeszkolonego ankietera odbywało się na zasadzie przebadania przedsiębiorstwa spełniającego określone kryteria, co do siedziby przedsiębiorstwa (podregion) i wielkości zatrudnienia (małe, średnie, duże), wylosowanego z zakupionej bazy podmiotów REGON (dobór losowy z interwałem).

W przeprowadzonym badaniu ilościowym wzięło udział 300 przedsiębiorstw z sektora transportu zróżnicowanych pod względem klasyfikacji podstawowej działalności gospodarczej wg sekcji PKD 2007 (Tabela 1). Blisko 60% badanych stanowiły firmy zajmujące się transportem drogowym towarów oraz działalnością związaną z przeprowadzkami (49.4). W badanej próbie ponad 1/5 stanowiły formy związane z działalnością taksówek osobowych (49.32). Ponadto w próbie znalazły się przedsiębiorstwa reprezentujące działalność pocztową i kurierską (53.2), działalność pozostałych agencji transportowych (52.29.C), transport kolejowy towarów (49.2) oraz 6,3% firm prowadzących działalność w sektorze transportu, dla których nie jest ona działalnością podstawową.

Tabela 1. Struktura próby badawczej ze względu na klasyfikację podstawowej działalności gospodarczej wg sekcji PKD 2007

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Udział
49.2 - Transport kolejowy towarów	0,7%
49.32 – Działalność taksówek osobowych	22,7%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	59,3%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	5,3%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	5,7%
Inne	6,3%
Suma	100,0%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Zdecydowaną większość badanych (85,8%) stanowiły przedsiębiorstwa zorganizowane w formie osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą. Niecałe 10% stanowiły przedsiębiorstwa w formie spółek z ograniczoną odpowiedzialnością. Pozostałe formy organizacyjno-prawne występowały wśród badanych firm w formie marginalnej (Tabela 2).

Tabela 2. Struktura próby badawczej ze względu formę organizacyjno-prawną ankietowanego przedsiębiorstwa

Forma organizacyjno-prawna	Udział
osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą	85,8%
spółka akcyjna	1,4%
spółka cywilna	0,3%
spółka jawna	2,0%
spółka partnerska	0,3%
spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	8,8%
inna	1,4%
Suma	100,0%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Blisko 90% badanych firm stanowiły przedsiębiorstwa mikro, zatrudniające do 9 osób. Natomiast przedsiębiorstw małych odnotowano 6,7%, zaś średnich 3,7% (Tabela 3).

Tabela 3. Struktura próby badawczej ze względu wielkość (poziom zatrudnienia) ankietowanego przedsiębiorstwa

Liczba zatrudnionych	Udział
1-9 osób	89,7%
10-49 osób	6,7%
50-249 osób	3,7%
Suma	100,0%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Do pozyskiwania danych w przypadku **badan jakościowych** zaplanowano:

- **wywiady IDI** (ang. *Individual in-Depth Interview*),
- **wywiad FDI** (ang. *Focus Group Interview*).

Celem **wywiadów IDI** była identyfikacja dobrych praktyk w zakresie rozwoju firm sektora transportu i gospodarki magazynowej. Rezultatem takich działań było określenie dysproporcji, podobieństw pomiędzy regionalnymi przedsiębiorstwami a profilem firm międzynarodowych, w tym globalnych. Wykonawca przeprowadził 10 wywiadów IDI i na ich podstawie przedstawił w formie case studies 5 przykładów dobrych praktyk, stanowiących punkt odniesienia do pogłębionej analizy sektora. Wywiad IDI miały charakter wywiadu swobodnego, bez ściśle określonego scenariusza. Identyfikacja dobrych praktyk polega bowiem na uchwyceniu indywidualnych cech każdego z przedsiębiorstw. Dlatego każdy wywiad miał inną specyfikę.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wywiad FGI był uzupełnieniem i pogłębieniem uzyskanych wniosków z badań ilościowych. Do wywiadu grupowego zostali zaproszeni przedstawiciele firm transportowych oraz osoby reprezentujące instytucje związane z otoczeniem sektora, przedstawiciele władz lokalnych, uczelni wyższych oraz Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia. Wywiad FGI został przeprowadzony przez moderatora według scenariusza stanowiącego załącznik nr 2.

Do prognozowania przyszłości sektora zostały wykorzystano metody badań typu *foresight*, pozwalające na opracowanie scenariuszy rozwoju danego sektora w regionie w dalszej perspektywie czasowej.³

Zastosowanie metody typu foresight pozwoliło w szczególności na:

- identyfikację kluczowych dla sektora kierunków rozwoju,
- budowę scenariuszy rozwoju sektora w regionie.

W ramach przeprowadzonych badań typu foresight wykorzystano metodę paneli eksperckich oraz analizę STEEPVL.

Panele eksperckie (dyskusyjne) tworzą trzon całego procesu foresight, w związku z tym selekcji potencjalnych kandydatów winno się poświęcić szczególną uwagę⁴. W ramach realizowanych badań stworzono panel ekspercki, do którego zaproszeni zostali przedstawiciele badanego sektora oraz instytucji związanych z rynkiem pracy, w tym szkoły wyższe i władze regionalne. Panel ekspercki składał się z 10 osób. Dyskusje były realizowane w oparciu o scenariusz wywiadu. Dobór uczestników do panelu uwzględniał strukturę podmiotów według wielkości zatrudnienia. Głównym zadaniem ekspertów było opracowanie wyników analizy SWOT, analizy STEEPVL oraz opracowanie scenariuszy rozwoju.

Jedną z głównych technik wykorzystywanych przez ekspertów w ramach badań typu foresight, była **burza mózgów**. Burza mózgów należy do grupy metod kreatywnych i interaktywnych, która umożliwia szybkie zgromadzenie wielu pomysłów i rozwiązanie postawionego problemu. Głównym celem burzy mózgów było zidentyfikowanie i wybór kluczowych (najważniejszych) czynników rozwoju badanego sektora, które następnie zostały wykorzystane do budowy scenariuszy rozwoju.

Wyniki prac paneli dyskusyjnych pozwoliły na zaproponowanie **scenariuszy rozwoju** analizowanych sektorów gospodarki, ze wskazaniem założeń i warunków budowy scenariusza sukcesu. Do konstrukcji scenariuszy zostało zastosowane podejście eksperckie (*experts' scenarios*) polegające na pozyskaniu wiedzy od wysokiej klasy specjalistów na temat czynników makrootoczenia kształtujących rozwój analizowanego sektora. Identyfikacja wyżej wymienionych czynników była możliwa dzięki zastosowaniu **analizy STEEPVL**, której nazwa pochodzi od pierwszych liter angielskiego opisu elementów tej analizy: czynników społecznych (**S**ocial), technologicznych (**T**echnological), ekonomicznych (**E**conomic), środowiskowych (**E**nvironmental), polityczno (**P**olitical) odnoszących się do wartości (**V**alues) oraz

³ A. Kononiuk, *Metody scenariuszowe w antycypowaniu przyszłości (na przykładzie Narodowego Programu Foresight "Polska 2020")* niepublikowana rozprawa doktorska, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2020.

⁴ Popper R., W. B. Korte, *Xtreme Euforia: combining foresight methods*, EU-US Seminar: New Technology Foresight, Forecasting & Assessment Methods, Seville, 13-14 may 2004.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

prawnych (Law), które będą miały wpływ na kształtowanie rozwoju sektora transportu w regionie. Następnie spośród listy czynników zostały wybrane 2 czynniki zmian (*key driving forces*), charakteryzujące się jednocześnie dużym stopniem niepewności (co przekłada się na nieprzewidywalny kierunek rozwoju) oraz potencjalnym, decydującym wpływem na rozwój sektora w regionie. Wybrane (2) czynniki kluczowe zostały umieszczone na płaszczyźnie w postaci osi (gdzie początek osi oznaczał najmniejszą wartość czynnika, a koniec największą), a stworzone w ten sposób cztery obszary stanowiły ramy budowania czterech scenariuszy rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim.

Ponadto w prognozowaniu przyszłości sektora zastosowano **statystyczne metody analizy dynamiki**, oparte na szeregach czasowych, które pozwoliły na dokonanie **średniookresowych prognoz** poziomu zatrudnienia oraz wynagrodzeń w sektorze transportu.

Przygotowane scenariusze rozwoju pozwoliły na określenie warunków rozwoju transportu w województwie podlaskim. Każdy ze scenariuszy miał na uwadze intensywność występowania kluczowych czynników rozwoju i na tej podstawie zostały określone hipotetyczne procesy. Opracowane w ten sposób scenariusze wzbogacono o próbę zidentyfikowania dodatkowych czynników, które mają równie ważne znaczenie dla rozwoju sektora, zwłaszcza w kontekście jego oddziaływania na rynek pracy i gospodarkę.

Istotnym celem badań było zapewnienie przedsiębiorcom działającym w sektorze transportu obiektywnych i wyczerpujących informacji, stanowiących ważne narzędzie w procesie planowania strategicznego. Realizacją tego celu w zamyśle Wykonawcy jest udostępnienie przedsiębiorcom raportu z badań.

Celem aplikacyjnym prowadzonych badań było przede wszystkim określenie barier rozwojowych sektora oraz sformułowanie wniosków, które pozwolą na likwidację bądź też ograniczenie tych barier. Wnioski skierowano głównie pod kątem instytucji rynku pracy, władz lokalnych i regionalnych, instytucji edukacyjnych, szkoleniowych itp., mogących podjąć ważne działania prowadzące do wspierania przedsiębiorców analizowanego sektora.

Cel, jakim było dostarczenie informacji w zakresie istniejących form, możliwości wsparcia sektora ze środków krajowych i unijnych zrealizowano poprzez analizę aktualnych krajowych i unijnych źródeł wsparcia sektora transportu. Wybrane źródła finansowania zostały poddane analizie ze względu na przedmiot wsparcia, zakres geograficzny wsparcia, warunki brzegowe uzyskania wsparcia. Realizując wskazany cel zbadano dotychczasowy zakres wsparcia działalności analizowanego sektora gospodarki, stopień wykorzystania dostępnych środków oraz główne bariery związane z dostępnością do środków krajowych i unijnych. Przeprowadzone analizy zostały podsumowane w formie rekomendacji i wniosków na przyszłość.

Przedstawiony opis różnorodnych metod badawczych pozwolił na realizację postawionych celów szczegółowych, a tym samym na realizację celu głównego badania, czyli szczegółowego zaprezentowania roli i znaczenia sektora transportu w województwie podlaskim.

2. Charakterystyka sektora transportu

2.1. Sektor transportu w Polsce

Przez komunikację rozumie się przenoszenie pomiędzy oddalonymi od siebie miejscami ładunków, ludzi oraz informacji przy pomocy środków lokomocji.⁵ Komunikację można podzielić na transport (jeśli mamy do czynienia z przemieszczaniem ładunków po drogach lądowych, wodnych, korytarzach powietrznych) oraz łączność (wykorzystujące przewodowe oraz bezprzewodowe urządzenia łączności). Przedmiotem analiz w niniejszym raporcie jest sektor transportu.

Transport to wykonywanie zadań przewozowych za odpłatnością, których wynikiem ma być przewóz materiałów i ludzi oraz świadczenie usług pomocniczych, które są powiązane z samym transportem.⁶ Sam transport oraz usługi transportowe przyczyniają się do efektywnego i sprawnego działania wszystkich gałęzi gospodarki. Do podstawowych zadań transportu jako elementu tworzącego dochód narodowy należą: kształtowanie ładu przestrzennego w gospodarce, realizacja obrotu towarowego, oddziaływanie na dynamikę rozwoju produkcji różnych podmiotów gospodarczych. Każda działalność gospodarcza poprzedzana jest działalnością transportową.

Naturalnym kryterium zróżnicowania usług transportowych jest przedmiot przemieszczania, tj. pasażer i ładunek. Transport towarowy to świadczenie usług polegające na przemieszczaniu ładunków oraz usług dodatkowych bezpośrednio z tym związanych. Najistotniejszym kryterium systematyzacji rynku transportowego jest jego układ w aspekcie gałęziowym, który pozwala wydzielić rynek usług transportu: samochodowego, kolejowego, lotniczego, wodnego (morskiego i żeglugi śródlądowej) oraz miejskiego.⁷

Do specyficznych cech sektora usług transportowych zaliczyć można: sezonowe wahania popytu na usługi transportowe, przestrzenność, cykliczność, wysoką kapitałochłonność (zwłaszcza w przypadku transportu kolejowego, wodnego i lotniczego), wysoki udział kosztów stałych, małą cenową elastyczność popytu na usługi sektora jako całości, a zwłaszcza spełnianie usługowej roli wobec pozostałych działów gospodarki narodowej.⁸

Priorytetową rolę transportu w rozwoju społeczno-gospodarczym Polski podkreślono w dokumencie strategicznym Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030). „Z punktu widzenia celów rozwojowych Polski i aspiracji obywateli konieczne jest, by transport nie tylko przestał być barierą hamującą wzrost gospodarczy kraju, lecz aby stanowił istotny element przyczyniającym się do jego wszechstronnego rozwoju poprzez stworzenie funkcjonalnie zintegrowanej infrastruktury, wdrożenie nowych technologii transportowych i zapewnienie obywatelom, w tym przedsiębiorcom, wysokiej jakości usług na konkurencyjnym rynku transportowym.”⁹

⁵ W. Skrzypczak, *Geografia ekonomiczna*. EFEKT, Warszawa 1995, s. 160.

⁶ Tamże. s. 161

⁷ *Polski rynek usług transportowych*, D. Rucińska (red.), PWE, Warszawa 2012, s. 27-28.

⁸ J. Neider, *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012, s. 13-15.

⁹ www.transport.gov.pl/files/0/1793934/SRTdo2020rziperspektywdo2030rprojekt.pdf s. 5 (data dostępu: 4. 09 2012).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Na potrzeby sprawozdawczości statystycznej według klasyfikacji PKD 2007¹⁰ transport i gospodarka magazynowa należące do sekcji H zostały podzielone na 5 działów: transport lądowy oraz rurociągowy (49), transport wodny (50), transport lotniczy (51), magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport (52) oraz działalność pocztowa i kurierska (53). Z punktu widzenia niniejszego raportu na szczególną uwagę zasługują:

- transport kolejowy towarów (grupa 49.2),
- działalność taksówek osobowych (klasa 49.32),
- transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przewoźnikami (grupa 49.4),
- transport rurociągowy (grupa 49.5),
- transport wodny śródlądowy towarów (grupa 50.4),
- magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport (grupa 52.2; w szczególności klasa 52.21 – działalność usługowa wspomagająca transport lądowy i podklasy 52.22.B - działalność usługowa wspomagająca transport śródlądowy, 52.24.B - przeładunek towarów w portach śródlądowych, 52.24.C - przeładunek towarów w pozostałych punktach przeładunkowych, 52.29.B - działalność śródlądowych agencji transportowych, 52.29.C - działalność pozostałych agencji transportowych),
- pozostała działalność pocztowa i kurierska (grupa 53.2).

W transporcie pasażerskim w Polsce najważniejszą rolę odgrywa transport samochodowy (około 81% przewozów). Na pozostałych miejscach plasują się autobus i autokar (10%), kolej (7%), tramwaj i metro (2%).¹¹ W roku 2008 wszystkimi rodzajami transportu przewieziono w Polsce 1656 mln ton ładunków (o 8% więcej niż rok wcześniej), wykonując pracę przewozową 279 mld tonokilometrów. W transporcie towarów zdecydowanie największy udział ma transport samochodowy, na drugim miejscu plasuje się transport kolejowy. Istotne znaczenie w przewożeniu towarów na znaczne odległości odgrywają również transport rurociągowy oraz żegluga morska. Warto podkreślić rosnącą w ostatnim dziesięcioleciu rolę transportu samochodowego.¹² Udział poszczególnych rodzajów transportu w przewożeniu ładunków oraz w pracy przewozowej prezentuje Wykres 1.

Polska posiada dobrze rozwinięty system transportowy, a sam transport stał się jednym z ważniejszych działów polskiej gospodarki. Udział sekcji H (transport i gospodarka magazynowa) w tworzeniu wartości dodanej brutto kraju w roku 2009 wyniósł 5,6% (podczas gdy udział sektora transportowego w wartości dodanej brutto dla krajów UE wyniósł 4,2%)¹³. Stawia to transport i gospodarkę magazynową na piątym miejscu (po sekcjach C – przetwórstwo przemysłowe, F – budownictwo, G – handel hurtowy i detaliczny, L – działalność związana z obsługą rynku nieruchomości) wśród 20 sekcji PKD 2007. W zarejestrowanych w roku 2011 blisko 3870 tysięcy jednostek gospodarczych, 253 tysiące (6,5%) stanowiły jednostki przyporządkowane do sekcji H. W sekcji transportu w roku 2010 zatrudnionych było blisko

¹⁰ Klasyfikacja PKD-2007 opracowana na podstawie statystycznej klasyfikacji działalności gospodarczych Unii Europejskiej NACE Rev.2. dzieli działalność gospodarczą na 5 poziomów: sekcje, działy, grupy, klasy i podklasy.

¹¹ Marciszewska E., Pieręgud J., *Benchmarking and Best Practices in Transport Sector*, Warsaw School of Economics, Warszawa 2009, s. 155-157.

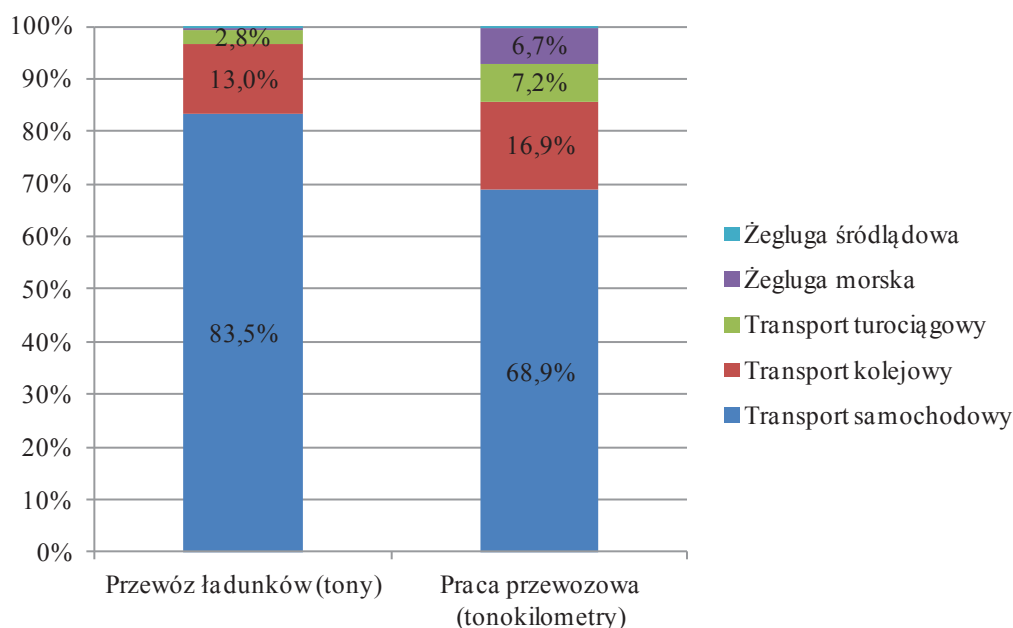
¹² *Polski rynek usług transportowych*, D. Rucińska (red.), PWE, Warszawa 2012, s. 160.

¹³ *Statistical Overview transport, Statistical Pocketbook*, Eurostat 2009, s. 95

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

600 tysięcy pracowników. Płace i wynagrodzenia sekcji H oraz liczba zatrudnionych w sekcji osób, stanowiły odpowiednio 8,3% oraz 6% wielkości krajowych.¹⁴ W roku 2009 polscy przewoźnicy samochodowi posiadali 23865 licencji na wykonywanie zarobkowych, międzynarodowych przewozów towarowych (dysponując 128663 samochodami) oraz 3119 licencji osobowych (9875 samochodów).¹⁵ W świetle przedstawionych danych sektor transportu i gospodarki magazynowej należy uznać za znaczący.

Wykres 1. Przewóz ładunków według rodzaju transportu w Polsce w roku 2011



Źródło: opracowanie własne na podst. *Transport - wyniki działalności w 2011 r.*, GUS, Warszawa 2012, s. 84.

Najlepszą rekomendacją dla polskiego transportu, szczególnie samochodowego, jest najwyższy w Europie, 14-procentowy, udział w międzynarodowym przewozie ładunków w roku 2008¹⁶ oraz największa w Europie liczba pojazdów wykonujących usługi przewozu towarów w transporcie międzynarodowym (148 tysięcy)¹⁷. Korzystne położenie kraju przyczynia się do faktu, że to właśnie polskie firmy transportowe poza własnym transportem wewnątrz kraju obsługują w dużej części przewozy międzynarodowe, zwłaszcza tranzyt w kierunkach południe-północ oraz wschód-zachód. Dzięki temu branżę TSL określa się niekiedy mianem „polskiego przemysłu narodowego”. Pod względem eksportu i importu towarów w 2011 roku głównymi partnerami Polski były kraje Europy Centralnej (Niemcy, Austria, Szwajcaria), Francja, kraje Beneluksu oraz kraje Europy Wschodniej.¹⁸

¹⁴ www.stat.gov.pl/bdl (data dostępu: 4. 09 2012).

¹⁵ *Polski rynek usług transportowych*, D. Rucińska (red.), PWE, Warszawa 2012, s. 164.

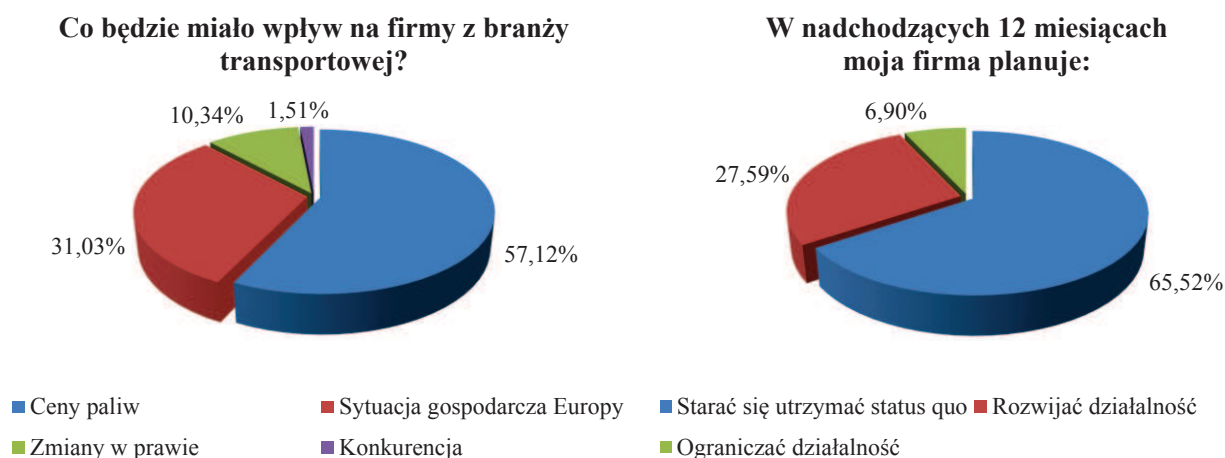
¹⁶ Koziarski S., *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2010, s. 13.

¹⁷ www.egospodarka.pl/78862,Transport-drogowy-w-Polsce-ma-problemy (data dostępu: 4. 09 2012).

¹⁸ www.egospodarka.pl/77705,Transport-towarow-2011 (data dostępu: 4. 09 2012).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 2. Czynniki wpływające na branżę transportową w roku 2012



Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.trans.eu (1.10.2012)

Polskim przewoźnikom samochodowym na rynku międzynarodowym sprzyjały warunki do oferowania usług po stosunkowo niskich cenach, co zaowocowało wzrostem konkurencyjności na rynku europejskim, również pod względem jakości oferowanych usług oraz nowoczesności i ekologiczności taboru. Według analityków Trans.eu zagrożeniem dla sektora transportu w Polsce w najbliższym czasie mogą być: niepewność z uzyskaniem rosyjskich zezwoleń, zamieszanie związane z wprowadzeniem elektronicznego systemu opłat drogowych, niekorzystne zmiany w prawie, rosnące ceny paliw.¹⁹

Analiza popytu na potrzeby komunikacyjne pozwoliła na wyróżnienie następujących grup determinant jego rozwoju:

- liczba ludności, rozmiary działalności produkcyjno-usługowej oraz sposób rozmieszczenia czynników produkcji,
- poziom rozwoju oraz struktura gospodarki,
- charakter ukształtowania układu funkcjonalno-przestrzennego,
- poziom zamożności społeczeństwa.

Mając na uwadze powyższe determinanty oraz zmiany wskaźników transportochłonności działalności gospodarczej (najczęściej malejące wraz ze wzrostem udziału towarów wysoko przetworzonych) oraz wskaźniki polskiego handlu zagranicznego Jan Burniewicz dokonał prognozy popytu na przewozy w Polsce. Przyjmując za podstawę analiz rok 2009 oraz wzrost PKB o 43,5%-46% do roku 2020 transport samochodowy ładunków zanotuje wzrost o 37,6%-43,8%. Nie licząc mających nieznaczny udział w przewozie ładunków transportu wodnego śródlądowego oraz transportu lotniczego, transport samochodowy będzie najważniejszym środkiem transportu ładunków.

¹⁹ www.trans.eu (data dostępu: 4. 09 2012).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Tabela 4. Podstawowe wskaźniki wzrostu popytu na przewozy w Polsce w 2020 i 2030 roku

	2020 r.		2030 r.	
Wzrost w % w latach 2009-2030	Wariant maksymalny	Wariant minimalny	Wariant maksymalny	Wariant minimalny
PKB	46,0%	43,5%	98,7%	90,6%
Transport kolejowy ładunków (tkm)	16,2%	14,4%	42,3%	36,5%
Transport samochodowy ładunków (tkm)	43,8%	37,6%	81,5%	67,8%
Transport wodny śródlądowy ładunków (tkm)	57,7%	51,9%	215,4%	160,4%
Transport rurociągowy (tkm)	0,3%	-3,2%	14,2%	3,8%
Transport morski ładunków (tkm)	25,1%	18,7%	62,0%	47,1%
Transport lotniczy ładunków (tkm)	60,2%	46,8%	234,3%	167,1%
Inne przewozy ładunków (tkm)	14,4%	10,1%	29,5%	17,7%
Transport intermodalny ładunków (tkm)	50,4%	35,9%	136,2%	105,7%
Ogółem tkm przewozów ładunków	33,4%	27,9%	68,6%	55,6%
Przewozy kolejowe osób (paskm)	4,2%	2,0%	118,2%	97,7%
Przewozy osób autobusami dalekobieżnymi (paskm)	-17,1%	-19,5%	-5,5%	-9,5%
Przewozy lotnicze osób (paskm)	61,1%	49,7%	161,1%	119,4%
Przewozy morskie osób (paskm)	17,2%	16,0%	35,2%	32,8%
Przejazdy motoryzacją indywidualną (paskm)	34,7%	26,3%	54,4%	35,6%
Przewozy osób żeglugą śródlądową i przybrzeżną (paskm)	105,6%	94,1%	423,0%	358,9%
Przewozy osób autobusami miejskimi (paskm)	-1,9%	-2,9%	-4,6%	-5,9%
Przewozy osób tramwajami (paskm)	-1,2%	-2,4%	-1,6%	-4,7%
Przewozy osób trolejbusami (paskm)	-1,0%	-2,3%	2,0%	-1,4%
Przejazdy osób metrem w Warszawie (paskm)	161,6%	157,3%	287,7%	272,5%
Przejazdy osób SKM w Trójmieście (paskm)	11,9%	10,3%	22,4%	18,1%
Przejazdy motocyklami i skuterami (paskm)	77,4%	58,8%	116,9%	92,4%
Przejazdy rowerami (paskm)	13,0%	7,6%	41,2%	28,6%
Ruch pieszcy (paskm)	-4,9%	-9,5%	-6,8%	-15,1%
OGÓŁEM paskm ruchu osób	31,7%	23,6%	62,5%	43,1%

Źródło: Jan Burnewicz, *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030*, styczeń 2011. transport.gov.pl/files/0/1793988/SRTdo2020rzperspektywdo2030projekt.pdf

2.2. Infrastruktura techniczna

Rozwój sektora transportu jest uzależniony od warunków naturalnych, zwłaszcza od ukształtowania powierzchni. W województwie podlaskim warunki naturalne nie stanowią

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

bariery rozwojowej sieci transportowej. Poważniejsze problemy występują po stronie popytowej: region należy do najsłabiej zaludnionych w kraju (gęstość zaludnienia województwa w roku 2011 wyniosła 59 osób na km², kraju - 122 osoby na km²), względnie niewielkie rozmiary działalności gospodarczej (tylko 2,2% produkcji globalnej kraju przypada na województwo podlaskie), peryferyjne położenie w skali kraju oraz niska zamożność społeczeństwa (przeciętny miesięczny dochód rozporządzalny na osobę w województwie podlaskim stanowi 92% wartości dla kraju).²⁰

Województwo podlaskie należy do najsłabiej rozwiniętych regionów Polski i Unii Europejskiej, a poziom jego rozwoju w znacznym stopniu jest determinowany przez stan infrastruktury.²¹ Pojęcie „infrastruktura” obejmuje zespół urządzeń i instytucji służących funkcjonowaniu na danym terenie gospodarki narodowej oraz kreacji odpowiednich warunków życia ludności. Jej celem jest świadczenie niezbędnych społecznie usług tak aby umożliwić produkcję podział i konsumpcję. Przez infrastrukturę komunikacyjną rozumie się wszelkie urządzenia służące przenoszeniu ludzi, ładunków i informacji pomiędzy oddalonymi od siebie miejscami.

O rozwoju regionalnym w znacznej mierze decyduje poziom rozwoju infrastruktury transportowej. „Zapewnienie skutecznej, elastycznej, bezpiecznej i czystej infrastruktury transportowej może być uważane za warunek konieczny rozwoju gospodarczego, ponieważ, ułatwiając przepływ osób i towarów, przyczynia się do zwiększenia wydajności, a tym samym perspektyw rozwoju poszczególnych regionów.”²² Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa jest czynnikiem wzmacniającym spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju. Dzieje się tak ze względu na, będącą następstwem globalizacji gospodarki, konieczność przewozu środków i czynników produkcji oraz wyrobów gotowych do często odległych od siebie rynków. Negatywnym zjawiskiem w Polsce, a zwłaszcza w województwie podlaskim, jest mniejsza dynamika poprawy wskaźników gęstości sieci infrastruktury w relacji do wzrostu PKB i intensywności przewozów. Ciągłe niższy niż w większości państw UE poziom gęstości wskaźników krajowej sieci transportowej oznacza, gorsze warunki konkurencyjności polskiej gospodarki i polskich przedsiębiorców sekcji H na rynkach międzynarodowych.²³ Wartość strat czasu w transporcie spowodowana niewydolnością systemu transportowego wyłącznie w obrębie miast (liczona w stosunku do PKB) w latach 2001-2009 wzrosła z 0,4% do 0,9%.²⁴ Eliminacja zasygnalizowanych niewydolności systemu transportowego (zwłaszcza infrastruktury transportowej) może przynieść oszczędności ogólnogospodarcze. Ze wskaza-

²⁰ www.stat.gov.pl/bdl

²¹ *Narodowa Strategia Spójności*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, maj 2007, s. 5-6, 54-56; Marcinkiewicz J., Sołomianko W., *Model miękkiej zróżnicowania rozwoju województw (ze szczególnym uwzględnieniem województwa podlaskiego)*, [w:] Bocian A.F. (red.), *Rozwój regionalny a procesy globalizacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2004, s. 254-264.

²² Decyzja Rady Unii Europejskiej z dnia 6 października 2006 r. w sprawie strategicznych wytycznych Wspólnoty dla spójności, s. 5-7.

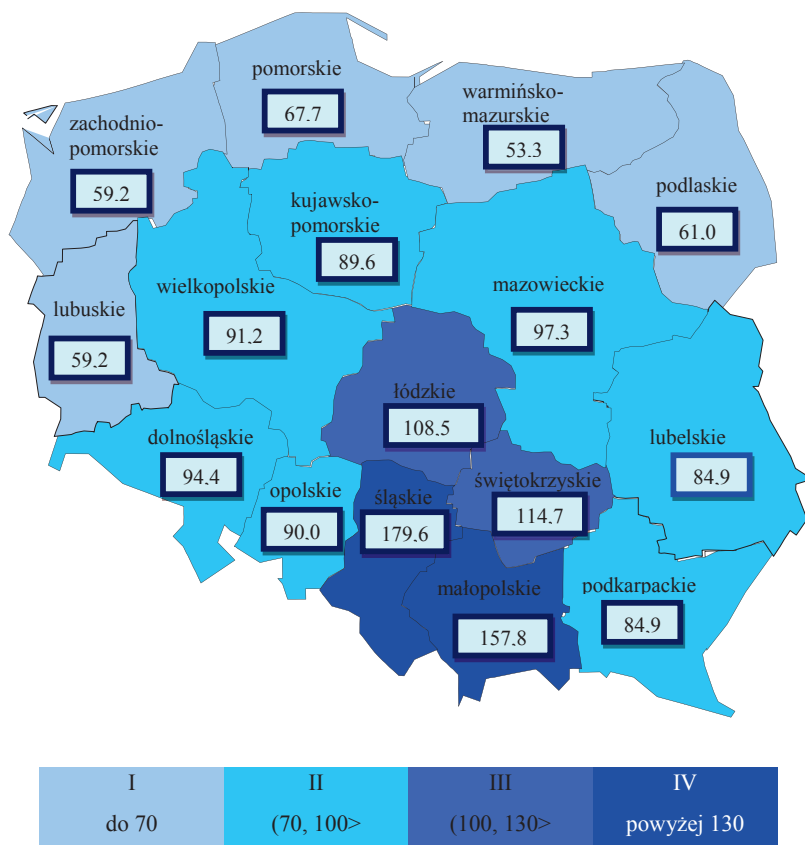
²³ *Strategia Rozwoju Kraju*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2006, s. 43-44, www.transport.gov.pl/files/0/1793934/SRTdo2020rzperspektywdo2030rprojekt.pdf s. 5 (data dostępu: 4.09.2012).

²⁴ *Kongestia w Polsce i jej koszty*, Ekspertyza Katedry Badań Porównawczych Systemów Transportowych Uniwersytetu Gdańskiego. Sopot, styczeń 2011; Raport o korkach w 7 największych miastach Polski Warszawa, Łódź, Wrocław, Kraków, Katowice, Poznań, Gdańsk. Deloitte & Targeo 2011.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

nych przyczyn, diagnoza stanu rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim poprzedzona zostanie prezentacją poziomu rozwoju infrastruktury technicznej.

Wykres 3. Liczba kilometrów dróg o twardej nawierzchni w przeliczeniu na 100 km² w poszczególnych województwach w roku 2011



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 wymienia następujące słabości polskiej infrastruktury drogowej:²⁵

- niska jakość utwardzonej sieci drogowej (drogi krajowe stanowią jedynie 6,9% sieci drogowej, a tylko 20% dróg krajowych ma nawierzchnię dostosowaną do pojazdów o nacisku przekraczającym 115 kN na oś),
- niewielki wzrost (o 7,6%) długości sieci dróg utwardzonych w latach 2000-2009 w porównaniu do wzrostu PKB o 40,7% oraz wzrostu liczby pojazdów samochodowych o 56,1%,
- słabe nasycenie kraju siecią autostrad i dróg ekspresowych.

Na terenie województwa podlaskiego w roku 2010 było ponad 24 tysiące kilometrów dróg co stanowi 6% wszystkich dróg w Polsce. Pod względem gęstości sieci drogowej

²⁵ www.transport.gov.pl/files/0/1793934/SRTdo2020rzperspektywdo2030projekt.pdf s. 6 (data dostępu: 4. 09 2012).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

o twardej nawierzchni województwo podlaskie zajmuje 13 miejsce wyprzedzając tylko województwa warmińsko-mazurskie, lubuskie oraz zachodnio-pomorskie. W województwie podlaskim na 100 km² powierzchni przypada nieco ponad 60 kilometrów dróg o twardej nawierzchni. Warta podkreślenia jest względnie niska jakość podlaskich dróg; na terenie województwa podlaskiego nie ma ani jednego kilometra autostrady.

W wymiarze krajowym i regionalnym strategiczne znaczenie dla rozwoju województwa podlaskiego odgrywają drogi:²⁶

- Nr 8 Warszawa – Białystok – Augustów – Suwałki – Budzisko – granica państwa,
- Nr 19 granica państwa – Kuźnica – Białystok – Bielsk Podlaski – Siemiatycze – Lublin – Rzeszów,
- Nr 61 Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Grajewo – Augustów,
- Nr 65 granica państwa – Gołdap – Elk – Grajewo – Mońki – Białystok – Bobrowniki – granica państwa,
- Nr 16 Olsztyn – Elk – Augustów – Pomorze – Poćkuny – Ogrodniki – granica państwa,
- Nr 66 Zambrów – Wysokie Mazowieckie – Brańsk – Bielsk Podlaski – Kleszczewo –
- Czeremcha – granica państwa.

W ostatnich dziesięcioleciach zaobserwować można było regres działalności kolejowej co miało związek z przeobrażeniami politycznymi i ekonomiczno-społecznymi w Europie Środkowo-Wschodniej (załamanie obrotu towarowego między dawnymi państwami RWPG, spadek wydobywania surowców mineralnych i produkcji wyrobów przemysłu ciężkiego, wzrost bezrobocia, wzrost liczby samochodów osobowych, itd.). Największy spadek przewozów towarowych PKP zaobserwowano na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych (spadek z 473 mln ton w roku 1980 do 213 mln ton w roku 1994). Liczba przewożonych pasażerów zmalała z 1085 mln w roku 1980 do 263,6 mln w roku 2011.²⁷ Pomimo, że transport kolejowy czasy świetności ma już za sobą, warto podkreślić, że przewozy koleją w Polsce stanowiły 13,5% ogółu kolejowych przewozów ładunków (liczonej w tonach) oraz 11,8% pracy przewozowej (liczonej w tonokilometrach) w całej Unii Europejskiej, co sytuowało Polskę na drugim miejscu.²⁸

Z uwagi na technologie stosowane w transporcie kolejowym konieczne jest posiadanie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej, co wiąże się ze znacznymi kosztami i długim czasem eksploatacji. Jest to przyczyną wysokiego udziału kosztów stałych w rachunku ekonomicznym i częstego powstania tzw. kosztów utopionych.

Mając na uwadze relatywnie niski stopień partycypacji infrastruktury kolejowej w tworzeniu PKB, należy podkreślić znaczenie infrastruktury kolejowej w zaspokajaniu obywatelskich potrzeb transportowych ludności oraz rozwoju przyjaznych dla środowiska form przewozów.

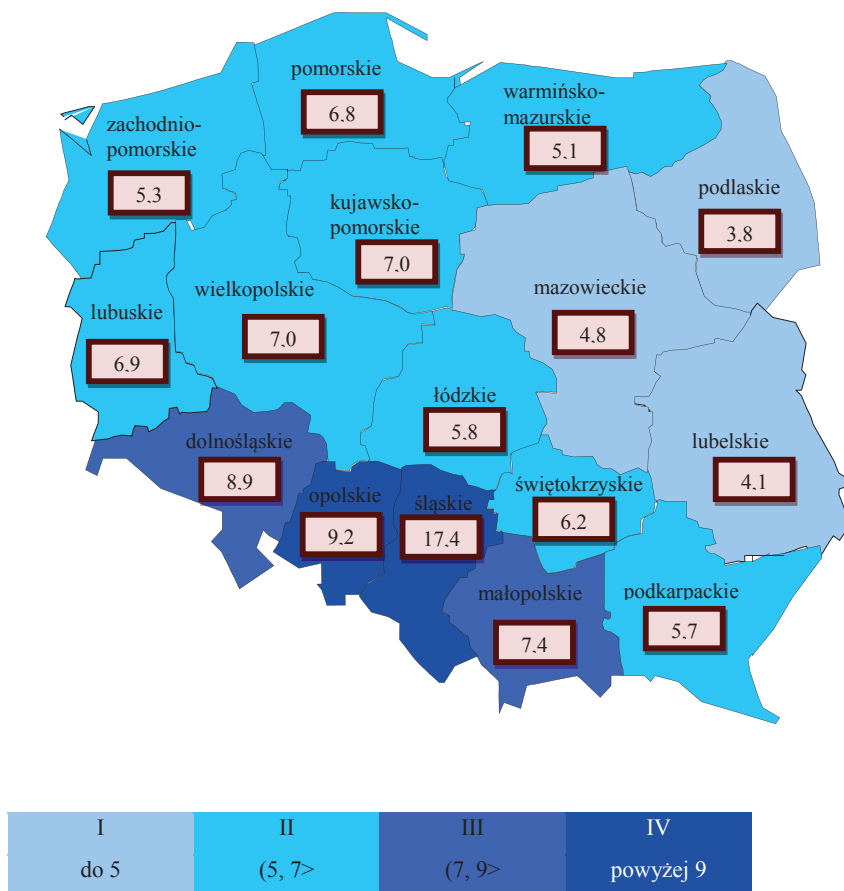
²⁶ *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020*, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego Białystok, styczeń 2006 r., s. 17

²⁷ Koziarski S., *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2010, s. 62-63; Transport - wyniki działalności w 2011 r., GUS, Warszawa 2012, s. 117.

²⁸ epp.eurostat.ec.europa.eu (data dostępu: 4. 09 2012).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 4. Liczba kilometrów linii kolejowej w przeliczeniu na 100 km² w poszczególnych województwach w roku 2011



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

W roku 2011 na terenie Polski było eksploatowanych 20228 kilometrów linii kolejowych, z czego 11880 (59%) stanowiły linie zelektryfikowane. Na obszarze administracyjnym województwa podlaskiego były 763 kilometry linii kolejowych, z czego 222 kilometry (29%) to były linie zelektryfikowane. Województwo podlaskie posiada najslabiej w kraju rozwiniętą (pod względem gęstości) sieć kolei; na 100 km² powierzchni przypada niecałe 4 kilometry linii kolejowych. Jeszcze niekorzystniej wygląda ranking województw pod względem długości linii kolejowych dwu i więcej torowych. Spośród 8726 kilometrów linii kolejowych dwu i więcej torowych w Polsce, w województwie podlaskim jest tylko 107 kilometrów (1,2%).

Najistotniejszymi cechami specyficznymi transportu wodnego śródlądowego różniącymi tę gałąź od pozostałych gałęzi transportu zaliczyć można:²⁹

- małą dostępność związaną z warunkami naturalnymi,
- małą szybkość przewozu,
- sezonowość,
- dużą ładowność,

²⁹ *Polski rynek usług transportowych*, D. Rucińska (red.), PWE, Warszawa 2012, s. 241-242.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- wysoki stopień bezpieczeństwa przewozu,
- masowość.

Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze przewozów towarowych Polsce jest bardzo niski (porównaj rysunek 1), co wpisuje się w światową tendencję utraty znaczenia tej gałęzi transportu datowaną już od początku XIX wieku (momentu pojawienia się kolei żelaznej). Barierą rozwoju transportu śródlądowego w Polsce są przepisy dotyczące inwestycji na obszarach Natura 2000 oraz struktura polskich śródlądowych dróg wodnych (niespełna 206 kilometrów, co stanowi 6% długości dróg wodnych w Polsce to drogi klasy międzynarodowej).³⁰

Zgodnie z Narodową Strategią Spójności niska jakość i dekapitalizacja stanowią istotne bariery w rozwoju gospodarczym Polski, zwłaszcza regionów takich jak województwo podlaskie. „Jednym z najważniejszych problemów wpływających istotnie na możliwości wzrostu konkurencyjności polskiej gospodarki jest brak spójnej sieci autostrad, dróg szybkiego ruchu oraz odpowiedniej jakości sieci kolejowych łączących główne ośrodki gospodarcze kraju.”³¹ Kolejnymi problemami jest brak odpowiedniej jakości powiązań w relacjach Polska - kraje sąsiednie oraz zły stan i znikomy udział przewozów intermodalnych (dokonywanych przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu) w strukturze przewozów towarowych. Z wymienionych powodów w Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015 jako priorytetowy cel dla województwa podlaskiego zapisano wspieranie „w działaniach zmierzających do poprawy jego dostępności transportowej, szczególnie na ważnym dla międzynarodowych powiązań kierunku litewskim (Via Baltica, Rail Baltica) z uwzględnieniem powiązań Warszawa-Białystok oraz drogi krajowej S19”³². Również Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020 wśród priorytetowych działań zakłada rozwój systemu transportowego poprzez podnoszenie stanu infrastruktury technicznej.³³

2.3. Transport samochodowy

Popularność i dynamiczny rozwój transportu samochodowego wynika z największej gęstości i spójności przestrzennego rozmieszczenia infrastruktury, najkorzystniejszego dopasowania sieci dróg do rozmieszczenia miejsc produkcji, handlu i konsumpcji, przystosowania środków transportu do przewozu różnych ładunków, niskiej czasochłonności oraz zdolności do obsługi niewielkich porcji ładunków w rozproszonych miejscach. Cechą charakterystyczną polskiego rynku samochodowych przewozów towarowych jest znaczne rozdrobnienie podmiotów po stronie podaży. W roku 2009 polscy przewoźnicy samochodowi posiadali 23865 licencji na wykonywanie zarobkowych, międzynarodowych przewozów towarowych i dysponowali 126663 samochodami.³⁴

³⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 roku w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. z 2002 r., nr 77, poz. 695).

³¹ *Strategia Spójności*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, Maj 2007, s. 54.

³² *Strategia Rozwoju Kraju*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2006, s. 83.

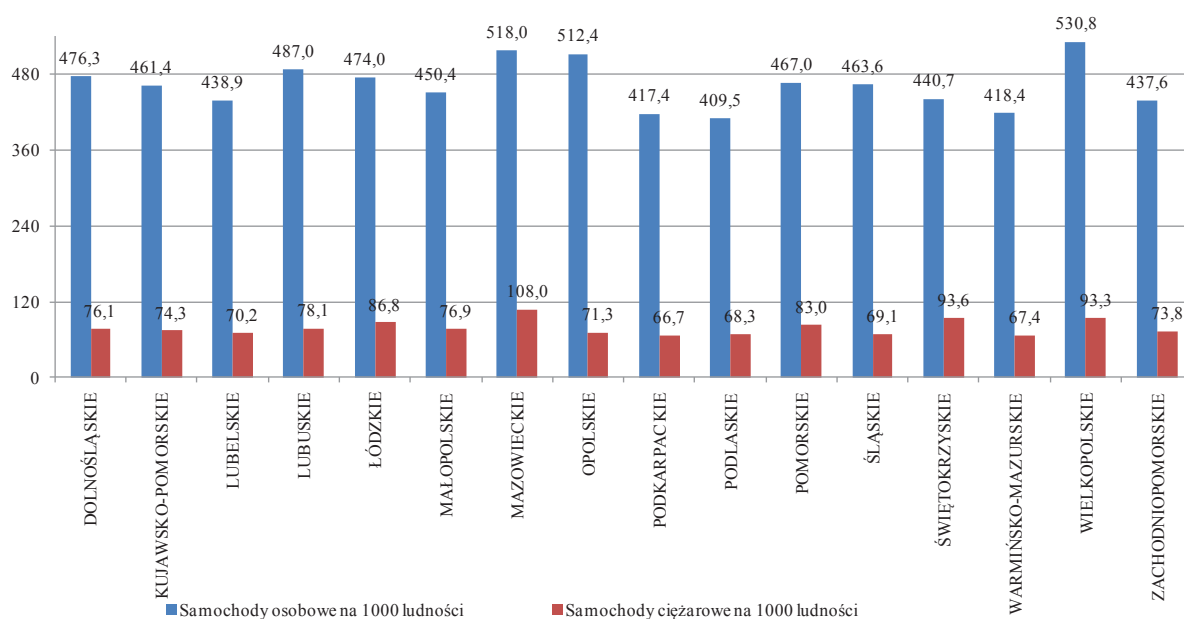
³³ *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020*, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego Białystok, styczeń 2006 r., s. 41.

³⁴ Neider J., *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012, s. 56-57.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Spośród zarejestrowanych w Polsce pojazdów najwięcej jest samochodów osobowych. Drugą grupę stanowią samochody ciężarowe, a kolejną motocykle. W roku 2011 było w Polsce zarejestrowanych 18,1 miliona samochodów osobowych, z czego najmniej w województwie podlaskim 492 tysiące (co stanowi 2,7%). W przeliczeniu na 1000 mieszkańców liczba samochodów osobowych, wynosząca w województwie podlaskim 410, jest najmniejsza w kraju. W województwie mazowieckim, opolskim czy wielkopolskim jeden samochód przypada statystycznie na mniej niż dwie osoby, podczas gdy w województwie podlaskim jeden samochód przypada na 2,44 osoby (Wykres 5).

Wykres 5. Liczba samochodów osobowych, ciężarowych oraz motocykli w przeliczeniu na 1000 osób w poszczególnych województwach w roku 2011



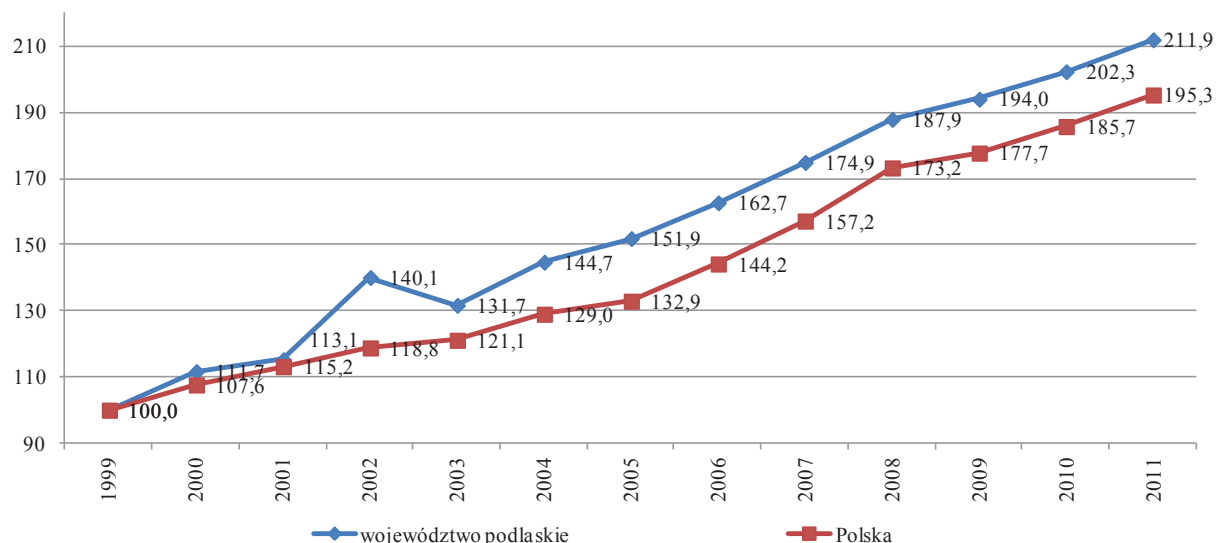
Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Pomimo znacznego wzrostu liczby samochodów osobowych w ostatnich latach w Polsce, nasz kraj zajmuje jedno z ostatnich miejsc w Unii Europejskiej przyjmując za kryterium liczbę samochodów osobowych przypadającą na 1000 mieszkańców.³⁵ Analiza dynamiki zmian liczby samochodów osobowych dowodzi szybszego tempa zmian w województwie podlaskim niż w Polsce. W latach 1999-2011 liczba samochodów osobowych w województwie podlaskim zwiększyła się o 112% (przeciętny roczny wzrost o 6,5%), podczas gdy przeciętnie w Polsce wzrosła o 95% (przeciętny roczny wzrost o 5,7%). Jeśli takie tempa zmian zostaną zachowane to dystans dzielący województwo podlaskie od średniej krajowej ulegnie zmniejszeniu. Przedstawione wskaźniki mogą wskazywać na poprawę standardu życia mieszkańców Podlasia oraz pełniejsze zaspokojenie potrzeb konsumpcyjnych.

³⁵ *Panorama of Transport*, Eurostat Statistical Books, Edition 2007, European Commission, s. 35

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

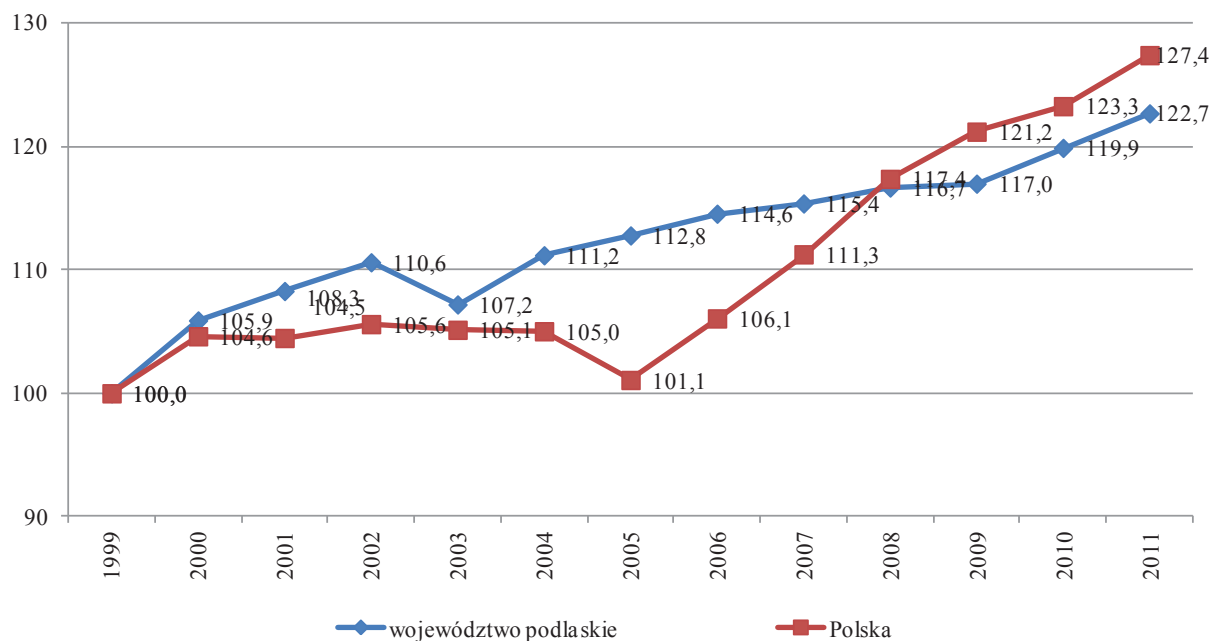
Wykres 6. Dynamika liczby samochodów osobowych w latach 1999-2011



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Spośród 100299 zarejestrowanych w Polsce w 2011 roku autobusów w województwie podlaskim 2368 (czyli 2,4%) było zarejestrowanych w województwie podlaskim. Ilościowe zmiany liczby autobusów jakie się dokonały na przestrzeni 12 lat w Polsce i na Podlasiu informują o zbliżonej przeciętnej dynamice zmian (średniorocznie w Polsce 2,0%; w województwie podlaskim 1,7%). Można jednak zauważyć znaczący wzrost liczby autobusów na Podlasiu w latach 1999-2002 oraz w roku 2010-2011. W Polsce w latach 1999-2005 mieliśmy do czynienia z trendem horyzontalnym, a w latach 2005-2011 z trendem wzrostowym.

Wykres 7. Dynamika liczby autobusów w latach 1999-2011

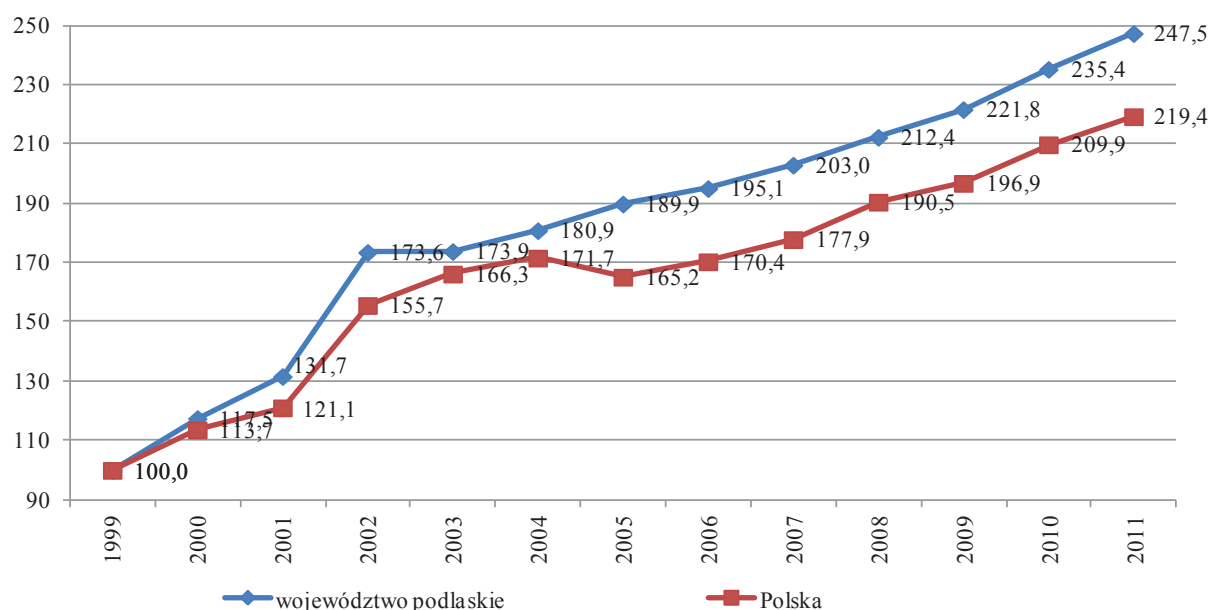


Źródło: Bank Danych Lokalnych.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

W roku 2011 w województwie podlaskim zarejestrowanych było 75250 samochodów ciężarowych co stanowiło 2,6% spośród wszystkich 2892064 samochodów ciężarowych zarejestrowanych w Polsce. To w grupie samochodów ciężarowych zaobserwowano największy zamiany ilościowe zarówno w Polsce (średnioroczne tempo zmian na poziomie 6,8%) jak i w województwie podlaskim (średnioroczne tempo zmian na poziomie 7,8%). Liczba samochodów ciężarowych w ciągu 12 lat w województwie podlaskim wzrosła o 147,5% i można zauważyć że na przestrzeni ostatnich lat tempo wzrostu jest stabilne.

Wykres 8. Dynamika liczby samochodów ciężarowych w latach 1999-2011

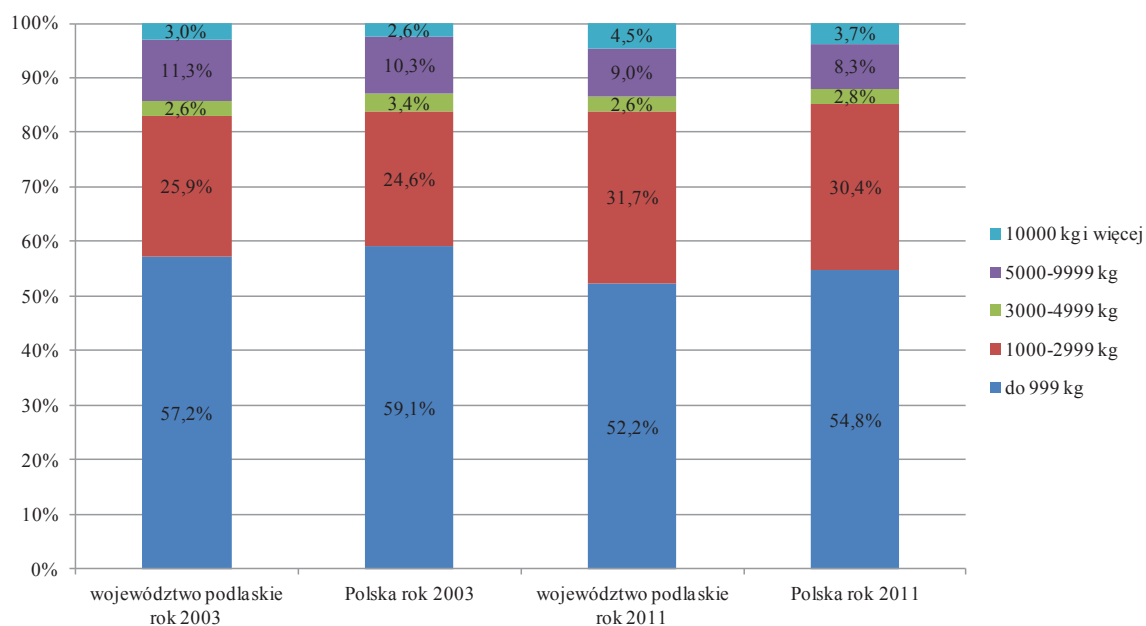


Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Z punktu widzenia niniejszego opracowania istotna wydaje się nie tylko liczba samochodów ciężarowych ale również ich ładowność. Zmiany w strukturze ładowności polskiego taboru samochodów ciężarowych oraz przeciętna poprawa produktywności samochodu ciężarowego (liczona w tonokilometrach – wzrost liczby przejazdów oraz średniej odległości) umożliwiły realną obniżkę kosztów działalności. Struktura ładowności samochodów ciężarowych w województwie podlaskim zbliżona jest do struktury ładowności w Polsce (Wykres 9). Największą, ponad 50-procentową grupę stanowią samochody o ładowności do jednej tony. Kolejną grupę (około 25-30 procent) stanowią samochody o ładowności od jednej do trzech ton. Około 10% stanowią samochody o ładowności od pięciu do dziesięciu ton. Można zauważyć zmiany struktury ładowności samochodów ciężarowych na Podlasiu, które zaszły od roku 2003. Zmalał udział samochodów o ładowności poniżej jednej tony na rzecz większego udziału samochodów o ładowności od jednej do trzech ton oraz samochodów o ładowności powyżej 10 ton. Zwłaszcza w grupie samochodów wysokotonażowych zanotowano największy przyrost absolutny; liczba samochodów o ładowności przekraczającej 10 ton w ciągu 9 lat uległa podwojeniu (wzrost z 1571 w roku 2003 do 3319 w roku 2011). Jest to logiczna ewolucja struktury usług w kierunku najefektywniejszych przewozów wysokotonażowych.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 9. Struktura ładowności samochodów ciężarowych w latach 2003, 2011



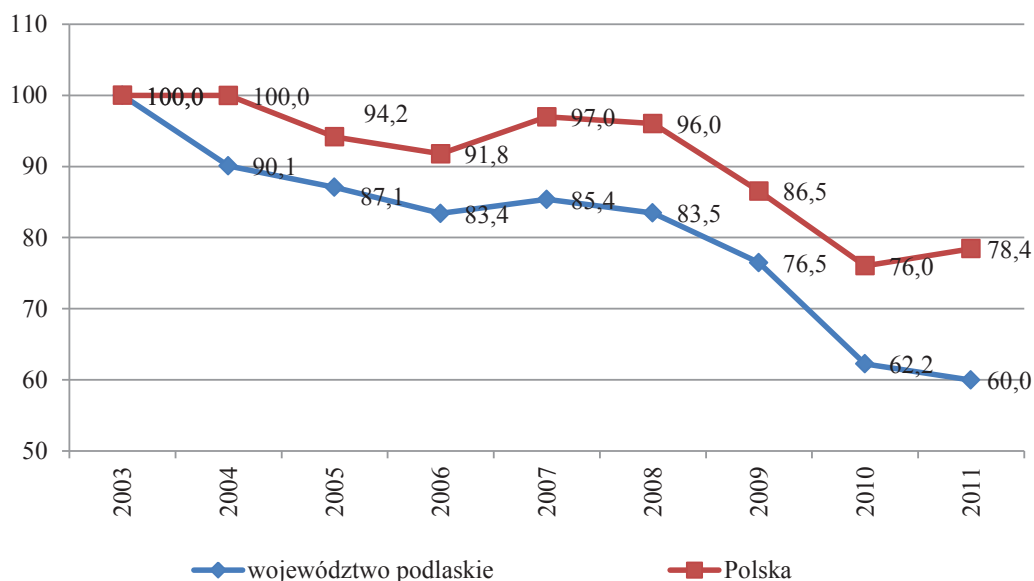
Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Pośrednich informacji o stanie infrastruktury, jakości transportu drogowego oraz jakości pojazdów samochodowych informacji może dostarczyć statystyka liczby wypadków, liczby rannych oraz ofiar śmiertelnych w wypadkach samochodowych. Choć sytuacja w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce przedstawia się źle, to ulega stopniowej poprawie. Na terenie województwa podlaskiego w 2011 roku miało miejsce 816 wypadków samochodowych (co stanowi 2% spośród 40065 wypadków odnotowanych w kraju) w których zginęły 152 osoby (3,6% spośród 4189 ofiar śmiertelnych w kraju), a 1006 osób zostało rannych (2% spośród 49501 rannych na terenie kraju).³⁶ Na podstawie analizy statystyk dotyczących wypadków samochodowych za lata 2003-2011 w województwie podlaskim na tle danych krajowych należy z zadowoleniem przyjąć stosunkowo niewielką liczbę wypadków oraz rannych. Niepokojąco wysoki jest jednak udział ilości ofiar śmiertelnych w wypadkach samochodowych mających miejsce na Podlasiu.

³⁶ Należy w tym miejscu nadmienić, że udział ludności województwa podlaskiego w kraju stanowi 3,1%, natomiast udział liczby samochodów osobowych zarejestrowanych w województwie podlaskim w wartości krajowej to 2,7%.

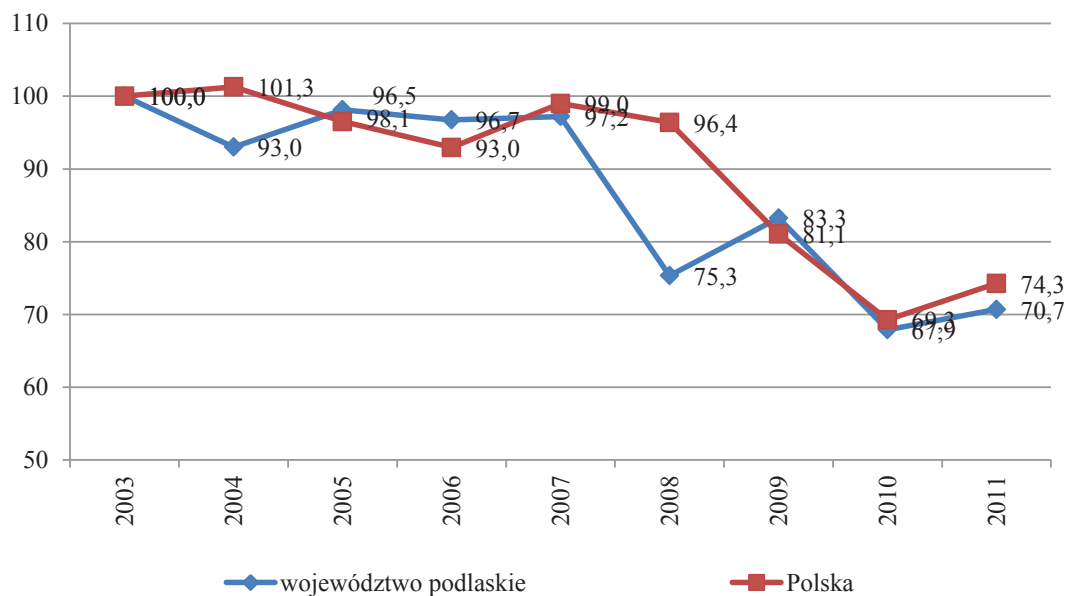
ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 10. Dynamika liczby wypadków samochodowych w latach 2003-2011



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

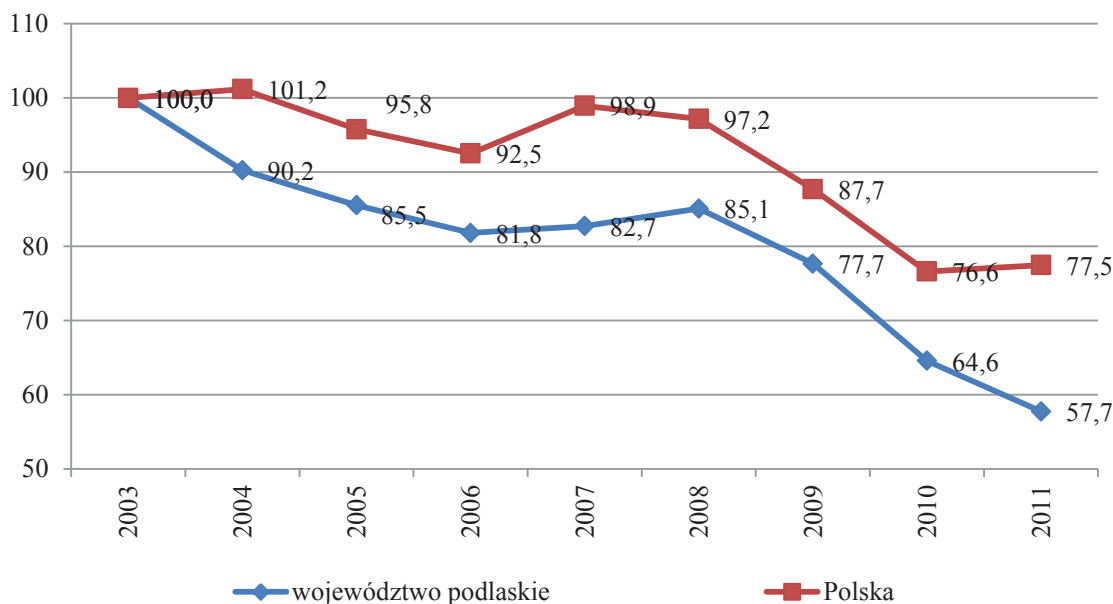
Wykres 11. Dynamika liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach samochodowych w latach 2003-2011



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 12. Dynamika liczby rannych w wypadkach samochodowych w latach 2003-2011



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Dynamikę liczby wypadków samochodowych, ilości ofiar śmiertelnych oraz ilości rannych w latach 2003-2011 przedstawiono na wykresach 10, 11, 12. Na przestrzeni 9 lat odnotowano w województwie podlaskim spadek liczby wypadków samochodowych o 40%, spadek ilości ofiar śmiertelnych o 29,3% oraz spadek liczby rannych o 42,3%. W każdym z analizowanych wskaźników spadki były względnie większe niż w przypadku danych krajowych, które wynosiły odpowiednio: w przypadku liczby wypadków samochodowych – spadek o 21,6%, w przypadku ilości ofiar śmiertelnych – spadek o 25,7% oraz dla liczby rannych – spadek o 22,5%.

W analizie rynku transportu samochodowego kluczowym zagadnieniem jest kwestia równowagi pomiędzy popytą a podażą usług. Cechą charakterystyczną polskiego rynku samochodowego pierwszej dekady XXI wieku była wysoka dynamika wzrostu popytu na przewozy ładunków oraz usługi spedycyjne i logistyczne oraz znaczny spadek popytu na pasażerskie usługi przewozowe, wynikający z dynamicznego i trwałego wzrostu zapotrzebowania ludności na własne środki transportu. Przedstawione dane sugerują powstanie nadwyżki podaży usług transportu zarobkowego, w wyniku dużej łatwości wejścia do sektora.

W pierwszej dekadzie XXI wieku strukturę ładunkową przewozów samochodowych można określić mianem stabilnej. W ogólnej masie ładunków dominujące znaczenia mają surowce górnicze i surowce budowlane. Znaczny jest też udział produktów pochodzenia rolniczego, wyrobów z drewna, wyrobów metalowych oraz maszyn i urządzeń.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Tabela 5. Struktura ładunkowa przewozów na rynku usług samochodowych w Polsce w roku 2011

Wyszczególnienie	Udział % (tony)	Udział % (t-km)
Produkty rolnictwa leśnictwa, rybactwa	5,5	7,8
Węgiel kamienny i brunatny	1,9	3,3
Rudy metali, piasek, żwir i pozostałe wyroby górnicze	41,4	17,2
Produkty spożywcze	7,3	16,4
Wyroby włókiennicze	0,2	0,4
Drewno, wyroby z drewna, papier	4,0	7,1
Koks, brykiet i produkty naftowe	2,6	3,7
Produkty chemiczne	2,2	5,4
Cement, wapno, gips i inne materiały budowlane	15,6	14,5
Wyroby metalowe	2,7	6,3
Maszyny i urządzenia	1,0	1,7
Pozostałe	15,6	16,2

Źródło: Transport - wyniki działalności w 2011 r., GUS, Warszawa 2012, s. 166-167.

2.4. Znaczenie podmiotów należących do poszczególnych działów sekcji H PKD 2007 w województwie podlaskim

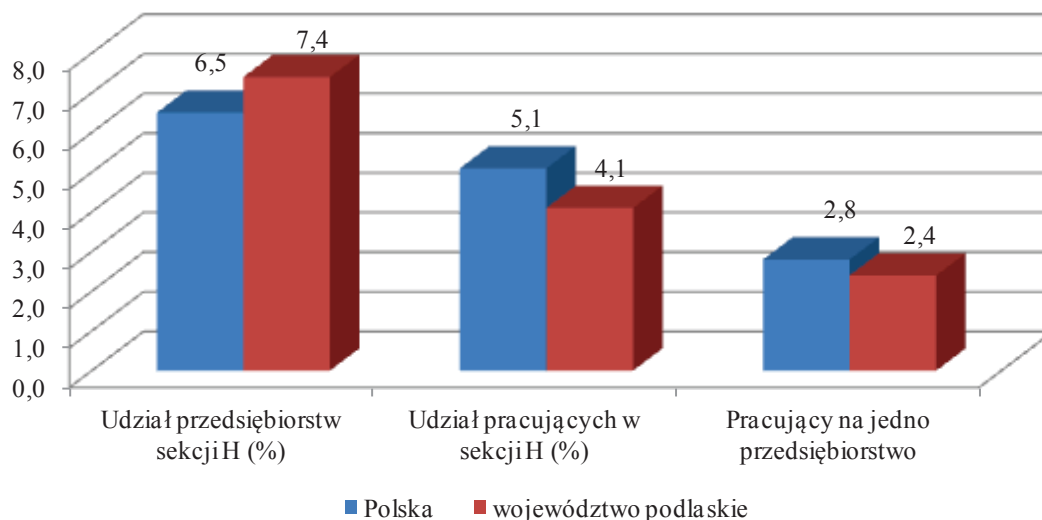
Spośród 3 869 897 podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w Polsce w roku 2011 na terenie województwa podlaskiego zarejestrowanych było 91 738 (2,4%). Spośród 252 820 podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON działających w sektorze transportu i gospodarki magazynowej, w województwie podlaskim zarejestrowanych jest 6 789 (2,7%). Przedsiębiorstwa zarejestrowane w sekcji H w województwie podlaskim stanowią 7,4% wszystkich podlaskich firm (w Polsce udział przedsiębiorstw sekcji H w ogólnej liczbie przedsiębiorstw oscyluje wokół 6,5%).³⁷ Spośród 13 778 253 pracujących w Polsce osób 398 005 (2,9%) było zatrudnionych w województwie podlaskim. Wśród 708 543 osób zatrudnionych w sekcji H na województwo podlaskie przypadało 16 339 osób (4,1%). Udział pracujących w sekcji H w ogólnej liczbie pracujących w województwie podlaskim wyniósł 4,1% i był niższy niż w Polsce (5,1%). Względnie większy udział liczby przedsiębiorstw sekcji H niż liczby zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach w województwie podlaskim pozwala wyciągnąć wniosek o przeciętnej wielkości firm sektora transportu i gospodarki magazynowej w województwie podlaskim. Na jedno przedsiębiorstwo przypadało 2,4 pracownika, podczas gdy analogiczny wskaźnik ogólnokrajowy dla sekcji H wyniósł 2,8.³⁸

³⁷ Należy rozróżnić miejsce rejestracji przedsiębiorstwa i zakres terytorialny jego działalności. Zdecydowanie najwięcej przedsiębiorstw jest zarejestrowanych w województwie mazowieckim, jednak można przypuszczać, że zakres ich działalności przekracza obszar województwa. Opinię powyższą potwierdza również największa liczba pracujących przypadających na jedno przedsiębiorstwo w województwie mazowieckim.

³⁸ www.stat.gov.pl/bdl

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

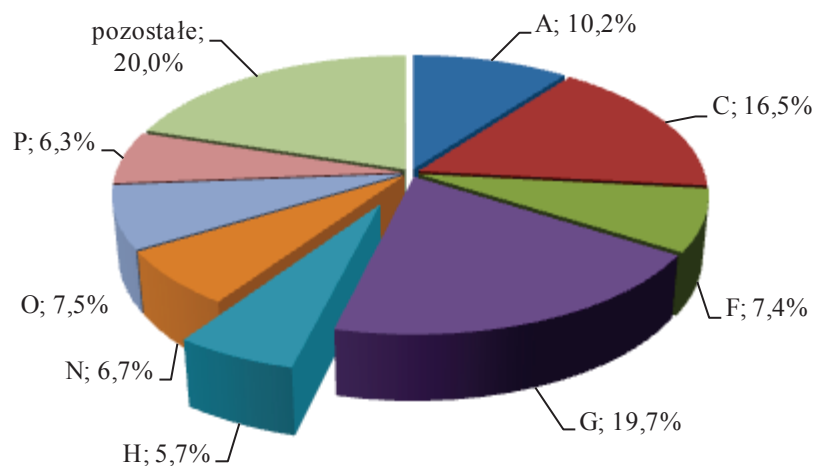
Wykres 13. Udział liczby przedsiębiorstw, liczby pracujących oraz liczba pracujących na jedno przedsiębiorstwo w sekcji H



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Udział sekcji H w tworzeniu wartości dodanej brutto województwa w roku 2009 wyniósł 5,7% (był o 0,1% wyższy niż udział sekcji H w tworzeniu krajowej wartości dodanej).

Wykres 14. Udział poszczególnych sekcji w tworzeniu wartości dodanej brutto województwa podlaskiego



Źródło: Bank Danych Lokalnych.

Porównując strukturę udziału poszczególnych sekcji PKD 2007 w tworzeniu wartości dodanej województwa podlaskiego ze strukturą krajową na uwagę zasługuje blisko trzykrotnie wyższy udział sekcji A (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), co należy uznać za naturalne z racji na w znacznym stopniu rolniczy charakter prowadzonej działalności gospodarczej. Nie bez znaczenie pozostaje to również dla rodzaju struktury transportu i gospodarki magazynowej województwa. W roku 2010 sekcja H w województwie podlaskim osiągnęła przychody w wysokości 2404 mln złotych (o blisko 12 % wyższe niż w roku 2009), generując

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

przy tym koszty w wysokości 2189 mln zł. Udział kosztów w wysokości przychodów sekcji transportu i gospodarki magazynowej wyniósł 91,1% i był nieznacznie niższy niż w województwie podlaskim ogółem (91,8%) oraz niż w krajowym sektorze transportu i gospodarki magazynowej (92,8%). Pozwala to na wyciągnięcie wniosku o dużej rentowności (z przestrzennego oraz sektorowego punktu widzenia) branży transportowej województwa podlaskiego co pozostaje w związku z przygranicznym położeniem oraz przeciętną liczbą zatrudnionych w danym przedsiębiorstwie.³⁹

Tabela 6 prezentuje sekcję transportu i gospodarki magazynowej województwa podlaskiego w rozbiciu na poszczególne działy. Blisko 94% przedsiębiorstw podlaskiej sekcji H należy do działu 49. Drugim co do wielkości działem sekcji H w województwie podlaskim jest dział 52. Z przyczyn oczywistych nie może dziwić niewielka liczba przedsiębiorstw transportu wodnego (dział 50) oraz transportu lotniczego (dział 51) zlokalizowanych na terenie województwa podlaskiego. Wśród firm zarejestrowanych w województwie podlaskim i prowadzących działalność pocztową i kurierską są wyłącznie przedsiębiorstwa jednoosobowe. Przeciętna roczna płaca w sektorze H w województwie podlaskim jest o 5 tysięcy złotych mniejsza niż w Polsce, co w znacznym stopniu pozwala na wyjaśnienie stosunkowo niskiego udziału kosztów w wysokości uzyskiwanych przychodów sekcji H w województwie podlaskim. Jak widać na podstawie danych ogólnokrajowych płace w dziale 49 są zdecydowanie najniższe spośród innych działów transportu. Największe wynagrodzenia otrzymują pracownicy zatrudnieni w transporcie lotniczym oraz transporcie wodnym, a te działu transportu generują w województwie podlaskim śladowe ilości analizowanych w tabeli zmiennych.

Tabela 6. Strukturalna statystyka przedsiębiorstw sekcji H województwa podlaskiego za rok 2009

	H transport i gospodarka magazynowa	H 49 trans- port lądowy oraz trans- port ruropię- gowy	H 50 transport wodny	H 51 transport lotniczy	H 52 magazy- nowanie i dzia- łalność usługo- wa wspomagają- jąca transport	H 53 dzia- łalność pocztowa i kurierska
liczba jednostek	3605	3380	8	2	182	33
płace i wynagro- dzenie (łącznie)	322710	196314	1115	0	21234	0
zatrudnione osoby	14419	10661	36	0	767	0
średnia roczna płaca (w tys. zł.)	22,38	18,41	30,97	0,00	27,68	0,00
średnia mie- sięczna płaca (w tys. zł.)	1,87	1,53	2,58	0,00	2,31	0,00
średnia roczna płaca - Polska (w tys. zł.)	27,44	22,11	44,44	83,14	38,32	36,24

Źródło: Bank Danych Lokalnych.

³⁹ www.stat.gov.pl/bdl

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Tabela 7. Liczba przedsiębiorstw w poszczególnych podklasach PKD 2007 w województwie podlaskim (stan na czerwiec 2012)

Symbol PKD 2007	Opis	Liczba przedsiębiorstw
4920Z	Transport kolejowy towarów	5
4941Z	Transport drogowy towarów	3572
4942Z	Działalność usługowa związana z przewodnikami	14
5040Z	Transport wodny śródlądowy towarów	1
5210B	Magazynowanie i przechowywanie pozostałych towarów	22
5221Z	Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy	143
5222B	Działalność usługowa wspomagająca transport śródlądowy	2
5224B	Przeładunek towarów w portach śródlądowych	1
5224C	Przeładunek towarów w pozostałych punktach przeładunkowych	44
5229B	Działalność śródlądowych agencji transportowych	3
5229C	Działalność pozostałych agencji transportowych	118
5320Z	Pozostała działalność pocztowa i kurierska	65

Źródło: Wojewódzki Urząd statystyczny w Białymstoku.

Tabela 8. Liczba przedsiębiorstw sekcji H w województwie podlaskim w rozbiciu na miejscowości (stan na czerwiec 2012)

Miejscowość	Liczba przedsiębiorstw
Białystok	1150
Suwałki	328
Łomża	247
Zambrów	159
Augustów	158
Grajewo	137
Bielsk Podlaski	119
Łapy	92
Siemiatycze	77
Sokółka	74
Kolno	72
Mońki	65
Kleosin	53
Wasilków	51
Pozostałe miejscowości	1207

Źródło: Wojewódzki Urząd Statystyczny w Białymstoku.

Z bazy REGON przedsiębiorstw zakupionej w Urzędzie Statystycznym w Białymstoku wynika, że obecnie (stan na czerwiec 2012), w województwie podlaskim w sekcji H funkcjo-

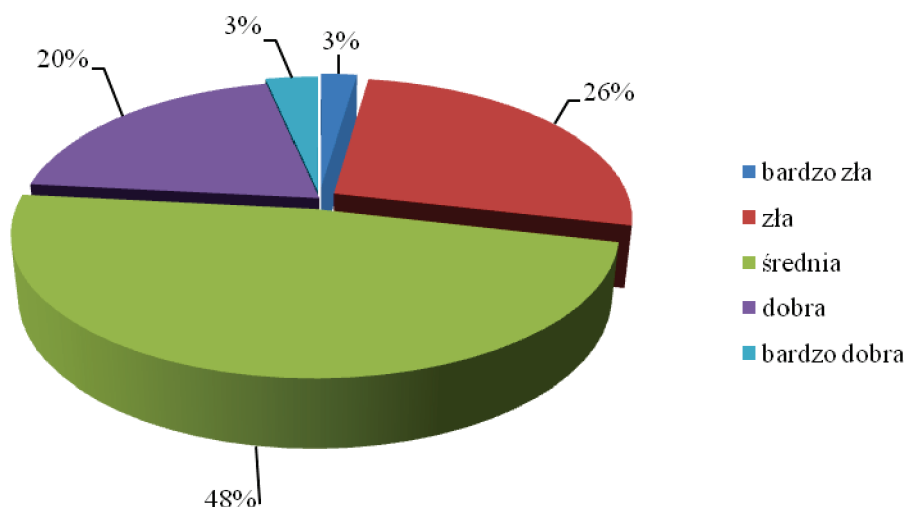
ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

nuje 3990 przedsiębiorstw.⁴⁰ Najstarsze przedsiębiorstwo zarejestrowano w roku 1971, najmłodsze 28 czerwca 2012. Ilość przedsiębiorstw zarejestrowanych w województwie podlaskim podziale na podklasy PKD 2007 prezentuje Tabela 7. Przytłaczająca większość przedsiębiorstw sekcji H województwa podlaskiego należy do podklasy 4941.Z – transport drogowy towarów. Spośród grup, które miały być objęte badaniem w województwie podlaskim nie ma zarejestrowanych przedsiębiorstw transportu rurociągowego (grupa 49,5). Ze wskazanych w tabeli 1 przyczyn w badaniu nie ujęto transportu lotniczego. W tabeli 2 zaprezentowano liczbę przedsiębiorstw sekcji H województwa podlaskiego w ujęciu przestrzennym. Najwięcej firm zarejestrowanych jest w głównych miastach regionu: Białymstoku, Suwałkach, Łomży, Zambrowie, Augustowie, Grajewie oraz Bielsku Podlaskim.

2.5. Kondycja ekonomiczna przedsiębiorstw sektora transportu województwa podlaskiego w świetle badań

Przedsiębiorstwa z sektora transportu województwa podlaskiego biorące udział w badaniu ilościowym zostały poproszone o samoocenę swojej ogólnej kondycji ekonomicznej. Jak pokazują wyniki badań kondycja ekonomiczna badanych przedsiębiorstw z sektora transportu w opinii niemal połowy respondentów jest na poziomie średnim (Wykres 15). Zdaniem 20% podmiotów uczestniczących w badaniu kondycja firm z badanego sektora jest dobra. Tylko 3% respondentów oceniło badany czynnik na poziomie bardzo dobrym.

Wykres 15. Kondycja ekonomiczna badanych podmiotów w opinii respondentów



Źródło: opracowanie własne (N=300).

Uwzględniając klasyfikację prowadzonej działalności gospodarczej wg PKD 2007, dostrzega się, iż tylko firmy z działu działalność pozostałych agencji transportowych, sytuację ekonomiczną oceniają jako zadowalającą (69% wskazań jako dobra, 19% wskazań jako bardzo dobra). Najwięcej przedsiębiorstw z działu działalność taksówek osobowych oraz trans-

⁴⁰ Nie uzyskano bazy danych dotyczącej podklasy 49.32 – działalność taksówek osobowych. W Białymstoku szacunki wskazują, że regularnie pracuje w zawodzie taksówkarza około 800, pomimo znacznie większej liczby udzielonych licencji. www.wrotapodlasia.pl/pl

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

port drogowy towarów postrzegają sytuację ekonomiczną jako średnią (odpowiednio 76% i 56% wskazań). Firmy reprezentujące działalność taksówek osobowych oraz sklasyfikowanych jako inne, w największym stopniu oceniają sytuację jako niezadowalającą – 37% spośród nich sytuację ekonomiczną ocenia jako złą (Tabela 9).

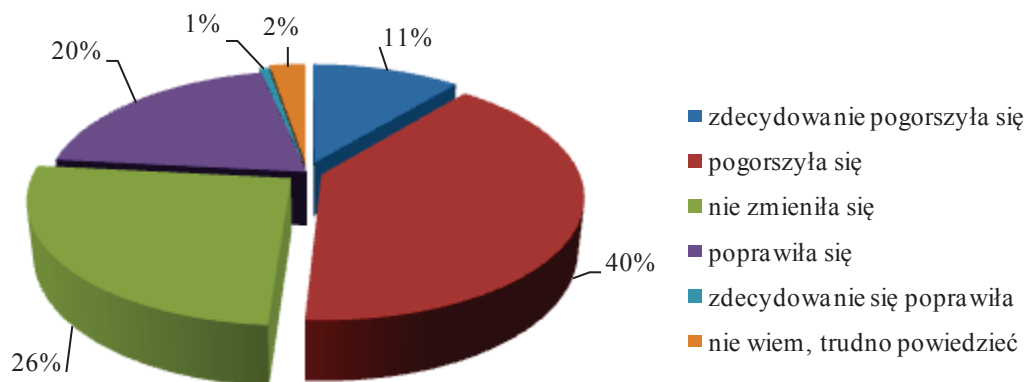
Tabela 9. Kondycja ekonomiczna badanych podmiotów w opinii respondentów

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Kondycja finansowa				
	bardzo zła	zła	średnia	dobra	bardzo dobra
49.2 - Transport kolejowy towarów	0%	0%	0%	100%	0%
49.32 – Działalność taksówek osobowych	10%	37%	43%	10%	0%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przewoźnikami	0%	25%	56%	17%	2%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	0%	13%	0%	69%	19%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	0%	6%	76%	18%	0%
Inne	0%	37%	21%	26%	16%
Ogółem	3%	26%	48%	20%	3%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Zdaniem 40% ankietowanych w okresie ostatnich 5 lat sytuacja ekonomiczna firm z sektora transportu pogorszyła się (Wykres 16). Dla 26% badanej grupy jest ona stała i nie uległa znacznej zmianie. Pozytywną zmianę zauważyło natomiast 20% respondentów.

Wykres 16. Zmiana sytuacji ekonomicznej badanych podmiotów w okresie ostatnich 5 lat



Źródło: opracowanie własne (N=300).

Biorąc pod uwagę klasyfikację działalności PKD najbardziej pozytywne zmiany w zakresie sytuacji ekonomicznej w okresie ostatnich pięciu lat, dotyczą przedsiębiorstw działu działalność pozostałych agencji transportowych (poprawę dostrzega 63% badanych reprezentantów tej sekcji PKD). 72% firm działu działalność taksówek osobowych uważa, że ich sytuacja ekonomiczna pogorszyła się, a 18% spośród nich twierdzi, że pogorszyła się zdecydowa-

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

nie). Pesymizm w ocenie sytuacji ekonomicznej dotyczy także przedsiębiorstw działu transport drogowy towarów oraz działalności usługowej związanej z przeprowadzkami. Połowa z nich postrzega zmiany jako negatywne (Tabela 10).

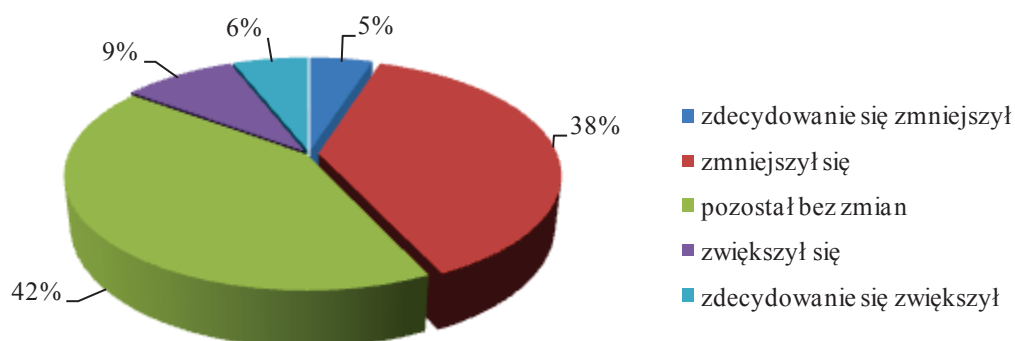
Tabela 10. Zmiana sytuacji ekonomicznej badanych podmiotów w okresie ostatnich 5 lat

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Kondycja finansowa					
	zdecydowanie pogorszyła się	pogorszyła się	nie zmieniła się	poprawiła się	zdecydowanie się poprawiła	nie wiem, trudno powiedzieć
49.2 - Transport kolejowy towarów	0%	0%	50%	50%	0%	0%
49.32 – Działalność taksówek osobowych	18%	54%	16%	7%	0%	4%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	11%	39%	30%	19%	1%	1%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	0%	13%	6%	63%	0%	19%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	0%	24%	47%	29%	0%	0%
Inne	11%	42%	11%	32%	0%	5%
Ogółem	11%	40%	26%	20%	1%	2%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Podmioty biorące udział w badaniu ankietowym miały za zadanie ocenić zmianę poziomu przychodów uzyskanych w okresie ostatniego roku. Ponad 40% przebadanych firm stwierdziło, że poziom przychodu w ich przypadku nie uległ zmianie. Natomiast 38% ankietowanych odpowiedziało, że uległ on zmniejszeniu, a 5% że zdecydowanie się zmniejszył (Wykres 17).

Wykres 17. Zmiana poziomu przychodu badanych podmiotów w okresie ostatniego roku



Źródło: opracowanie własne (N=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Tabela 11. Zmiana poziomu przychodu badanych podmiotów w okresie ostatniego roku

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Kondycja finansowa				
	zdecydowanie się zmniejszył	zmniejszył się	pozostał bez zmian	zwiększył się	zdecydowanie się zwiększył
49.2 - Transport kolejowy towarów	0%	0%	50%	50%	0%
49.32 – Działalność taksówek osobowych	19%	28%	47%	5%	2%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	1%	46%	43%	8%	3%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	0%	15%	8%	0%	77%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	6%	29%	41%	24%	0%
Inne	0%	33%	39%	28%	0%
Ogółem	5%	38%	42%	9%	6%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Najbardziej optymistyczne w ocenie zmiany poziomu przychodu badanych podmiotów w okresie ostatniego roku są firmy z działu działalność pozostałych agencji transportowych. 77% spośród wskazuje na poprawę wyniku finansowego. Reprezentanci pozostałych działów nie deklarują poprawy sytuacji finansowej. Najbardziej pesymistyczna ocena jest wskazywana przez firmy z działu działalność taksówek osobowych. 47% spośród badanych przedsiębiorstw tego działu twierdzi, iż ich sytuacja pogorszyła się. Tyle samo uważa, iż sytuacja finansowa w ciągu ostatniego roku nie ulegnie poprawie (Tabela 11).

Jak pokazują wyniki badań jakościowych (FGI) sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw sektora transportu w województwie podlaskim jest uzależniona od dwóch grup czynników:

- zewnętrznych,
- wewnętrznych.

Odnosząc się do pierwszej grupy czynników, uczestnicy badania zwrócili uwagę na wysoki stopień wrażliwości sektora transportu. Wynika to z faktu, iż w procesie tworzenia wartości dla klienta, transport pełni tylko i wyłącznie funkcję pomocniczą. Oznacza to, iż jest on uzależniony w silnym stopniu od sytuacji finansowej dostawców, odbiorców, uwarunkowań infrastrukturalnych czy przepisów prawa. Tak wysoki stopień wrażliwości sektora w bezpośrednim stopniu oddziałuje na jego sytuację ekonomiczną, będącą głównie rezultatem szeroko pojętych uwarunkowań koniunkturalnych. Za czynniki, które w największym stopniu determinują kondycję ekonomiczną firm transportowych w województwie podlaskim uznano:

- sytuację ekonomiczną na rynkach międzynarodowych, szczególnie w Rosji i Chinach, oraz Unii Europejskiej,
- ceny paliw,
- ograniczony dostęp do środków zewnętrznych przeznaczanych na rozwój firm transportowych,

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- system obciążeń podatkowych,
- niski poziom infrastruktury technicznej,
- położenie przygraniczne umożliwiające współpracę ze Wschodem,
- ograniczone możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych na rozwój działalności,
- brak zbliżonego poziomu rozwoju zróżnicowanych form transportu w regionie, co ogranicza poziom rozwoju całego sektora transportu.

Podczas dyskusji zwrócono uwagę na fakt niezadowalającej sytuacji ekonomicznej wielu firm transportowych w województwie podlaskich. Zdaniem uczestników badania, ma na to wpływ wiele czynników otoczenia zewnętrznego, niezależnych od przedsiębiorstw badanego sektora. Transport jako swoisty barometr gospodarczy odzwierciedla poziom koniunktury, a tym samym poziom popytu na określonego rodzaju dobra. W związku z kryzysem, zapotrzebowanie na usługi transportowe również zostało ograniczone.

Zdaniem uczestników badań FGI, ważnym czynnikiem wpływającym na sprawność ekonomiczną przedsiębiorstw sektora transportu są obciążenia podatkowe, do których poza ogólnie obowiązującymi należy zaliczyć opłaty:

- od środków transportu,
- podatku od nieruchomości i gruntów,
- za przejazd po drogach płatnych w Polsce i za granicą,
- paliwową,
- za ubezpieczenie ładunku,
- za zezwolenie za przejazdy międzynarodowe,

Przedsiębiorcy podkreślili, iż nie chodzi im tylko i wyłącznie o ograniczenie samego poziomu obciążeń, ale o pewne rozwiązania systemowe, które zuniwersalizowałyby sposób uiszczania opłat, zmniejszając tym samym ich liczbę. Potrzebne są w związku z tym rozmowy na szczeblu administracji lokalnej jak i państwowej.

Ważnym aspektem rozwoju ekonomicznego regionalnych firm transportowych, w opinii uczestników badań jakościowych, jest także poziom rozwoju infrastruktury technicznej wokół dróg. Jej aktualny, niezadowalający stan wpływa na dyskomfort pracy kierowców, a tym samym ogranicza ich wydajność, co się bezpośrednio przekłada na jakość oraz czas wykonywania usług, a tym samym konkurencyjność przedsiębiorstw branży przewozowej.

Wszyscy uczestnicy badania jednoznacznie podkreślili bardzo wysoki stopień uzależnienia firm transportowych od ceny paliw. Zwrócono uwagę, iż w procesie dostarczania dóbr do zróżnicowanych segmentów rynku, to firmy transportowe jako pierwsze muszą mierzyć się z problemem wzrostu cen paliw. W opinii uczestników badania FGI koszty oleju napędowego stanowią około 40% wszystkich kosztów.

Największe znaczenie w rozwoju sektora transportu ma sytuacja na strategicznych rynkach międzynarodowych, wśród których szczególne znaczenie mają Rosja, Chiny oraz rynki Unii Europejskiej. Współczesna gospodarka to system powiązany, wzajemnie na siebie oddziaływujący, stąd znaczenie wymienionych gospodarek, które w dużej mierze przyczyniają się do struktury popytu na określone rodzaje dóbr. Uczestnicy badania szczególną uwagę zwrócili na fakt, iż szansą rozwoju dla podlaskich przewoźników jest współpraca ze Wscho-

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

dem. Położenie przygraniczne jest ważnym czynnikiem pozycjonującym ofertę podlaskich firm transportowych na tle sektora w kraju. Sąsiedztwo rynków zbytu bowiem determinuje profil oraz zakres współpracy. Fakt przygranicznego położenia uznano za czynnik wyróżniający, mogący wywierać pozytywny wpływ na sytuację ekonomiczną podlaskich firm transportowych.

W trakcie badań jakościowych zwrócono także uwagę na fakt, iż analizowanie sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw sektora transportu w województwie podlaskim na tle krajowego przemysłu jest trudnym zadaniem. Wynika to z pomocniczego charakteru transportu oraz faktu jego uzależnienia od poziomu koniunktury gospodarczej. Powodzenie firm transportowych w większym stopniu zależy bowiem od sytuacji ekonomicznej na rynkach światowych, w mniejszym stopniu jest uzależnione od gospodarki regionu.

Za ważny czynnik destabilizujący sytuację ekonomiczną przedsiębiorstw branży transportowej uznano niezadowalający poziom dostępności do środków unijnych zorientowanych na innowacyjny rozwój przedsiębiorstw transportowych. Zdaniem uczestników badania, realizacja miękkich projektów nie pozwoliła na wzmocnienie konkurencyjności firm badanego sektora. Podkreślono fakt, iż relatywnie wysoki poziom taboru firm transportowych, szczególnie w przewozach międzynarodowych jest wyłącznie rezultatem własnych inwestycji przewoźników.

Badania FGI potwierdziły także wiele ważnych związków pomiędzy poziomem rozwoju różnych form transportu w osiąganiu korzyści ekonomicznych. Zdaniem uczestników badania dysproporcje w rozwoju poszczególnych sektorów transportu wpływają niekorzystnie na siebie nawzajem. Mamy tu do czynienia z rodzajem sprzężenia zwrotnego. Rozwój transportu kolejowego czy śródlądowego nie przyczyni się do nasilenia konkurencji wewnątrz sektora, ale spowoduje wzbogacenie oferty rynkowej, stając się tym samym czynnikiem wzrostu regionalnych firm transportowych.

Wybrane cytaty z badań FGI:

W tej chwili jest spowolnienie gospodarcze i to automatycznie widać po przewozach. Jest mniejsza sprzedaż, mniej pieniędzy na rynku i to powoduje, że to się wszystko ze sobą łączy. Często firmy nie mają, z czego utrzymywać swego przedsiębiorstwa. Za paliwo trzeba zapłacić, za człowieka trzeba zapłacić, zusy trzeba zapłacić, podatki pośrednie trzeba zapłacić. Za korzystanie z dróg trzeba zapłacić, za ochronę środowiska też trzeba zapłacić.

Transport jest w zasadzie barometrem, który mówi o tym, że koniunktura jest trochę wyższa, czy trochę niższa. Transport bardzo odczuwa zmiany koniunkturalne. Na pewno można powiedzieć tak, że dzień dzisiejszy nie jest to okres rozwojowy dla transportu, raczej taki okres utrzymywania się na równym poziomie. Okres status quo.

Generalnie powiem tak. Ja jestem krótko w transporcie. Moje patrzenie na transport jest można powiedzieć takie z zewnątrz, bo w firmie jestem od dziewięciu miesięcy. I cieszę się, że mam takie spojrzenie. Ogólnie patrzę na firmę z zewnątrz i mi się wydaje, że dużo widzę. Wpływ ekonomii jest ogromny, Dostrzegamy to, że na przykład jest większe bezrobocie, jest

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

nie wielkie zapotrzebowanie na przewozy. Nie bez znaczenia może być również na ten moment niż demograficzny.

Jeżeli popatrzymy na cały łańcuch dostaw, który mamy dla ludności, to transport pojawia się w każdym elemencie. Transport surowców i półfabrykatów do fabryk. Potem z fabryk do dystrybucji, z centrum dystrybucji do sklepu. Również ze sklepu trzeba dowieźć do domu. Z domu trzeba odwieźć odpadki itd. W związku z tym, trzeba jednak stwierdzić, że czynniki makroekonomiczne wpływają z pewnym odroczeniem. Zwykle jest tak, że potem ten rynek przechodzi w fazę stabilizacji. Jeżeli utrzymuje się stagnacja, to transport zaczyna na zasadzie wtórnej to odczuwać. Mniej surowców, mniej półfabrykatów, wyrobów gotowych, osób, zakupów itd.

Na transport ma wpływ nie tylko ekonomia wielkość produkcji, ale widoczny jest również wpływ natury.

Bardzo wysokie są obciążenia podatkowe firm transportowych. Wymienię dla systematyki: opłata od środków transportowych, opłata podatków od nieruchomości i gruntów przeznaczonych na działalność gospodarczą, opłata obowiązkowego ubezpieczenia OC pojazdu, która wzrosła bardzo szybko. Opłaty za przejazd po drogach płatnych w Polsce i za granicą. Do tego akcyza w paliwie, VAT w paliwie i opłata paliwowa. składka ZUS, zdrowotna, od pracowników zatrudnionych i od samych przedsiębiorców. Podatek VAT, podatek dochodowy też trzeba płacić. Opłaty za ubezpieczenie ładunku, czyli zakupienie karnetu TIR jak się jedzie w transporcie międzynarodowym i OC przewoźnika. Do tego dochodzą opłaty za zezwolenia za przejazdy międzynarodowe.

Chcę się odnieść do opłaty OC przewoźnika. Dobrze, trzeba płacić, tylko dlaczego to się rozgranicza? OC przewoźnika w ruchu międzynarodowym, w ruchu krajowym i każdy ładunek. Dlaczego to nie jest objęte jedną na przykład opłatą?

Opłaty, to jeszcze nie wszystko. Dochodzą do tego obciążenia administracyjne za licencję, za wypisy z licencji, za przedłużenie ważności itd. A jeżeli ktoś jeździ na Wschód, a jeździ wielu spośród przewoźników z naszego województwa, na Białoruś czy do Rosji, może mniej na Ukrainę, to trzeba opłacić wizy itd. Wiza w ekspresie kosztuje 75 EURO, roczna. To są te elementy, które należało by rozwiązać na zasadzie wzajemności. Chodzi o to, żeby rząd nasz rozmawiał o lepszych rozwiązaniach z Białorusią, z Rosją.

Bardzo ważna rzecz to cena oleju napędowego. Stanowi ona około 40% kosztów przedsiębiorcy.

Ja tylko mogę powiedzieć tak, że na Wschodzie, w Rosji w szczególności, jest polityka transportowa gdzie postawiono na rozwój transportu. I ocenia się, że tam trzeba 50 tys. pojazdów do przewozu tej masy towarowej. Oni mają ich tylko 30 tys. i przy 10 czy 12 tys. na-

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

szych przewoźnikach to i tak jeszcze brakuje do uzupełnienia. Oni i tak mają tańsze paliwo, mają tańsze obciążenia i dlatego ta konkurencja jest na pewno odczuwalna.

Transport towarów to jest gałąź gospodarcza, która ma za zadanie zarobić, i jeszcze przynieść dochód dla społeczeństwa. Transport pasażerski tylko w części jest komercyjny. On ma pokryć koszty, ale w części to jest socjalna pomoc dla społeczeństwa które ma potrzebę. To musi funkcjonować na takiej zasadzie i tak to funkcjonuje. W transporcie miejskim i regionalnym muszą następować zmiany, ponieważ społeczeństwo coraz bardziej się rozwija.

Trzeba podkreślić, że wiele firm transportowych przenosi swoją działalność gdzie indziej. Część transportu jest wycofywana z naszego regionu i z Polski. Koszty utrzymania za granicą są o wiele niższe niż tu. Jest mniej barier i tej biurokracji całej. Firmy są zakładane w Białorusi w Kazachstanie. Niektórzy nasi uciekają do Niemiec.

Firmy transportowe są często niewypłacalne. Polscy spedytorzy muszą mieć licencję, licencja to pewne opłaty. W Polsce tylko jest licencja na spedytora. Świat nie ma czegoś takiego. Robi się tak po to, żeby nie było fuszerki. Najlepiej współpracować ze sprawdzonymi.

O kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw sektora transportu decydują również czynniki wewnętrzne. Za najważniejsze spośród nich uznano:

- elastyczność,
- poszukiwanie nowych rynków zbytu,
- innowacyjność.

Elastyczność, zdaniem uczestników badania panelowego to zdolność przedsiębiorstw transportowych do ciągłych zmian w otoczeniu. Firmy badanego sektora są w szczególności w sposób uzależnione od zmian, ze względu na pomocniczą rolę transportu w łańcuchu dostaw oraz silne uzależnienie od dostawców i klientów.

Badania FGI pozwoliły również na wyciągnięcie wniosku, iż rynkowe powodzenie firm transportowych jest uzależnione od mobilności przedsiębiorstw, a tym samym nie ograniczaniu się tylko do wybranych kierunków dostaw. Kreowanie tego typu kompetencji kluczowych może decydować o wzmocnieniu pozycji konkurencyjnej firmy transportowej nie tylko w relacji do firm regionalnych, ale także w układzie krajowym a nawet międzynarodowym.

Za ważny czynnik wpływający na sytuację ekonomiczną przedsiębiorstw turystycznych uznano ich skłonność do innowacyjności, szczególnie w zakresie poszerzania specyfiki i zakresu oferowanych usług transportowych. Przedsiębiorcy nie mogą stawać się specjalistami tylko w zakresie jednej usługi lub jednego kierunku. W trakcie badań jakościowych podkreślono, iż klienci stają się coraz bardziej wymagający, oczekują coraz większego poziomu jakości. Poszerzanie asortymentu usług o usługi nowoczesne może wpłynąć pozytywnie nie tylko na relacje z klientami firm transportowych, ale także wzmocnić relacje odbiorców usług transportowych z ich rynkami docelowymi. Może to pośrednio przyczyniać się do zwiększonej konsolidacji firm w sektorze na różnych poziomach łańcuch kreowania wartości.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wybrane cytaty z badań FGI:

Nasze funkcjonowanie nie zależy od sprawności jednego rynku. Jak się poszukuje nowych rynków, to firma zaczyna inaczej funkcjonować. Jako firma transportowa jeżdżę od Europy Zachodniej aż pod fińską platformę. Trzeba szukać nowych kierunków. Z pewnością są ograniczenia, tylko my nie możemy się tak ustawić, że sami sobie wybieramy jeden najwygodniejszy kierunek i tylko, w tylko w tym kierunku sobie jeżdżę i proszę mi nie przeszkadzać.

My nie jesteśmy tylko na rynku krajowym. My otwieramy się też na zachód. Tylko co z tego, że ja pojadę na zachód jak ja z tego regionu nie dostanę dobrego zlecenia. Szukam zleceń z Polski, szukam z zachodu ale co z tego. Mi wystarczy, że jeden klient mi nie zapłaci i ja już nie jestem w stanie działać efektywnie.

Jest to okres szukania innych rozwiązań. Spójrzmy na rozwój firmy Adampol, która specjalizuje się w przewozie aut - mamy autotransportery. Nagle widzę, że ma chłodnie jako naczepy. Tak więc widać, że szukają innych rozwiązań.

Myślę, że położenie przygraniczne jest elementem sprzyjającym w rozwoju podlaskich firm transportowych szczególnie w odniesieniu do sytuacji, gdy są one rynkami docelowymi.

Z tą infrastrukturą drogową nie jest najlepiej. Ona się powoli poprawia. Ja mówię o naszym województwie. Ta sławetna ósemka. Teraz mamy dwa odcinki nowe, ale popatrzmy na obwodnicę Augustowa. Ile lat jej nie ma, a teraz powstaje problem z obwodnicą Suwałk. Nasze województwo jest bardzo tranzytowe. Według mnie brakuje tej odpowiedzialności w zakresie infrastruktury drogowej. Musimy mówić o transporcie lotniczym, że powinno zbudować się lotnisko. Na razie go tam jakoś nie widać.

Jeżeli chodzi o infrastrukturę naszego województwa, to parkingi są, ale prywatne. Nie ma państwowych. Jak budujemy drogę to nie przewidujemy, jaka infrastruktura będzie potrzebna.

Popatrzmy na przykład na przejścia graniczne i wyjazd z Polski na Białoruś. Na dzień dzisiejszy to jest 11 godzin czekania w Kuźnicy i 12 w Bobrownikach. Trzeba to przemnożyć razy dwa. Na dzień dzisiejszy wychodzą dwie doby czekania. Kuriozum jest takie że kierowca stoi w kolejce. Musi podjechać więc nie robi odpoczynku. I jak w końcu zostanie odprawiony i musi za terminalem zrobić 11 godzin odpoczynku. Musi mieć odpoczynek, który nie może być przerywany. Wszystkie podjazdy eliminują możliwość zaliczenia tego okresu do odpoczynku. No więc jak stał 24 godziny na przejściu, po jej przekroczeniu musi przestać następne 11. W oczekiwaniu na odprawę nie ma nawet warunków do tego, aby zadbać o higienę osobistą. To jest właśnie kompletny brak infrastruktury technicznej.

My mamy dobre rozwiązania po swojej stronie. Nie ma ich zupełnie po stronie białoruskiej.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Nie ma rozproszonych przewozów w transporcie kolejowym. Ucieka się od tego rozproszonego w cały pociągowy. Taki rozproszony to są duże koszty. A te koszty na kogo się przeniosą? Na spedytora i właściciela ładunków - te koszty trzeba przenieść. Tu pewna polityka potrzebna. W transporcie masowym powinna kolej odgrywać dużą rolę. Chodzi również o to, aby ten transport odbywał się bezpieczniej i z mniejszym natężeniem. Ale część towarów musi podróżować samochodami. I pod tym względem trzeba pomóc chociażby w tych opłatach wszystkich. W różny sposób. Samorządy w sensie gospodarczym nie wchodzi zbyt wiele w posiadanie infrastruktury kolejowej. To są bardzo duże koszty.

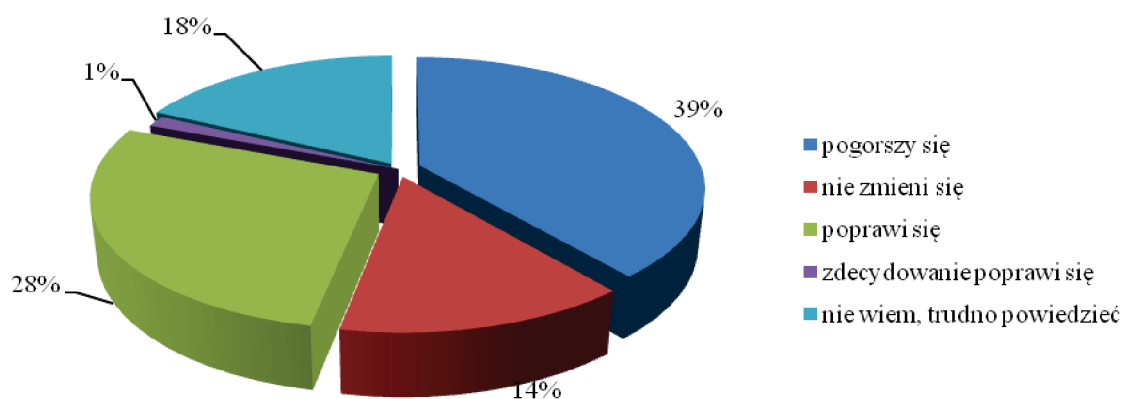
Ja bym zaliczył też do plusów w transporcie międzynarodowym w miarę nowoczesny i ekologiczny tabor. W transporcie międzynarodowym.

Ja jeszcze wrócę, można powiedzieć, do pewnych rynków. Został wymieniony rynek przewozów białostockich, który jest, uważam, całkowicie regulowany. To nie jest rynek drobny. Byłbym daleki od tego, żeby powiedzieć że ten transport jest efektywny. W przewozie osób oczywiście.

Myślę, że tutaj jeśli chodzi o infrastrukturę to, w sytuacji, gdy mamy do czynienia z różnorodną infrastrukturą np. kolejową i drogową, drogową i lotniczą, to ona wtedy w pewien sposób sama generuje pewnego rodzaju operacje. A tutaj na terenie Białegostoku i w regionie na ten czas jest tylko infrastruktura drogowa. Mamy strategiczną drogę cesarską - czyli po drodze Lublin, Rzeszów, Przemyśl do Bielska i dalej na południe Europy.

Przedsiębiorstwa objęte badaniem ankietowym w 28% są zadania, iż w perspektywie najbliższych trzech lat ich kondycja ekonomiczna poprawi się. 18% ankietowanych nie potrafiło ocenić jednoznacznie danego czynnika (Wykres 18). Natomiast 14% badanej grupy oceniło, że sytuacja ekonomiczna w ich przedsiębiorstwie w ciągu najbliższych trzech lat nie ulegnie zmianie. Tylko 1% grupy stwierdziło, że kondycja ekonomiczna ich firmy zdecydowanie się poprawi. Pozostali respondenci wyrazili negatywne oceny.

Wykres 18. Oczekiwana zmiana kondycji ekonomicznej firmy w perspektywie najbliższych 3 lat



Źródło: opracowanie własne (N=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

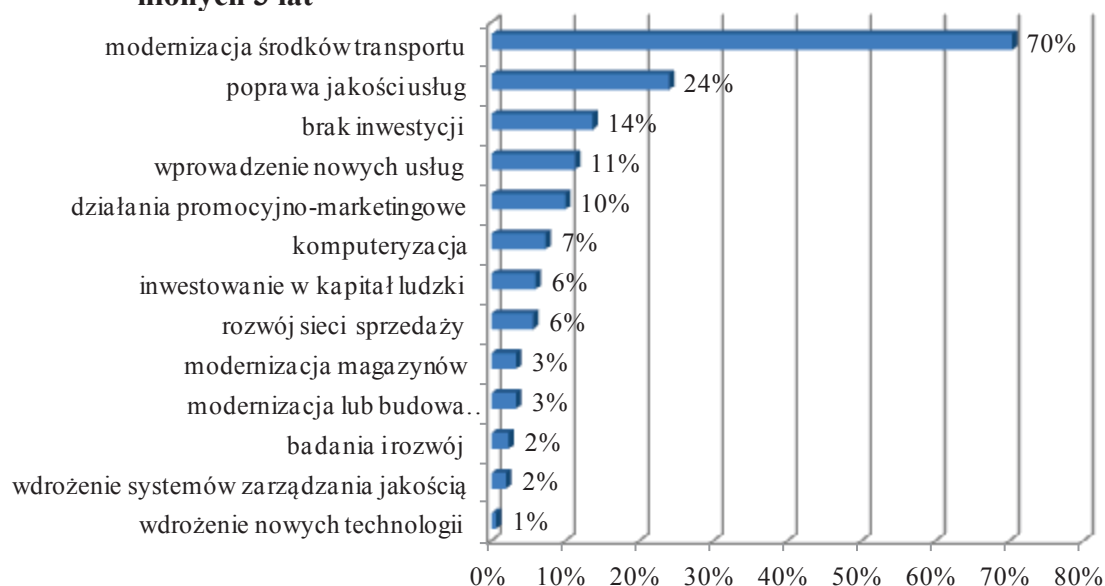
Najbardziej pesymistyczne w ocenie są przedsiębiorstwa działu działalność taksówek osobowych oraz transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami. W opinii 69% biorących udział w badaniu firm taksówkarskich ich sytuacja w okresie najbliższych trzech lat pogorszy się. Tego samego zdania jest 67% przedsiębiorstw transportu drogowego. Największy optymizm dotyczy przedsiębiorstw z działu działalność pozostałych agencji transportowych - 88% badanych spodziewa się poprawy sytuacji ekonomicznej (Tabela 12).

Tabela 12. Oczekiwana zmiana kondycji ekonomicznej firmy w perspektywie najbliższych 3 lat

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Kondycja finansowa				
	pogorszy się	nie zmieni się	poprawi się	zdecydowanie poprawi się	nie wiem, trudno powiedzieć
49.2 - Transport kolejowy towarów	0%	50%	0%	0%	50%
49.32 – Działalność taksówek osobowych	48%	21%	11%	2%	18%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	44%	13%	23%	1%	20%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	0%	0%	88%	13%	0%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	24%	12%	47%	0%	18%
Inne	16%	5%	63%	0%	16%
Ogółem	39%	14%	28%	1%	18%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Wykres 19. Kierunki inwestycji w przedsiębiorstwach sektora transportu w okresie minionych 3 lat



Źródło: opracowanie własne.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Jak pokazują wyniki badań ilościowych przedsiębiorstwa sektora transportu z województwa podlaskiego w okresie ostatnich trzech lat inwestowały głównie w modernizację środków trwałych (70% wskazań). Około ¼ badanych firm starała się poprawić jakość swoich usług. Mniej firm inwestowało we wprowadzenie nowych usług, w działania marketingowe czy komputeryzację (Wykres 19).

2.6. Wykorzystanie zewnętrznych źródeł finansowania w działalności przedsiębiorstw sektora transportu

W perspektywie finansowej 2007-2013 celem strategicznym Narodowej Strategii Spójności jest *tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności gospodarki polskiej opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz wzrost poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej*. Do realizacji celów szczegółowych przewidziano programy operacyjne zarządzane przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, programy regionalne zarządzane przez zarządy poszczególnych województw i projekty współfinansowane ze strony instrumentów strukturalnych⁴¹:

- Program Infrastruktura i Środowisko – EFRR i FS,
- Program Innowacyjna Gospodarka – EFRR,
- Program Kapitał Ludzki – EFS,
- 16 programów regionalnych – EFRR,
- Program Rozwój Polski Wschodniej – EFRR,
- Program Pomoc Techniczna – EFRR,
- Programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej – EFRR.

W aktualnej perspektywie finansowej znalazły się priorytety i działania wspierające rozwój sektora transportu poprzez tworzenie warunków sprzyjających poprawie stanu infrastruktury, a także bezpośrednie wsparcie inwestycyjne dla firm transportowych. Szeroko pojęty sektor usług logistycznych stanowi barometr każdej gospodarki, gdyż jest on powiązany z handlem detalicznym i wymianą międzynarodową, które dość szybko reagują na zmiany koniunktury. Napływ kapitału zagranicznego w formie inwestycji bezpośrednich, które stymulują rozwój wymiany wewnętrznej i zagranicznej, zależy m.in. od warunków instytucjonalnych i infrastrukturalnych panujących w danym kraju. W związku z tym jakość infrastruktury i stopień rozwoju sektora transportu stanowią czynnik oceny atrakcyjności inwestycyjnej kraju przez inwestorów zagranicznych. Poniżej przedstawiono wybrane krajowe i unijne źródła wsparcia dla sektora transportu, w których wnioskodawcy posiadają nadal możliwość aplikowania o środki finansowe.

Na poziomie krajowym do programów operacyjnych przewidujących wsparcie dla sektora transportu należy przede wszystkim Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Celem programu jest poprawa atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej zapewniający równoczesną ochronę i poprawę stanu środowiska, zdrowia, zachowanie tożsamości kulturowej i rozwój spójności terytorialnej. W ramach programu realizowanych jest 15 priorytetów, w tym Priorytet VII Transport przyjazny środowisku, który ma zapewnić zwiększenie udziału w przewozie ładunków i osób gałęzi transpor-

⁴¹ <http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/OrganizacjaFunduszyEuropejskich/Strony/NSS.aspx> (14.11.2012).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

tu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego (transport kolejowy, morski, transport publiczny w obszarach metropolitalnych, intermodalny, wodny śródlądowy). Taka dywersyfikacja powinna spowodować zrównoważenie systemu transportowego, zmniejszyć negatywne oddziaływanie transportu na środowisko oraz zredukować zatłoczenie motoryzacyjne.

Na realizację inwestycji w sektorze transportu w ramach POIiŚ zaplanowano 84,8 mld zł ze środków unijnych (FS i EFRR), w tym 57,0% tej kwoty przewidziano na transport drogowy, 25,5% na koleje, a 2,1% na lotniska. Pozostałe środki (ok. 15,4%) zostaną przeznaczone na inwestycje w zakresie transportu morskiego, miejskiego i intermodalnego, poprawę stanu śródlądowych dróg wodnych, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rozwoju Inteligentnych Systemów Transportowych.

Projekty dotyczące rozwoju transportu kolejowego, morskiego i miejskiego w obszarach metropolitalnych zostały wyłonione w trybie indywidualnym – zgłoszone propozycje przedsięwzięć wpisano na listę projektów indywidualnych, a następnie złożone wnioski oceniono według określonych kryteriów, przydzielając im dofinansowanie. Głównych beneficjentów stanowią przede wszystkim podmioty zarządzające liniami kolejowymi, portami morskimi, centrami logistycznymi, śródlądowymi drogami wodnymi, jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje odpowiedzialne za transport publiczny w metropoliach: warszawskiej, katowickiej, wrocławskiej, łódzkiej, trójmiejskiej, krakowskiej, poznańskiej, bydgosko-toruńskiej, szczecińskiej.⁴²

Aktualnie w trybie konkursowym można ubiegać się o środki finansowe w ramach Działania 7.4 POIiŚ Rozwój transportu intermodalnego. Wnioskodawcy mogą aplikować o dotację na realizację projektów przewidujących:

1. Budowę, rozbudowę lub remont infrastruktury wchodzącej w skład kolejowych lub morskich terminali kontenerowych.
2. Budowę, rozbudowę lub remont infrastruktury wchodzącej w skład centrum logistycznego, zlokalizowanego w porcie morskim lub na linii kolejowej.
3. Zakup lub remont urządzeń, instalacji, systemów i wyposażenia terminala/centrum służącego zarządzaniu.
4. Zakup lub remont taboru intermodalnego obejmującego specjalistyczne wagony.

Uprawnionymi do składania wniosków są operatorzy terminali kontenerowych i centrów logistycznych, zarządy portów morskich (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście oraz Police, Darłowo, Kołobrzeg, Elbląg), a także przedsiębiorcy wykonujący lub zamierzający wykonywać działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego.

Minimalna wartość projektu w ramach działania jest dość wysoka i wynosi 20 000 000 PLN. Maksymalny udział dofinansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu wynosi 50% (dla projektów obejmujących budowę i rozbudowę infrastruktury, urządzeń systemów instalacji oraz prace

⁴² Szczegółowy Opis Priorytetów Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Warszawa 2012, s. 114-116

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

projektowe i przygotowanie dokumentacji w tym zakresie) lub 30% (dla projektów obejmujących zakupy systemów oraz urządzeń, w tym taboru intermodalnego).⁴³

Ocena projektów odbywa się na podstawie kryteriów formalnych i merytorycznych, w tym stanu przygotowania projektu do realizacji i jego komplementarności, czyli powiązania z innymi projektami z zakresu infrastruktury transportowej, które zostały zrealizowane, znajdują się w trakcie realizacji lub są planowane do realizacji. Istotne znaczenie ma również efektywność ekonomiczna oraz lokalizacja przedsięwzięcia.⁴⁴

Jeśli chodzi o stan wsparcia sektora transportu, do końca czerwca 2012 r. w ramach POIiŚ podpisano łącznie 1 738 umów, kontraktując w ten sposób 87,4 mld zł ze środków UE, co oznacza wykorzystanie alokacji programu w 71,2%. Najwyższą wartość umów (niemal 57,8 mld zł) podpisano właśnie w ramach sektora transportu, co wynika zarówno z największej alokacji przeznaczonych na projekty transportowe, jak również z charakteru i specyfiki projektów realizowanych w ramach tego sektora (duże inwestycje infrastrukturalne). Kolejnymi sektorami o najwyższej wartości przyznanego dofinansowania UE są: środowisko (18,3 mld zł) i energetyka (5,0 mld zł).⁴⁵

Nabór wniosków o dofinansowanie w ramach Priorytetu VII prowadzony jest głównie w trybie indywidualnym. Do 30.06.2012r. z beneficjentami projektów indywidualnych podpisano 47 umów o wartości wydatków kwalifikowanych 22,1 mld zł, gdzie wartość dofinansowania wyniosła 17,5 mld zł, a dotacje z UE - 14,3 mld zł. W czerwcu 2010 r. ogłoszony został jeden konkurs w ramach działania 7.4 Rozwój transportu intermodalnego, w którym nabór był prowadzony w okresie od 1 września 2010r. do 30 grudnia 2010r. W wyniku rozstrzygnięcia konkursu z beneficjentami podpisano 7 umów o dofinansowanie o całkowitej wartości 842,5 mln zł, w tym wartość dofinansowania UE - 230,1 mln zł. Priorytet VII jest najmniej zaawansowany pod względem wydatkowania dostępnych środków finansowych w ramach PO IiŚ, gdyż wykorzystanie całkowitej alokacji wynosi zaledwie 43,3%.⁴⁶

Główne bariery dostępności do środków finansowych dla sektora transportu dotyczą najczęściej wysokiej wartości minimalnej projektu, nieznamomości procedur aplikowania o dotacje oraz pewnych trudności związanych z opracowaniem dokumentacji projektu. Oprócz tego istotne znaczenie posiadają kwestie zgodności projektów z przepisami prawnymi. Wśród najistotniejszych barier w realizacji projektów sektora kolejowego można wymienić m. in. niedostateczne przygotowanie potencjalnych projektów kolejowych do realizacji, zapewnienie finansowania wkładu krajowego dla projektów, nie respektowanie zaleceń wykonania ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla projektów kolejowych realizowanych w trybie „projektuj i buduj”. W zakresie projektów drogowych problemy dotyczą m.in. poprawności wypełnienia zaleceń dyrektyw środowiskowych czy też kwestii aktualizacji dokumentacji aplikacyjnej pod kątem wprowadzenia Elektronicznego Systemu Poboru Opłat w Polsce (ETC). Niska kontraktacja dotyczy też projektów lotniczych, które obecnie znajdują

⁴³ <http://www.cupt.gov.pl/?id=1255> (15.11.2012)

⁴⁴ Kryteria wyboru projektów Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Warszawa 2012, s. 35

⁴⁵ Sprawozdanie okresowe z realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko za I półrocze 2012 roku, Warszawa 2012, s. 6-8

⁴⁶ Ibidem, s. 52

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

się w ocenie CUPT, która ma zostać przyspieszona, by do końca 2012 roku zapewnić wykorzystanie alokacji na poziomie 88,0%. W kwestii wdrażania projektów w ramach pozostałych podsektorów transportowych nie występują poważne problemy systemowe.⁴⁷

Oprócz wsparcia na poziomie krajowym firmy prowadzące działalność transportową mogą ubiegać się o dofinansowanie w konkursach organizowanych przez zarządy województw. Aktualnie można nadal aplikować o środki finansowe w ramach Działania 1.4. RPO Województwa Podlaskiego Wsparcie inwestycyjne przedsiębiorstw. Pomoc może być udzielona jedynie na nową inwestycję, czyli inwestycję w środki trwałe oraz wartości niematerialne i prawne związaną z:

- utworzeniem nowego przedsiębiorstwa,
- rozbudową istniejącego przedsiębiorstwa,
- dywersyfikacją produkcji przedsiębiorstwa poprzez wprowadzenie nowych, dodatkowych produktów,
- zasadniczą zmianą dotyczącą procesu produkcyjnego w istniejącym przedsiębiorstwie.

Nową inwestycją nie jest inwestycja prowadząca jedynie do odtworzenia zdolności produkcyjnych oraz nabycie udziałów lub akcji przedsiębiorcy, ale przede wszystkim realizacja zasadniczych zmian produkcji, procesu produkcyjnego lub zmiana w zakresie sposobu świadczenia usług poprzez racjonalizację, dywersyfikację lub modernizację; nabycie oraz wytworzenie środków trwałych niezbędnych do prowadzenia, unowocześnienia i rozwoju działalności gospodarczej; inwestycje w aktywa niematerialne i prawne związane z transferem technologii poprzez nabycie praw patentowych, licencji, know-how lub nieopatentowanej wiedzy technicznej i technologicznej, a także utworzenie lub rozwój usług świadczonych drogą elektroniczną.

W ramach konkursu uprawnione do aplikowania są mikroprzedsiębiorstwa, małe i średnie przedsiębiorstwa z siedzibą w województwie podlaskim. W przypadku projektów dotyczących świadczenia usług drogą elektroniczną ze wsparcia w Działaniu 1.4 RPOWP wyłączane są mikro i małe przedsiębiorstwa, które działają krócej niż 24 miesiące, licząc od dnia rejestracji działalności gospodarczej w odpowiednim rejestrze przedsiębiorców.

Maksymalny udział dofinansowania w wydatkach kwalifikowalnych na poziomie projektu wynosi:

- 70% - mikro i małe przedsiębiorstwa,
- 60% - średnie przedsiębiorstwa,
- 50% - MSP działające w sektorze transportu.

Minimalny wkład własny Beneficjenta wynosi:

- 30% - mikro i małe przedsiębiorstwa,
- 40% - średnie przedsiębiorstwa,
- 50% - MSP działające w sektorze transportu.

⁴⁷ Ibidem, s. 92-95.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Minimalna wartość projektu to 30 000 zł wydatków kwalifikowalnych dla mikroprzedsiębiorstw oraz 100 000 zł wydatków kwalifikowalnych dla małych i średnich przedsiębiorstw. Maksymalna wartość projektu pozostaje bez ograniczeń za wyjątkiem inwestycji o wysokim potencjale innowacyjnym. W projektach, w których wykorzystano rozwiązania stosowane na świecie nie dłużej niż 3 lata, kwota wydatków kwalifikowalnych powinna być niższa niż 8 000 000 zł. Maksymalna kwota wsparcia projektu wynosi 6 000 000 zł.⁴⁸

Warto podkreślić, iż przepisy rozporządzenia Komisji (WE) 1998/2006 z 15 grudnia 2006 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy de minimis wykluczają możliwość uzyskania wsparcia na nabywanie środków transportu przez podmioty gospodarcze wykonujące działalność zarobkową w zakresie transportu drogowego. W świetle niewykorzystanych mocy w sektorze transportu oraz problemów związanych z zakłóceniem konkurencji w sektorach transportu drogowego i lotniczego, Unia Europejska postanowiła, że przedsiębiorstwa prowadzące podstawową działalność gospodarczą w tych właśnie sektorach transportu nie mogą ubiegać się o dofinansowanie zakupu środków transportu i urządzeń transportowych. Pomimo to firmy transportowe mogą starać się o dofinansowanie na rozwój firmy (np. zakup środków trwałych - komputerów i urządzeń), które przyczyni się poszerzenia działalności o nowe usługi. Jedną z możliwości stanowi uzyskanie dofinansowania na stworzenie nowoczesnego centrum logistycznego oferującego kompleksowe usługi logistyczne, nie tylko związane z transportem towarów, co może stanowić źródło przewagi konkurencyjnej takiej firmy.

W ramach Osi priorytetowej I. RPO Województwa Podlaskiego Wzrost innowacyjności i wspieranie przedsiębiorczości w regionie beneficjenci złożyli od uruchomienia Programu 590 wniosków o dofinansowanie (zatwierdzonych do realizacji) na wartość dofinansowania 557 457 530,44 PLN. Według stanu na 31.12.2011r. zawarto 506 umów na kwotę dofinansowania 424 513 613,82 PLN bez aneksów. W ramach I Osi priorytetowej najbardziej zaawansowaną realizację można zaobserwować właśnie w przypadku wskaźnika liczby projektów z zakresu bezpośredniego wsparcia inwestycyjnego dla MŚP - z podpisanych umów o dofinansowanie wynika, iż osiągnięto wskaźnik na poziomie 79,81% wartości docelowej zaplanowanej na rok 2015. Potwierdza to duże zainteresowanie wnioskodawców dotacjami na tworzenie i rozwój przedsiębiorstw w regionie, a także sprawność rozdysponowania środków finansowych przewidzianych na realizację Działania 1.4 RPOWP.⁴⁹

Jednakże struktura umów zawartych w ramach I Osi Priorytetowej RPO Województwa Podlaskiego wg działów gospodarki wskazuje na niski udział firm transportowych. Na 506 umów o dofinansowanie podpisanych do 31.12.2011r. jedynie 3 dotyczyły przedsięwzięć realizowanych przez przedsiębiorstwa z sektora transportu. Powodem takiej sytuacji jest opisane wcześniej ograniczenie w zakresie przeznaczenia dotacji. Oprócz tego do głównych barier dostępności do środków finansowych w ramach działania 1.4 należy zaliczyć problemy z za-

⁴⁸ <http://www.rpowp.wrotapodlasia.pl/konkursy-i-projekty/2180,nabor-wnioskow---dzialanie-1-4-wsparcie-inwestycyjne-przedsiębiorstw--15-10-2012-r----07-12-2012-r-.html> (14.11.2012).

⁴⁹ Sprawozdanie z realizacji w 2011 roku Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego w Białymstoku, Białystok 2012, s. 178-180

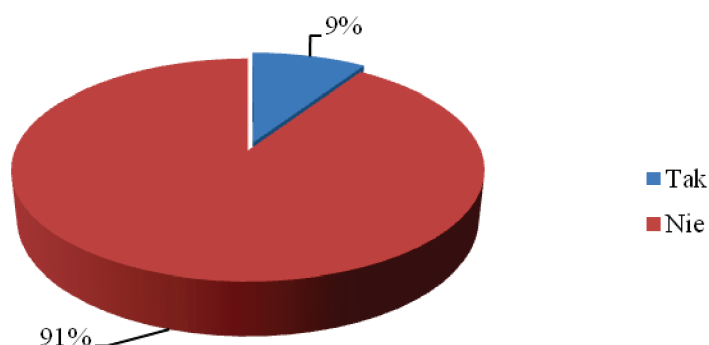
ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

gwarantowaniem wkładu własnego, co w konsekwencji utrudnia możliwość aplikowania po środki w ramach RPOWP, jak i wydłuża czas podpisywania umów.⁵⁰

Należy wspomnieć, iż oprócz wsparcia na działalność inwestycyjną, przedsiębiorstwa transportowe mogą ubiegać się także o dotacje na działalność badawczo-rozwojową, realizację programów szkoleniowych lub rozwój powiązań kooperacyjnych. Jednakże pojawienie się w przyszłości konkursów umożliwiających uzyskanie tego typu wsparcia będzie zależało od wyników ogłoszonych wcześniej konkursów. Jeśli powstaną oszczędności finansowe w poszczególnych programach operacyjnych lub zaistnieje ryzyko nieosiągnięcia zadeklarowanych wskaźników, wówczas instytucje zarządzające mogą podjąć decyzję o przesunięciu części środków finansowych na działania cieszące się największym zainteresowaniem wnioskodawców. W związku z tym zakres źródeł wsparcia dla sektora transportu może okazać się szerszy niż zaprezentowany w niniejszym opracowaniu.

Przedsiębiorstwa biorące udział w badaniu ankietowym, w większości przypadków w ciągu ostatnich dwóch lat nie korzystały z pomocy finansowej z funduszy UE. Tylko 9% ankietowanych odpowiedziało, iż korzystało z tego typu wsparcia finansowego (Wykres 20).

Wykres 20. Struktura badanych firm ze względu na korzystanie z funduszy UE



Źródło: opracowanie własne (N=300).

Tabela 13. Struktura badanych firm ze względu na korzystanie z funduszy UE

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Nie korzystały	Korzystały
49.2 - Transport kolejowy towarów	50%	50%
49.32 - Działalność taksówek osobowych	100%	0%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przewoźnikami	88%	12%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	100%	0%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	100%	0%
Inne	74%	26%
Ogółem	91%	9%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

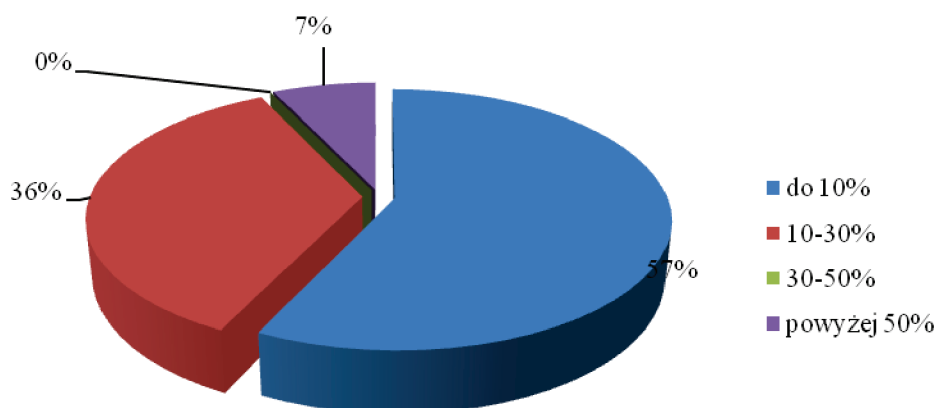
⁵⁰ Ibidem, s. 183-188.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Uwzględniając klasyfikację prowadzonej działalności wg PKD 2007, w największym stopniu z funduszy unijnych skorzystały przedsiębiorstwa sklasyfikowane jako inne (74% wskazań). Tylko 12% firm reprezentujących Dział Transport drogowy zadeklarowało skorzystanie z pomocy funduszy unijnych. Reprezentanci pozostałych działów (poza transportem kolejowym) nigdy nie skorzystali z tej formy wsparcia (Tabela 13).

Zakres dofinansowania z funduszy UE projektów realizowanych przez zbadane przedsiębiorstwa przedstawia Wykres 21. Projekty realizowane przez podmioty korzystające ze wsparcia finansowego UE zostały najczęściej dofinansowane w zakresie do 10%.

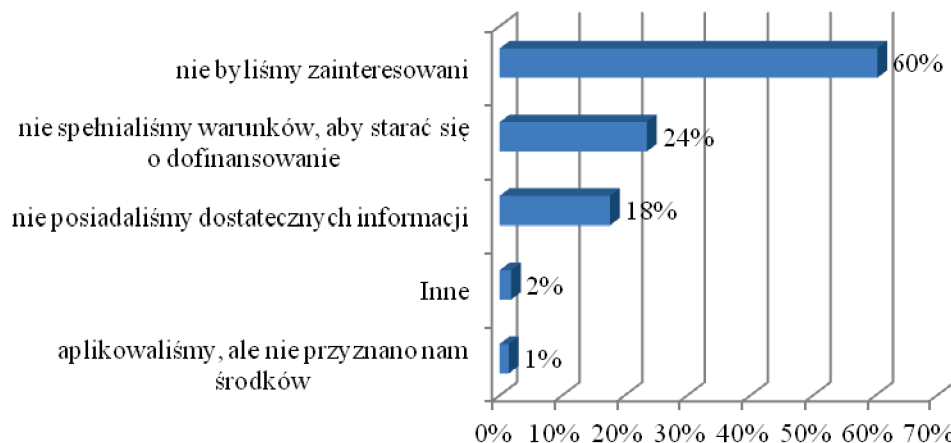
Wykres 21. Zakres dofinansowania projektów współfinansowanych z funduszy UE realizowanych przez firmy analizowanego sektora



Źródło: opracowanie własne (N=28).

Podmioty, które nie korzystały z dofinansowania ze środków UE jako przyczynę takiego stanu niespełnienie warunków oraz brak dostatecznych informacji. Należy zauważyć że aż 60% badanych nie było zainteresowanych dofinansowaniem ze środków UE (Wykres 22).

Wykres 22. Przyczyny niekorzystania z dofinansowania ze środków UE

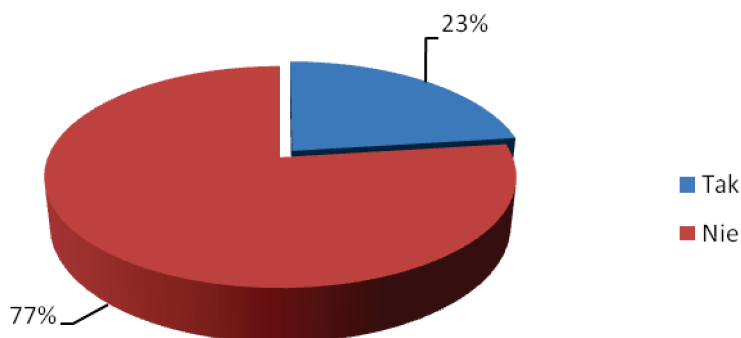


Źródło: opracowanie własne (N=272).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Spośród firm biorących udział w badaniu ilościowym niemal ¼ wykazała chęć skorzystania w ciągu najbliższych trzech lat ze środków UE. (Wykres 23). Przedsiębiorstwa transportowe niezależnie od klasyfikacji prowadzonej działalności wg PKD 2007 są zainteresowane skorzystaniem ze środków unijnych w przyszłości (Tabela 14).

Wykres 23. Chęć skorzystania ze środków UE w najbliższych 3 latach wśród firm badanego sektora



Źródło: opracowanie własne.

Tabela 14. Chęć skorzystania ze środków UE w najbliższych 3 latach wśród firm badanego sektora

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Nie	Tak
49.2 - Transport kolejowy towarów	100%	0%
49.32 - Działalność taksówek osobowych	22%	78%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	14%	86%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	19%	81%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	47%	53%
Inne	79%	21%
Ogółem	23%	77%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Przedsiębiorcy uczestniczący w procesie badań jakościowych zwrócili uwagę, iż sektor transportu w niedostateczny sposób został wsparty środkami zewnętrznymi w porównaniu z innymi sektorami gospodarki. Niski stopień dostępności był efektem mało zróżnicowanej oferty wsparcia, ale także niskiego poziomu wiedzy dotyczącej zakresu pomocy unijnej. Podkreślono także, iż wsparcie dla firm transportowych w województwie podlaskim to także współpraca z urzędami i samorządami, co może mieć zasadniczy wpływ na wzrost świadomości przedsiębiorców w zakresie możliwości wsparcia, ale także poszukiwania rozwiązań administracyjnych i prawnych, które na poziomie regionu mogą przyczynić się do rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim. Przedsiębiorstwa wyraziły swoją gotowość do współpracy, jednak jednocześnie zdają sobie sprawę z barier, wynikających często z różnicy interesów oraz głównych priorytetów.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wybrane cytaty z badań FGI:

Przedsiębiorcy wszystko praktycznie wzięli na siebie. Żadnej pomocy do tej pory nie było. W transporcie międzynarodowym czy krajowym nie możemy skorzystać z dotacji odpowiedniej do transportu.

Chciałbym podać jeszcze jeden przykład jeśli chodzi o samorządy. My jako stowarzyszenie co roku występujemy do samorządów z prośbami o to, żeby samorządy nie podnosiły opłat od środków transportu. No i jakie mamy odpowiedzi? Mamy takie, że samorządy tego budżetu potrzebują, bo brakuje im środków.

Firmy transportowe i samorządy to dwa interesy jakby nie do pogodzenia. Może to jest również odczuwalne ze względu na kryzys, czy ogólnie dekonunkturę.

Możliwość pozyskiwania środków unijnych na rozwój firm transportowych była naprawdę bardzo znikoma. W zasadzie jakby jej nie było. Obecnie też jej nie ma.

Rynek nie jest konkurencyjny, ponieważ jest nierówne traktowanie podmiotów. Chodzi tu na przykład o dostęp do środków unijnych. Jeśli wszyscy mają dostęp to firmy państwowe takiego dostępu nie miały.

Reasumując poniekąd, można stwierdzić, że dostęp do środków zewnętrznych szczególnie Unii Europejskiej dla sektora transportu drogowego poza tym szynowym i trochę tym komunalnym to praktycznie zero.

Ja jako stowarzyszenie robiłem dwa unijne projekty, ale to wszystko w zakresie kształcenia, podnoszenia poziomu umiejętności kierowców, przedsiębiorców. Pewnie bardziej preferowana tym zakresie jest innowacyjność.

3. Popytowo-podażowe zewnętrzne uwarunkowania rozwojowe sektora transportu

Funkcjonowanie każdego przedsiębiorstwa na rynku uzależnione jest od dwóch grup czynników: zewnętrznych i wewnętrznych. Czynniki zewnętrzne tworzą makrootoczenie organizacji. Siła ich oddziaływania wywiera często znaczący wpływ na rozwój firm funkcjonujących w ramach określonego sektora. Zakres oddziaływania makrootoczenia jest specyficzny, bowiem czynniki otoczenia zewnętrznego określane są jako zmienne, na które przedsiębiorstwa nie mają wpływu. Poza tym, otoczenie tworzy przedsiębiorstwom niejednakowe warunki zależne od regionu, branży czy wielkości przedsiębiorstwa.⁵¹

W otoczeniu przedsiębiorstwa można wyróżnić następujące sfery:

- otoczenie ekonomiczne,
- otoczenie technologiczne,
- otoczenie społeczne,
- otoczenie demograficzne,
- otoczenie polityczne i prawne,
- otoczenie międzynarodowe,
- otoczenie technologiczne.

Oddziaływanie makrootoczenia, nazywanego również otoczeniem dalszym, jest szczególnie silne w przypadku branż wrażliwych. Za taką niewątpliwie można uznać transport. Jak pokazują wyniki przeprowadzonych badań ilościowych, uczestniczące w badaniu firmy transportowe z województwa podlaskiego, wpływ oddziaływania makrootoczenia postrzegają jako silny. Ocenie zostały poddane:

- czynniki ekonomiczne,
- czynniki techniczne,
- czynniki polityczne,
- czynniki społeczne,
- czynniki demograficzne.

Respondenci mieli ocenić poszczególne grupy czynników w skali od 0 do 5, gdzie 0 oznaczało brak wpływu, 1 – bardzo słaby wpływ, a 5 – bardzo silny wpływ. Według przebadanych firm zdecydowanie największy wpływ na rozwój branży mają czynniki ekonomiczne (średnia ocena 4,4). Ten aspekt badań w pełni pokrywa się z wynikami przeprowadzonych badań jakościowych. Wysoka ocena czynnika jest determinowana pomocniczym charakterem transportu stanowiącym podstawowe ogniwo w łańcuchu dostarczania wartości dla klienta, ale także jest rezultatem silnego uzależnienia przedsiębiorstw transportowych od sytuacji ekonomicznej różnych podmiotów gospodarczych, zainteresowanych przestrzennym rozmieszczaniem produktów na rynku. Zdaniem wielu przedsiębiorstw, to właśnie korzystna koniunktura wpływa na większe możliwości generowania zysku. Transport jako branża nie jest w bezpośredni uzależniony od konkretnego sektora, bowiem popyt na usługi transportowe jest w pewnym sensie wypadkową sytuacji w całej gospodarce, nie tylko w przestrzeni regio-

⁵¹ G. Gierszewska, M. Romanowska, *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*, PWE Warszawa, 2011, s. 38.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

nu, czy kraju, ale także świata. Poza tym silne ekspozycja czynników ekonomicznych, jako silnie determinujących rozwój, wynika również z faktu obciążeń fiskalnych, właściwych dla firm transportowych. Jak pokazują wyniki badań ilościowych, dość silnie na rozwój firm tego sektora w województwie podlaskim, wpływają również czynniki techniczne (średnia ocena na poziomie 3,3). Zakres oddziaływania czynników technicznych należy odnieść do kwestii podnoszenia jakości usług transportowych w konfrontacji z krajowymi oraz zagranicznymi przewoźnikami. Jakość usług transportowych jest oceniana niejednokrotnie przez pryzmat jakości samego taboru. Klienci, często traktują nowoczesnych przewoźników jako lepszych od firm konkurencyjnych, a sam poziom wyposażenia może także stanowić gwarancję bezpieczeństwa i szybkości wykonywanych usług. Duże znaczenie ma także wyposażenie środków transportu w nowoczesne urządzenia kontrolujące pracę kierowców. Trzeba nadmienić, iż nadążanie za innowacjami technicznymi jest dla firm transportowych, nie tylko kwestią wzmacniania konkurencyjności, ale także koniecznością realizacji ogólnych wymogów bezpieczeństwa. W dalszej kolejności wymienione zostały czynniki polityczne, społeczne i demograficzne (Tabela 15). Uzyskane oceny dla tych czynników, kształtujące się na poziomie 2,7 – 2,9, także pokazują, iż sfera społeczno – prawna oraz otoczenie polityczne odgrywają ważną rolę w rozwoju firm transportowych. Uczestnicy badania dostrzegają bezpośrednie zależności pomiędzy poziomem rozwoju społecznego i rozwoju gospodarczego. Są świadomi tego, iż sytuacja ekonomiczna może wpływać na odbiór oraz zapotrzebowanie na usługi transportowe.

Tabela 15. Ocena oddziaływania czynników otoczenia sprzyjających rozwojowi sektora transportu

Grupa czynników	Siła wpływu czynników						Średnia
	0	1	2	3	4	5	
ekonomiczne	0%	2%	4%	10%	24%	60%	4,4
techniczne	5%	11%	11%	37%	20%	15%	3,2
polityczne	14%	13%	10%	35%	22%	5%	2,9
społeczne	10%	18%	16%	27%	23%	6%	2,8
demograficzne	16%	12%	24%	30%	12%	5%	2,7

Źródło: opracowanie własne.

Analiza oceny oddziaływania czynników utrudniających rozwój działalności firm sektora transportu dokonana w trakcie badań ilościowych jest spójna z wynikami badań jakościowych. W zgodnej opinii respondentów czynnikiem najbardziej utrudniającym rozwój i działalność firmy są wysokie ceny paliw i energii (Tabela 16). Aż 87% firm uważa ten czynnik za absolutnie najważniejszy. Taka ocena jednoznacznie pokazuje, iż zdaniem badanych firm powodzenie ich działalności w największym stopniu jest uzależnione od uwarunkowań zewnętrznych. Przedsiębiorstwa nie mają wpływu na ceny paliwa, a poza tym nie może tu mówić o jakimkolwiek substytucie surowcowym. Trzeba jednak podkreślić, iż zbyt silna koncentracja na kosztach, a tym samym opieranie konkurencyjności o aspekt kosztowy może w dzisiejszych uwarunkowaniach rynkowych ograniczać znaczenie pozakosztowych aspektów konkurencyjności. Na drugim miejscu z 56% najwyższych wskazań znalazła się konkurencja ze strony firm krajowych. Konkurencja ze strony firm krajowych oraz międzynarodowych, choć w opinii pojedynczego usługodawcy stanowi barierę rozwoju sektora, może być odbie-

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

rany korzystnie przez klientów, gdyż gwarantuje zachowanie cen na poziomie wolnorynkowym.

Tabela 16. Ocena oddziaływania czynników utrudniających rozwój i działalność firm sektora transportu

Czynnik	Siła wpływu czynnika						Średnia
	0	1	2	3	4	5	
wysokie ceny paliw i energii	0%	0%	0%	2%	11%	87%	4,85
konkurencja ze strony firm krajowych	5%	3%	1%	11%	25%	56%	4,38
niejasne i niestabilne przepisy prawne i podatkowe	3%	4%	6%	16%	31%	41%	4,01
wysokie podatki	1%	4%	4%	26%	23%	43%	3,97
zatory płatnicze, problemy z płynnością	9%	18%	6%	8%	11%	49%	3,74
coraz silniejsza pozycja przetargowa odbiorców	8%	4%	5%	34%	21%	26%	3,65
niski popyt	0%	7%	13%	26%	22%	32%	3,60
rosnąca koncentracja i konsolidacja branży	11%	16%	8%	16%	25%	24%	3,39
konkurencja ze strony firm międzynarodowych	30%	19%	3%	7%	12%	28%	3,38
niedobór wykwalifikowanych pracowników	21%	16%	6%	16%	16%	24%	3,35
rosnące koszty zatrudnienia	26%	14%	3%	17%	25%	15%	3,32
niestabilność kursu waluty	15%	22%	9%	11%	12%	31%	3,26
rozwój szarej strefy	10%	29%	8%	12%	19%	22%	2,97
niesprawność instytucji (np. urzędy skarbowe)	3%	25%	7%	27%	25%	13%	2,95
trudności z uzyskaniem finansowania działalności	6%	19%	25%	29%	7%	15%	2,74
inne czynniki	95%	4%	0%	0%	0%	1%	2,00

1 – bardzo słaby wpływ

5 – bardzo silny wpływ

0 – brak zdania

Źródło: opracowanie własne (n=300).

Przedsiębiorstwa są coraz bardziej świadome, iż ocena usługi transportowej nie jest jednoznaczna, a klienci mogą dokonywać jej oceny przez pryzmat wielu czynników takich jak:

- bezpieczeństwo wykonania usługi,
- szybkość realizacji zamówienia,
- usługi dodatkowe,
- innowacyjność,
- poziom obsługi klienta.

Kolejne czynniki: niejasne i niestabilne przepisy prawne i podatkowe oraz wysokie podatki (mające odpowiednio 41% i 43% najwyższych wskazań) stanowią administracyjne bariery rozwoju sektora. Liczba wskazań jest kolejnym potwierdzeniem silnego uzależnienia firm transportowych od czynników zewnętrznych. W przypadku barier administracyjnych jest to uzasadnione. Konieczność dostosowywania się do wymogów pranych oraz różnego typu regulacji może być traktowana przez przewoźników w kategoriach wzrostu kosztów działalności, ale także jako ograniczenie swobody relacji w kontaktach z rynkami docelowymi. Na uwagę zasługuje również grupa czynników związanych z zmianami zachodzącymi w układzie sił podaży i popytu na towary. Względnie duże wskazania uzyskane przez następujące czynniki: niski popyt, rosnąca pozycja przetargowa odbiorców oraz zatory płatnicze i problemy z płynnością dowodzą istnienia bariery popytowej na produkty i usługi sektora. Znamienny

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

jest brak bariery podażowej, zobrazowany brakiem trudności z uzyskaniem finansowania działalności gospodarczej w sektorze transportu. W tym miejscu należy podkreślić duże znaczenie oddziaływania na firmy transportowe otoczenia bliższego. Niezadowalająca sytuacja ekonomiczna determinuje relacje z klientami. Trwałość związków z klientami jest uzależniona nie tylko od twardych czynników wynikających z realizacji określonych umów współpracy. Obecnie ważne jest stworzenie systemu zachęt, związanych z koniecznością pozyskiwania nowych klientów, ale także utrzymywaniem stałych. W takich warunkach siła przetargowa odbiorców wzrasta, co w opinii firm transportowych niejednokrotnie może ograniczać ich rozwój. Przedsiębiorstwa transportowe w bezpośredni sposób uzależniając się od sytuacji ekonomicznej swoich klientów, świadomie partycypują w podejmowanym przez nich ryzyku rynkowym.

Badania potwierdziły silne uzależnienie firm transportu od czynników makrootoczenia oraz otoczenia bliższego. Z jednej strony jest to powodowane specyfiką sektora, stanowiącego tylko jedno z ogniw w łańcuchu dostaw, jednak z drugiej strony silna koncentracja na czynnikach zewnętrznych zmniejsza kreacyjne zdolności przedsiębiorstw transportowych, związanych z wykorzystywaniem potencjału wewnętrznego.

4. Analiza sił konkurencji w sektorze transportu

Celem analizy Portera jest określenie poziomu atrakcyjności oraz możliwości rozwojowych sektora transportu w województwie podlaskim. Analiza Portera to narzędzie uwzględniające zarówno wewnętrzny potencjał sektora, ale również wpływ otoczenia na osiągnięty poziom konkurencyjności oraz zyskowności firm transportowych.

Transport to ogniwo pomocnicze w procesie kreowania łańcucha wartości dla rynków docelowych, stąd jego silna wrażliwość na relacje z otoczeniem. Atrakcyjność oraz potencjał rozwojowy sektora jest tym większy im mniejsze jest oddziaływanie pięciu sił. Które stanowią⁵²:

- siła oddziaływania dostawców,
- siła oddziaływania nabywców,
- natężenie walki konkurencyjnej wewnątrz sektora,
- groźby pojawienia się nowych firm w sektorze,
- groźby pojawienia się substytutów.

W rozdziale tym dokonano analizy 5 sił Portera w oparciu o wyniki przeprowadzonych badań jakościowych i ilościowych, a także analizy danych zastanych. Ilościowym uzupełnieniem przeprowadzonej analizy była punktowa ocena atrakcyjności sektora, która została przeprowadzona przez ekspertów realizujących badanie oraz specjalistów sektora transportu w województwie podlaskim. Sposób przeprowadzenia oceny punktowej polegał na przyporządkowaniu poszczególnym kryteriom określającym siły oddziaływania na sektor wag sumujących się do 1. Nadanie wag odbyło się podczas dyskusji w trakcie spotkania ekspertów realizujących badanie. Kolejnym etapem była ocena listy czynników charakteryzujących poszczególne kryteria w skali od 1 do 5, gdzie 1 oznaczało niekorzystne oddziaływanie czynnika na sektor, zaś 5 oznaczało bardzo korzystne oddziaływanie. Następnie wyliczono ostateczną ocenę atrakcyjności sektora.

4.1. Dostawcy

Transport to sektor w szczególny sposób uzależniony od rynku dostawców. Mają oni duży wpływ na zakres, specyfikę oraz płynność prowadzonej działalności gospodarczej zarówno w wymiarze kosztów jak i sprawności organizacyjnej. Dokonując stopnia wpływu dostawców na działalność firm transportowych, rozróżnia się:

1. Dostawców produktów materialnych i usług, których jakość decyduje o specyfice, zakresie oraz szybkości wykonywanych usług transportowych. Należą do nich:
 - dilerzy samochodów dostawczych i transportowych,
 - serwis oraz dostawcy części zamiennych,
 - dostawcy paliwa.

⁵² Z. Pierścionek, *Zarządzanie strategiczne w przedsiębiorstwie*, PWN, Warszawa 2012, s. 119-121.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

2. Dostawców usług pomocniczych, których sprawność ma bezpośredni wpływ na jakość usług transportowych. Zalicza się do nich:
- urzędy i agencje celne – każdy towar eksportowany jak i importowany musi zostać poddany kontroli przestrzegania przepisów prawa celnego oraz wniesieniu odpowiednich opłat celnych i podatków;
 - przedsiębiorstwa i instytucje kontrolujące ładunki (SANEPID);
 - operatorów systemów GPS – umożliwiając przedsiębiorstwom bezpośredni nadzór nad pojazdem i pracownikiem;
 - firmy informatyczne – dostarczają rozwiązania informatyczne, które na potrzeby firm transportowych;
 - dostawców systemów kodowania i odkodowania towarów – systemy wspomagające pracę przy manipulacji ładunków w systemie dystrybucyjnym;
 - operatorów baz danych – wpływających na poziom znajomości firmy na rynku usług transportowych;
 - towarzystwa ubezpieczeniowe – wywierają znaczący wpływ na koszty zabezpieczenia ponoszone przez przedsiębiorstwa transportowe;
 - instytucje finansowe – uzyskiwane środki finansowe determinują rozwój firm transportowych, także w czasie spadku popytu na usługi.

Siła przetargowa dostawców w sektorze transportu jest bardzo wysoka. Wynika to z roli jaką pełni transport w łańcuchu dostaw. Szczególnie silnie oddziaływająca na sprawność przedsiębiorstw badanego sektora jest efektywność obsługi transportu, w tym przede wszystkim urzędów celnych oraz organizacji kontrolujących transport. Badania jakościowe pokazały wysoki stopień niezadowolenia podlaskich firm transportowych z organizacji pracy urzędów celnych, która ich zdaniem ma niekorzystny wpływ na relacje przewoźników z klientami. Obsługa celna niejednokrotnie wydłuża się w czasie, co ma wpływ na czas dostawy, będący ważnym wyróżnikiem poziomu jakości usługi transportowej.

Wybrane cytaty z badań FGI:

W naszym urzędzie celnym w Białymstoku są także zapory. Jest tam bardzo długi okres oczekiwania.

Urząd celny jest za ciasny, to przenieście go za miasto. Zróbcie lotnisko, przy lotnisku zróbcie urząd celny. Można doprowadzić jeszcze tor. Te pieniądze dzisiaj będą wydane, a za parę lat one po prostu wrócą w różnych formach, także w formie podatków. Mamy ta strefę wolnocłową, róbmy tam coś innego, wyprowadzajmy z miasta.

Siła przetargowa dostawców to również oddziaływanie na poziom innowacyjności firm transportowych. Chodzi tu przede wszystkim o dostawców nowoczesnych urządzeń, decydujących o poziomie świadczonych usług, w tym zmniejszających dystans czasowy w realizacji dostaw oraz zwiększających ich bezpieczeństwo.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

4.2. Nabywcy

Siła przetargowa nabywców zwiększa się. Nabywcą dla firmy transportowej jest każde przedsiębiorstwo, organizacja lub też osoba indywidualna, która wyraża zapotrzebowanie na usługi transportowe.

Podstawową kategorię nabywców dla firm transportowych stanowią producenci towarów i usług, których przemieszczanie z miejsc ich wytworzenia do miejsc ich konsumpcji decyduje o poziomie zadowolenia ich rynków docelowych z nabywanych dóbr zarówno w odniesieniu do klientów indywidualnych jak i biznesowych. Poziom jakości usług transportowych bezpośrednio przedkłada się na trwałość relacji sprzedawca – klient, stąd duże znaczenie ogniwa transportu jako ogniwa pomocniczego, ale także odwzorowującego coraz większą presję klientów na szybkość oraz jakość usług przewozowych.

Siła przetargowa nabywców jest także rezultatem niematerialnego charakteru usług transportowych – odbiorcy nie są w stanie ocenić usługi w procesie jej zakupu. W tym aspekcie z punktu widzenia przedsiębiorstw transportowych ważne jest budowanie trwałych związków z klientami opartych na niezawodności i terminowości. Trzeba jednak zauważyć, iż jakość usług transportowych jest często determinowana czynnikami, nie będącymi w kompetencji przewoźników. Można zaliczyć do nich: jakość infrastruktury drogowej, system prawa czy sprawność agencji i urzędów obsługujących transport.

Siła przetargowa nabywców przejawia się także presją na ceny usług transportowych przy jednoczesnym oczekiwaniu wysokiej jakości dostaw. W związku z tym wzrasta znacznie szybkości, punktualności oraz elastyczności usługi transportowej. Ważnym miernikiem jakości usługi transportowej jest poczucie klienta o pewności właściwego wyboru firmy transportowej. Wysiłki przedsiębiorstw przewozowych w aspekcie relacji z nabywcami powinny koncentrować się na budowaniu związków opartych na lojalności i długoterminowości.

4.3. Konkurencja w sektorze

Dokonując analizy siły konkurencji wewnątrz sektora transportu należy wziąć pod uwagę następujące jej aspekty:

- rodzaj oferowanych usług transportowych,
- doświadczenie,
- specyfikę rynku docelowego,
- nowoczesność i niezawodność posiadanego taboru,
- otwartość firm transportowych na zmiany ,
- dostępność do wykwalifikowanej kadry,
- powiązanie w sieć krajową i międzynarodową dostawców,
- kompetencje wyróżniające,
- wizerunek firmy transportowej,
- dostosowanie do standardów systemu zarządzania jakością.

Siła oddziaływania konkurencji uzależniona jest w dużym stopniu od rodzaju prowadzonej działalności. W polskiej branży transportowej wyróżnia się:

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

1. Transport i spedycję towarów masowych, reprezentowaną przez kilkadziesiąt firm, w większości posiadających swój tabor.
2. Transport i spedycję towarów drobnicowych – reprezentowaną przez kilkadziesiąt tysięcy małych przewoźników, działających na rzecz małych i średnich firm oraz klientów indywidualnych.
3. Transport specjalistyczny – reprezentowany przez mniejszą liczbę przedsiębiorstw, działających na potrzeby klientów niszowych, mających szczególne potrzeby zaopatrzeniowe. Na transport specjalistyczny składają się:
 - transport ładunków niebezpiecznych,
 - transport ładunków ponadgabarytowych,
 - transport ładunków ciężkich,
 - transport ładunków specjalistycznych.
4. Transport pozadrogowy (kolejowy, śródlądowy; lotniczy) – dotyczy obsługi towarów transportowanych inną drogą niż drogowa.

Największe natężenie rywalizacji pomiędzy firmami w sektorze dotyczy niewielkich firm transportowych, specjalizujących się w obsłudze małych i średnich przedsiębiorstw oraz klientów indywidualnych. Rywalizacja pomiędzy firmami w sektorze polega głównie na wykorzystywaniu tradycyjnych narzędzi walki konkurencyjnych opartych na cenie i uelastycznianiu oferty do potrzeb rynków docelowych.

W sektorze transportu i spedycji towarów masowych oraz specjalistycznych natężenie konkurencji jest duże, ale budowanie pozycji konkurencyjnej opiera się na kluczowych kompetencjach, innowacyjności, unikatowych usługach wysokiej jakości oraz aspektach wizerunkowych.

Sektor transportu w województwie podlaskim tworzą głównie małe firmy przewozowe. Ich podstawową metodą walki konkurencyjnej jest dostosowywanie się do wymogów klienta oraz konkurowanie ceną. Duże, specjalistyczne firmy transportowe budują pozycję konkurencyjną głównie w oparciu o kluczowe kompetencje, doświadczenie ale także systematyczne dostosowywanie się do zmian rynku, także w oparciu o działania innowacyjne. Czynnikiem decydującym o osiągniętej pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstwa transportowego na tle całego sektora jest także umiejętność poszerzania asortymentu w sposób zapewniający bardziej kompleksową obsługę klientów, co może stać się ważną przesłanką pozytywnego pozycjonowania firmy.

Konkurencyjność firmy transportowej także w województwie podlaskim, poza szybkością świadczonych usług związana jest także z bezpieczeństwem dostaw, stąd też duże znaczenie przypisywane jest infrastrukturze technicznej i drogowej jako czynnikowi wpływającemu na pozycję konkurencyjną przewoźnika.

Szczególne znaczenie w sektorze transportu ma konkurencja substytucyjna. W przypadku innych tradycyjnych branż, stanowi ona poważne zagrożenie w walce o klienta, czasem nawet zakres jej oddziaływania jest silniejszy niż konkurencji bezpośredniej. W przypadku sektora transportu rozwój wzajemnie substytucyjnych form transportu ma korzystny wpływ na rozwój firm działających w różnych dziedzinach transportu, takich jak transport drogowy, kolejowy, śródlądowy czy lotniczy. Rozwój transportu multimodalnego jest ważny dla rozwoju całego sektora, ale także konkurencyjności poszczególnych przedsiębiorstw branży.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Jak pokazują badania ilościowe podlaskie firmy transportowe za główne bariery ograniczające ich pozycję konkurencyjną uznają bariery zewnętrzne, niezależne od przedsiębiorstw. Zdaniem uczestników badania, w największym stopniu na pozycję konkurencyjną firm transportowych oddziałują rosnące ceny paliw i energii, wysokie podatki, wysokie koszty pracy oraz niespójny system prawny. Do najważniejszych barier wewnętrznych zaliczono brak wystarczających środków na inwestycje oraz brak wykwalifikowanej kadry. Wysoka ocena siły oddziaływania poszczególnych czynników, istotnych z punktu widzenia osiągniętej pozycji konkurencyjnej przez firmy transportowe potwierdza szczególną wrażliwość sektora na zmiany w otoczeniu zewnętrznym, mającym bezpośredni wpływ na jakość i zakres wzajemnej rywalizacji pomiędzy firmami w sektorze.

Zdaniem podmiotów biorących udział w badaniu ankietowym za najważniejsze czynniki umożliwiające firmom sektora transportu skuteczne konkurowanie należy uznać wysoką jakość obsługi klienta oraz wysoką jakość świadczonych usług - odpowiednio 49% oraz 44% najwyższych wskazań (Tabela 17). Dopiero na trzecim miejscu ankietowani umieścili czynnik cenowy. Na dalszych miejscach znalazły się czynniki związane z posiadanymi zasobami rzeczowymi oraz ludzkimi. Czynnik "jakość posiadanego taboru/magazynu" zgromadził 30% najwyższych wskazań, natomiast czynnik "posiadane zasoby kadrowe" - 21%. Zaskakująca jest niska pozycja jaką ankietowani nadali dla działań marketingowych podjętych przez firmę - tylko 10% uważa ten czynnik za najważniejszy. Najniżej ocenionymi przez ankietowanych czynnikami są lokalizacja prowadzonej działalności oraz innowacyjność. Dominacja czynników o charakterze jakościowym pozwala sądzić, że źródeł przewagi konkurencyjnej należy szukać głównie wśród czynników pozacenowych.

Tabela 17. Ocena siły oddziaływania czynników umożliwiających badanym podmiotom skuteczne konkurowanie w sektorze

Czynnik	Siła wpływu czynnika						Średnia
	0	1	2	3	4	5	
wysoka jakość obsługi klienta	0%	0%	1%	10%	41%	49%	4,4
wysoka jakość usług	0%	0%	0%	11%	45%	44%	4,3
niższe ceny	6%	5%	5%	10%	34%	39%	4,0
jakość posiadanego taboru/ magazynu	9%	6%	3%	26%	26%	30%	3,8
szeroka oferta	14%	17%	8%	22%	17%	22%	3,2
posiadane zasoby kadrowe (personalne)	25%	13%	5%	10%	25%	21%	3,5
skuteczny system promocji/reklamy/marketingu	3%	19%	13%	29%	25%	11%	2,9
położenie/lokalizacja prowadzonej działalności	18%	24%	23%	17%	11%	6%	2,4
wysoka innowacyjność (np. nowe usługi)	14%	32%	18%	15%	16%	5%	2,3
inne czynniki	99%	0%	0%	0%	0%	1%	5,0

1 – bardzo słaby wpływ

5 – bardzo silny wpływ

0 – brak wpływu

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie badania przeprowadzonego w grupie 300 przedsiębiorstw sektora transportowego zarejestrowanych w województwie podlaskim zdecydowanie za najważniejszy czynnik stanowiący barierę rozwoju sektora transportu należy uznać rosnące ceny paliw

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

i energii (Tabela 18). Drugą i czwartą pozycję ankietowani przypisali czynnikom administracyjno-prawnym. Prawie połowa ankietowanych przypisuje kluczowe znaczenie wysokim podatkom, a co piąty ankietowany niespójnym i niejasnym przepisom prawnym. Ograniczenia związane z zasobami ludzkimi: wysokie koszty pracy oraz brak wykwalifikowanej kadry znalazły się w tym zestawieniu na odpowiednio trzecim i szóstym miejscu, z 38% i 19% najwyższych wskazań.

Tabela 18. Ocena barier rozwoju sektora transportu w Polsce w opinii badanych przedsiębiorstw

Czynniki	Siła wpływu czynnika						Średnia
	0	1	2	3	4	5	
rosnące ceny paliw i energii	0%	0%	0%	1%	3%	95%	4,9
wysokie podatki	5%	8%	4%	5%	29%	48%	4,1
wysokie koszty pracy	2%	4%	9%	15%	32%	38%	4,0
niespójne i niejasne przepisy prawne	0%	2%	12%	15%	50%	21%	3,8
brak wystarczających środków na inwestycje	7%	8%	7%	31%	22%	25%	3,5
brak wykwalifikowanej kadry	30%	17%	16%	10%	9%	19%	3,0
przedsiębiorstwo jest niedostatecznie znane na rynku	3%	22%	23%	31%	11%	10%	2,6
inne czynniki	100%	0%	0%	0%	0%	0%	

1 – bardzo słaby wpływ

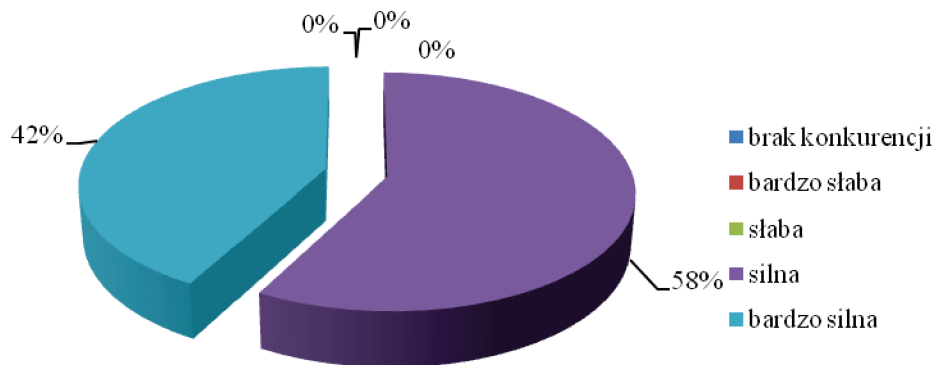
5 – bardzo silny wpływ

0 – brak zdania

Źródło: opracowanie własne (n=300)

W strukturze podlaskiego sektora transportu dominują małe przedsiębiorstwa. Niejednokrotnie zbliżony zakres usług oraz ich jakość determinują wykorzystanie narzędzi konkurencji bezpośredniej, jako głównej metody rywalizacji rynkowej. Badania ilościowe potwierdzają, iż firmy transportowe w województwie podlaskim funkcjonują w warunkach konkurencji bezpośredniej. Wszystkie spośród badanych firm potwierdzają funkcjonowanie w warunkach silnej rywalizacji. 58% badanych przedsiębiorstw transportowych ocenia konkurencję w sektorze jako silną, a 42% jako bardzo silną (Wykres 24).

Wykres 24. Konkurencja w sektorze w opinii ankietowanych



Źródło: opracowanie własne (N=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

W poszczególnych grupach badanych przedsiębiorstw łatwo zauważyć, że na silną i bardzo silną konkurencję wskazują wszyscy badani. Świadczy to o tym, że silna konkurencja nie dotyczy tylko wybranych podsektorów, ale całego sektora transportu (Tabela 19).

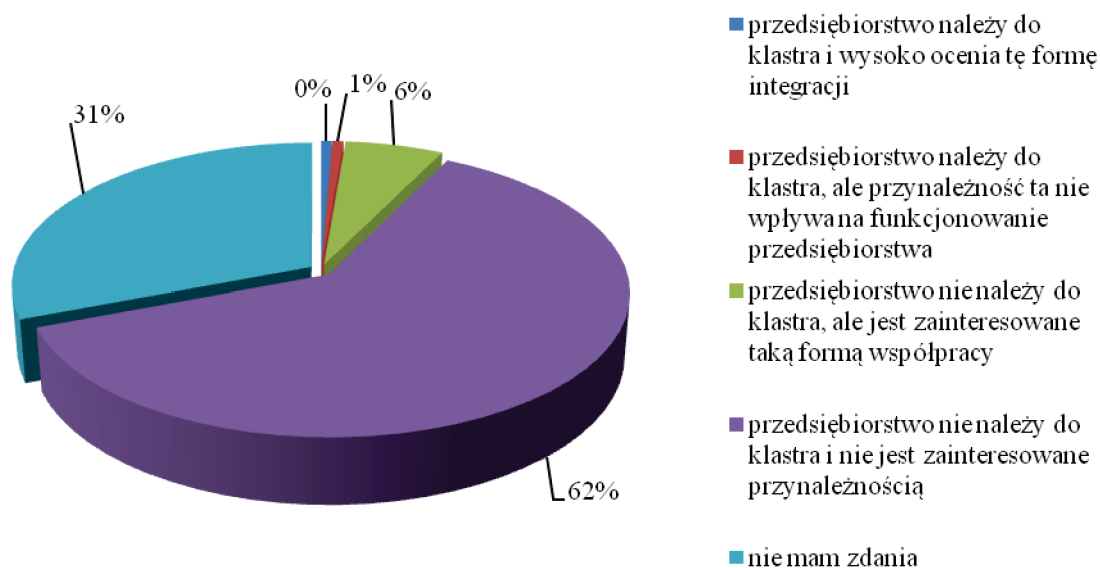
Tabela 19. Konkurencja w sektorze w opinii ankietowanych

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Konkurencja w sektorze	
	jest silna	jest bardzo silna
49.2 - Transport kolejowy towarów	100%	0%
49.32 – Działalność taksówek osobowych	57%	43%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przewoźnikami	54%	46%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	94%	6%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	59%	41%
Inne	53%	47%
Suma końcowa	58%	42%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Realia współczesnej gospodarki ukształtowały nowe formy współpracy pomiędzy firmami w sektorze w postaci tworzenia inicjatyw klastrowych. Umożliwiają one wspólne oferowanie oraz promowanie firm i rynków przy jednoczesnym zachowaniu odrębności każdego z członków. Wyniki badań ilościowych jednoznacznie wskazują, iż podlaskie przedsiębiorstwa transportowe w większości (62% wskazań) aktualnie nie należą oraz nie są zainteresowane przynależnością do klastrów w przyszłości. Mniej niż 1% spośród badanych firm należy do inicjatyw klastrowych i wysoko ocenia tę formę integracji. Wyniki badań ilościowych wskazują raczej na niskie skłonności konsolidacyjne firm transportowych, jednak z drugiej strony potwierdzają korzyści, jakie mogą wynikać z przynależności do klastrów, szczególnie w aspekcie budowania pozycji konkurencyjnej (Wykres 25).

Wykres 25. Przynależność do klastrów i opinia ankietowanych o tej formie integracji



Źródło: opracowanie własne (n=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

4.4. Nowi producenci i produkty

Sektor transportu jest zagrożony groźbą nowych wejść. Pojawienie się nowych firm w analizowanej branży uzależnione jest od:

- barier kosztowych,
- kapitałowych potrzeb przedsiębiorstw,
- polityki rządu,
- skali działania, wielkości realizowanej sprzedaży.

Pod względem formalnym, od 1 maja 2004 roku polskie firmy przewozowe na podstawie licencji wspólnotowych mają nieograniczony dostęp do rynku Unii Europejskiej jak również do przewozów kabotażowych realizowanych w obrębie kilku państw na zasadzie wzajemności. Dodatkową barierą wejścia jest konieczność pozyskania właściwych uprawnień i licencji związanych z przewozem towarów i osób. Bariery formalne nie są przeszkodą w dużym stopniu ograniczającą dostęp do sektora.

Ważnym czynnikiem ograniczającym wejście do sektora są bariery kapitałowe. Mniejsze bariery wejścia dotyczą przedsiębiorstw zamierzających działać na potrzeby małych firm i klientów indywidualnych. Koszty związane z założeniem firmy nie są duże. Barierą są natomiast potencjalne możliwości pozyskiwania klientów. Jest to trudne ze względu na konieczność konkurencyjności z bardziej doświadczonymi firmami w sektorze.

Wysokie bariery wejścia dotyczą sektora specjalistycznych firm transportowych oraz przedsiębiorstw funkcjonujących w segmencie towarów masowych. Wynika to nie tylko z barier kosztowych, ale także bliskich związków tych firm z klientami. O ich przewadze świadczą przede wszystkim kompetencje wyróżniające, doświadczenie oraz możliwość współpracy z klientami niszowymi.

Wyniki badań ilościowych wskazują, iż w opinii przedsiębiorców największy wpływ na pojawienie się i rozwój konkurencyjnych przedsiębiorstw w branży mają czynniki ekonomiczne, formalno – prawne oraz technologiczne. Najmniejsze znaczenie zostało przypisane czynnikom ekologicznym (Tabela 20).

Tabela 20. Ocena barier hamujących pojawienie się i rozwój konkurencyjnych przedsiębiorstw w branży

Czynniki	Siła wpływu czynnika						Średnia
	0	1	2	3	4	5	
ekonomiczne (np. zbyt wysokie nakłady inwestycyjne)	8%	0%	6%	22%	39%	26%	3,9
formalno-prawne , w tym przepisy BHP	12%	7%	10%	22%	21%	29%	3,6
technologiczne	12%	8%	22%	21%	31%	5%	3,0
społeczne (np. związane z brakiem wykwalifikowanej kadry)	12%	19%	15%	21%	31%	2%	2,8
możliwości represji ze strony istniejących podmiotów sektora	17%	22%	10%	28%	15%	8%	2,7
ekologiczne	15%	35%	20%	13%	16%	1%	2,2
inne bariery	98%	3%	0%	0%	0%	0%	1,0

1 – bardzo słaby wpływ
5 – bardzo silny wpływ
0 – brak zdania

Źródło: opracowanie własne (n=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

W procesie badań jakościowych ukształtowały się dwa podejścia w kwestii możliwości wejścia nowych firm do sektora transportu w województwie podlaskim. Część z przedsiębiorców zwróciła uwagę na niskie koszty kapitałowe konieczne do poniesienia w związku z pojęciem działalności przewozowej. Podkreślono, iż o sukcesie w branży nie decyduje tylko i wyłącznie wysokość nakładów kapitałowych, ale umiejętność wchodzenia w relacje z potencjalnymi klientami. W opinii innych przedsiębiorców formalne bariery wejścia są na tyle wysokie, że mogą zniechęcać potencjalnych konkurentów do aktywnego funkcjonowania w branży.

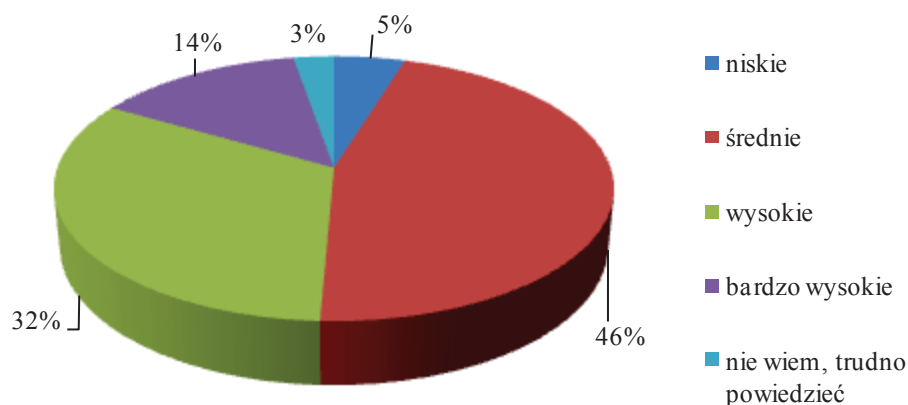
Wybrane cytaty z badań FGI:

Bariera wejścia do sektora transportu jest dosyć wysoka, ponieważ prawnie to jest rynek skomplikowany a działalność regulowana. Regulacje powodują dużą barierę wejścia. Bo pewne rzeczy trzeba zrobić odpowiedzialnie. Chociażby kwestia bezpieczeństwa na drodze. Ważne jest, aby osoby za kierownicą nie stwarzały niebezpieczeństwa.

Moim zdaniem bez problemu można wejść w transport. Może to zrobić osoba, która kupi auto, swoje środki zainwestuje. Jeżeli będzie sumienna, pracowita to może osiągnąć sukces. Jednak do tego są potrzebne lata. Pomocy od państwa nie ma.

Badania ilościowe wskazują, iż przedsiębiorstwa transportowe są świadome możliwości nowych wejść. Około 46% badanych firm uważa, iż ryzyko pojawienia się nowych firm kształtuje się na średnim poziomie. W opinii 34% badanych, ryzyko wejścia nowych firm do sektora jest wysokie, a zdaniem 14% bardzo wysokie (Wykres 26). Taki rozkład odpowiedzi może wynikać z faktu niskiego stopnia identyfikacji terytorialnej sektora transportu - o tej branży należy mówić raczej w aspekcie ważnego sektora gospodarki na poziomie kraju. Po drugie badane firmy posiadają w większości długookresowe relacje z klientami, co może zwiększać ich siłę przetargową w odniesieniu do nowo wchodzących.

Wykres 26. Ryzyko pojawienia się nowych przedsiębiorstw w sektorze w opinii ankietowanych



Źródło: opracowanie własne (N=300).

Widoczne jest pewne zróżnicowanie postrzegania ryzyka pojawienia się nowych przedsiębiorstw w sektorze. Szczególnie wysokie ryzyko pojawienia się nowych przedsiębiorstw

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

wskazują przedsiębiorstwa zajmujące się działalnością kurierską. Na średnią i niską konkurencję wskazuje większość firm zajmujących się działalnością taksówek osobowych oraz większość przedsiębiorstw związanych z transportem drogowym towarów (Tabela 21).

Tabela 21. Ryzyko pojawienia się nowych przedsiębiorstw w sektorze w opinii ankietowanych

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Ryzyko pojawienia się konkurencji				
	niskie	średnie	wysokie	bardzo wysokie	nie wiem, trudno powiedzieć
49.2 - Transport kolejowy towarów	0%	0%	100%	0%	0%
49.32 – Działalność taksówek osobowych	5%	53%	26%	12%	5%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	6%	47%	31%	14%	2%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	0%	44%	25%	25%	6%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	0%	44%	50%	6%	0%
Inne	5%	21%	53%	21%	0%
Ogółem	5%	46%	32%	14%	3%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

4.5. Substytuty

W sektorze transportu nie można mówić o groźbie pojawienia się substytutów. Przemieszczanie się towarów i usług jest bowiem zarezerwowane tylko dla tej formy aktywności rynkowej. Przestrzenne rozmieszczenie produktów na rynku, a tym samym efektywność łańcucha dostaw jest zawsze uzależniona od sprawności ogniwa transportu, dla którego nie ma żadnej alternatywy. W przypadku transportu możemy mówić o silnej substytucyjności wewnętrznej. Jeden rodzaj transportu może być zastępowany przez inny. O atrakcyjności poszczególnych form transportu poza czynnikami ekonomicznymi, decydują szybkość oraz bezpieczeństwo dostaw.

4.6. Ocena atrakcyjności sektora

W opracowaniu metody punktowej opiera się na założeniu, że można skonstruować listę czynników, które różnicują sektory i stopień ich atrakcyjności. Poszczególne kryteria mają niejednakowe znaczenie dla oceny sektora, w związku z tym wprowadza się oceny ważone.⁵³

Ocena atrakcyjności sektora została dokonana przez zespół ekspertów realizujący badanie. Na podstawie ich wiedzy uzyskanej dzięki przeprowadzonym badaniom ilościowym oraz jakościowym dokonano w pierwszym etapie ustalenia identyfikacji kryteriów oceny atrakcyjności sektora, w drugim etapie ustalono wagi poszczególnych kryteriów atrakcyjności sektora, a w etapie trzecim przyporządkowano poszczególnym kryteriom oceny ich stanu w skali od 1 do 5.

⁵³ G. Gierszewska, M. Romanowska, *Analiza strategiczna...*, op. cit., s. 122-123.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Tabela 22. Analiza punktowa atrakcyjności sektora transportu

Kryterium oceny atrakcyjności sektora	Waga	Ocena czynnika					Średnia ważona
		1	2	3	4	5	
Aktualna wielkość rynku	0,11					x	0,54
Przewidywana dynamika wzrostu rynku	0,11			x			0,32
Rentowność sektora	0,11			x			0,32
Intensywność konkurencji	0,11		x				0,21
Stopień koncentracji sektora	0,07				x		0,29
Wymagania kapitałowe	0,07			x			0,21
Bariery wejścia	0,11		x				0,21
Możliwość pojawienia się nowych konkurentów	0,11		x				0,21
Siła przetargowa dostawców w zakresie technologii	0,04		x				0,07
Siła przetargowa nabywców	0,11				x		0,43
Zagrożenia środowiska naturalnego	0,04	x					0,04
Możliwość zróżnicowania usług	0,04			x			0,11
SUMA	1,00						2,96

Źródło: opracowanie własne.

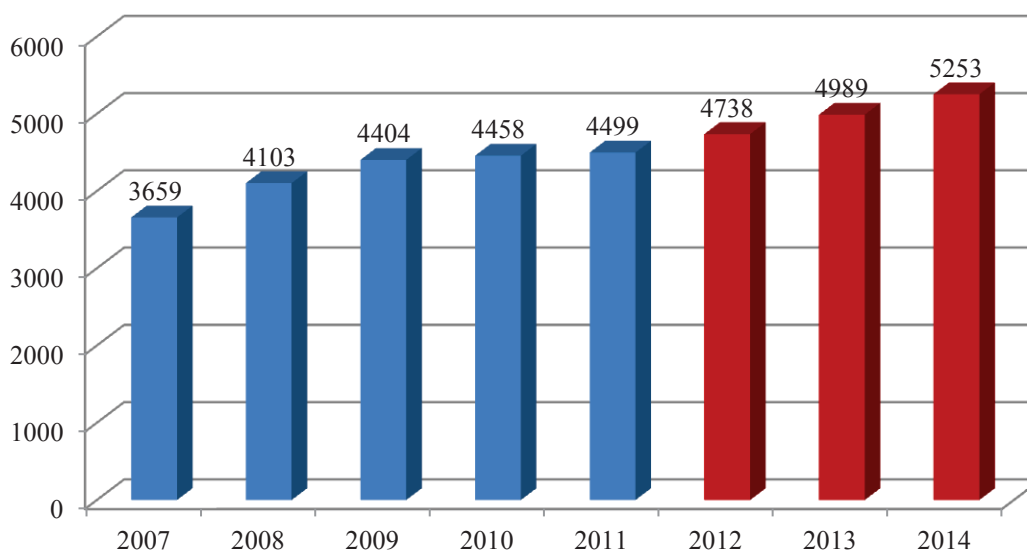
W wyniku przeprowadzonej oceny atrakcyjności sektora transportu w województwie podlaskim otrzymano, zgodnie z opisaną wcześniej metodologią, średnią ważoną na poziomie 2,96 (Tabela 22). Przyjmując skalę odniesienia atrakcyjności sektora następująco: do 1 - bardzo niska atrakcyjność sektora, 1,01-2,00 niska atrakcyjność, 2,01-3,00 umiarkowana atrakcyjność, 3,01 - 4,00 wysoka atrakcyjność, 4,01 - 5,00 bardzo wysoka, należy uznać, iż analizowany sektor cechuje się **umiarkowaną atrakcyjnością**. W kontekście zaprezentowanej we wcześniejszej części opracowania analizy pięciu sił Portera analiza punktowa pozwala na stwierdzenie, iż szczególne znaczenie dla rozwoju sektora mają takie czynniki jak: wielkość rynku, zmiany technologiczne oraz przewidywana dynamika jego wzrostu.

5. Analiza powiązań sektora transportu z rynkiem pracy

5.1. Zatrudnienie w przedsiębiorstwach sektora transportu w województwie podlaskim

Zgodnie z danymi uzyskanymi z Urzędu Statystycznego w Białymstoku przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w Dziale 49 Transport lądowy oraz transport rurociągowy (PKD 2007) w województwie podlaskim przeciętne zatrudnienie w 2011 r. wynosiło 4499 osób i w porównaniu do 2007 r. wzrosło o 23%. Dane te dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Zakładając, że średnie tempo zmian utrzyma się na podobnym poziomie jak w latach 2007-2011 dokonano prognoz krótkookresowych na lata 2012-2014 (Wykres 27).

Wykres 27. Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w dziale 49 Transport lądowy oraz transport rurociągowy (PKD2007) w województwie podlaskim w latach 2007-2011 oraz prognozy na lata 2012-2014

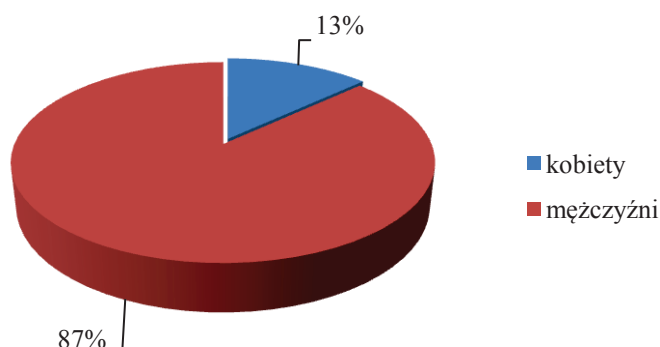


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych US w Białymstoku.

Przeprowadzone wśród 300 przedsiębiorstw badania pozwoliły na określenie charakterystyki zbiorowości według badanych cech. Wśród pracowników, zatrudnionych w badanych podmiotach, dominującą grupę stanowili mężczyźni, co pozostaje w związku z profilem prowadzonej działalności gospodarczej oraz charakterystyką zadań stawianych przed pracownikiem. W sektorze transportu zatrudnionych było prawie 90% mężczyzn (Wykres 28).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

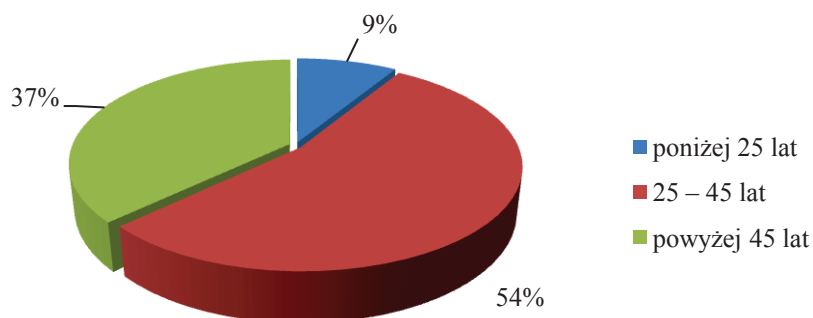
Wykres 28. Struktura pracowników badanych przedsiębiorstw ze względu na płeć



Źródło: opracowanie własne (N=300).

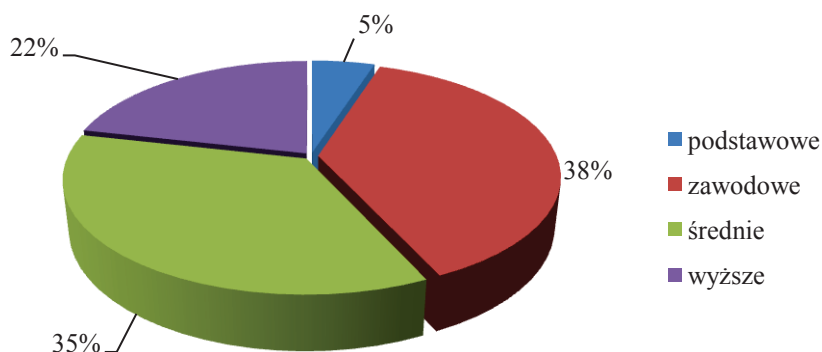
Większość pracowników (54%) mieściła się w przedziale wiekowym od 25 do 45 lat. Liczebność pozostałych grup wiekowych różna, bowiem pracownicy w wieku do 25 lat stanowią 9%, a pracownicy w wieku powyżej 45 lat stanowią 37% (Wykres 29).

Wykres 29. Struktura wiekowa osób zatrudnionych w badanych przedsiębiorstwach sektora transportu



Źródło: opracowanie własne (N=300).

Wykres 30. Poziom wykształcenia osób zatrudnionych w badanych przedsiębiorstwach sektora transportu



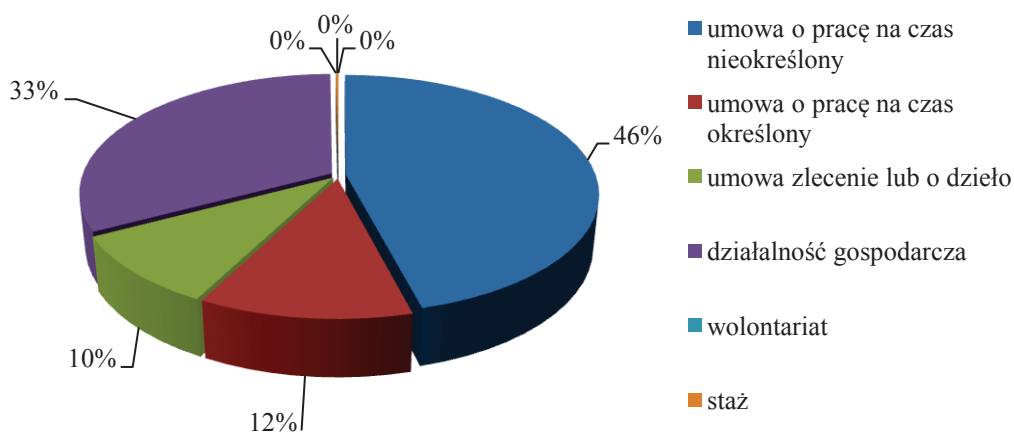
Źródło: opracowanie własne (N=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Spośród pracowników badanych przedsiębiorstw blisko 40% legitymowało się wykształceniem zawodowym. Osoby z wykształceniem średnim stanowiły 35% zatrudnionych. Około 22% stanowiły osoby z wykształceniem wyższym, zaś najmniejszy udział (5%) mieli pracownicy z wykształceniem podstawowym (Wykres 30).

Najczęstszą formą cywilnoprawną zatrudnienia w sektorze transportu była umowa o pracę na czas nieokreślony (46% badanych). Dość duży udział w badaniu (33%) stanowiły firmy, gdzie formą zatrudnienia jest działalność gospodarcza. Mniejszą popularnością cieszyła się umowa zlecenie lub o dzieło (ok. 10%) oraz umowa o pracę na czas określony (12%). Inne formy zatrudnienia (wolontariat, staż) miały znaczenie marginalne. (Wykres 31)

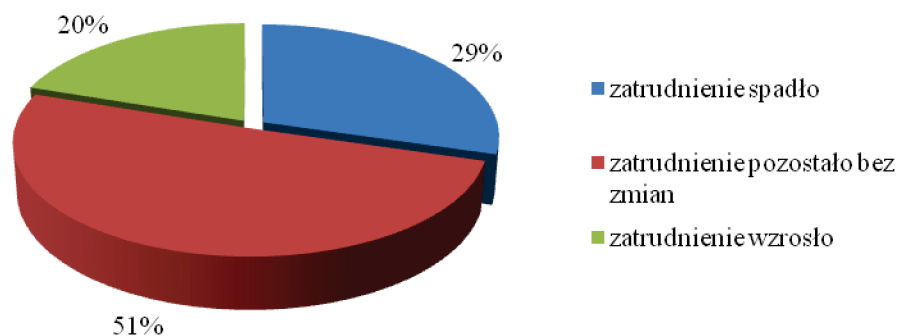
Wykres 31. Forma cywilnoprawna zatrudnienia osób pracujących w badanych przedsiębiorstwach sektora transportu



Źródło: opracowanie własne (N=300).

Ponad połowa objętych badaniem przedsiębiorstw sektora transportowego w województwie podlaskim w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie zmieniła stanu zatrudnienia (Wykres 32). W co piątym przedsiębiorstwie zatrudnienie wzrosło, natomiast 29% przedsiębiorstw dokonało redukcji zatrudnienia.

Wykres 32. Zmiana zatrudnienia w badanych podmiotach sektora transportu na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy



Źródło: opracowanie własne (N=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Biorąc pod uwagę poszczególne działy PKD można zaobserwować, że brak zmian w zatrudnianiu występuje głównie w działalności taksówek osobowych, w działalności pocztowej i kurierskiej oraz w działalności pozostałych agencji transportowych. Natomiast w transporcie kolejowym towarów zatrudnienie wzrosło (Tabela 23).

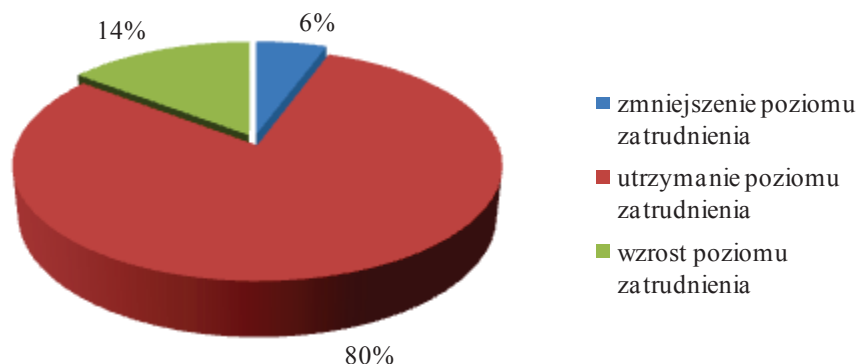
Tabela 23. Zmiana zatrudnienia w badanych podmiotach sektora transportu w ostatnich 12 miesiącach

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	Zmiana zatrudnienia		
	zatrudnienie spadło	zatrudnienie pozostało bez zmian	zatrudnienie wzrosło
49.2 - Transport kolejowy towarów	0%	0%	100%
49.32 – Działalność taksówek osobowych	4%	88%	8%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	40%	39%	21%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	31%	69%	0%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	0%	88%	12%
Inne	46%	15%	38%
Ogółem	29%	51%	20%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Podobnie wyglądają plany badanych przedsiębiorstw odnoszące się do zmian zatrudnienia w perspektywie najbliższych 3 lat. Aż 80% podmiotów zamierza utrzymać zatrudnienie na dotychczasowym poziomie. Redukcję etatów planuje co szesnasty przedsiębiorca, a co siódmy przedsiębiorca zamierza zwiększyć liczbę pracowników (Wykres 33). Podobne tendencje występują we wszystkich grupach PKD, gdzie większość planuje utrzymania poziomu zatrudnienia na dotychczasowym poziomie (Tabela 24).

Wykres 33. Planowane zmiany w zatrudnieniu w badanych podmiotach sektora transportu w perspektywie najbliższych 3 lat



Źródło: opracowanie własne (N=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

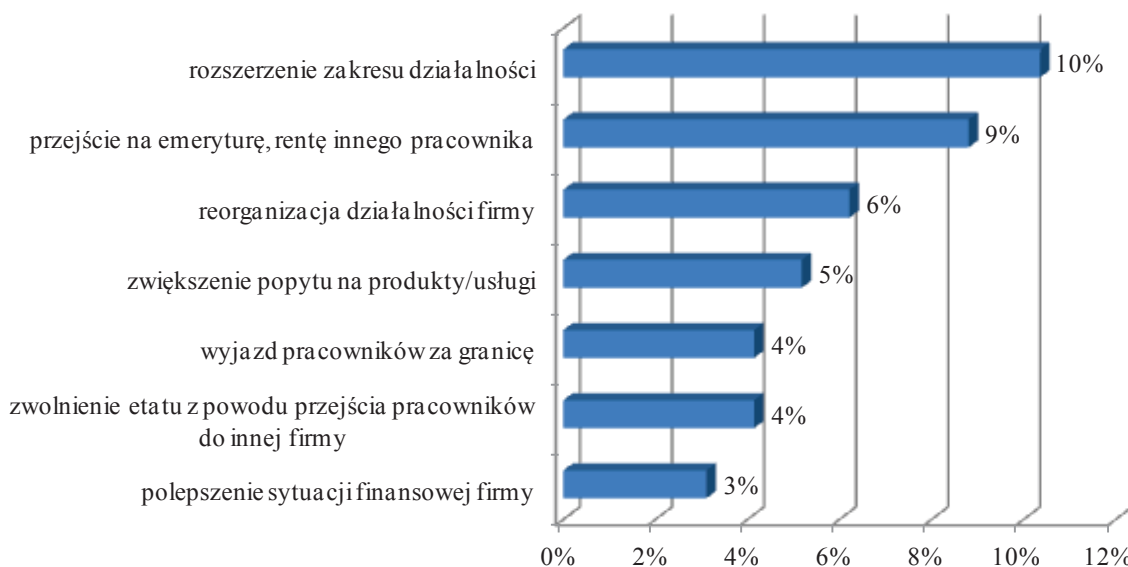
Tabela 24. Planowane zmiany w zatrudnieniu w badanych podmiotach sektora transportu w perspektywie najbliższych 3 lat

Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD 2007	zmniejszenie poziomu zatrudnienia	utrzymanie poziomu zatrudnienia	wzrost poziomu zatrudnienia
49.2 - Transport kolejowy towarów	0%	0%	100%
49.32 – Działalność taksówek osobowych	8%	85%	8%
49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	6%	82%	12%
52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych	0%	79%	21%
53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska	0%	100%	0%
Inne	14%	43%	43%
Ogółem	6%	80%	14%

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Wśród przyczyn zwiększania zatrudnienia ankietowani najczęściej wymieniają: planowane rozszerzenie zakresu działalności, reorganizację firmy, zwiększenie popytu na produkty lub usługi oraz polepszenie sytuacji finansowej firmy. Pozostałe przyczyny zatrudniania nowych pracowników nie prowadzą do zwiększenia stanu zatrudnienia i są związane z przejściem pracowników na emeryturę, wyjazdem pracowników za granicę lub przejściem pracowników do innej firmy (Wykres 34).

Wykres 34. Przyczyny planowanych zatrudnień w badanych podmiotach sektora transportu w perspektywie najbliższych 3 lat

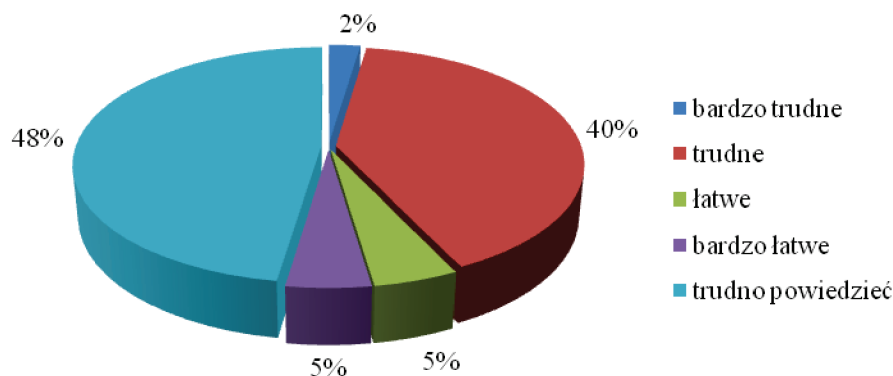


Źródło: opracowanie własne (N=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

W kwestii skali trudności pozyskania nowych pracowników blisko połowa ankietowanych firm nie ma wyrobionej opinii (Wykres 35). Jest to dowodem, że przedsiębiorstwo dawno nie przeprowadzało procesu rekrutacji i nie jest dostatecznie zorientowane w sytuacji panującej na rynku pracy. Wśród pozostałych firm dominuje opinia, że pozyskanie nowego pracownika jest procesem trudnym.

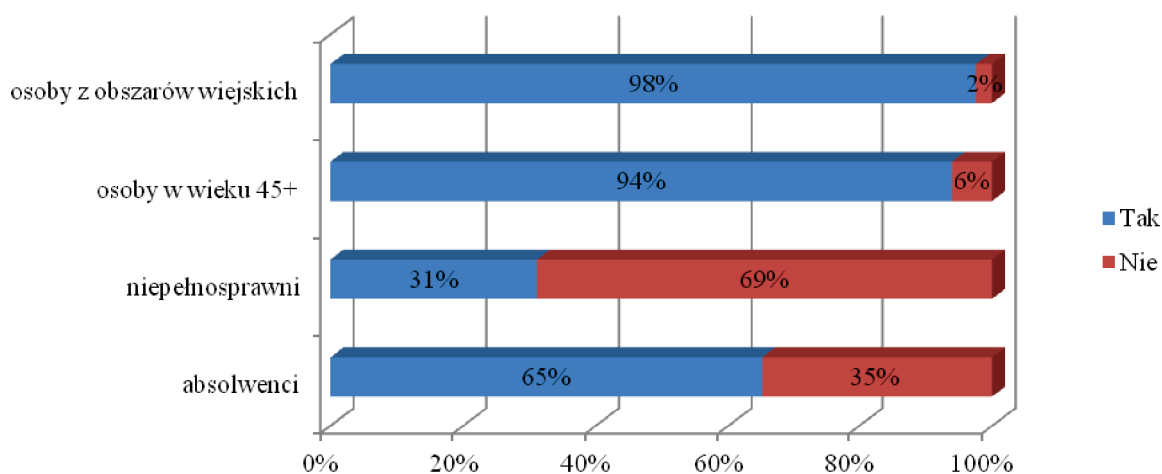
Wykres 35. Trudność pozyskiwania nowych pracowników w opinii pracodawców sektora transportu woj. podlaskiego



Źródło: opracowanie własne (N=300).

Pracodawcy nie mają obiekcji przed zatrudnieniem osób z obszarów wiejskich (Wykres 36). Tylko 2% pracodawców nie wyraża chęci zatrudnienia osoby pochodzącej z obszaru wiejskiego. Również osoby w wieku 45+ w opinii pracodawców nie stoją na straconej pozycji w procesie rekrutacji. Niechęć pracodawców do zatrudniania osób niepełnosprawnych (tylko 31% pracodawców wyraża chęć zatrudnienia takiej osoby), może być związana ze specyfiką branży i charakterem zadań stawianych przed pracownikiem. Co trzeci pracodawca nie wyraża chęci zatrudnienia absolwenta.

Wykres 36. Skłonność pracodawców badanego sektora do zatrudniania osób z wybranych grup ryzyka



Źródło: opracowanie własne (N=300).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Tabela 25. Skuteczność metod rekrutacji pracowników w opinii pracodawców sektora transportu województwa podlaskiego

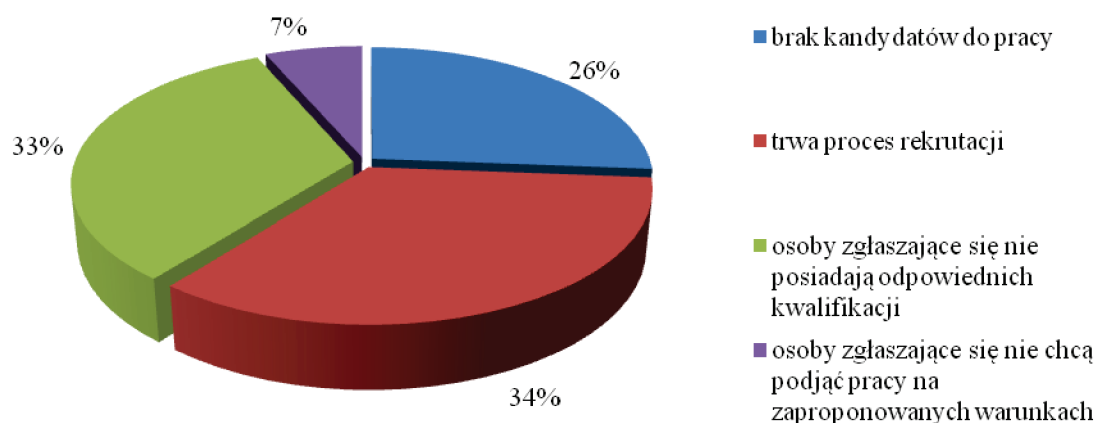
Metoda	Ocena skuteczności						Średnia
	0	1	2	3	4	5	
polecenie przez pracowników firmy	5%	3%	2%	13%	25%	52%	4,3
ogłoszenie w prasie	6%	9%	2%	14%	40%	29%	3,8
pośrednictwo PUP	2%	6%	14%	21%	28%	29%	3,6
ogłoszenie w Internecie	20%	11%	20%	13%	32%	3%	2,9
wewnętrzna rekrutacja	8%	13%	30%	24%	17%	7%	2,7
pośrednictwo firmy rekrutacyjnej	13%	18%	32%	20%	12%	6%	2,5
polecenie przez znajomych	8%	29%	21%	21%	20%	2%	2,4
inne metody	28%	28%	20%	15%	6%	2%	2,1

1 – bardzo niska skuteczność
5 – bardzo wysoka skuteczność
0 – brak zdania

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Zdecydowanie za najskuteczniejszą (jak uważa ponad połowa ankietowanych) metodę rekrutacji pracownika pracodawcy uważają polecenie przez pracowników firmy (Tabela 25). Kolejne miejsca w zestawieniu zajmują: rekrutacja za pośrednictwem ogłoszeń umieszczonych w prasie oraz pośrednictwo Urzędów Pracy. Za bardzo wysoką skutecznością tych metod opowiedziało się po 29% respondentów. Pracodawcy za najmniej skuteczne uważają zatrudnienie pracownika na podstawie polecenia przez znajomych.

Wykres 37. Przyczyny niezatrudnienia pracowników na wolnych miejscach pracy w badanych przedsiębiorstwach



Źródło: opracowanie własne.

Przedsiębiorstwa sektora transportu w województwie podlaskim wyrażają niską skłonność do zatrudniania nowych pracowników. 34% spośród badanych przedsiębiorstw deklaruje, iż jest w trakcie procesu rekrutacyjnego, a w opinii 33% zgłaszających się do pracy nie posiadają odpowiednich kwalifikacji. 26% uczestniczących w badaniu przedsiębiorstw wskazuje

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

na brak kandydatów do pracy spełniających ich oczekiwania. Takie postawa firm transportowych wynika z faktu ograniczenia podaży pracowników z kwalifikacjami, odpowiadającymi wymaganiom firm transportowych.

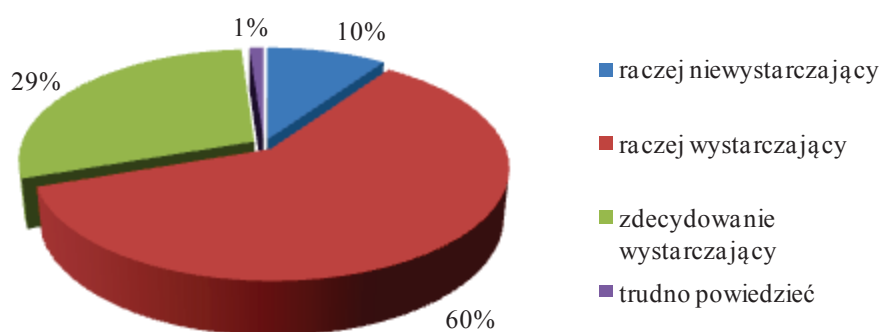
5.2. Sytuacja kadrowa w badanych przedsiębiorstwach

Poziomą ocenę sytuacji kadrowej w przedsiębiorstwach transportowych w województwie podlaskim dokonano poprzez:

- ocenę poziomu kompetencji osób pracujących w sektorze transportu;
- ocenę poziomu kwalifikacji pracowników firm transportowych;
- ocenę zapotrzebowania na formy doskonalenia kompetencji i umiejętności pracowników przedsiębiorstw transportowych.

Badani pracodawcy poziom kompetencji zatrudnionych pracowników oceniają jako wystarczający. Tak twierdzi 60% spośród ankietowanych firm. 29% ocenia ten poziom jako zdecydowanie wystarczający, a 10% jako mało zadowalający. Pomimo, iż w strukturze firm transportowych dominują małe przedsiębiorstwa, to oczekiwania pracodawców względem nowo zatrudnianych są wysokie. Wynika to z faktu występowania uwarunkowań ograniczających o charakterze formalno-administracyjnym, a także braku potencjalnych młodych pracowników wykazujących się wymaganym doświadczeniem.

Wykres 38. Poziom kompetencji osób pracujących w badanych podmiotach w opinii pracodawców

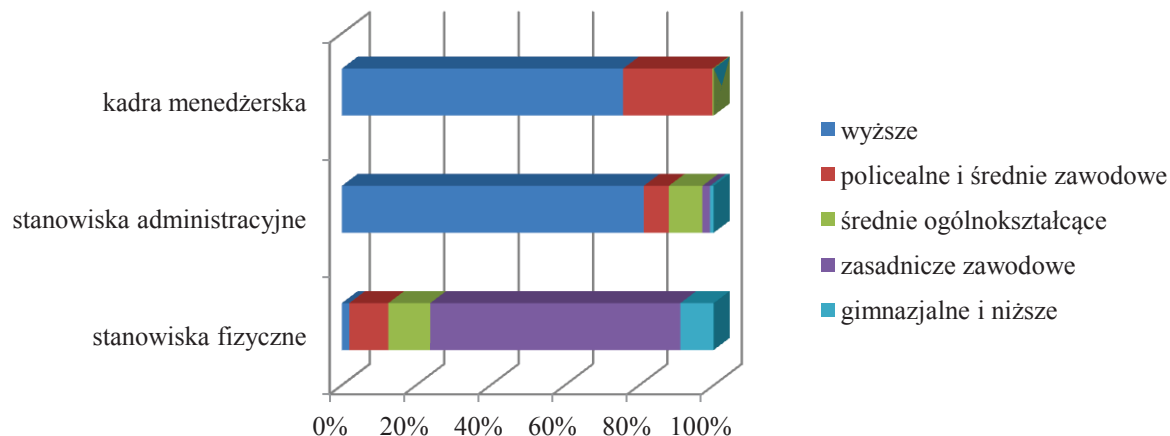


Źródło: opracowanie własne (N=300).

Stanowisko zajmowane w przedsiębiorstwie w znacznym stopniu jest zdeterminowane przez posiadane wykształcenie. Większość kadry menadżerskiej legitymuje się wykształceniem wyższym. Wśród osób zajmujących stanowiska administracyjne również dominują osoby z wyższym wykształceniem. Niewiele osób zajmujących stanowiska administracyjne posiada wykształcenie wyłącznie średnie ogólnokształcące, średnie zawodowe lub policealne. W grupie pracowników fizycznych choć dominują osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym, można znaleźć również pracowników z wykształceniem średnim a także wyższym (Wykres 39).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

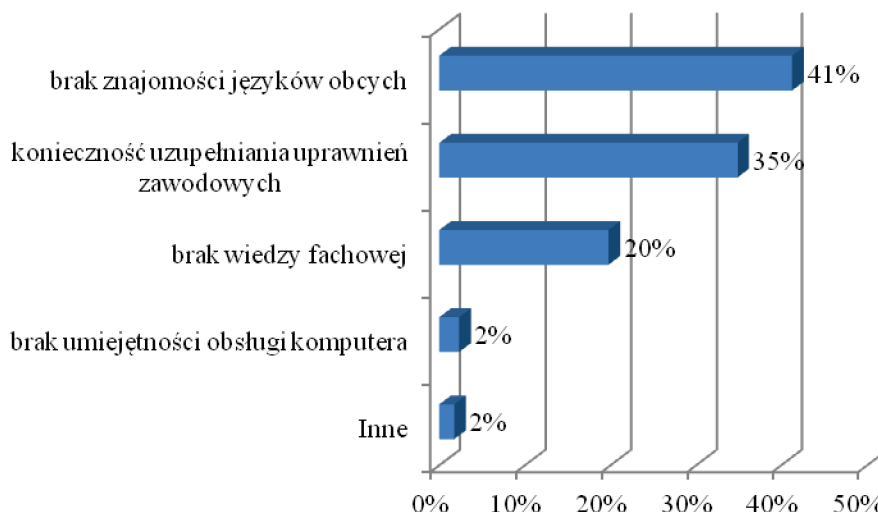
Wykres 39. Struktura wykształcenia pracowników badanych przedsiębiorstw wg kategorii zajmowanych stanowisk pracy



Źródło: opracowanie własne.

Najczęściej wskazywanym niedostatkim pracowniczych kwalifikacji jest brak znajomości języków obcych (41% wskazań). Co trzecia z badanych firm deklaruje braki kompetencyjne personelu zwraca uwagę na konieczność uzupełnienia uprawnień zawodowych, a co piąta na brak wiedzy fachowej (Wykres 40).

Wykres 40. Niedostatki w kwalifikacjach pracowników w opinii przedstawicieli badanych firm, deklarujących braki kompetencyjne personelu



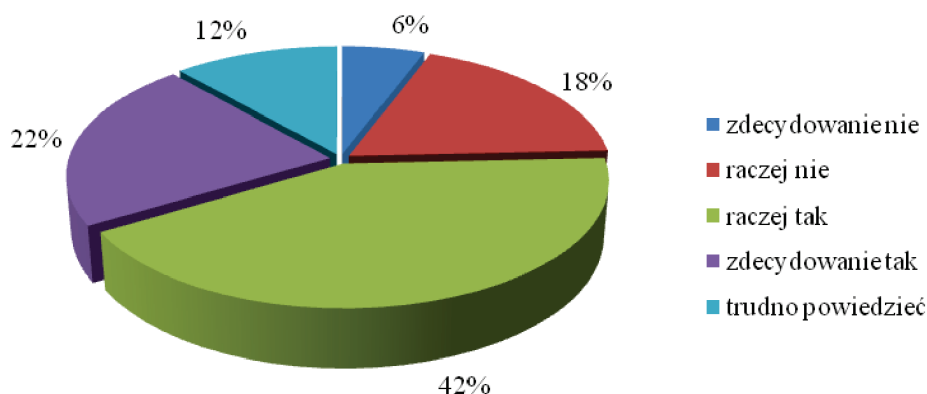
Źródło: opracowanie własne.

Niedostatki w kwalifikacjach pracowników firm transportowych mają charakter braków kompetencyjnych. Przedsiębiorcy wskazują na niedostateczny poziom znajomości języków obcych (41% wskazań). Umiejętności komunikacyjne, szczególnie w kontaktach międzynarodowych mogą mieć kluczowe znaczenie. Takie wymagania stawiane są również pracownikom niższego szczebla, w tym także kierowcom. Kolejny niedostatek w kwalifikacjach wyni-

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

ka z uwarunkowań formalno – prawnych. Konieczność uzupełniania uprawnień zawodowych jest ważnym czynnikiem decydującym o poziomie kompetencji pracowników w opinii 35% badanych firm. Za mniej istotne z punktu widzenia prowadzonej działalności gospodarczej uznano: brak wiedzy fachowej (20% wskazań) oraz brak umiejętności obsługi komputera (2% wskazań).

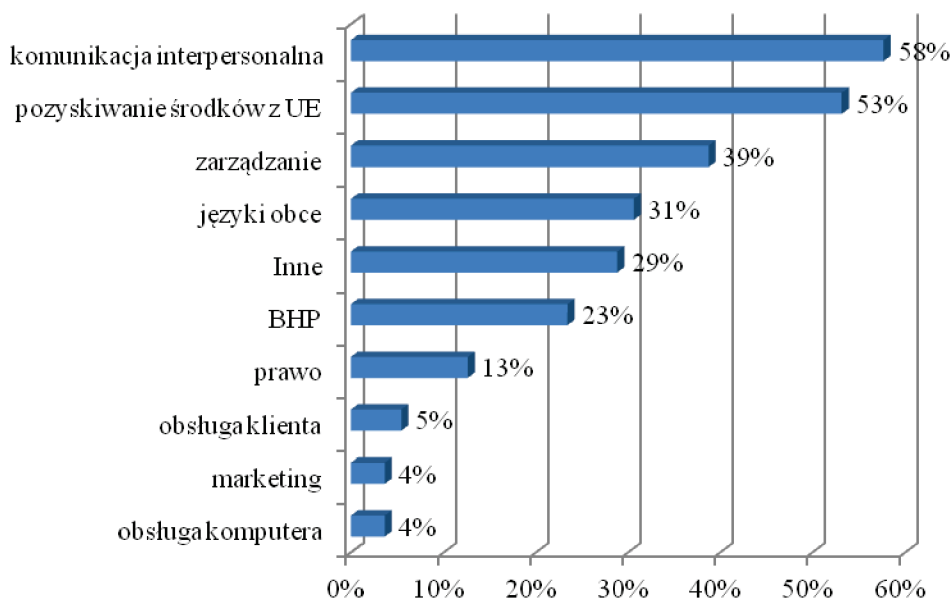
Wykres 41. Zainteresowanie badanych podmiotów organizacją szkoleń dla pracowników



Źródło: opracowanie własne (N=300).

Wyniki badań ilościowych potwierdzają zainteresowanie firm transportowych podnoszeniem kompetencji pracowników poprzez ich uczestnictwo w szkoleniach. 64% badanych firm wyraziło akceptację dla tej formy aktywizacji pracowników (42% wskazań „raczej tak” oraz 22% wskazań „zdecydowanie tak”). Przychylność przedsiębiorców w tym obszarze może wynikać z niskiego stopnia wykorzystania funduszy unijnych nakierowanych na zwiększenie poziomu kwalifikacji personelu. Przedsiębiorstwa innych branż w województwie podlaskim były bardziej aktywnymi uczestnikami tego typu inicjatyw.

Wykres 42. Tematyka szkoleń, jaką potencjalnie zainteresowani są badani pracodawcy



Źródło: opracowanie własne (N=198).

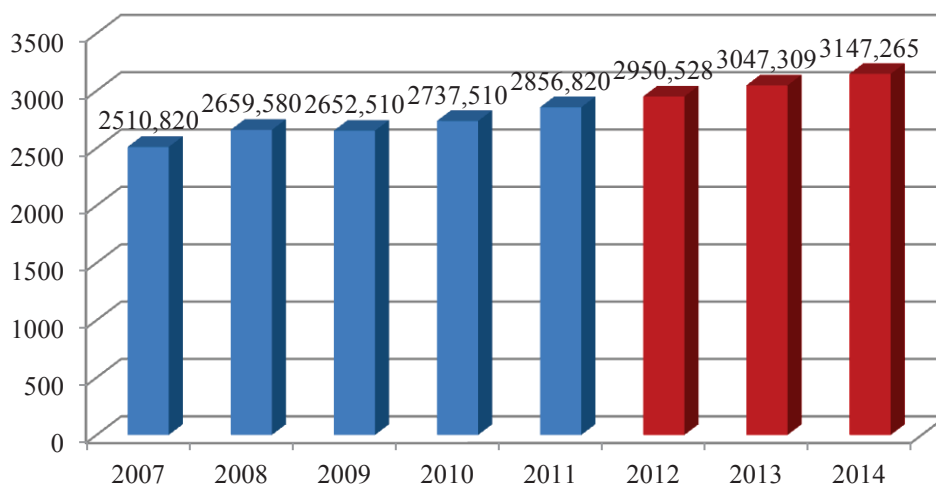
ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Za najbardziej pożądaną tematykę szkoleń uznano komunikację interpersonalną, co jest bezpośrednio związane ze specyfiką prowadzonej działalności (58% wskazań). Badania potwierdzają również niedostateczną zdolność firm transportowych w województwie podlaskim do pozyskiwania funduszy europejskich na rozwój działalności. Chęć doskonalenia umiejętności związanych z pozyskiwaniem funduszy unijnych deklaruje ponad połowa badanych firm (53%). Za istotną tematykę szkoleń z punktu widzenia rozwoju firm transportowych uznano również: zarządzanie oraz naukę języków obcych.

5.3. Analiza poziomu wynagrodzeń

Zgodnie z danymi z Urzędu Statystycznego w Białymstoku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w dziale Transport lądowy oraz transport rurociągowy (PKD 2007) wynosiło w 2856,82 zł w 2011 r. i w porównaniu do roku 2007 wzrosło o 14%. Dane te dotyczą podmiotów o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Zakładając, że średnie tempo wynagrodzeń będzie takie jak w latach 2007-2011 dokonano prognoz krótkookresowych na lata 2012-2014 (Wykres 43).

Wykres 43. Poziomy przeciętnego wynagrodzenia brutto w zł w sektorze przedsiębiorstw w dziale 49 Transport lądowy oraz transport rurociągowy (PKD 2007) w województwie podlaskim

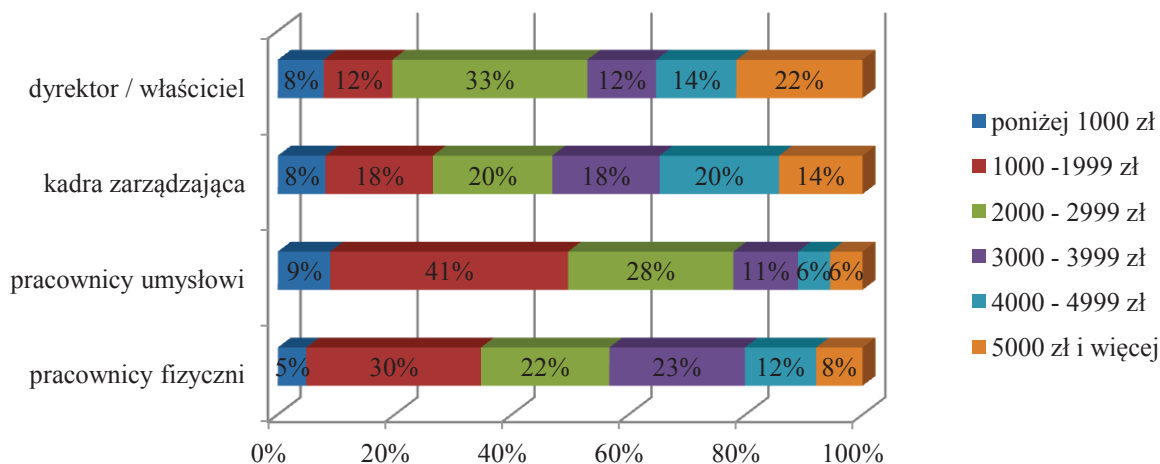


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych US w Białymstoku.

Wynagrodzenie uzyskiwane przez pracowników badanych podmiotów sektora transportu w znacznym stopniu zdeterminowane jest przez zajmowane w przedsiębiorstwie stanowisko (Wykres 43). Ponad 20% dyrektorów i właścicieli badanych firm zarabia powyżej 5000 złotych. Takimi zarobkami może się poszczycić 14% i 8% kadry zarządzającej i 8% pracowników fizycznych. Zarobki powyżej 3000 złotych otrzymuje blisko 50% właścicieli/dyrektorów, i ponad 50% kadry zarządzającej, 51% pracowników umysłowych oraz 44% pracowników fizycznych. Poniżej 1000 złotych zarabia 8% dyrektorów/właścicieli i tyle samo kadry zarządzającej, 9% pracowników umysłowych i 5% spośród pracowników fizycznych.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 44. Struktura wynagrodzeń pracowników badanych podmiotów sektora transportu wg zajmowanego stanowiska



Źródło: opracowanie własne (N=300).

Analiza szacunkowych poziomów wynagrodzeń na wybranych stanowiskach pracy pozwala zauważyć nie tylko różne kwoty wynagrodzeń na danych stanowiskach, ale także znaczną rozpiętość miesięcznych wynagrodzeń w ramach poszczególnych stanowisk pracy (Tabela 26). Stopień sfeminizowania poszczególnych stanowisk wydaje się zgodny z charakterem pracy oraz profilem stanowiska (np. 92% księgowych i ponad 90% pracowników biurowych stanowią kobiety; 100% mechaników, 100% kierowników magazynów, 100% kurierów, 100% mistrzów serwisu i ponad 90% kierowców stanowią mężczyźni).

Rozpiętość pomiędzy minimalnym a maksymalnym wynagrodzeniem jest stosunkowo niewielka w przypadku takich stanowisk jak kurier. Natomiast w innych przypadkach obserwujemy dość duże albo duże rozpiętości wynagrodzeń. W szczególności widoczne to jest w przypadku stanowisk kierowniczych. Wynagrodzenia te najprawdopodobniej uwarunkowane są osiągniętymi zyskami.

Tabela 26. Szacunkowy poziom wynagrodzeń oraz struktura zatrudnienia w badanych przedsiębiorstwach wg stanowisk pracy

Stanowisko pracy	Udział w zatrudnieniu ogółem	Udział kobiet w ramach stanowiska pracy	Miesięczne wynagrodzenie brutto (zł)	
			Maksymalne	Minimalne
Taksówkarz	25,0%	0,5%	3500	1500
Kierowcy (transport towarów)	18,6%	2,5%	7000	1500
Kierowcy (transport osób)	16,1%	8,4%	3000	1500
Specjaliści (np. ds. handlu, sprzedaży, marketingu, controllingu, logistyki)	11,8%	50,0%	4000	1500
Pracownicy biurowi (np. sekretarka, pomoc księgowej, fakturzystka)	6,1%	92,3%	3000	400
Kierownicy działów (np. handel, marketing, controlling, serwis, wdrożenia, sprzedaż, logistyka)	3,5%	42,4%	4000	1600

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Stanowisko pracy	Udział w zatrudnieniu ogółem	Udział kobiet w ramach stanowiska pracy	Miesięczne wynagrodzenie brutto (zł)	
			Maksymalne	Minimalne
Mechanicy	3,4%	0,0%	4000	1500
Magazynierzy	2,7%	13,3%	3000	1500
Księgowi	1,5%	92,0%	6000	1500
Pracownicy prac prostych (np. portier, sprzątaczką, ochrona)	0,8%	85,7%	2500	300
Dyrektor ds. transportu	0,6%	18,2%	12000	4500
Główny księgowy	0,6%	80,0%	10000	1800
Kierownik magazynu	0,6%	0,0%	6000	1800
Dyrektor personalny	0,3%	80,0%	12000	4500
Kurier	0,3%	0,0%	3000	2500
Dyrektor ds. handlu i marketingu	0,2%	25,0%	12000	4500
Dyrektor finansowy	0,2%	75,0%	12000	4500
Mistrzowie serwisu	0,2%	0,0%	6000	1800
Asystent Zarządu	0,2%	100,0%	4000	1500
Dyrektor ds. technicznych	0,1%	0,0%	12000	4500
Inne stanowiska pracy	7,1%	-	-	-

Źródło: opracowanie własne (N=300).

Według danych z badań Podlaska Mapa Zawodów i Kwalifikacji, Analiza popytu i podaży na zawody i kwalifikacje w województwie podlaskim w 2011 roku w sektorze transportu zanotowano 1262 oferty pracy. Poziom na jakim kształtowało się zapotrzebowanie na pracowników z badanego sektora w kolejnych kwartałach roku ukazuje Tabela 27.

Tabela 27. Liczba ogłoszeń w 2011 roku w województwie podlaskim dla sekcji H Transport i gospodarka magazynowa wg PKD 2007 (z podziałem na kwartały)

Okres	I kw. 2011	II kw. 2011	III kw. 2011	IV kw. 2011	Łącznie w 2011 r.
Liczba ofert pracy	236	335	416	275	1262

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z badania Podlaska Mapa Zawodów i Kwalifikacji, Analiza popytu i podaży na zawody i kwalifikacje w województwie podlaskim, Edycja 2011.

Analiza informacji związanych z popytem na zawody związane z sektorem transportu w podziale na poszczególne działy wg PKD 2007 wskazuje, że najwięcej ogłoszeń w województwie podlaskim zanotowano w dziale transport lądowy oraz transport rurociągowy. Najmniejsza liczba ogłoszeń dotyczyła transportu lotniczego.

Wśród zawodów związanych z sektorem transportu można wyróżnić zarówno stanowiska pracowników fizycznych, stanowiska administracyjne oraz stanowiska kadry kierowniczej i zarządzającej wyższego szczebla (Tabela 29). Przykładowym zawodem, który charakteryzował się wysokim popytem oraz kwalifikował się jako zawód deficytowy w badanej sekcji w roku 2011 był kierowca samochodu ciężarowego (1652 ogłoszenia).

Wśród stanowisk administracyjnych wysoki popyt dotyczył zawodów takich jak: pracownik obsługi biurowej (485 ogłoszeń), księgowy (253 ogłoszenia) a także pracownik kancelaryjny (247 ogłoszeń).

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Tabela 28. Liczba ogłoszeń w 2011 roku w województwie podlaskim wg działów PKD 2007 (z podziałem na kwartały)

Dział zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności (PKD) 2007	I kw. 2011	II kw. 2011	III kw. 2011	IV kw. 2011	Liczba ofert pracy w 2011 roku
Transport lądowy oraz transport rurociągowy	175	247	356	195	973
Transport wodny	23	13	24	46	106
Działalność pocztowa i kurierska	16	36	25	24	101
Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport	20	37	8	8	73
Transport lotniczy	3	2	2	2	9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z badania Podlaska Mapa Zawodów i Kwalifikacji, Analiza popytu i podaży na zawody i kwalifikacje w województwie podlaskim, Edycja 2011.

Wśród stanowisk kadry kierowniczej i zarządzającej wysokim popytem na rynku pracy w województwie podlaskim w 2011 r. cechował się zawód kierownika magazynu.

Warto zaznaczyć, iż większość zawodów związanych z sektorem transportu posiadało w roku 2011 status znowu deficytowego lub zrównoważonego.

Tabela 29. Popyt na zawody związane z sektorem transportu w roku 2011 (deficyty i nadwyżki)

Kategoria stanowisk pracy	Nazwa zawodu specjalizacji (wg KZiS)	Liczba ofert, (wszystkie źródła)	Status zawodu
Stanowiska pracowników fizycznych	Kierowca samochodu ciężarowego	1652	deficytowy
	Magazynier	475	zrównoważony
	Operator sprzętu ciężkiego	447	deficytowy
	Sprzątaczką biurową	421	zrównoważony
	Kierowca samochodu dostawczego	347	deficytowy
	Mechanik samochodów osobowych	218	nadwyżkowy
	Kierowca samochodu osobowego	210	zrównoważony
	Mechanik samochodów ciężarowych	181	deficytowy
	Pracownik ochrony fizycznej bez licencji	137	deficytowy
	Kierowca autobusu	130	deficytowy
	Pozostałe pomoce i sprzątaczkę biurowe, hotelowe i podobne	110	deficytowy
	Spedytor	98	deficytowy
	Dozorca	79	nadwyżkowy
	Pracownik ochrony fizycznej I stopnia	77	deficytowy
	Operator koparko – ładowarki	58	deficytowy
	Kurier	57	deficytowy
	Operator ładowarki	56	deficytowy
	Wulkanizator	49	deficytowy
	Agent celny	38	zrównoważony
	Diagnosta uprawniony do wykonywania badań technicznych pojazdów	36	deficytowy
	Technik mechanik maszyn i urządzeń	36	deficytowy

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Kategoria stanowisk pracy	Nazwa zawodu specjalizacji (wg KZiS)	Liczba ofert, (wszystkie źródła)	Status zawodu
	Dyspozytor transportu samochodowego	29	zrównoważony
	Mechanik autobusów	24	deficytowy
	Inżynier mechanik – środki transportu	22	deficytowy
	Przewoźnik osób	21	deficytowy
	Pozostali pracownicy przy pracach prostych gdzie indziej niesklasyfikowani	20	zrównoważony
	Pozostali magazynierzy i pokrewni	17	zrównoważony
	Kierowca autocysterny	15	deficytowy
	Kierowca mechanik	13	deficytowy
	Operator maszyn i sprzętu torowego	13	zrównoważony
	Maszynista pojazdu trakcyjnego	12	deficytowy
	Pozostali maszyniści i operatorzy maszyn i urządzeń dźwigowo – transportowych i pokrewni	11	deficytowy
	Czyściciel pojazdów	11	zrównoważony
	Monter pojazdów i urządzeń transportowych	10	deficytowy
	Organizator transportu drogowego	9	deficytowy
	Operator wywrotnic wagonowych	8	deficytowy
	Steward statku morskiego	7	deficytowy
	Taksówkarz	7	deficytowy
	Portier	6	nadwyżkowy
	Mechanik / konserwator urządzeń dźwignicowych	6	deficytowy
	Sternik żeglugi śródlądowej	6	deficytowy
	Pozostali pracownicy do spraw transportu	5	zrównoważony
	Maszynista turbozespołu parowego	4	zrównoważony
	Mechanik taboru kolejowego	4	nadwyżkowy
	Maszynistka	3	nadwyżkowy
	Sprzątacze pojazdów	3	nadwyżkowy
	Kontroler kolejowy	2	zrównoważony
	Technik mechanik budowy środków transportu	2	zrównoważony
	Ekspedytor	2	nadwyżkowy
	Pracownik przeprowadzkowy	2	zrównoważony
	Pozostali posłańcy, kurierzy i bagażowi	2	zrównoważony
	Inżynier urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym	1	zrównoważony
	Oficer pokładowy	1	zrównoważony
	Pilot śmigłowcowy zawodowy / liniowy	1	zrównoważony
	Konwojent (konduktor) wagonów specjalnych	1	zrównoważony
	Bagażowy	1	zrównoważony
	Noszowy	1	zrównoważony
	Pozostali pracownicy obsługi biurowej	485	deficytowy
	Księgowy	253	zrównoważony
	Pracownik kancelaryjny	247	deficytowy
	Specjalista do spraw marketingu i handlu	218	zrównoważony

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Kategoria stanowisk pracy	Nazwa zawodu specjalizacji (wg KZiS)	Liczba ofert, (wszystkie źródła)	Status zawodu
Stanowiska administracyjne			
	Pracownik centrum obsługi telefonicznej (call center)	133	deficytowy
	Sekretarka	119	zrównoważony
	Pozostali pracownicy administracyjni i sekretarze biura zarządu	92	deficytowy
	Asystent do spraw księgowości	73	zrównoważony
	Fakturzystka	70	deficytowy
	Specjalista do spraw kadr	63	deficytowy
	Pracownik scentralizowanych systemów rozliczeniowych	58	deficytowy
	Główny księgowy	55	deficytowy
	Administrator sieci informatycznej	52	deficytowy
	Pozostali pracownicy obsługi biura gdzie indziej niesklasyfikowani	46	deficytowy
	Specjalista do spraw kontrolingu	45	deficytowy
	Specjalista do spraw rekrutacji pracowników	40	deficytowy
	Specjalista kontroli jakości	36	deficytowy
	Specjalista do spraw reklamy	33	deficytowy
	Administrator baz danych	31	deficytowy
	Specjalista analizy i rozwoju rynku	30	deficytowy
	Serwisant sprzętu komputerowego	27	deficytowy
	Logistyk	25	deficytowy
	Asystent dyrektora	25	deficytowy
	Specjalista do spraw rachunkowości	23	deficytowy
	Asystent zarządu	19	deficytowy
	Specjalista do spraw logistyki	18	deficytowy
	Specjalista do spraw konsultingu	10	deficytowy
	Pozostali specjaliści do spraw zarządzania zasobami ludzkimi	8	zrównoważony
	Administrator stron internetowych	8	deficytowy
	Pracownik działu logistyki	7	deficytowy
	Inspektor transportu drogowego	7	deficytowy
	Specjalista do spraw rachunkowości zarządczej	6	deficytowy
	Inżynier transportu kolejowego	5	zrównoważony
	Specjalista do spraw organizacji i rozwoju transportu	5	zrównoważony
	Specjalista do spraw wynagrodzeń	4	zrównoważony
	Specjalista do spraw rachunkowości podatkowej	3	zrównoważony
	Specjalista do spraw factoringu	2	zrównoważony
	Dyspozytor radio taxi	1	nadwyżkowy
Stanowiska kadry kierowniczej i zarządzającej wyższego szczebla	Kierownik magazynu	32	deficytowy
	Pozostali kierownicy do spraw innych typów usług gdzie indziej niesklasyfikowani	31	deficytowy
	Kierownik działu marketingu	29	deficytowy

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Kategoria stanowisk pracy	Nazwa zawodu specjalizacji (wg KZiS)	Liczba ofert, (wszystkie źródła)	Status zawodu
	Kierownik działu logistyki	27	deficytowy
	Kierownik działu zarządzania zasobami ludzkimi	25	deficytowy
	Dyrektor finansowy	22	deficytowy
	Dyrektor operacyjny	22	deficytowy
	Kierownik do spraw strategicznych i planowania	21	deficytowy
	Dyrektor wykonawczy	20	deficytowy
	Dyrektor marketingu	19	deficytowy
	Kierownik działu finansowego	19	deficytowy
	Dyrektor generalny	17	deficytowy
	Dyrektor logistyki	15	deficytowy
	Pozostali kierownicy do spraw obsługi biznesu i zarządzania gdzie indziej niesklasyfikowani	15	deficytowy
	Kierownik do spraw kontroli jakości	13	deficytowy
	Prezes	11	zrównoważony
	Dyrektor techniczny	7	deficytowy
	Kierownik działu administracyjno – gospodarczego	6	zrównoważony
	Dyrektor do spraw administracyjnych	4	zrównoważony
	Kierownik działu kadrowo – płacowego	4	zrównoważony
	Kierownik działu transportu	4	zrównoważony
	Kierownik biura	3	zrównoważony
	Kierownik przedsiębiorstwa transportowego	2	zrównoważony
	Kierownik przedsiębiorstwa spedycyjnego	1	zrównoważony
	Kapitan statku morskiego	1	zrównoważony
	Kierownik pociągu	1	zrównoważony

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z badania Podlaska Mapa Zawodów i Kwalifikacji, Analiza popytu i podaży na zawody i kwalifikacje w województwie podlaskim, Edycja 2011.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

6. Analiza SWOT sektora transportu

Analiza SWOT jest podstawową metodą analizy strategicznej. W przypadku analizy sektorowej, służy do badania otoczenia firm sektora oraz analizy ich wnętrza.⁵⁴ Analiza SWOT powstała w oparciu o wyniki badań ilościowych i jakościowych, a także w oparciu o opinie specjalistów wyrażone w trakcie panelu eksperckiego. Posłużono się również regionalnymi dokumentami strategicznymi oraz krajową strategią rozwoju transportu. W pierwszej kolejności dokonano analizy czynników wewnętrznych, następnie analizy otoczenia sektora transportu w województwie podlaskim. Przeprowadzoną analizę kończą wnioski strategiczne wynikające z reasumpcji poszczególnych czynników zewnętrznych i wewnętrznych decydujących pozycji branży transportowej.

Analiza czynników wewnętrznych

Silne strony	Słabe strony
– korzystne przygraniczne położenie województwa podlaskiego – wysokiej jakości środki transportu wykorzystywane do przewozów międzynarodowych – położenie geograficzne województwa umożliwiające budowę jednego z wariantów europejskiego korytarza transportowego VIA Baltica (fragmenty dróg krajowych nr 8 i 61) – istniejące plany modernizacji dróg ekspresowych – plany rozwoju sieci kolejowej w oparciu o koncepcje projektu RAIL BALTICA – wysoki na tle kraju przyrost ilości dróg publicznych – krótki czas przemieszczania towarów i osób pomiędzy województwem podlaskim a Warszawą	– bardzo słaba dostępność transportowa rozumiana jako ilość dróg utwardzonych – niekorzystna struktura firm transportowych pod względem wielkości, w której przeważają małe podmioty działające na potrzeby małych firm i klientów indywidualnych – bardzo niski stopień wykorzystania funduszy unijnych przez firmy transportowe – silne uzależnienie sektora transportu od koniunktury gospodarczej na rynku krajowym i światowym – niski poziom rozwoju gospodarczego województwa podlaskiego na tle kraju, – niski poziom rozwoju szkolnictwa zawodowego ograniczający dostęp przedsiębiorstw do wykwalifikowanej kadry – niedostatecznie zróżnicowana oferta, szkolnictwa wyższego pod kątem potrzeb regionalnego sektora transportu i logistyki (główną uczelnią kształcącą na kierunku logistyka jest Politechnika Białostocka) – brak uwzględnienia węzłów multimodalnych – niski poziom międzygałęziowej dostępności transportowej

⁵⁴ Por. G. Gierszewska, A. Romanowska, *Analiza strategiczna...*, op. cit. s. 234.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Silne strony	Słabe strony
	– duże zróżnicowanie jakości i gęstości lokalnej sieci drogowej – ostatnie miejsce w kraju pod względem długości linii kolejowych na jednostkę powierzchni – brak regionalnego portu lotniczego

Analiza otoczenia

Szanse	Zagrożenia
– przygraniczne połączenie województwa w ciągach komunikacyjnych, umożliwiające bezpośrednie połączenie w transporcie lądowym pomiędzy krajami bałtyckimi a reszta Unii Europejskiej – polityki UE nastawiona na rozwój transportu multimodalnego wspierająca rozwój infrastruktury na obszarach najbardziej jej pozbawionych – wzrost popytu na rynkach wschodnich, – łatwy dostęp do wykwalifikowanych pracowników spoza UE – planowany rozwój dróg szybkiego ruchu – możliwość uruchomienia dużych centrów turystycznych w kluczowych aglomeracjach, także w Białymstoku – możliwy rozwój inwestycji w zakresie optymalizacji i racjonalizacji wykorzystania infrastruktury kolejowej – plany rozwoju transportu multimodalnego poprzez rozbudowę centrów logistycznych i przeładunkowych – rozwój systemów teleinformatycznych i telemetrycznych zwiększających jakość i bezpieczeństwo usług transportowych	– marginalizacja województwa wynikająca ze słabej dostępności komunikacyjnej – wzrost natężenia ruchu szczególnie ciężarowego na niedostosowanych drogach, co wiąże się z obniżeniem poziomu bezpieczeństwa dostaw oraz zwiększeniem kosztów działalności transportowej – prawdopodobna likwidacja istniejących połączeń kolejowych – bariery o charakterze politycznym, administracyjnym i ekonomicznym, ograniczające możliwości wykorzystania przygranicznego położenia regionu i wejścia na rynki wschodnie – niekorzystne dla województwa działania na szczeblu centralnym związane z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej i drogowej – odwlekane w czasie realizacji kluczowych dla regionu inwestycji infrastrukturalnych – brak stabilności cen paliw

Wnioski strategiczne wynikające z analizy SWOT

1. Rozwój sektora transportu w województwie podlaskim uzależniony jest w głównej mierze od:
 - światowej koniunktury gospodarczej (w tym cen paliw),
 - kondycji ekonomicznej polskich przedsiębiorstw z różnych sektorów,
 - europejskich regulacji prawnych w zakresie transportu krajowego i międzynarodowego,

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- polskich rozwiązań prawno – administracyjnych i finansowych w zakresie funkcjonowania firm transportowych.
- 2. Sprawność ekonomiczna i potencjał konkurencyjny firm sektora transportu jest w bezpośrednim stopniu uzależniony od systemu infrastruktury drogowej i kolejowej. Podejmowane w tym zakresie działania na szczeblu regionu i kraju powinny sprzyjać rozwojowi nowoczesnego transportu multimodalnego.
- 3. Sytuacja ekonomiczna w województwie podlaskim wymusza poszukiwanie przez regionalne firmy transportowe krajowych i międzynarodowych rynków zbytu, co może wywierać pozytywny wpływ na poziom ich konkurencyjności.

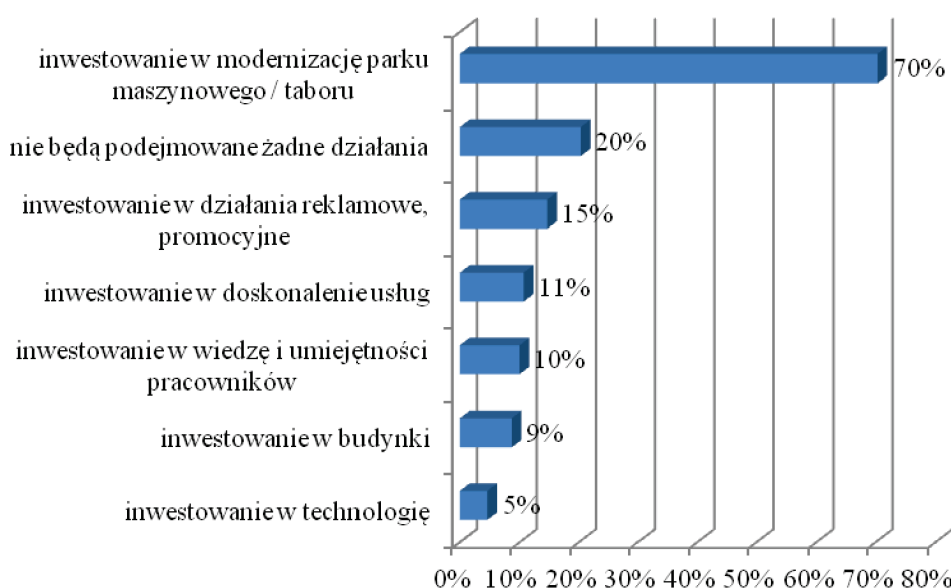
Posługując się metodą czterech modelowych sytuacji strategicznych, w zależności od przewagi czynników pozytywnych lub negatywnych, można stwierdzić, iż dla sektora transportu właściwa jest sytuacja ST (szanse – słabe strony), a tym samym strategia mini – maxi.⁵⁵ Szczególnie niekorzystny dla sektora transportu w województwie podlaskim jest układ warunków zewnętrznych, zdominowanych głównie niekorzystnym wpływem czynników ekonomicznych. W takiej sytuacji przedsiębiorstwa transportowe powinny w maksymalnym stopniu wykorzystywać swój potencjał wewnętrzny w budowaniu przewagi konkurencyjnej, aby w jak największym stopniu niwelować niekorzystny wpływ czynników zewnętrznych.

⁵⁵ Ibidem, s. 241.

7. Uwarunkowania i prognozy rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim

Uwarunkowania i perspektywy rozwoju sektora transportu opracowano przy wykorzystaniu wyników badań ilościowych i jakościowych przeprowadzonych wśród przedsiębiorstw reprezentujących analizowany sektor oraz przy wykorzystaniu badań typu foresight.

Wykres 45. Kierunki planowanych inwestycji w firmach badanego sektora w perspektywie najbliższych 3 lat



Źródło: opracowanie własne (n=300).

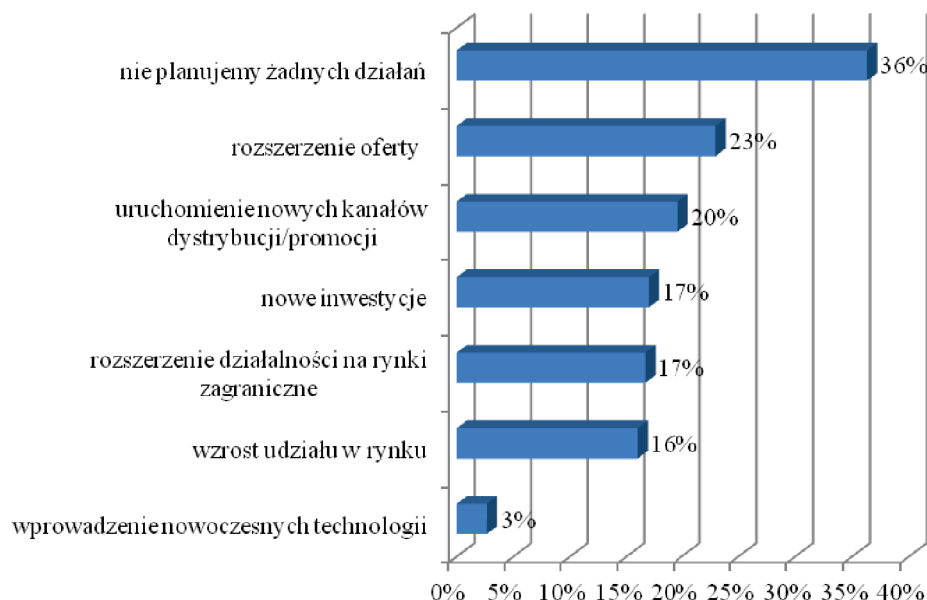
Firmy transportowe w województwie podlaskim jako główny kierunek planowanych inwestycji uznały inwestowanie w modernizację parku maszynowego (70% wskazań). Z jednej strony można takie działania uznać za typowe, to jednak trzeba mieć na uwadze fakt, iż sprawność i jakość usług przewozowych zależy od sprawności i nowoczesności taboru, szczególnie w transporcie międzynarodowym. Jest to czynnik w bezpośredni sposób oddziałujący na szybkość oraz jakość usług transportowych. Takie samo znaczenie przepisane jest również inwestowaniu w nowoczesne urządzenia telemetryczne i teleinformatyczne. Około 20% badanych przedsiębiorstw transportowych nie planuje żadnych inwestycji.

Spośród uczestniczących w badaniu przedsiębiorstw transportowych 36% nie planuje żadnych działań rozwojowych w okresie najbliższych trzech lat. Badania potwierdzają trudną sytuację ekonomiczną przedsiębiorstw transportowych i ich koncentrację na zachowaniu aktualnej pozycji rynkowej. Zachowawcza postawa przedsiębiorstw jest najprawdopodobniej rezultatem ogólnej sytuacji gospodarczej w kraju i na świecie. Przedsiębiorstwa transportowe nastawione na perspektywę długookresową deklarują inwestycje w rozszerzanie oferty (23%), intensyfikację promocji (20%) oraz nowe inwestycje w środki trwałe 17%. Internacjonalizacja

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

działalności jest celem strategicznym dla 17% firm. 16% firm dąży do zwiększenia udziału w rynku.

Wykres 46. Strategiczne kierunki rozwoju firm badanego sektora w perspektywie najbliższych 3 lat



Źródło: opracowanie własne.

Do określenia uwarunkowań i rozwoju w przyszłości sektora transportu wykorzystano również badania typu foresight, w tym analizę STEEPVL.

Analiza STEEPVL służy rozpoznaniu czynników społecznych (Social), technologicznych (Technological), ekonomicznych (Economic), ekologicznych (Ecological), politycznych (Political), czynników odnoszących się do wartości (Values) oraz czynników prawnych (Law) – które wpływają na rozwój danego obszaru badawczego⁵⁶. Analiza STEEPVL po raz pierwszy została przeprowadzona przez ekspertów z instytutu Johnson Research Associates (JRA) w latach siedemdziesiątych XX wieku⁵⁷.

Modyfikacja analizy PEST do większej liczby wymiarów, zdaniem G. Ringland, pozwala uchwycić potencjalne siły napędowe scenariuszy (*driving forces*), które mogłyby zostać pominięte w wypadku tradycyjnej analizy PEST⁵⁸. Analiza STEEPVL, poza definiowaniem sił napędowych tworzących scenariusze rozwoju⁵⁹, jest wykorzystywana na potrzeby

⁵⁶ Ringland G. *UNIDO Technology Foresight for Practitioners. A specialised Course on Scenario Building*, Prague, 5-8 November 2007.

⁵⁷ Loveridge D., *The STEEPV acronym and process – a clarification*, „Ideas in Progress“ 2002, Paper Number 29, The University of Manchester, PREST Policy Research in Engineering, Science and Technology.

⁵⁸ Ringland G. *UNIDO Technology Foresight for Practitioners. A specialised Course on Scenario Building*, Prague, 5-8 November 2007.

⁵⁹ Czaplicka-Kolarz K. (red.), *Scenariusze rozwoju technologicznego kompleksu paliwowo-energetycznego dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju*, Głowy Instytut Górnictwa, Katowice 2007.

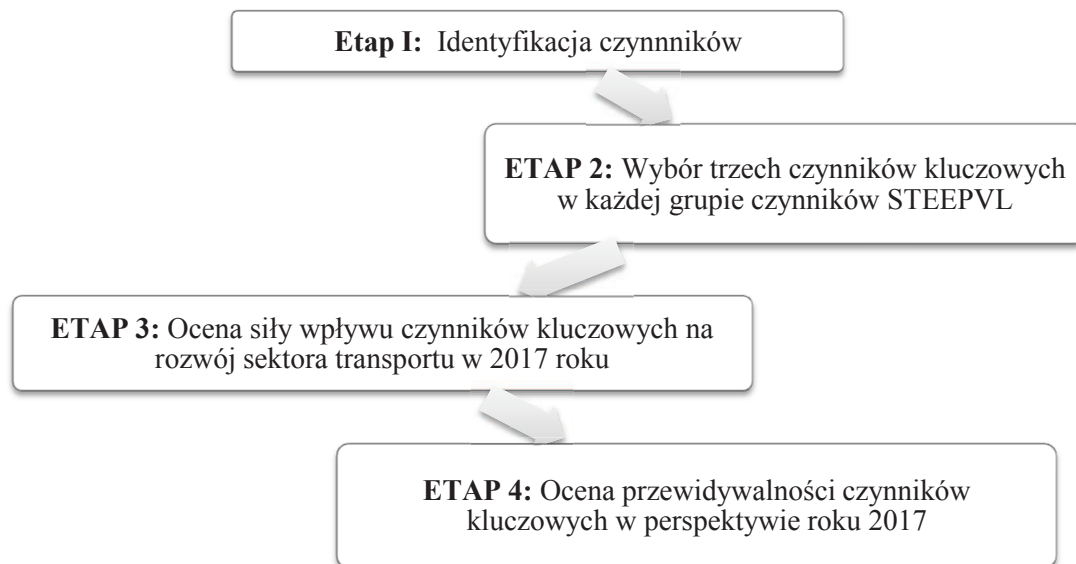
ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

identyfikacji zdarzeń bezprecedensowych załamujących trendy⁶⁰ lub też celem nadania kompleksowości analizie SWOT⁶¹. W ramach prowadzonego badania typu foresight analiza STEEPVL została wykorzystana narzędzie ułatwiające identyfikację sił napędowych scenariuszy.

Identyfikacja czynników analizy STEEPVL na potrzeby niniejszego badania została przeprowadzona przez 10-osobowy zespół ekspertów składających się z osób realizujących badanie oraz ekspertów wspomagających proces badawczy, czyli specjalistów teoretyków oraz praktyków z obszaru transportu. Należy podkreślić, że eksperci przed przystąpieniem do analizy STEEPVL dysponowali wynikami przeprowadzonych badań jakościowych i ilościowych oraz zapoznali się z wynikami analizy desk research. Dysponowali zatem wiedzą niezbędną do wskazywania czynników oddziałujących na badany sektor.

Realizacja analizy STEEPVL składała się z czterech zasadniczych etapów (Rysunek 1).

Rysunek 1. Etapy prac eksperckich w ramach analizy STEEPVL



Źródło: opracowanie własne.

W pierwszym etapie zadaniem ekspertów była identyfikacja czynników STEEPVL wpływających na badany obszar. Podczas prac panelowych każdy z ekspertów wskazywał co najmniej trzy czynniki społeczne, technologiczne, ekonomiczne, ekologiczne, polityczne, wartości oraz prawne wpływające na rozwój sektora transportu. Proces identyfikacji czynników był weryfikowany moderowaną burzą mózgów. Z zaproponowanych czynników wyeliminowano powtórzenia. Następnie czynniki zostały poddane agregacji oraz weryfikacji. W drugim etapie prac eksperci wyłonili spośród wszystkich czynników po trzy czynniki najważniejsze w każdej grupie czynników STEEPVL. W tym celu wykorzystano metodę wska-

⁶⁰ Mendonca S., Cuhna M.P., Ruff F., Kaivo-oja J., Wild cards weak signals and organizational improvisation „Futures“ 2004 No. 36, pp.201-217.

⁶¹ Czaplicka-Kolarz K. (red.), Scenariusze rozwoju technologicznego kompleksu paliwowo-energetycznego dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, Główny Instytut Górnictwa, Katowice 2007.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

zań. Każdy z ekspertów dysponował w każdym z siedmiu obszarów analizy STEEPVL trzema wskazaniami, które mógł dowolnie przypisać poszczególnym czynnikom w obszarze, wskazując trzy, dwa bądź jeden czynnik i określając w ten sposób ich ważność. W ten sposób wyłoniono w każdym z obszarów po trzy czynniki najważniejsze (Tabela 30) w rezultacie otrzymano listę czynników STEEPVL.

Tabela 30. Wybór czynników głównych rozwoju sektora transportu analizy STEEPVL za pomocą wskazań ekspertów

Czynniki społeczne (S)		
S1	Sprawność procesów przygotowania inwestycji infrastrukturalnych	Efektywny dialog samorządów ze społecznością lokalną. wpływa na sprawność przygotowania i realizacji procesów doskonalenia infrastruktury.
S2	Rozwój e-handlu i jego wpływ na strukturę i organizację transportu	Spółeczeństwo coraz częściej korzysta z zakupów w sieci ze względu oszczędność czasu oraz funkcjonujące trendy cywilizacyjne, co wpływa na strukturę usług przewozowych.
S3	Poziom i jakość kształcenia (w szczególności zawodowego w obszarze transportu)	Rosną kompetencje i oczekiwania odbiorców usług transportowych, co wymusza podniesienie jakości kształcenia.
Czynniki technologiczne (T)		
T1	Rozwój technologii związanych z logistyką i magazynowaniem	Następuje systematyczny rozwój technologii informatycznych i telemetrycznych sprzyjający zwiększeniu jakości usług transportowych i logistycznych.
T2	Rozwój infrastruktury transportowej (jakościowy)	Rozwój firm transportowych jest w bezpośrednim stopniu uzależniony od jakości posiadanego taboru i usprzętowania oraz jakości drogowej sieci komunikacyjnej.
T3	Rozwój infrastruktury transportowej (ilościowy)	Rozwój firm transportowych jest w bezpośrednim stopniu uzależniony jest od gęstości sieci drogowej.
Czynniki ekonomiczne (Ekon)		
Ekon1	Sytuacja gospodarcza w UE	Kondycja gospodarki krajów UE w bezpośredni sposób oddziałuje na kondycję ekonomiczną przedsiębiorstw transportowych w Polsce i w województwie podlaskim.
Ekon2	Sytuacja gospodarcza na rynkach wschodnich	Sytuacja ekonomiczna na rynkach wschodnich determinuje aktualne funkcjonowanie firm transportowych oraz wyznacza kierunki rozwoju sektora w regionie.
Ekon3	Koszty prowadzenia działalności	Koszty prowadzenia działalności przez firmy transportowe w znaczącym wymiarze determinowane są wy-

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

		sokością obciążeń generowanych przez państwo, samorządy i UE.
Czynniki ekologiczne (Ekoł)		
Ekoł1	Wymogi w zakresie ekologii transportu (m. in. emisja spalin, opłaty ekologiczne etc.	Sektor transportu jest w dużym stopniu uzależniony od rozwiązań w zakresie ochrony środowiska, wprowadzanych głównie przez instytucje i kraje UE.
Ekoł2	Wymogi ekologiczne w zakresie budowy infrastruktury transportowej	Występują zjawiska ograniczenia tempa rozwoju infrastruktury transportowej w związku koniecznością ochrony walorów środowiska naturalnego.
Ekoł3	Działalność organizacji ekologicznych	Rośnie siła przetargowa organizacji ekologicznych w procesach inwestowania w infrastrukturę komunikacyjną.
Czynniki polityczne (P)		
P1	Polityka gospodarcza: rynki wschodnie (głównie Rosja)	Następuje silne uzależnienie ekonomiczne firm transportowych od rozwiązań proponowanych przez stronę rosyjską.
P2	Polityka gospodarcza UE	Polska gospodarka jest sprzężona z polityką UE, co wpływa na rozwój gospodarczy Polski, a tym samym na poziom rozwoju sektora transportu.
P3	Polityka gospodarcza Polski	Polityka gospodarcza rządu ma wpływ na koniunkturę gospodarczą, co się przedkłada na kondycję przedsiębiorstw transportowych i rozwój infrastruktury drogowej.
Czynniki odnoszące się do wartości (V)		
V1	Jakość życia	Wzrost jakości życia staje się podstawową potrzebą cywilizacyjną, generującą zmiany zachowań konsumpcyjnych.
V2	Konsumpcyjny styl życia	Posiadanie i łatwy dostęp do zróżnicowanych dóbr i usług jest podstawową przesłanką konsumpcyjnego stylu życia.
V3	Mobilność społeczna	Łatwość przemieszczania staje się podstawowym warunkiem funkcjonowania człowieka we współczesnym społeczeństwie.
Czynniki prawne (L)		
L1	Mechanizmy stanowienia prawa i jego jakość	Stabilność i jakość rozwiązań prawnych na gruncie krajowym i lokalnym jest podstawowym czynnikiem funkcjonowania przedsiębiorstw oraz infrastrukturalnych procesów inwestycyjnych.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

L2	Międzynarodowe otoczenie prawne	Stabilność i jakość rozwiązań prawnych na gruncie prawa międzynarodowego jest istotnym warunkiem funkcjonowania rynkowego przedsiębiorstw transportowych, działających na rynkach zagranicznych.
L3	Funkcjonowanie prawa i jego instytucji	Sprawność instytucji stanowiących i realizujących prawo, w tym instytucji kontrolnych i certyfikujących przekłada się na efektywność ekonomiczną firm transportowych.

Źródło: opracowanie własne.

W trzecim etapie eksperci dokonali oceny siły wpływu czynników na rozwój sektora transportu w perspektywie 2017 roku, z podziałem na siedem obszarów analizy STEEPVL (społeczny, technologiczny, ekonomiczny, ekologiczny, polityczny, wartości i prawny). Ocena została przeprowadzona z wykorzystaniem wcześniej przygotowanego kwestionariusza badawczego, w którym zastosowano 7-stopniową skalę oceny Likerta (załącznik 4). Uzyskane w ten sposób informacje posłużyły do wyznaczenia średniego poziomu oceny siły wpływu poszczególnych czynników.

W czwartym etapie przeprowadzono badanie ankietowe dotyczące przewidywalności czynników STEEPVL. W badaniu wykorzystano kwestionariusz badawczy z 7-stopniową skalą Likerta (załącznik 3).

W etapie trzecim i czwartym brali udział, oprócz ekspertów, także inni specjaliści, reprezentujący sektor transportu, przedstawiciele firm, uczelni wyższych oraz administracji samorządowej. W rezultacie łączna liczba respondentów biorących udział w badaniach ankietowych wynosiła 20 osób.

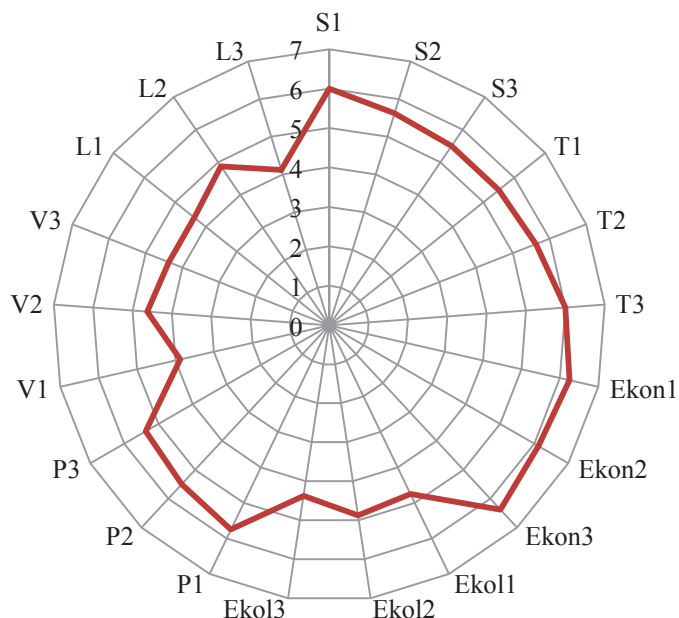
Efektem badań ankietowych było wyłonienie czynników, które mogą być rozważane jako siły napędowe w scenariuszach rozwoju sektora transportu. Czynniki takie powinny charakteryzować się jednocześnie dużą siłą wpływu i wysoką niepewnością.

Ocena ważności czynników STEEPVL

Siłę wpływu poszczególnych czynników analizy STEEPVL na przyszły rozwój sektora transportu przeprowadzono za pomocą badania ankietowego. Ankieta (załącznik 4), którą otrzymali do wypełnienia eksperci dotyczyła wyłonionych wcześniej 21 czynników w siedmiu obszarach analizy STEEPVL. Ankietowani przypisywali czynnikom wartości od „1” do „7”, gdzie jedynka oznaczała bardzo małą siłę wpływu czynnika, a siódemka – bardzo dużą siłę wpływu na rozwój badanego sektora. Średnie oceny wszystkich czynników głównych przedstawiono na wykresie (Wykres 47).

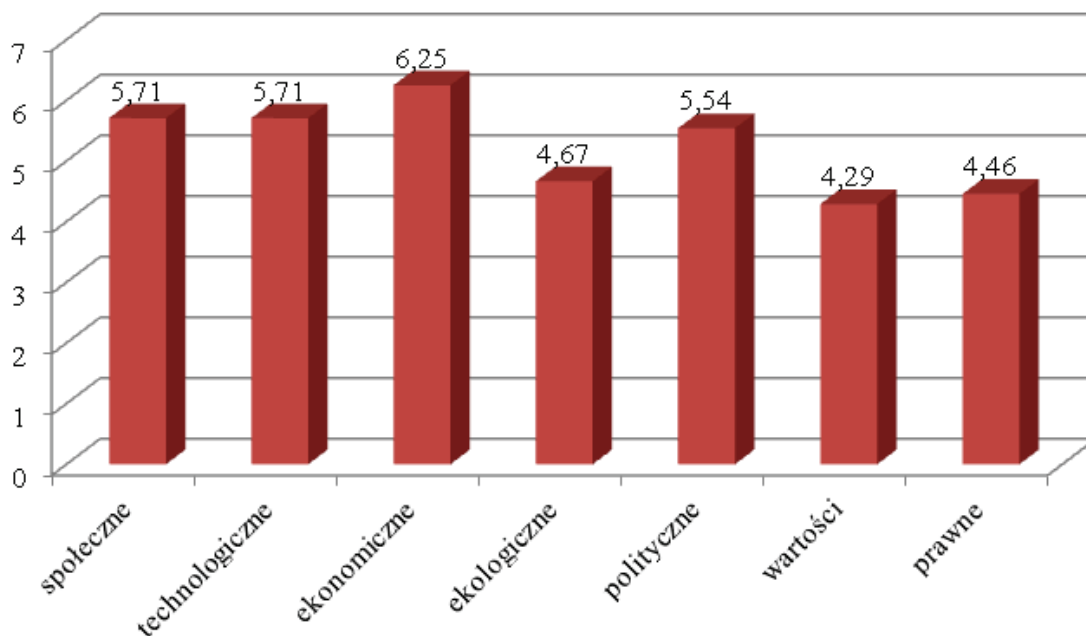
ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 47. Średnie oceny siły wpływu czynników determinujących rozwój sektora transportu



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 48. Średnie oceny siły wpływu wszystkich grup czynników analizy STEEPVL



Źródło: opracowanie własne.

Najwyższe oceny uzyskały wszystkie czynniki ekonomiczne (średnia ocena ponad 6), a także czynnik społeczny S1 - *Sprawność procesów przygotowania inwestycji infrastrukturalnych*.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

ralnych oraz czynnik technologiczny T3 - *Rozwój infrastruktury transportowej (ilościowy)*. Czynnikiem najslabiej wpływającym na rozwój sektora transportu okazał się czynnik odnoszący się do wartości V1 - Jakość życia, a także czynnik prawny L3 - *Funkcjonowanie prawa i jego instytucji*.

Uwzględniając wyniki uzyskane dla poszczególnych siedmiu grup czynników analizy STEEPVL, wykonano zestawienie zaprezentowane na wykresie (Wykres 48).

Najwyższe średnie oceny siły wpływu na rozwój sektora transportu w perspektywie roku 2017 uzyskały czynniki z grupy ekonomiczne, społeczne i technologiczne, zaś najniższe średnie oceny odpowiadały czynnikom odnoszącym się do wartości, prawnym i ekologicznym.

Ocena przewidywalności czynników STEEPVL

Przedmiotem tej części opracowania jest przedstawienie wyników eksperckiej oceny stopnia przewidywalności przyszłego stanu czynników, wyróżnionych w wyniku analizy STEEPVL. Czynniki te charakteryzują się różnym stopniem przewidywalności, co ma swoje konsekwencje w ich wyborze i umiejscowieniu przy konstrukcji scenariuszy przyszłości rozwoju sektora transportu.

Ocena przewidywalności czynników wykonana została za pomocą badania ankietowego (załącznik 3). Ankietowani przypisywali czynnikom wartości od „1” do „7”, gdzie jedynka oznaczała bardzo niską, a siódemka – bardzo wysoką przewidywalność stanu czynnika w przyszłości. Ekspertom zadano pytanie o przewidywalność czynników, gdyż – zdaniem koordynatorów – wydawało się ono być bardziej zrozumiałe niż pytanie o niepewność. Następnym krokiem przeprowadzonych analiz było przekształcenie skali zgodnie ze wskazówkami zaproponowanymi przez G. Wieczorkowską i J. Wierzbickiego⁶². Przekształcenie skali jest równoważne następującej zamianie wartości: (1→7) (2→6) (3→5) (4→4) (5→3) (6→2) (7→1).

Średnią ekspercką ocenę niepewności dla 21 czynników głównych analizy STEEPVL przedstawiono na wykresie (Wykres 49).

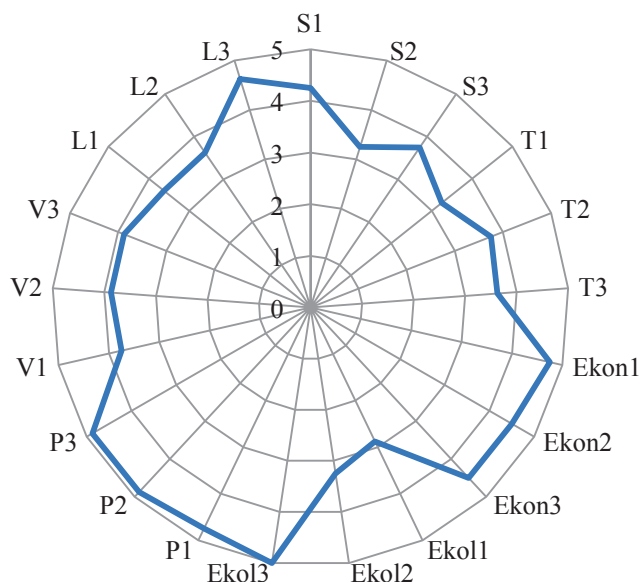
Według ekspertów największą niepewnością w perspektywie 2017 r. charakteryzują się czynniki polityczne P2 i P3, czyli *polityka gospodarcza UE oraz Polski*. Wysoki stopień niepewności dotyczy również czynnika ekologicznego Ekol 3 - *Działalność organizacji ekologicznych*. Natomiast czynniki charakteryzujące się dość wysoką przewidywalnością w perspektywie 2017 r. są czynniki ekologiczne Ekol 1 - *Wymogi w zakresie ekologii transportu (m. in. emisja spalin, opłaty ekologiczne etc.)* i Ekol 2 - *Wymogi ekologiczne w zakresie budowy infrastruktury transportowej*.

Ocenę średnią niepewności w grupach czynników zaprezentowano na wykresie (Wykres 50). Czynniki charakteryzujące się największą niepewnością to czynniki z grupy politycznych i ekonomicznych, zaś najmniejszą niepewnością charakteryzują się czynniki z grupy technologicznych ekologicznych i społecznych.

⁶² Wieczorkowska G., Wierzbicki J., *Statystyka. Analiza badań społecznych*, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa 2007.

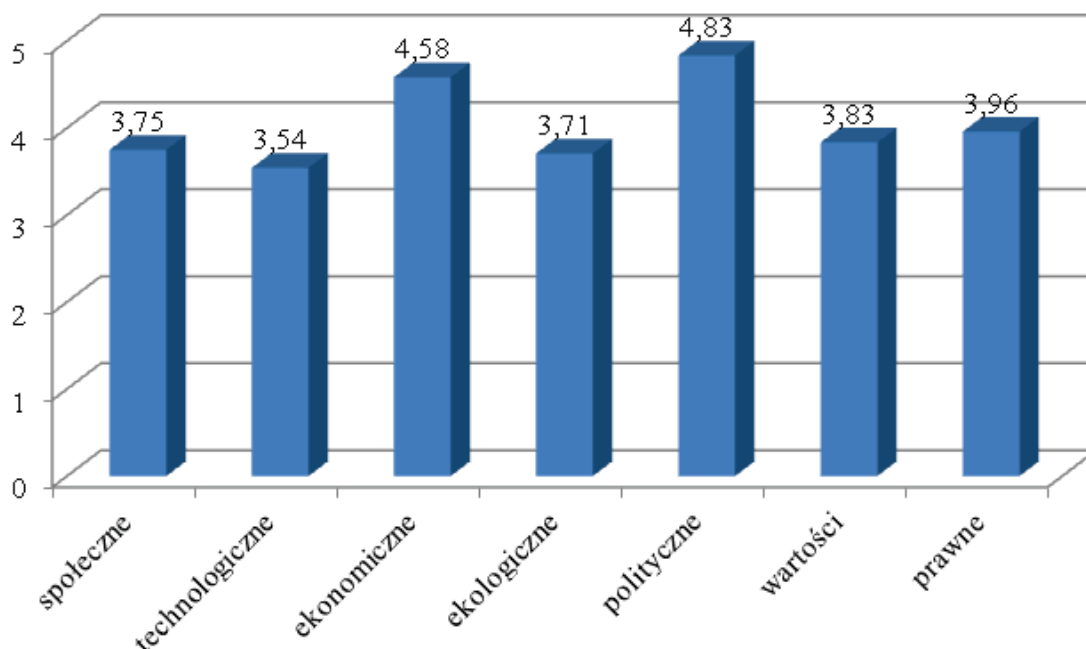
ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 49. Średnie oceny niepewności czynników determinujących rozwój sektora transportu



Źródło: opracowanie własne.

Wykres 50. Średnie oceny niepewności wszystkich grup czynników analizy STEEPVL



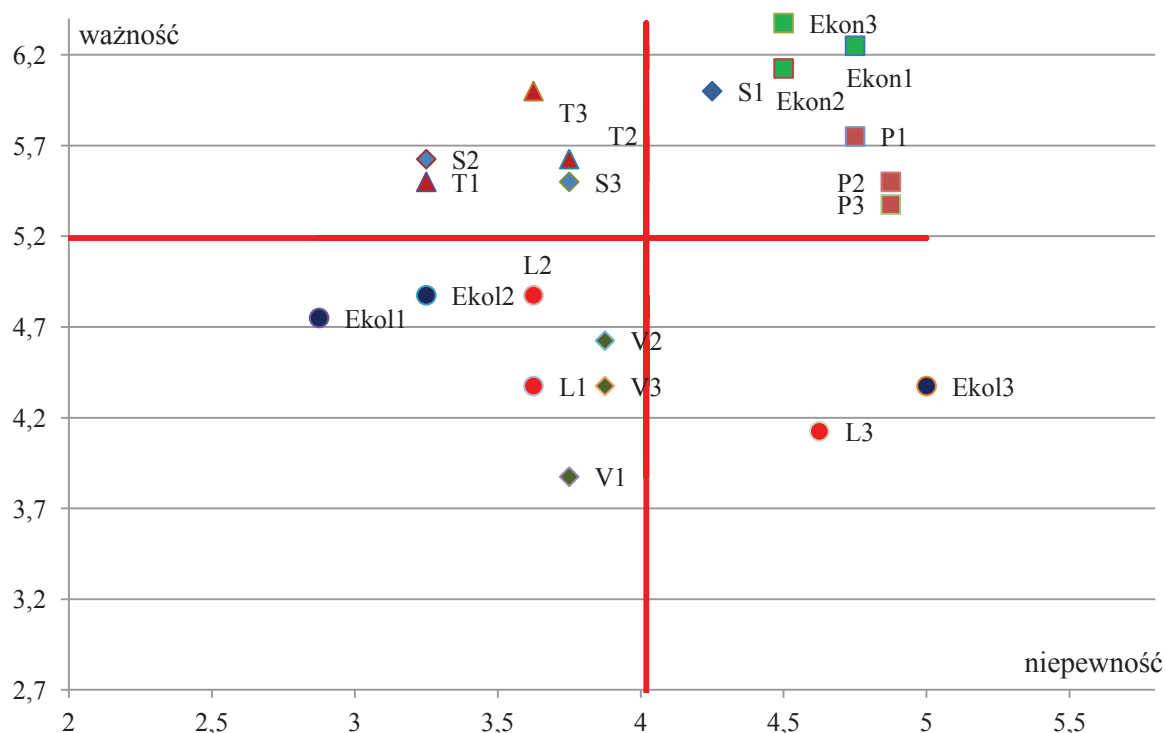
Źródło: opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę średnie oceny czynników dotyczących siły ich oddziaływania na sektor transportu oraz oceny przewidywalności tych czynników w 2017 r. dokonano wyłonienia

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

czynników o najwyższej sile wpływu na badany obszar i jednocześnie najmniejszej ich przewidywalności (Wykres 51). Na podstawie danych zaprezentowanych na rysunku można wyodrębnić siedem czynników charakteryzujących się jednocześnie wysokim stopniem niepewności i ważności (położonych w pierwszej ćwiartce wykresu). Wśród nich znalazły się wszystkie czynniki ekonomiczne i polityczne.

Wykres 51. Ocena czynników determinujących sektor transportu pod względem ważności i niepewności w perspektywie roku 2017



Źródło: opracowanie własne.

Wyniki badania niepewności czynników w zestawieniu z oceną siły ich wpływu na rozwój sektora transportu w perspektywie 2017 roku były podstawą do wstępnego wyodrębnienia kluczowych czynników rozwoju sektora. Wśród analizowanych czynników zaobserwowano dwa skupienia, obejmujące czynniki ekonomiczne: *Sytuacja gospodarcza w UE (Ekon1)*, *Sytuacja gospodarcza na rynkach wschodnich (Ekon2)*, *Koszty prowadzenia działalności (Ekon3)* oraz grupę czynników politycznych: *Polityka gospodarcza: rynki wschodnie (głównie Rosja) (P1)*, *Polityka gospodarcza UE (P2)*, *Polityka gospodarcza Polski (P3)*.

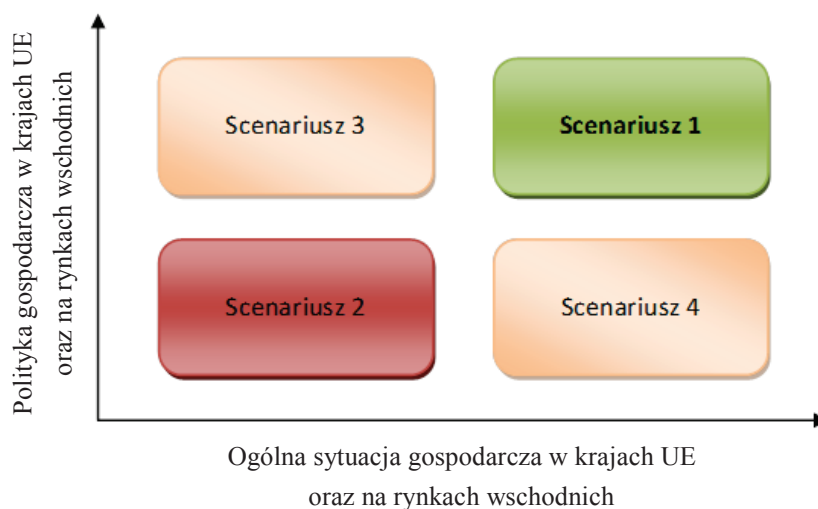
Mając na uwadze konieczność ograniczenia wielowymiarowości sporządzanej analizy dokonano grupowania czynników komplementarnych, identyfikując dwa czynniki kluczowe: ekonomiczny: *Ogólna sytuacja gospodarcza w krajach UE oraz na rynkach wschodnich* i polityczny: *Polityka gospodarcza w krajach UE oraz na rynkach wschodnich*.

Wybrane czynniki kluczowe umieszczono na płaszczyźnie w postaci osi (gdzie początek osi oznacza najmniejszą wartość oceny czynnika, a koniec największą), a stworzone w ten

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

sposób cztery obszary ustanowiły ramy budowania czterech scenariuszy rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim w perspektywie roku 2017.

Wykres 52. Identyfikacja scenariuszy rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim w perspektywie roku 2017



Źródło: opracowanie własne.

SCENARIUSZ 1. Wzrost gospodarczy wspierany czynnikami politycznymi. W warunkach wysokiego wzrostu gospodarczego w krajach UE oraz na rynkach wschodnich, przekładającego się na korzystną sytuację gospodarczą, przy jednoczesnym sprzyjającym klimacie politycznym w zakresie wspierania gospodarki spodziewany jest znaczący wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe. Tym samym, również w skali regionu, zarówno liczba, jak i wielkość przedsiębiorstw sektora transportu będą wzrastać. Stymulantami rozwoju sektora transportu będą mogły być zarówno działania na szczeblu regionalnym, krajowym, jak i międzynarodowym, w tym w szczególności polityka wspierania rozwoju przedsiębiorstw w analizowanym sektorze oraz polityka infrastrukturalna, przekładająca się na poprawę jakości i dostępności infrastruktury transportowej. W ramach powyższego scenariusza znaczącemu zwiększeniu ma szansę ulec popyt na specjalistów, zarówno z zakresu organizacji transportu i logistyki, jak i pracowników bezpośrednio zaangażowanych w świadczenie usług transportowych, obsługę magazynową, oraz biorących udział w świadczeniu usług towarzyszących.

SCENARIUSZ 2. Recesja w niesprzyjających warunkach politycznych. W warunkach niekorzystnej sytuacji ekonomicznej w krajach UE oraz na rynkach wschodnich, objawiającej się spowolnieniem gospodarczym lub recesją, przy jednoczesnym niesprzyjającym klimacie politycznym spodziewane jest znaczące ograniczenie zapotrzebowania na usługi transportowe, magazynowe oraz towarzyszące. Tym samym, również w skali regionu, zarówno liczba, jak i wielkość przedsiębiorstw sektora transportu będą się zmniejszać. Szanse na utrzymanie się na rynku i przetrwanie będą miały jedynie przedsiębiorstwa nowoczesne, o zdywersyfikowanej ofercie, świadczące usługi na rzecz podmiotów o najlepszej sytuacji ekonomicznej lub działające w niszowych segmentach rynku. W ramach powyższego scenariusza zapotrzebowanie na specjalistów w obszarze transportu będzie spadało, przy jednoczesnym ograni-

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

czeniu poziomu wynagrodzeń pracowników zatrudnionych w sektorze. Realizacji niniejszego scenariusza towarzyszyć będzie ograniczenie bądź wstrzymanie inwestycji infrastrukturalnych, co przełoży się na stopniową degradację infrastruktury transportowej w skali regionu.

SCENARIUSZ 3. Recesja, mimo sprzyjających warunków politycznych. W warunkach niekorzystnej sytuacji ekonomicznej w krajach UE oraz na rynkach wschodnich, objawiającej się spowolnieniem gospodarczym lub recesją, przy jednoczesnej aktywnej polityce gospodarczej państwa, polegającej m. in. na wsparciu aktywności ekonomicznej przedsiębiorstw, jak i zmierzającej do rozwoju infrastruktury spodziewana jest stagnacja lub spowolnienie w sektorze transportu. W skali regionu, zarówno liczba, jak i wielkość przedsiębiorstw sektora transportu nie będą ulegać znaczącym zmianom. Przedsiębiorstwa nowoczesne, innowacyjne, ze względu na relatywnie łatwą dostępność zewnętrznych źródeł finansowania będą miały warunki do intensyfikacji rozwoju. Jednakże dla większości przedsiębiorstw operujących w sektorze, realizacja powyższego scenariusza będzie przekładała się na ograniczenie skali działalności lub konieczność likwidacji. Sytuacja taka warunkowana będzie ograniczeniem zapotrzebowania na usługi transportowe, zwłaszcza świadczone przez przedsiębiorstwa niewielkie, o relatywnie niskiej pozycji konkurencyjnej. W ramach realizacji powyższego scenariusza zapotrzebowanie na specjalistów w obszarze transportu nie ulegnie znaczącym zmianom. Realizacji niniejszego scenariusza towarzyszyć będzie znaczący rozwój infrastruktury transportowej (zarówno w ujęciu ilościowym, jak i jakościowym), co może częściowo skutkować redukcją kosztów działalności. Nie przełoży się to jednak na wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe.

SCENARIUSZ 4. Wzrost gospodarczy w niesprzyjających warunkach politycznych. W warunkach korzystnej sytuacji ekonomicznej w krajach UE oraz na rynkach wschodnich, objawiającej się wzrostem gospodarczym, przy jednoczesnej niesprzyjającej polityce gospodarczej państwa, polegającej m. in. na ograniczeniu wsparcia aktywności ekonomicznej przedsiębiorstw, jak i ograniczeniu rozwoju infrastruktury spodziewane jest stagnacja lub spowolnienie w sektorze transportu. W skali regionu, zarówno liczba, jak i wielkość przedsiębiorstw sektora transportu nie będą wówczas ulegać znaczącym zmianom. Rozwój przedsiębiorstw w sektorze będzie znacząco ograniczony. Sytuacja taka, mimo rosnącego zapotrzebowania na usługi transportowe, nie przełoży się znacząco na kondycję finansową przedsiębiorstw w sektorze. Niesprzyjające warunki polityczne sprawią, iż działalność firm transportowych będzie napotykała na szereg utrudnień o charakterze administracyjnym, organizacyjnym i prawnym. Realizacji niniejszego scenariusza towarzyszyć będzie ograniczenie bądź wstrzymanie inwestycji infrastrukturalnych, co przełoży się na stopniową degradację infrastruktury transportowej w skali regionu, co będzie skutkowało wzrostem kosztów działalności.

8. Dobre praktyki w sektorze transportu w województwie podlaskim



ADAMPOL S. A.

Spółka ADAMPOL zapewnia swoim Klientom kompleksowe rozwiązania w zakresie międzynarodowego i krajowego transportu samochodów. Do przewozów używa środków transportu: samochodowego, kolejowego, morskiego i transportu kombinowanego (kolej - samochód). Codziennie odbiera i dowozi około 600 ładunków dla klientów w Europie i Azji. Faktyczna prowadzona działalność gospodarcza spółki dotyczy:

- transportu i spedycji samochodów w kraju i za granicą (ponad 90% przychodów),
- składowania samochodów,
- sprzedaży materiałów i towarów,
- wynajmu nieruchomości,
- usług warsztatu.

Grupa ADAMPOL posiada liczne filie w Polsce (Gdańsk, Gliwice, Łapy, Małaszewicze, Tychy, Warszawa, Wieliszewo i Zgierz) i za granicą (Maidenhead – Wielka Brytania; Zaporozże – Ukraina; Kaliningrad – Rosja; Salzgitter, Brema – Niemcy;). W Moskwie działa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Vectura specjalizująca się w przewozach samochodów, powiązana kapitałowo z ADAMPOL S.A.

ADAMPOL S. A. osiągnął pod względem zatrudnienia status dużego przedsiębiorstwa. Firma zatrudnia ponad 300 osób w następujących kategoriach: kierowca autotransportera, pomocnik kierowcy autotransportera, kadra kierownicza, specjaliści, administracja biurowa i personel techniczny. Wszyscy kierowcy, zanim po raz pierwszy wyruszą w trasę, muszą przejść obowiązkowy, trzymiesięczny kurs, podczas którego poznają tajniki pracy kierowcy autotransportera. Po odbyciu szeregu szkoleń i instruktaży są egzaminowani z wiedzy teoretycznej i praktycznej.

ADAMPOL S. A. posiada 280 własnych autotransporterów i ma do dyspozycji 60 dodatkowych ciężarówek w drodze umów długoterminowych. Ponadto, od wielu lat stale współpracuje z około 400 podwykonawcami (co przekłada się na kolejne 600 autotransporterów). Wszystkie ciężarówki są wyposażone w system monitorowania GPS – Transics, który umożliwia stały monitoring ciężarówek i towarów, szybką i bezpłatną komunikację z kierowcami, błyskawiczną przesyłkę dokumentów transportowych dzięki zainstalowanym w autotransporterach skanerom i faksom.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Spółka ADAMPOL jest członkiem wielu organizacji zrzeszających przewoźników: Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia (SPP), Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD), International Road Transport Union (IRU), European Car-Transport Group of Interest (ECG).

Misją firmy jest „pomagać klientom zwiększać ich konkurencyjność”.

Etapy rozwoju firmy

- 07.12.1990r. - założenie firmy Adampol przez Adama Byglewskiego,
- 1992r. - dołączenie do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (największej polskiej organizacji skupiającej przewoźników),
- 1994r. - rozszerzenie oferty o usługi magazynowania i składu celnego,
- 1996r. - przekształcenie formy organizacyjno-prawnej przedsiębiorstwa w spółkę akcyjną przeniesienie siedziby firmy z Supraśla do Zaścianek k. Białegostoku, gdzie wybudowana została nowa hala magazynowa, skład celny oraz powstał serwis warsztatowy,
- 2000r. - opracowanie i wdrożenie Systemu Zarządzania Jakością, co zostaje uhonorowane certyfikatem ISO 9002,
- 2001r. - wyposażenie wszystkich autotransporterów w system śledzenia GPS,
- 2003 r. - otrzymanie certyfikatu Jakości ISO 9000:2000, stworzenie nowych schematów logistycznych na zasadach „door to door” z wykorzystaniem transportu morskiego, kolejowego i drogowego oraz placów przeładunkowych, utworzenie spółki córki Vectura LLC z siedzibą w Moskwie oraz firmy Transcar w Kaliningradzie,
- 2004r. - przystąpienie do grona przewoźników europejskich European Car - Transport Group of Interest,
- 2007r. - dołączenie do oferty możliwości korzystania z terminalu przeładunkowego zlokalizowanego na terenie Wolnego Obszaru Celnego (WOC) w Małaszewiczach, gm. Terespol,
- 2008r. - utworzenie firmy córki „Adampol Investment LLC”,
- 2009r. - otwarcie oddziału Adampol SA w Maidenhead.

Kompetencje wyróżniające, silne strony, osiągnięcia

Firma ADAMPOL jest zorientowana na innowacje pod kierownictwem grupy rozwojowo-badawczej złożonej ze specjalistów zajmujących się pracą koncepcyjną i tworzeniem nowej wiedzy, usług, procesów, metod i systemów. Ich celem jest zarządzanie projektami innowacyjnymi, związanymi z realizacją zadań związanych z transportem logistyką a także zarządzaniem zasobami ludzkimi.

Personel to wykształceni i kompetentni ludzie z wieloletnim doświadczeniem, posiadający wiedzę w zakresie obowiązujących w Polsce przepisów prawnych zarówno dotyczących transportu jak i bhp, wspierani przez kadrą naukową Politechniki Białostockiej.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

W przedsiębiorstwie przykładą się duże znaczenie do szkoleń i wzrostu kwalifikacji kadry. W 2011 roku średnio na jednego kierowcę firmy ADAMPOL S. A. przypadło 15 dni szkoleniowych.

Spółeczna odpowiedzialność (traktowanie z szacunkiem kontrahentów i pracowników, dbałość o środowisko naturalne oraz interesy społeczeństwa) traktowane jest jako integralny element strategii firmy i jej orientacji na długofalowy rozwój (publikacja raportu na temat społecznego odpowiedzialności biznesu w ADAMPOL S.A.)

ADAMPOL S. A. jako jeden z pierwszych podmiotów gospodarczych w Polsce uzyskał Certyfikat Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO. Dzięki temu certyfikatowi spółka ADAMPOL jest przedsiębiorcą upoważnionym w odniesieniu do uproszczeń celnych i bezpieczeństwa i ochrony. Firmy posiadające uznawany we wszystkich Państwach Członkowskich UE certyfikat AEO są wiarygodnym partnerem zarówno dla swoich kontrahentów jak i administracji celnej, korzystają przy tym z wielu ważnych przywilejów tj. rzadsze kontrole towarów i dokumentacji przez władze celne.

Spółka proponuje swoim kontrahentom sprawną realizację usługi transportowej zgodnie z posiadanym certyfikatem jakości, który w lipcu 2009 roku spółka poprzez audyt recertyfikacyjny zaktualizowała do normy EN ISO 9001: 2008.

Baza w Małaszewiczach (WOC) z dostępem kolei europejskiej i rosyjskiej, która przynosi korzyści Klientom ADAMPOL S.A. w postaci wzrostu dostępności wagonów specjalistycznych do przewozu samochodów i kontenerów, realizacji przewozów multimodalnych, przyspieszenie odpraw celnych w trybie pracy 24 godziny/365 dni w roku.

Rynki docelowe

Kontrahenci firmy ADAMPOL S. A. to producenci, dealerzy i spedytory z całej Europy a także poza jej granicami. Koncerny, z którymi firma stale współpracuje to między innymi: BMW, Chevrolet, Fiat, Glovis, Volkswagen, Suzuki, General Motors, Mitsubishi i Ford.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU



Przedsiębiorstwo Usługowo-Asenizacyjne „ASTWA” Sp. z o.o. istnieje od 1992 roku, zatrudnia około 100 osób i prowadzi działalność gospodarczą uwzględniającą interesy społeczne i ochronę środowiska, a także pozytywne relacje z interesariuszami. Od ponad 20 lat ASTWA świadczy usługi w zakresie kompleksowej gospodarki odpadami: odbioru, selektywnej zbiórki i unieszkodliwiania, odbioru nieczystości ciekłych własnym pojazdem asenizacyjnym oraz zimowego i letniego oczyszczania ciągów komunikacyjnych na terenie województwa podlaskiego. Przedsiębiorstwo jest przykładem firmy transportującej m.in. odpady niebezpieczne, co wymaga specyficznej infrastruktury i organizacji pracy.

Przedsiębiorstwo Usługowo-Asenizacyjne "ASTWA" Sp. z o.o. jest jedną z najbardziej dynamicznych firm zajmujących się wywozem, transportem i utylizacją odpadów w województwie podlaskim. Od 1992r. stale poszerza zakres usług jak również obejmuje swoimi usługami nowe tereny. W ciągu tak krótkiego czasu wypracowała około 40% udział w rynku i nawiązała współpracę z pięćdziesięcioma gminami województwa Podlaskiego.

Etapy rozwoju firmy

Do najważniejszych etapów w rozwoju przedsiębiorstwa można na zaliczyć następujące:

- 1995r. - wdrożono „Pilotażowy projekt selektywnej zbiórki odpadów na osiedlu Słoneczny Stok” wspólnie z Urzędem Miasta Białystok i holenderską Gminą Eindhoven,
- 1997r. - zainicjowanie usług zimowego i letniego oczyszczania ciągów komunikacyjnych, ulic i placów,
- 2000r. - wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ISO 9001 Jakością, ISO 14001 Środowiskiem i PN-N-18001 Bezpieczeństwem i Higieną Pracy),
- 2001r. - rozpoczęto usługi odbioru odpadów niebezpiecznych: medycznych, lamp fluorescencyjnych i azbestu,
- 2007r. - oddano do eksploatacji własną stację paliw, dzięki temu uzyskano wymierne efekty ekonomiczne dotyczące: obniżenia kosztu zakupu oleju napędowego nowej organizacji pracy kierowców i dyspozytorów,
- 2011r. - realizacja projektu budowy Wzorcowego Centrum Selektywnego Zbierania Odpadów w ramach otrzymanej dotacji z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Kompetencje wyróżniające, silne strony, osiągnięcia

Bycie odpowiedzialną firmą według ASTWY nie oznacza tylko spełnianie wszystkich wymogów formalnych, ale zwiększone inwestycje w zasoby ludzkie, ochronę środowiska i relacje z kontrahentami, czyli dobrowolne zaangażowanie. W kwestii wymogów formalnych firma ASTWA posiada wszystkie wymagane zezwolenia i uprawnienia do kompleksowego gospodarowania odpadami, a ponadto jako pierwsza spośród lokalnych firm świadczących

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

usługi komunalne wdrożyła Zintegrowany System Zarządzania. Zapewniający wykonanie usług o odpowiedniej jakości (ISO 9001), w sposób przyjazny dla środowiska (ISO 14001) i bezpiecznie (PN-N-18001) na terenie Zielonych Płuc Polski.

Odpowiedzialny biznes firmy ASTWA to podejście strategiczne i długofalowe, oparte na zasadach dialogu społecznego i poszukiwaniu rozwiązań korzystnych dla wszystkich. To gwarancja przekazania nieskażonego środowiska następnym pokoleniom.

Odpowiedzialny biznes ASTWY opera się na:

- dostarczaniu usług i produktów w sposób nie degradujący środowiska przyrodniczego i społecznego,
- prowadzeniu biznesu w taki sposób, aby uwzględniać wartości etyczne, prawo, szacunek dla pracowników, społeczeństwa i środowiska przyrodniczego,
- filozofii prowadzenia działalności gospodarczej w oparciu o budowanie, trwałych, przejrzystych relacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami: m. in. z pracownikami, z klientami, z dostawcami, z akcjonariuszami, z konkurencją, ze społecznością lokalną,
- dostarczaniu usług i produktów w sposób nie degradujący środowiska przyrodniczego i społecznego,
- poczuciu odpowiedzialności za konsumenta, społeczeństwo, środowisko przyrodnicze, za sukces gospodarki,
- stosowaniu przejrzystych praktyk biznesowych opartych na szacunku dla pracowników, społeczności i środowiska.



Zasady społecznej odpowiedzialności wyznaczają standardy pracy w firmie. Są one stosowane w relacjach między pracownikami, pracownikami a Zarządem firmy, jak również w relacjach z klientami i dostawcami.

W praktyce oznacza to:

- równość szans rozwoju,
- właściwy czas pracy,
- równość szans kobiet i mężczyzn w miejscu pracy,
- działalność charytatywną na rzecz lokalnej społeczności,
- postawy proekologiczne.

W roku 2009, a wcześniej w 2007 i 2005 Prezesowi PU-A „ASTWA” przyznany został tytuł „Pracodawca Przyjazny Załodze” za wybitne osiągnięcia w sferze przestrzegania prawa pracy, ochrony i tworzeniu nowych miejsc pracy oraz za wspieranie akcji charytatywnych.

Ponadto Zarząd Spółki ciągle doskonali warunki pracy załogi. Spółka bierze udział w różnych konkursach z dziedziny bhp i ochrony środowiska otrzymując liczne nagrody, dyplomy i wyróżnienia np.: Tytuł Lider Polskiej Ekologii 2002, I miejsce w kraju w konkursie "Pracodawca - organizator pracy bezpiecznej" oraz "Najlepsza Jakość Usług".

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Ponadto ASTWA została nagrodzona wieloma wyróżnieniami i nagrodami:

- w ogólnopolskim konkursie ekologicznym pod honorowym patronatem Ministra Środowiska W 2008 r. utrzymała certyfikat **FIRMA BLISKA ŚRODOWISKU** oraz **WYRÓŻNIENIE** za wkład w edukację ekologiczną regionu,
- europejski standard usług został potwierdzony przyznaniem nagrody **Medal Europejski 2011** za usługę: **Zbieranie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego**,
- w rankingu Gazety Współczesnej i WSFiZ przedsiębiorstwo ASTWA otrzymała tytuł **SUPERFIRMY 2012**,
- w roku 2010 przedsiębiorstwo ASTWA uzyskało tytuł **Ambasadora Polskiej Gospodarki**,
- firma uczestniczyła w projekcie „Sieć współpracy na rzecz promowania społecznej odpowiedzialności małych, średnich i dużych przedsiębiorstw współfinansowanym przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego i otrzymała certyfikat **FIRMA ODPOWIEDZIALNA SPOŁECZNIE**,
- startując w Ogólnopolskim Programie Promocyjnym organizowanym przez Centrum Promocji Biznesu, uzyskało tytuł **SOLIDNY PARTNER’98** przyznany za rzetelność, uczciwość i terminowość w biznesie,
- za szczególne osiągnięcia w dziedzinie przedsiębiorczości, innowacyjności i dostosowania firmy do funkcjonowania na zintegrowanym rynku europejskim otrzymało tytuł **LIDER PRZEDSIĘBIORCZOŚCI 2010**,
- przedsiębiorstwo uzyskało specjalne wyróżnienie jako laureat konkursu **AMBASADOR BIZNESU – PODLASIE 1999** organizowanego przez Fundację Rozwoju Województwa Białostockiego,
- decyzją Kapituły Europejskiego Konkursu Promocyjnego ASTWA otrzymała w 2009 roku tytuł **EURO LEADER** w zakresie systemowego zarządzania i gospodarowania odpadami w firmie wywozowej,
- jako jedna z pięciu najlepszych firm usługowych w Polsce "ASTWA" otrzymała specjalne wyróżnienie w ogólnopolskim konkursie **FIRMA NOWEGO MILENIA** organizowanym pod patronatem Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej i Ministerstwa Gospodarki,
- za ciągłą i stałą działalność charytatywną "ASTWA" została nominowana do tytułu **DOBROCZYŃCA ROKU 1999** aż w trzech, z sześciu możliwych, kategoriach: "aktywizacja społeczności lokalnej", "edukacja i oświata" oraz "pomoc społeczna i ochrona zdrowia",
- firma otrzymała tytuł **AMBASADORA BIZNESU – PODLASIE 2003** w konkursie organizowanym przez Podlaską Fundację Rozwoju Regionalnego oraz Gazetę Wyborczą Oddział w Białymstoku,
- za terminowe regulowanie wszelkich zobowiązań oraz poszanowanie ekologii i praw konsumenta otrzymało certyfikat **SOLIDANA FIRMA 2006**,

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- na Targach "Zielone Płuca Polski XXI wieku" "ASTWA" otrzymała wyróżnienie **ZŁOTY KLON** za prowadzony program selektywnej zbiórki odpadów,
- w konkursie Ministra Środowiska **LIDER POLSKIEJ EKOLOGII** firma "ASTWA" uzyskała specjalne wyróżnienie za przedsięwzięcie "Kompleksowa gospodarka odpadami w aspekcie ochrony środowiska",
- ASTWA jako jedyna firma z naszego regionu otrzymała nominację do II etapu Konkursu **FIRMA PRZYJAZNA ŚRODOWISKU** organizowanego przez Centrum Wspierania Inicjatyw Pozarządowych pod honorowym patronatem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Aleksandra Kwaśniewskiego,
- osiągnięcia menedżerskie Prezesa PU-A "ASTWA" i znaczący wkład w promowanie kupiectwa polskiego zostały nagrodzone przyznaniem **ZŁOTEGO LAURU** w kategorii "kupcy i przedsiębiorcy" w konkursie zorganizowanym przez Redakcję miesięcznika "Super Kontakty", Związek Rzemiosła Polskiego oraz Naczelną Radę Zrzeszeń Handlu i Usług,
- firma "ASTWA" uzyskała nominację do Polskiego Godła Promocyjnego **TERAZ POLSKA** w XI Edycji Konkursu na Najlepsze Produkty i Usługi,
- firma uzyskała nagrodę **PANTEON POLSKIEJ EKOLOGII** pod patronatem Ministra Środowiska i dyrektora Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji. Stanowi ona uhonorowanie polskich przedsiębiorstw, które opracowały i wdrożyły system zarządzania środowiskowego zgodny z wymogami określonymi w normie ISO 14001,
- **ZŁOTY CERTYFIKAT PRZEDSIĘBIORSTWO FAIR PLAY** – firma "ASTWA" w trzech kolejnych edycjach konkursu (rok 1999, 2000 i 2001) otrzymała tytuł PRZEDSIĘBIORSTWO FAIR PLAY, w związku z czym Kapituła Konkursu przyznała ZŁOTY CERTYFIKAT; konkurs organizowany był przez Krajową Izbę Gospodarczą i Fundację "Instytut Badań nad Demokracją i Przedsiębiorstwem Prywatnym", a jego celem jest promocja etyki w działalności gospodarczej, rzetelnego postępowania we wzajemnych relacjach przedsiębiorców z klientami, kontrahentami, pracownikami, współnikami oraz społecznością, władzą lokalną i państwową, przestrzegania norm zgodnych z obowiązującym prawem i powszechnie przyjętymi normami społecznymi,
- **CERTYFIKAT NAJLEPSZA JAKOŚĆ USŁUG** – Certyfikat jest rekomendacją Europejskiego Instytutu Jakości dla najlepszych przedsiębiorstw, które w swej działalności stawiają na najwyższą jakość usług, zapewnienie pełnej satysfakcji klienta oraz ochronę środowiska naturalnego, potwierdzonych odpowiednimi działaniami i dokumentami; certyfikaty są symbolem elitarnej jakości, który pomaga konsumentom w wyborze najlepszych przedsiębiorstw, instytucji i placówek handlowych,
- w prestiżowym konkursie organizowanym przez Business Centre Club Przedsiębiorstwo "ASTWA" oraz Prezes Stanisław Łuniewski otrzymali Nagrodę Główną **ZŁOTĄ STATUETKĘ LIDERA POLSKIEGO BIZNESU 2001** za doskonałe wyniki ekonomiczne, nowoczesne metody zarządzania oraz prowadzoną działalność charytatywną.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Rynki docelowe

Przedsiębiorstwo działa głównie na terenie miasta Białegostoku oraz poszczególnych gmin województwa podlaskiego. Do tej pory firma nawiązała współpracę z pięćdziesięcioma gminami w województwie.

Przedsiębiorstwo ASTWA zamierza dalej rozwijać działalność ukierunkowaną na poprawę czystości Miasta Białegostoku i gmin województwa podlaskiego oraz edukację ekologiczną. Będzie to nierozdzielnie związane z doskonaleniem jakości usług, dbaniem o stan środowiska naturalnego i bezpieczeństwo, zapobieganiem wypadkom przy pracy i chorobom zawodowym oraz zdarzeniom potencjalnie wypadkowym pracowników przy uwzględnieniu potrzeb i oczekiwań innych zainteresowanych stron.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU



BARTER S.A.

BARTER S.A. jest firmą ze 100% udziałem kapitału polskiego, funkcjonującą na rynku gazu płynnego od 1999 roku. Podstawowym profilem działalności firmy jest import, sprzedaż i dystrybucja propanu, butanu oraz mieszaniny propan-butanu. Gaz płynny importowany jest z najlepszych rafinerii Rosji i Europy Środkowej. BARTER S.A. jest również jednym z kluczowych importerów węgla kamiennego, pochodzącego z Rosji i Kazachstanu. Z coraz większymi sukcesami zajmuje się również importem i dystrybucją nawozów. Przedsiębiorstwo jest przykładem firmy transportującej materiały niebezpieczne, takie jak gaz płynny, co wymaga zastosowania procedur opartych o wymogi formalne i szczególne zasady bezpieczeństwa.

BARTER S.A. posiada własny terminal przeładunkowy w Sokółce, którego głównym zadaniem jest przeładunek, magazynowanie i dystrybucja gazu płynnego, węgla oraz nawozów mineralnych. Terminal jest znakomicie przystosowany do przeładunku towarów z wagonów szerokotorowych do środków transportu kolejowego i samochodowego.

BARTER S.A. prowadzi sprzedaż gazu dwoma podstawowymi kanałami dystrybucji: luzem w cysternach kolejowych lub autocysternach oraz w butlach stalowych na gaz płynny: 11 kg, 33 kg, turystycznych oraz specjalistycznych do zasilania wózków widłowych. BARTER S.A. zarządza siecią ponad stu stacji LPG i kilkoma tysiącami punktów sprzedaży butli.

BARTER S.A. dysponuje kilkoma rozlewniami gazu płynnego, zlokalizowanymi w Braniewie, Barczewie, Bydgoszczy, Sokółce, Sosnowcu, wyposażonymi w nowoczesne urządzenia i linie technologiczne, zbiorniki magazynowe na gaz płynny, własne bocznice kolejowe z punktami przeładunkowymi, nowoczesne autocysterny do przewozu gazu płynnego oraz samochody dostawcze do przewozu butli i węgla.



Etapy rozwoju firmy

1999r. – firma zaczęła funkcjonować na rynku gazu płynnego,

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- 2005r. – firma otrzymała certyfikat Zintegrowanego systemu Zarządzania obejmujący wymagania dwóch systemów: Zarządzania jakością, zgodnego z normą ISO 9001 i Zarządzania środowiskowego, zgodnego z normą ISO 14001,
- 2009r. – przedsiębiorstwo zostało sklasyfikowane na 195 miejscu na liście 500 największych polskich firm w prestiżowym rankingu Polityki,
- 2012r. – firma została sklasyfikowana w rankingu CE TOP 500 na liście największych firm Europy Środkowej przygotowanym przez firmę Deloitte i dziennik Rzeczpospolita, w którym zajęła 498 pozycję.

Kompetencje wyróżniające, silne strony, osiągnięcia

Barter S.A. otrzymał certyfikat Zintegrowanego Systemu Zarządzania, obejmujący wymagania dwóch systemów: Zarządzania jakością, zgodnego z normą ISO 9001 i Zarządzania środowiskowego, zgodnego z normą ISO 14001. Wdrożone systemy są dla Klientów firmy gwarancją dbałości o jakość i dowodem troski o środowisko naturalne.

W 2009 roku BARTER został skwalifikowany na 195 miejscu na liście 500 największych polskich firm w prestiżowym rankingu Polityki, osiągając przychód 1 015 258 tys. zł. Przedsiębiorstwo otacza swoich klientów profesjonalną kompleksową opieką handlową. Pracownicy firmy zapewniają terminowe dostawy gazu luzem i w butlach oraz montaż instalacji autogazowych i przemysłowych na terenie całej Polski. BARTER S.A. oferuje wysokiej jakości produkt, solidność i terminowość dostaw, doradztwo techniczne, a także profesjonalny serwis.

Certyfikaty:



BARTER S.A. od początku istnienia na rynku, dążył do utrzymania doskonałej jakości swoich produktów. Otrzymany certyfikat Zintegrowanego Systemu Zarządzania, obejmujący wymagania dwóch systemów: Zarządzania jakością, zgodnego z normą ISO 9001:2000 i Zarządzania Środowiskowego, zgodnego z normą ISO 14001:2004 jest częścią ogólnie przyjętego systemu zarządzania firmą, obejmującą te elementy, które służą ustalaniu polityki i celów firmy w zakresie jakości i środowiska. Wszyscy dostawcy wyrobów i usług są informowani i oceniani pod kątem przestrzegania uzgodnionych norm jakościowych i poszanowania środowiska naturalnego. W działaniach firma kieruje się przyjętą polityką, w której deklaruje zaangażowanie w doskonalenie jakości i ochrony środowiska.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU



W roku 2012 BARTER S.A. został sklasyfikowany w rankingu CE TOP 500 na liście największych firm Europy Środkowej przygotowanym przez firmę Deloitte i dziennik Rzeczpospolita. Jest to szósta edycja rankingu i pierwsza, w której znalazła się firma. Przedsiębiorstwo zadebiutowało na pozycji 498.

Rynki docelowe

Kontrahenci to liczące się firmy z branży gazowej, jak również korporacje przemysłowe z całej Polski. Partnerami handlowymi BARTER S.A. są zarówno podmioty gospodarcze, sprzedające gaz płynny na stacjach LPG, jak też osoby fizyczne, wykorzystujące gaz jako nośnik energii.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU



WOJTEX Transport Międzynarodowy

WOJTEX jest profesjonalną, dynamicznie rozwijającą się firmą transportową. Firma działa na rynku od 1996 roku i oferuje usługi w zakresie międzynarodowego przewozu drogowego towarów. Przedsiębiorstwo ma swoją siedzibę w Kleosinie w województwie podlaskim (Ignatki 40A/1, 16-001 Kleosin). Przedsiębiorstwo dysponuje flotą 30 ciągników siodłowych z chłodniami wyposażonymi w nowoczesny system kontroli i rejestracji temperatury, dostarczonych przez wiodących producentów na rynku. Ostatnie lata to okres szybkiego rozwoju firmy. Wybudowana została nowoczesna baza transportowa, powiększono tabor, oraz odwiedziono nowe miejsca.



Kompetencje wyróżniające, silne strony, osiągnięcia

Na życzenie klienta przewozy międzynarodowe wykonywane są pod osłoną karnetu TIR, a każdy przewożony towar objęty jest polisą ubezpieczeniową (500 000 EURO). Dzięki terminowemu i rzetelnemu wykonywaniu powierzonych zleceń, przedsiębiorstwo zdobyło zaufanie wielu znaczących krajowych i europejskich firm.

Pracownicy WOJTEX to wysokiej klasy eksperci, gwarantujący profesjonalne wykonywanie powierzonych usług, jak również zapewniający kompleksowe doradztwo w dziedzinie transportu i logistyki.

WOJTEX to sprawdzony i rzetelny przewoźnik, posiadający licencję na wykonywanie usług transportowych oraz certyfikat kompetencji zawodowych.

Jako przewoźnik międzynarodowy firma WOJTEX przestrzega następujących procedur i zasad:

- bezpieczeństwo przewozu powierzonych ładunków,
- przepisy o czasie pracy kierowców,
- dotrzymywanie sekretów klientów,
- wysyłanie ciężarówki w dowolne miejsce Europy

Firma gwarantuje:

- ciągły monitoring floty przy pomocy GPS/GPRS,
- ciągły kontakt z kierowcami przy pomocy GSM,

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- ważny certyfikat ATP-FRC na każdą chłodnię,
- wielopoziomowy: proceduralny, fizyczny i akustyczny system antykradzieżowy.

Tabor wykorzystywany w usługach transportowych podlega regularnej modernizacji, dzięki czemu 100 % posiadanych przez firmę ciągników spełnia surowe normy ekologiczne EURO 5. Regularne przeglądy i bieżące naprawy przeprowadzane przez wykwalifikowaną kadrę mającą do dyspozycji doskonale wyposażony warsztat oraz współpraca z autoryzowanymi serwisami producentów zapewniają nienaganną pracę wszystkich zestawów. Mercedes, DAF, Volvo, Thermoking, Schmitz – produkty tych firm zyskały zaufanie w przedsiębiorstwie.

Specyfika transportu chłodniczego na dalekich trasach stawia przed sprzętem wymagania odróżniające go od relacji krajowych, krótkich. Maszyny znoszą ekstremalne warunki, w tym różnice temperatur wynoszące kilkadziesiąt stopni. Dostęp do autoryzowanych serwisów na rozległych przestrzeniach Rosji, zwłaszcza przy niesprzyjającej pogodzie może być utrudniony. Oznacza to konieczność takiego doboru zestawu, aby nie zawiódł w trakcie przewożenia towaru na długiej trasie. Towary o kontrolowanej temperaturze potrafią zmienić swoje właściwości, obniżając ich wartość, nawet przy różnicy temperatur wynoszącej kilka stopni od żądanej. Wszystkie chłodnie wraz z agregatami są regularnie badane przez akredytowanych specjalistów i posiadają certyfikaty ATP-FRC zapewniające najwyższą pewność utrzymania temperatury przewozu.

Transport chłodniami zazwyczaj oznacza transport towarów łatwo psujących się, z tego powodu firmowymi kolorami są biel oznaczająca czystość i granat oznaczający chłód. W celu zapewnienia spełniania norm wymaganych przy transporcie żywności firma korzysta z własnej myjni, w której wszystkie pojazdy są dokładnie myte przed każdą trasą zarówno na zewnątrz jak i wewnątrz, wraz z użyciem środków dezynfekujących przestrzeń ładunkową. Dzięki temu wszyscy kontrahenci bez obaw powierzają przedsiębiorstwu swoje wyroby bez względu na to, czy są to owoce, warzywa, nabiał czy produkty mięsne.

Rynki docelowe

Firma działa na rynku międzynarodowym oferując swoje usługi w zakresie międzynarodowego przewozu drogowego towarów. W wieloletniej historii firmy WOJTEX wykonano transport na terenie trzech kontynentów Europy, Azji i Afryki.



ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU



PKP CARGO S.A.

Spółka PKP CARGO powstała 17 lipca 2001 roku, na bazie Dyrekcji Przewozów Towarowych CARGO Przedsiębiorstwa Państwowego PKP, w oparciu o przepisy Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948 z późniejszymi zmianami). Spółka rozpoczęła działalność 1 października 2001 roku. Kapitał zakładowy PKP CARGO wynosi 2.889.200.000,00 zł. Dzieli się na 2 889 200 akcji o wartości nominalnej 1 000 zł każda.

Akcjonariuszami Spółki są:

- Skarb Państwa, reprezentowany przez Ministra Finansów, posiadający 90,96 proc. udziałów w kapitale zakładowym Spółki,
- PKP S.A. - z udziałem 9,04 proc.

Kompetencje wyróżniające, silne strony, osiągnięcia

W 2011 roku PKP CARGO przewiozło 130,5 mln ton towarów, czyli o ok. 9% więcej niż w roku 2010. Plany na rok 2012 przewidyują nieznaczny spadek wolumenu przewozów do ok. 120 ton ładunków. Wynika to z zakończenia dużych inwestycji infrastrukturalnych, które realizowane były przed EURO 2012. Strategia firmy na lata 2012-2016 zakłada natomiast systematyczne rozwijanie przewozów w kolejnych latach na rynku polskim i poza krajem.

Zakrojony na szeroką skalę, realizowany od początku 2008 roku, program restrukturyzacji pozwolił Spółce, jako jednemu z nielicznych przedstawicieli dużych przewoźników kolejowych w Europie, w pełni zbilansować działalność i zakończyć 2010 rok z zyskiem netto na poziomie 60 mln zł, w porównaniu do niemal 500 mln zł straty netto rok wcześniej. Spółka zbudowała także trwałe podstawy do generowania systematycznie rosnącego zysku w kolejnych latach, czego najlepszym dowodem są wyniki finansowe za rok 2011. Przy przychodach wyższych o niespełna 10 proc. wobec roku 2010, Spółka wypracowała niemal 400 mln zł zysku netto. To absolutny rekord w dotychczasowej historii firmy.

Udział Spółki w rynku przewozów towarowych (mierzony masą towarową) wyniósł na koniec 2011 roku ok. 55 proc. (wg danych Biuletynu Statystycznego GUS). Zdecydowane działania, przeciwdziałające skutkom załamania przewozów kolejowych na przełomie 2008 i 2009 roku, determinacja oraz skuteczna strategia pozwoliły PKP CARGO systematycznie odbudowywać i umacniać pozycję, co przełożyło się w 2010 roku na wzrost udziału Spółki w rynku, po raz pierwszy od momentu powołania PKP CARGO w 2001 roku.

PKP CARGO jest również drugim kolejowym przewoźnikiem towarów w Unii Europejskiej, pod względem masy i wielkości pracy przewozowej, co potwierdzają dane na koniec 2011 roku. Największym konkurentem firmy są koleje niemieckie, trzecie miejsce zajmują koleje francuskie.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Stan zatrudnienia w PKP CARGO zmniejsza się systematycznie od chwili powstania Spółki. Na koniec 2001 roku Spółka zatrudniała 51 403 osoby, na koniec 2009 roku było to 28 804 pracowników, m.in. dzięki realizacji Programu Dobrowolnych Odejść. W roku 2010 stan zatrudnienia w firmie zmniejszył się o kolejne 2054 osoby, do 26 750 pracowników. Wreszcie w roku 2011 liczba pracowników ponownie spadła, m.in. dzięki przeprowadzeniu w pierwszym kwartale roku kolejnego Programu Dobrowolnych Odejść, który objął ok. 2000 pracowników, do ok. 24 500 osób. W kolejnych latach, zgodnie ze strategią Spółki i zależnie od wielkości przewożonych towarów, liczba pracowników Spółki powinna natomiast zacząć ponownie rosnąć, by osiągnąć poziom ok. 25,5 tys. osób w 2016 roku.

W dniu 31 grudnia 2011 roku na stanie Spółki znajdowały się 2 502 lokomotywy, w tym 9 lokomotyw wielosystemowych wykorzystywanych do obsługi ruchu międzynarodowego na terenie Polski, Niemiec, Czech, Słowacji i Austrii. Z ogólnego stanu 1277 sztuk to lokomotywy spalinowe, a 1225 sztuk to lokomotywy elektryczne. Na koniec 2011 roku na stanie PKP CARGO znajdowały się łącznie 65 453 wagony towarowe.

Spółka przygotowała program optymalizacji zasobów taborowych, połączony z planem inwestycyjnym w tym zakresie na lata 2012-2016 na kwotę około 2,3 mld zł. Plan inwestycyjny przewiduje między innymi: modernizację ok. 400 lokomotyw, w tym ok. 230 spalinowych i ok. 160 elektrycznych, zakup blisko 1800 wagonów towarowych, a także zakup i wdrożenie systemów informatycznych wspomagających proces przewozowy.

W ramach realizowanego w latach 2008-2011 programu restrukturyzacji Spółki uzyskano następujące efekty:

- zmniejszono liczbę zakładów Spółki z 42 do 10,
- zoptymalizowano posiadane zasoby,
- zmniejszono liczbę zaplecza utrzymania taboru ze 108 do 52,
- zmniejszono liczbę stacji rozrządowych z 10 do 3,
- zmniejszono liczbę posiadanych lokomotyw z 3 tys. do 2,5 tys. sztuk,
- zmniejszono liczbę wagonów z ponad 80 tys. do 65,4 tys. sztuk,
- zreorganizowano pion handlowy Spółki, usprawniając obsługę klienta,
- zoptymalizowano procesy eksploatacyjne, zwiększając efektywność przewozów,
- uporządkowano relacje w Grupie PKP CARGO, prowadzące do utworzenia nowej struktury grupy, zbudowanej wokół sześciu dywizji,
- przebudowano pion utrzymania (utworzono w całym kraju 11 spółek zależnych),
- zmniejszono zatrudnienie z ponad 45 tys. do poniżej 25 tys. pracowników.

Rynki docelowe

Podstawowym przedmiotem działalności PKP CARGO jest krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych.

W ramach przewozów kolejowych systematycznie rośnie udział przewozów międzynarodowych, rozumianych jako przewozy eksportowe, importowe i tranzytowe. Ten udział znacząco przekracza poziom 40 proc. łącznych przewozów kolejowych grupy. Przewozy kolejowe w ramach Grupy PKP CARGO LOGISTICS realizowane są przez spółki PKP CARGO

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

oraz PKP CARGO INTERNATIONAL. Ta ostatnia firma koncentruje się na przewozach, w przypadku których zarówno miejsce nadania, jak i odbioru ładunku, znajduje się poza granicami Polski. Przewozy samochodowe oraz przewozy promowe (na linii Świnoujście – Ystad) w ramach Grupy PKP CARGO LOGISTICS realizowane są przez spółkę PS Trade Trans.

Wnioski z badań i rekomendacje

1. Duże znaczenie w rozwoju sektora transportu ma poziom infrastruktury drogowej i technicznej. Negatywnym zjawiskiem w Polsce, a zwłaszcza w województwie podlaskim, jest mniejsza dynamika poprawy wskaźników gęstości sieci infrastruktury w relacji do wzrostu PKB i intensywności przewozów. Pod względem gęstości sieci drogowej o twardej nawierzchni województwo podlaskie zajmuje 13 miejsce w kraju, wyprzedzając tylko województwa warmińsko-mazurskie, lubuskie oraz zachodnio-pomorskie. Województwo podlaskie posiada najslabiej w kraju rozwiniętą (pod względem gęstości) sieć kolei; na 100 km² powierzchni przypada niecałe 4 kilometry linii kolejowych.
2. Przedsiębiorstwa transportowe w województwie podlaskim dostrzegają bezpośrednie związki pomiędzy stanem infrastruktury technicznej i drogowej a ich sytuacją ekonomiczną. Ciągłe niższy niż w większości państw UE oraz innych regionów Polski poziom gęstości wskaźników podlaskiej sieci transportowej oznacza gorsze warunki konkurencyjności przedsiębiorców sekcji H na rynku krajowym i międzynarodowym.
3. Spośród 252 820 podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON działających w sektorze transportu i gospodarki magazynowej, w województwie podlaskim zarejestrowanych jest 6 789 (2,7%). Przedsiębiorstwa zarejestrowane w sekcji H w województwie podlaskim stanowią 7,4% wszystkich podlaskich firm (w Polsce udział przedsiębiorstw sekcji H w ogólnej liczbie przedsiębiorstw oscyluje wokół 6,5%). Sektor transportu w województwie podlaskim tworzą głównie małe firmy przewozowe.
4. W strukturze sektora transportu drogowego w województwie podlaskim dominują małe przedsiębiorstwa, które określają swoją sytuację ekonomiczną jako niezadowalającą i niepewną. Kondycja ekonomiczna badanych przedsiębiorstw z sektora transportu w opinii niemal połowy respondentów jest na poziomie średnim. Zdaniem jedynie 20% podmiotów uczestniczących w badaniu kondycja firm z badanego sektora jest dobra. Zdaniem 40% ankietowanych w okresie ostatnich 5 lat sytuacja ekonomiczna firm z sektora transportu pogorszyła się. Dla 26% badanej grupy jest ona stała i nie uległa znacznej zmianie. Pozytywną zmianę zauważyło tylko 20% respondentów.
5. Firmy transportowe w województwie podlaskim jako główny kierunek planowanych inwestycji uznały inwestowanie w modernizację parku maszynowego (70% wskazań). Z jednej strony można takie działania uznać za typowe, to jednak trzeba mieć na uwadze fakt, iż sprawność i jakość usług przewozowych zależy od sprawności i nowoczesności taboru, szczególnie w transporcie międzynarodowym. W roku 2011 w województwie podlaskim zarejestrowanych było 75250 samochodów ciężarowych co stanowiło 2,6% samochodów ciężarowych zarejestrowanych w Polsce. To w grupie samochodów ciężarowych zaobserwowano największe zmiany ilościowe w województwie podlaskim (średnioroczne tempo zmian na poziomie 7,8%). Zmiany te dotyczyły zwłaszcza samochodów wysokotonażowych: w grupie tej zanotowano największy przyrost absolutny (wzrost z 1571 w roku 2003 do 3319 w roku 2011).

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

6. Wyniki badań potwierdzają, wysoką wrażliwość sektora transportu na zmiany koniunktury gospodarczej w kraju i na świecie. Na podstawie badania przeprowadzonego w grupie 300 przedsiębiorstw sektora transportowego zarejestrowanych w województwie podlaskim za najważniejszy czynnik stanowiący barierę rozwoju sektora transportu należy uznać rosnące ceny paliw i energii.
7. Najsilniejsze przedsiębiorstwa sektora transportu województwa podlaskiego są w stanie z sukcesem podejmować walkę konkurencyjną z podmiotami operującymi na rynku krajowym i międzynarodowym. Zdaniem podmiotów biorących udział w badaniu ankietowym za najważniejsze czynniki umożliwiające firmom sektora transportu skuteczne konkutowanie należy uznać wysoką jakość obsługi klienta oraz wysoką jakość świadczonych usług – odpowiednio 49% oraz 44% najwyższych wskazań.
8. Większość ankietowanych przedsiębiorstw ocenia konkurencję w sektorze jako silną. Wszystkie spośród badanych firm potwierdzają funkcjonowanie w warunkach silnej rywalizacji. 58% badanych przedsiębiorstw transportowych ocenia konkurencję w sektorze jako silną, a 42% jako bardzo silną. Ich podstawową metodą walki konkurencyjnej jest dostosowywanie się do wymogów klienta oraz konkutowanie ceną. Zwiększenie poziomu konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych w województwie podlaskim wymaga rozwoju kompetencji wyróżniających w obszarze kształtowania oferty i wchodzenia na nowe rynki.
9. Przedsiębiorstwa objęte badaniem ankietowym w 28% są zadania, iż w perspektywie najbliższych trzech lat ich kondycja ekonomiczna poprawi się. Jako główny czynnik rozwoju firm transportowych w województwie podlaskim postrzega się transgraniczność i bliskość rynków wschodnich. W opinii przedsiębiorstw na zwiększenie potencjału badanego sektora w szczególny sposób wpłynie rozwój transportu multimodalnego w regionie.
10. Widoczny jest brak skłonności do zatrudniania nowych pracowników przez lokalne firmy transportowe. Ponad połowa objętych badaniem przedsiębiorstw sektora transportowego w województwie podlaskim w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie zmieniła stanu zatrudnienia. W co piątym przedsiębiorstwie zatrudnienie wzrosło, natomiast 29% przedsiębiorstw dokonało redukcji zatrudnienia. W perspektywie najbliższych 3 lat aż 80% podmiotów zamierza utrzymać zatrudnienie na dotychczasowym poziomie. W grupie ankietowanych przedsiębiorstw 98% pracodawców jest skłonna zatrudniać osoby pochodzące z obszaru wiejskiego. Przedsiębiorstwa sektora transportu w województwie podlaskim w znaczącym stopniu akceptują kadrę z doświadczeniem w branży i są mniej zorientowane na zatrudnianie młodych pracowników: 94% pracodawców jest skłonna zatrudnić osoby w wieku 45+, natomiast co 3 pracodawca z niechęcią podchodzi do zatrudniania absolwentów.
11. Badani pracodawcy poziom kwalifikacji zatrudnionych pracowników oceniają jako wystarczający. Tak twierdzi 60% spośród ankietowanych firm. 29% ocenia ten poziom jako zdecydowanie wystarczający, a 10% jako mało zadowalający.
12. Wynagrodzenie uzyskiwane przez pracowników badanych podmiotów sektora transportu w znacznym stopniu zdeterminowane jest przez zajmowane w przedsiębiorstwie stanowisko. Ponad 20% dyrektorów i właścicieli badanych firm zarabia powyżej 5000 złotych. Takimi zarobkami może się poszczycić 14% kadry zarządzającej i 8% pracowników fi-

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

zycznych. Zarobki powyżej 3000 złotych otrzymuje blisko 50% właścicieli/dyrektorów, i ponad 50% kadry zarządzającej, 51% pracowników umysłowych oraz 44% pracowników fizycznych. Poniżej 1000 złotych zarabia 8% dyrektorów/właścicieli i tyle samo kadry zarządzającej, 9% pracowników umysłowych i 5% spośród pracowników fizycznych. Wśród podstawowej kategorii pracowników sektora transportu, jaką stanowią kierowcy, najwyższymi wynagrodzeniami legitymują się osoby zatrudnione w transporcie towarowym. Kierowcy taksówek oraz zatrudnieni w transporcie osobowym legitymują się wynagrodzeniem na niższym poziomie, przy czym w tych grupach niższy jest również stopień zróżnicowania wysokości otrzymywanej płacy.

13. Głównymi barierami wzrostu przedsiębiorstw sektora transportu są czynniki zewnętrzne, do których zalicza się przede wszystkim nieefektywny system prawny dotyczący funkcjonowania sektora oraz wysokie podatki (odpowiednio 41% i 43% najwyższych wskazań).
14. Przedsiębiorstwa sektora transportu w województwie podlaskim dostrzegają niezadowalający poziom obsługi przewoźników (przejścia graniczne, parkingi, urzędy celne i inne).
15. Przedsiębiorstwa sektora transportu największe bariery rozwoju widzą po stronie popytowej. Względnie duże wskazania uzyskane w ocenie barier przez następujące czynniki: niski popyt (54% wskazań wysokich i najwyższych), rosnąca apozycja przetargowa odbiorców (odpowiednio 47%) oraz zatory płatnicze i problemy z płynnością (60%) dowodzą istnienia bariery popytowej na produkty i usługi sektora.
16. Dostrzegalny jest niezadowalający poziom wykorzystania funduszy pomocowych na rozwój firm sektora transportu, wynikający z niedostatków informacyjnych oraz kompetencji zarządczych. Widoczny jest niski poziom dostępności do funduszy pomocowych, zgodnych z oczekiwaniami firm transportowych. Przedsiębiorstwa biorące udział w badaniu ankietowym, w większości przypadków w ciągu ostatnich dwóch lat nie korzystały z pomocy finansowej z funduszy UE. Tylko 9% ankietowanych odpowiedziało, iż korzystało z tego typu wsparcia finansowego. Podmioty, które nie korzystały z dofinansowania ze środków UE jako przyczynę takiego stanu niespełnienie warunków oraz brak dostatecznych informacji. Należy zauważyć, że aż 60% badanych nie było zainteresowanych dofinansowaniem ze środków UE.
17. Przedsiębiorcy, uczestniczący w badaniach jakościowych, wskazali na brak rozwiniętej sieci szkolnictwa zawodowego, kształcącego kierowców i mechaników na potrzeby firm transportowych w zakresie transportu drogowego i kolejowego. Dostrzegają oni również konieczność rozszerzania zakresu kształcenia wyższego na kierunkach logistycznych przez podlaskie uczelnie wyższe.
18. Istnieje zapotrzebowanie przedsiębiorców z branży na innowacje telemetryczne i teleinformatyczne przyczyniające się do poprawy jakości usług i bezpieczeństwa dostaw.
19. Występuje potrzeba doskonalenia procesu komunikacji pomiędzy przedsiębiorstwami sektora transportu a jednostkami samorządu terytorialnego i instytucjami regulującymi tę branżę.
20. Przedsiębiorcy uwzględniają politykę proekologiczną regionu, ale nie jest ona z ich punktu widzenia priorytetem.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Rekomendacje dla przedsiębiorstw

1. Zwiększenie działań edukacyjnych przedsiębiorców nakierowanych na rozwój praktycznej wiedzy z zakresu funduszy pomocowych i zagadnień prawnych.
2. Zwiększenie współpracy z innymi podmiotami gospodarczymi ukierunkowanej na rozwój oferty i powiązań kooperacyjnych w sektorze.
3. Modernizacja działań informacyjno-promocyjnych firm z badanego sektora poprzez udział w zastosowaniu nowoczesnych metod komunikacji marketingowej.
4. Zwiększenie intensywności działań w zakresie współpracy z jednostkami naukowo-badawczymi w zakresie monitorowania i prognozowania rynku usług transportowych oraz pomiaru satysfakcji i oczekiwań klientów.
5. Analizowanie dobrych praktyk w innych przedsiębiorstwach z regionu, kraju oraz ze świata poprzez pozyskiwanie środków zewnętrznych na wyjazdy studyjne.
6. Organizacja spotkań branżowych, konferencji i warsztatów, pozwalających na wzajemne poznanie się firm sektora transportu oraz wymianę doświadczeń.
7. Doskonalenie zdolności konsolidacyjnych sektora transportu poprzez tworzenie inicjatyw klastrowych.
8. Realizacja działań lobbingowych wzmacniających pozycję sektora transportu w gospodarce regionu.

Rekomendacje dla władz samorządowych

1. Opracowanie strategii rozwoju sektora transportu województwie podlaskim.
2. Uwzględnianie w dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju regionalnego oczekiwań reprezentantów sektora transportu w zakresie rozwoju i modernizacji sieci infrastrukturalnej.
3. Dostosowanie instrumentów finansowych i prawnych w zakresie wsparcia przedsiębiorstw transportu do oczekiwań przedsiębiorców.
4. Stworzenie sprawnego systemu informacyjnego dotyczącego możliwości wsparcia sektora transportu ze środków krajowych i unijnych.
5. Opracowanie systemu informacyjnego dotyczącego potencjału sektora transportu wzmacniającego powiązania między przedsiębiorstwami.
6. Zwiększenie kompetencji samorządów w kierunku efektywnego przygotowywania projektów infrastrukturalnych z poszanowaniem dyrektyw ekologicznych.

Rekomendacje dla instytucji rynku pracy

1. Organizacja cyklicznych badań z zakresu rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim oraz propagowanie ich wyników wśród interesariuszy sektora.

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

2. Prowadzenie monitoringu zapotrzebowania i wykorzystania kadr na potrzeby sektora transportu.
3. Realizacja szkoleń dla różnych grup zawodowych, w tym przedsiębiorców w zakresie dostosowania ich kompetencji do potrzeb firm badanego sektora.
4. Propagowanie informacji o możliwościach ubiegania się o środki unijne oraz pomoc w ich uzyskaniu.
5. Promocja nowoczesnych sposobów finansowania przedsiębiorstw (fundusze poręczeniowe, gwarancje etc.).
6. Prowadzenie aktywnej polityki informacyjnej o firmach z sektora transportu.

Rekomendacje dla instytucji edukacyjnych

1. Rozszerzanie oferty kształcenia wyższego i średniego w zakresie transportu i logistyki.
2. Organizacja praktyk studenckich w dużych firmach badanego sektora.
3. Dostosowanie programu nauczania przedmiotów z zakresu transportu i logistyki do potrzeb współczesnej gospodarki.
4. Angażowanie reprezentantów sektora do doskonalenia programów nauczania na kierunkach logistycznych.
5. Utworzenie szkoły średniej o profilu logistycznym.
6. Organizacja studiów podyplomowych oraz innych form kształcenia doskonalących kompetencje reprezentantów przedsiębiorstw w zakresie transportu i logistyki.

Bibliografia

- Decyzja Rady Unii Europejskiej z dnia 6 października 2006 r. w sprawie strategicznych wytycznych Wspólnoty dla spójności.*
- Kongestia w Polsce i jej koszty*, Ekspertyza Katedry Badań Porównawczych Systemów Transportowych Uniwersytetu Gdańskiego. Sopot, styczeń 2011.
- Kononiuk A., *Metody scenariuszowe w antycypowaniu przyszłości (na przykładzie Narodowego Programu Foresight „Polska 2020”)*, niepublikowana rozprawa doktorska, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2010.
- Koziarski S., *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2010.
- Kryteria wyboru projektów Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*, Warszawa 2012.
- Loveridge D., *The STEEPV acronym and process – a clarification*, „Ideas in Progress“ 2002, Paper Number 29, The University of Manchester, PREST Policy Research in Engineering, Science and Technology.
- Marciszewska E., Pieregud J., *Benchmarking and Best Practices in Transport Sector*, Warsaw School of Economics, Warszawa 2009.
- Marcinkiewicz J., Sołomianko W., *Model miękki zróżnicowania rozwoju województw (ze szczególnym uwzględnieniem województwa podlaskiego)*, [w:] Bocian A.F. (red.), *Rozwój regionalny a procesy globalizacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2004.
- Mendonca S., Cuhna M.P., Ruff F., Kaivo-oja J., *Wild cards weak signals and organizational improvisation „Futures“* 2004.
- Narodowa Strategia Spójności*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, maj 2007.
- Neider J., *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012.
- Panorama of Transport*, Eurostat Statistical Books, Edition 2007, European Commission..
- Podlaska Mapa Zawodów i Kwalifikacji, Analiza popytu i podaży na zawody i kwalifikacje w województwie podlaskim, Edycja 2011*, Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku, Białystok 2012.
- Polski rynek usług transportowych*, D. Rucińska (red.), PWE, Warszawa 2012.
- Popper R., W. B. Korte, *Xtreme Euforia: combining foresight methods*, EU-US Seminar: New Technology Foresight, Forecasting & Assessment Methods, Seville, 13-14 may 2004.
- Raport o korkach w 7 największych miastach Polski* Warszawa, Łódź, Wrocław, Kraków, Katowice, Poznań, Gdańsk, Deloitte & Targeo 2011.
- Ringland G. UNIDO Technology Foresight for Practitioners. A specialised Course on Scenario Building, Prague, 5-8 November 2007.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 roku w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. z 2002 r., nr 77, poz. 695).

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Scenariusze rozwoju technologicznego kompleksu paliwowo-energetycznego dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, Czaplicka-Kolarz K. (red.), Główny Instytut Górnictwa, Katowice 2007.

Sprawozdanie okresowe z realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko za I półrocze 2012 roku, Warszawa 2012.

Strategia Rozwoju Kraju, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2006.

Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020, Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego Białystok, styczeń 2006 r.

Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do 2020 r. Załącznik do Uchwały Nr XXXV/438/06 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 30 stycznia 2006 r.

Statistical Overview transport, Statistical Pocketbook, Eurostat 2009.

Strategia Spójności, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa Maj 2007.

Szczegółowy Opis Priorytetów Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Warszawa 2012.

Wieczorkowska G., Wierzbński J., *Statystyka. Analiza badań społecznych*, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa 2007.

Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w województwie podlaskim w 2011 r., Urząd Statystyczny w Białymstoku, Białystok 2012.

Strony internetowe:

www.cupt.gov.pl/?id=1255

www.egospodarka.pl/78862,Transport-drogowy-w-Polsce-ma-problemy

www.egospodarka.pl/77705,Transport-towarow-2011

www.epp.eurostat.ec.europa.eu

www.rpowp.wrotapodlasia.pl/konkursy-i-projekty/2180,nabor-wnioskow---dzialanie-1-4-wsparcie-inwestycyjne-przedsiębiorstw--15-10-2012-r----07-12-2012-r--.html

www.stat.gov.pl/bdl

www.trans.eu

www.tansport.gov.pl/files/0/1793934/SRTdo2020rzperspektywdo2030rprojekt.pdf

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Spis tabel

Tabela 1. Struktura próby badawczej ze względu na klasyfikację podstawowej działalności gospodarczej wg sekcji PKD 2007	12
Tabela 2. Struktura próby badawczej ze względu formę organizacyjno-prawną ankietowanego przedsiębiorstwa.....	13
Tabela 3. Struktura próby badawczej ze względu wielkość (poziom zatrudnienia) ankietowanego przedsiębiorstwa	13
Tabela 4. Podstawowe wskaźniki wzrostu popytu na przewozy w Polsce w 2020 i 2030 roku	20
Tabela 5. Struktura ładunkowa przewozów na rynku usług samochodowych w Polsce w roku 2011.....	32
Tabela 6. Strukturalna statystyka przedsiębiorstw sekcji H województwa podlaskiego za rok 2009.....	34
Tabela 7. Liczba przedsiębiorstw w poszczególnych podklasach PKD 2007 w województwie podlaskim (stan na czerwiec 2012).....	35
Tabela 8. Liczba przedsiębiorstw sekcji H w województwie podlaskim w rozbiu na miejscowości (stan na czerwiec 2012).....	35
Tabela 9. Kondycja ekonomiczna badanych podmiotów w opinii respondentów	37
Tabela 10. Zmiana sytuacji ekonomicznej badanych podmiotów w okresie ostatnich 5 lat	38
Tabela 11. Zmiana poziomu przychodu badanych podmiotów w okresie ostatniego roku.....	39
Tabela 12. Oczekiwana zmiana kondycji ekonomicznej firmy w perspektywie najbliższych 3 lat.....	46
Tabela 13. Struktura badanych firm ze względu na korzystanie z funduszy UE	52
Tabela 14. Chęć skorzystania ze środków UE w najbliższych 3 latach wśród firm badanego sektora	54
Tabela 15. Ocena oddziaływania czynników otoczenia sprzyjających rozwojowi sektora transportu	57
Tabela 16. Ocena oddziaływania czynników utrudniających rozwój i działalność firm sektora transportu	58
Tabela 17. Ocena siły oddziaływania czynników umożliwiających badanym podmiotom skuteczne konkutowanie w sektorze.....	64
Tabela 18. Ocena barier rozwoju sektora transportu w Polsce w opinii badanych przedsiębiorstw	65
Tabela 19. Konkurencja w sektorze w opinii ankietowanych.....	66
Tabela 20. Ocena barier hamujących pojawienie się i rozwój konkurencyjnych przedsiębiorstw w branży.....	67

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Tabela 21. Ryzyko pojawienia się nowych przedsiębiorstw w sektorze w opinii ankietowanych	69
Tabela 22. Analiza punktowa atrakcyjności sektora transportu	70
Tabela 23. Zmiana zatrudnienia w badanych podmiotach sektora transportu w ostatnich 12 miesiącach.....	74
Tabela 24. Planowane zmiany w zatrudnieniu w badanych podmiotach sektora transportu w perspektywie najbliższych 3 lat	75
Tabela 25. Skuteczność metod rekrutacji pracowników w opinii pracodawców sektora transportu województwa podlaskiego	77
Tabela 26. Szacunkowy poziom wynagrodzeń oraz struktura zatrudnienia w badanych przedsiębiorstwach wg stanowisk pracy	82
Tabela 27. Liczba ogłoszeń w 2011 roku w województwie podlaskim dla sekcji H Transport i gospodarka magazynowa wg PKD 2007 (z podziałem na kwartały).....	83
Tabela 28. Liczba ogłoszeń w 2011 roku w województwie podlaskim wg działów PKD 2007 (z podziałem na kwartały).....	84
Tabela 29. Popyt na zawody związane z sektorem transportu w roku 2011 (deficyty i nadwyżki).....	84
Tabela 30. Wybór czynników głównych rozwoju sektora transportu analizy STEEPVL za pomocą wskazań ekspertów	94

Spis wykresów

Wykres 1. Przewóz ładunków według rodzaju transportu w Polsce w roku 2011	18
Wykres 2. Czynniki wpływające na branżę transportową w roku 2012.....	19
Wykres 3. Liczba kilometrów dróg o twardej nawierzchni w przeliczeniu na 100 km ² w poszczególnych województwach w roku 2011	22
Wykres 4. Liczba kilometrów linii kolejowej w przeliczeniu na 100 km ² w poszczególnych województwach w roku 2011.....	24
Wykres 5. Liczba samochodów osobowych, ciężarowych oraz motocykli w przeliczeniu na 1000 osób w poszczególnych województwach w roku 2011.....	26
Wykres 6. Dynamika liczby samochodów osobowych w latach 1999-2011	27
Wykres 7. Dynamika liczby autobusów w latach 1999-2011	27
Wykres 8. Dynamika liczby samochodów ciężarowych w latach 1999-2011	28
Wykres 9. Struktura ładowności samochodów ciężarowych w latach 2003, 2011	29
Wykres 10. Dynamika liczby wypadków samochodowych w latach 2003-2011	30
Wykres 11. Dynamika liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach samochodowych w latach 2003-2011	30
Wykres 12. Dynamika liczby rannych w wypadkach samochodowych w latach 2003-2011	31

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 13. Udział liczby przedsiębiorstw, liczby pracujących oraz liczba pracujących na jedno przedsiębiorstwo w sekcji H	33
Wykres 14. Udział poszczególnych sekcji w tworzeniu wartości dodanej brutto województwa podlaskiego	33
Wykres 15. Kondycja ekonomiczna badanych podmiotów w opinii respondentów	36
Wykres 16. Zmiana sytuacji ekonomicznej badanych podmiotów w okresie ostatnich 5 lat	37
Wykres 17. Zmiana poziomu przychodu badanych podmiotów w okresie ostatniego roku	38
Wykres 18. Oczekiwana zmiana kondycji ekonomicznej firmy w perspektywie najbliższych 3 lat	45
Wykres 19. Kierunki inwestycji w przedsiębiorstwach sektora transportu w okresie minionych 3 lat	46
Wykres 20. Struktura badanych firm ze względu na korzystanie z funduszy UE	52
Wykres 21. Zakres dofinansowania projektów współfinansowanych z funduszy UE realizowanych przez firmy analizowanego sektora	53
Wykres 22. Przyczyny niekorzystania z dofinansowania ze środków UE	53
Wykres 23. Chęć skorzystania ze środków UE w najbliższych 3 latach wśród firm badanego sektora	54
Wykres 24. Konkurencja w sektorze w opinii ankietowanych	65
Wykres 25. Przynależność do klastrów i opinia ankietowanych o tej formie integracji	66
Wykres 26. Ryzyko pojawienia się nowych przedsiębiorstw w sektorze w opinii ankietowanych	68
Wykres 27. Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w dziale 49 Transport lądowy oraz transport rurociągowy (PKD2007) w województwie podlaskim w latach 2007-2011 oraz prognozy na lata 2012-2014	71
Wykres 28. Struktura pracowników badanych przedsiębiorstw ze względu na płeć	72
Wykres 29. Struktura wiekowa osób zatrudnionych w badanych przedsiębiorstwach sektora transportu	72
Wykres 30. Poziom wykształcenia osób zatrudnionych w badanych przedsiębiorstwach sektora transportu	72
Wykres 31. Forma cywilnoprawna zatrudnienia osób pracujących w badanych przedsiębiorstwach sektora transportu	73
Wykres 32. Zmiana zatrudnienia w badanych podmiotach sektora transportu na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy	73
Wykres 33. Planowane zmiany w zatrudnieniu w badanych podmiotach sektora transportu w perspektywie najbliższych 3 lat	74

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Wykres 34. Przyczyny planowanych zatrudnień w badanych podmiotach sektora transportu w perspektywie najbliższych 3 lat.....	75
Wykres 35. Trudność pozyskiwania nowych pracowników w opinii pracodawców sektora transportu woj. podlaskiego	76
Wykres 36. Skłonność pracodawców badanego sektora do zatrudniania osób z wybranych grup ryzyka	76
Wykres 37. Przyczyny niezatrudnienia pracowników na wolnych miejscach pracy w badanych przedsiębiorstwach.....	77
Wykres 38. Poziom kompetencji osób pracujących w badanych podmiotach w opinii pracodawców	78
Wykres 39. Struktura wykształcenia pracowników badanych przedsiębiorstw wg kategorii zajmowanych stanowisk pracy.....	79
Wykres 40. Niedostatki w kwalifikacjach pracowników w opinii przedstawicieli badanych firm, deklarujących braki kompetencyjne personelu	79
Wykres 41. Zainteresowanie badanych podmiotów organizacją szkoleń dla pracowników.....	80
Wykres 42. Tematyka szkoleń, jaką potencjalnie zainteresowani są badani pracodawcy	80
Wykres 43. Poziomy przeciętnego wynagrodzenia brutto w zł w sektorze przedsiębiorstw w dziale 49 Transport lądowy oraz transport rurociągowy (PKD 2007) w województwie podlaskim.....	81
Wykres 44. Struktura wynagrodzeń pracowników badanych podmiotów sektora transportu wg zajmowanego stanowiska.....	82
Wykres 45. Kierunki planowanych inwestycji w firmach badanego sektora w perspektywie najbliższych 3 lat.....	91
Wykres 46. Strategiczne kierunki rozwoju firm badanego sektora w perspektywie najbliższych 3 lat.....	92
Wykres 47. Średnie oceny siły wpływu czynników determinujących rozwój sektora transportu	97
Wykres 48. Średnie oceny siły wpływu wszystkich grup czynników analizy STEEPVL	97
Wykres 49. Średnie oceny niepewności czynników determinujących rozwój sektora transportu	99
Wykres 50. Średnie oceny niepewności wszystkich grup czynników analizy STEEPVL.....	99
Wykres 51. Ocena czynników determinujących sektor transportu pod względem ważności i niepewności w perspektywie roku 2017	100
Wykres 52. Identyfikacja scenariuszy rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim w perspektywie roku 2017.....	101

Aneks

Załącznik 1. Kwestionariusz badawczy przedsiębiorstw sektora transportu

**Kwestionariusz badawczy przedsiębiorstw sektora transportu
w województwie podlaskim w ramach produktu
„Podlaskiego Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych”
pn.: „ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO”**

Zapraszamy Państwa do wzięcia udziału w badaniu, którego wyniki posłużą do przeprowadzenia analiz i prognoz rozwoju sektora transportu województwa podlaskiego w ramach Podlaskiego Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych.

Udzielone przez Państwa odpowiedzi wykorzystane zostaną w analizach dotyczących sytuacji ekonomicznej firm sektora transportu, czynników oddziałujących na sektor, otoczenia konkurencyjnego oraz stanu zatrudnienia. Jesteśmy przekonani, że wyniki badań przedstawione przez Obserwatorium stanowią dla Państwa źródło cennych informacji w podejmowaniu decyzji związanych z działalnością Państwa firmy.

Badanie jest realizowane przez Instytut Badań i Analiz VIVADE Sp. z o.o. na zlecenie Wojewódzkiego Urzędu Pracy. Ankieta jest anonimowa, a zebrane wyniki przedstawione będą wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień statystycznych.

Dziękujemy za udział w badaniu.

Zespół IBiA VIVADE sp. z o.o.

Kwestionariusz badawczy

Część I: Ogólna sytuacja ekonomiczna firm

- 1. Jak oceniają Państwo obecną sytuację ekonomiczną Państwa firmy ?**
 - ☐ bardzo dobra
 - ☐ dobra
 - ☐ średnia
 - ☐ zła
 - ☐ bardzo zła
 - ☐ nie wiem, trudno powiedzieć
- 2. Jak zmieniła się sytuacja ekonomiczna Państwa firmy w ciągu ostatnich 5 lat?**
 - ☐ zdecydowanie się poprawiła
 - ☐ poprawiła się
 - ☐ nie zmieniła się
 - ☐ pogorszyła się
 - ☐ zdecydowanie pogorszyła się
 - ☐ nie wiem, trudno powiedzieć
- 3. Jak zmienił się poziom przychodów Państwa firmy (w ciągu ostatniego roku)?**
 - ☐ zdecydowanie się zwiększył
 - ☐ zwiększył się
 - ☐ pozostał bez zmian
 - ☐ zmniejszył się
 - ☐ zdecydowanie się zmniejszył
 - ☐ trudno powiedzieć
- 4. Jak w Państwa ocenie zmieni się sytuacja ekonomiczna firmy w ciągu najbliższych 3 lat?**
 - ☐ zdecydowanie poprawi się
 - ☐ poprawi się
 - ☐ nie zmieni się

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- ☐ pogorszy się
☐ zdecydowanie się pogorszy
☐ nie wiem, trudno powiedzieć

Część II: Analiza czynników oddziałujących na sektor

- 5. Jakie czynniki sprzyjają w największym stopniu rozwojowi działalności Państwa firmy?**
(proszę ocenić w skali od 1 do 5 poszczególne czynniki, gdzie 1 oznacza zupełnie nie sprzyja a 5 bardzo sprzyja, zaś 0 oznacza „nie mam zdania”)

Czynniki	Odpowiedź
a) ekonomiczne	0 1 2 3 4 5
b) społeczne	0 1 2 3 4 5
c) polityczne	0 1 2 3 4 5
d) techniczne	0 1 2 3 4 5
e) demograficzne	0 1 2 3 4 5
f) inne, jakie.....	1 2 3 4 5

- 6. Jak oceniają Państwo perspektywę wzrostu poszczególnych parametrów charakteryzujących Państwa sektor w ciągu najbliższych 3 lat?**

Parametr	Spadnie	Nie zmieni się	Wzrośnie do 5%	Wzrośnie 5-10%	Wzrośnie powyżej 10%
a) zapotrzebowanie na usługi (krajowe)	☐	☐	☐	☐	☐
b) zapotrzebowanie na usługi (zagraniczne)	☐	☐	☐	☐	☐
d) koszty działalności	☐	☐	☐	☐	☐
e) nakłady inwestycyjne	☐	☐	☐	☐	☐
f) zatrudnienie	☐	☐	☐	☐	☐
g) poziom wynagrodzeń	☐	☐	☐	☐	☐
h) liczba przedsiębiorstw w sektorze	☐	☐	☐	☐	☐

- 7. Jakie czynniki utrudniają działalność i rozwój Państwa firmy?** Proszę ocenić w skali od 1 do 5 poszczególne czynniki, gdzie 1 oznacza zupełnie nie utrudnia a 5 bardzo utrudnia, zaś 0 oznacza „nie mam zdania”)

Czynniki	Odpowiedź
rosnące koszty zatrudnienia	0 1 2 3 4 5
coraz silniejsza pozycja przetargowa odbiorców	0 1 2 3 4 5
wysokie podatki	0 1 2 3 4 5
niejasne i niestabilne przepisy prawne i podatkowe	0 1 2 3 4 5
rosnąca koncentracja i konsolidacja branży	0 1 2 3 4 5
konkurencja ze strony firm krajowych	0 1 2 3 4 5
konkurencja ze strony firm międzynarodowych	0 1 2 3 4 5
niesprawność instytucji (np. urzędy skarbowe)	0 1 2 3 4 5
wysokie ceny paliw i energii	0 1 2 3 4 5
niedobór wykwalifikowanych pracowników	0 1 2 3 4 5
niestabilność kursu waluty	0 1 2 3 4 5
zatory płatnicze, problemy z płynnością	0 1 2 3 4 5
niski popyt	0 1 2 3 4 5

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

trudności z uzyskaniem finansowania działalności	0 1 2 3 4 5
rozwój szarej strefy	0 1 2 3 4 5
inne, jakie....	1 2 3 4 5

8. Jakie czynniki umożliwiają Państwa firmie skuteczne konkutowanie na rynku? *Proszę ocenić w skali od 1 do 5 ważność poszczególnych czynników, gdzie 1 oznacza zupełnie nieważny a 5 bardzo ważny, zaś 0 oznacza „nie mam zdania”)*

Czynnik konkurencji	Odpowiedź
wysoka jakość usług	0 1 2 3 4 5
wysoka jakość obsługi klienta	0 1 2 3 4 5
skuteczny system promocji/reklamy/marketingu	0 1 2 3 4 5
położenie/lokalizacja prowadzonej działalności	0 1 2 3 4 5
szeroka oferta	0 1 2 3 4 5
wysoka innowacyjność (np. nowe usługi)	0 1 2 3 4 5
posiadane zasoby kadrowe (personalne)	0 1 2 3 4 5
niższe ceny	0 1 2 3 4 5
jakość posiadanego taboru/ magazynu	0 1 2 3 4 5
inne, jakie.....	1 2 3 4 5

9. Na czym koncentrowały się inwestycje w Państwa firmie w ciągu ostatnich 5 lat? *proszę wskazać maksymalnie 5 najistotniejszych działań)*

- ☐ modernizacja lub budowa obiektów/infrastruktury
- ☐ poprawa jakości usług
- ☐ modernizacja magazynów
- ☐ komputeryzacja
- ☐ wdrożenie systemów zarządzania jakością
- ☐ wprowadzenie nowych usług
- ☐ wdrożenie nowych technologii
- ☐ rozwój sieci sprzedaży
- ☐ modernizacja środków transportu
- ☐ badania i rozwój
- ☐ działania promocyjno-marketingowe
- ☐ inwestowanie w kapitał ludzki
- ☐ brak inwestycji
- ☐ inne, jakie.....

10. Czy w ciągu ostatnich 5 lat przy finansowaniu inwestycji Państwa firma korzystała z pomocy finansowej z funduszy unijnych?

- ☐ tak
- ☐ nie (jeżeli nie, to przejść do pytania 12)

11. Jaki był udział środków unijnych w wartości przeprowadzonych inwestycji?

- ☐ do 10%
- ☐ 10-30%
- ☐ 30-50%
- ☐ powyżej 50%

12. Dlaczego Państwa firma nie korzystała z pomocy finansowej z funduszy unijnych ?

- ☐ nie byliśmy zainteresowani
- ☐ nie posiadaliśmy dostatecznych informacji
- ☐ nie spełnialiśmy warunków, aby starać się o dofinansowanie
- ☐ aplikowaliśmy, ale nie przyznano nam środków
- ☐ z innych powodów, jakich?.....

13. Czy Państwa firma zamierza skorzystać z funduszy unijnych w ciągu najbliższych 3 lat?

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- ☐ tak
☐ nie, dlaczego.....
- 14. Jakie działania inwestycyjne zamierzają Państwo podjąć w ciągu najbliższych 3 lat? proszę wskazać maksymalnie 4 najistotniejsze działania)**
- ☐ inwestowanie w działania reklamowe, promocyjne
☐ inwestowanie w budynki
☐ inwestowanie w wiedzę i umiejętności pracowników
☐ inwestowanie w doskonalenie usług
☐ inwestowanie w modernizację parku maszynowego / taboru
☐ inwestowanie w technologię
☐ inne, jakie.....
☐ nie będą podejmowane żadne działania
- 15. Jakie przewidują Państwo najważniejsze strategiczne kierunki rozwoju firmy w perspektywie najbliższych 3 lat? proszę wskazać 3 najważniejsze odpowiedzi)**
- ☐ wzrost udziału w rynku
☐ wprowadzenie nowoczesnych technologii
☐ nowe inwestycje
☐ rozszerzenie oferty
☐ uruchomienie nowych kanałów dystrybucji/promocji
☐ rozszerzenie działalności na rynki zagraniczne
☐ inne, jakie?.....
- 16. Czy zamierzają Państwo rozszerzyć działalność na inne segmenty rynku?**
- ☐ tak
☐ nie
☐ nie wiem, trudno powiedzieć
- 17. Czy przewidują Państwo ekspansję rynkową poprzez przejęcie innych firm?**
- ☐ tak
☐ nie
☐ nie wiem, trudno powiedzieć

Część III. Analiza otoczenia konkurencyjnego

- 18. Jakie są Państwa zdaniem najważniejsze bariery utrudniające rozwój sektora transportu w Polsce? proszę ocenić w skali od 1 do 5 poszczególne czynniki, gdzie 1 oznacza zupełnie nie utrudnia a 5 bardzo utrudnia, zaś 0 oznacza „nie mam zdania”)**

Czynnik	Odpowiedź
wysokie podatki	0 1 2 3 4 5
wysokie koszty pracy	0 1 2 3 4 5
rosnące ceny paliw i energii	0 1 2 3 4 5
niespójne i niejasne przepisy prawne	0 1 2 3 4 5
przedsiębiorstwo jest niedostatecznie znane na rynku	0 1 2 3 4 5
brak wystarczających środków na inwestycje	0 1 2 3 4 5
brak wykwalifikowanej kadry	0 1 2 3 4 5
inne, jakie.....	1 2 3 4 5

- 19. Jak oceniają Państwo konkurencję w swojej branży?**

- ☐ jest bardzo silna
☐ jest silna
☐ jest słaba
☐ jest bardzo słaba
☐ brak konkurencji

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

- 20. Jak oceniają Państwo ryzyko pojawienia się nowych przedsiębiorstw w obszarze prowadzonej działalności?**
- ☐ bardzo wysokie
☐ wysokie
☐ średnie
☐ niskie
☐ bardzo niskie
☐ nie wiem, trudno powiedzieć
- 21. W jakim stopniu prowadzona przez Państwa działalność jest uzależniona od rynku odbiorców?**
- ☐ w bardzo wysokim
☐ wysokim
☐ średnim
☐ niskim
☐ bardzo niskim
☐ nie wiem, trudno powiedzieć
- 22. Jak Państwa przedsiębiorstwo widzi możliwość integracji poprzez przynależność do tzw. klastrów)?**
- ☐ przedsiębiorstwo należy do klastra i wysoko ocenia tę formę integracji
☐ przedsiębiorstwo należy do klastra, ale przynależność ta nie wpływa na funkcjonowanie przedsiębiorstwa
☐ przedsiębiorstwo nie należy do klastra, ale jest zainteresowane taką formą współpracy
☐ przedsiębiorstwo nie należy do klastra i nie jest zainteresowane przynależnością
☐ nie mam zdania
- 23. Jakie są główne bariery hamujące pojawienie się i rozwój konkurencyjnych przedsiębiorstw w branży? Proszę ocenić w skali od 1 do 5 poszczególne bariery, gdzie 1 oznacza zupełnie nie istotna a 5 bardzo istotna, zaś 0 oznacza „nie mam zdania”)**

Bariery	Odpowiedź
ekonomiczne (np. zbyt wysokie nakłady inwestycyjne)	0 1 2 3 4 5
ekologiczne	0 1 2 3 4 5
społeczne (np. związane z brakiem wykwalifikowanej kadry)	0 1 2 3 4 5
technologiczne	0 1 2 3 4 5
formalno-prawne , w tym przepisy BHP	0 1 2 3 4 5
możliwości represji ze strony istniejących podmiotów sektora	0 1 2 3 4 5
inne, jakie.....	1 2 3 4 5

Część IV. Analiza stanu zatrudnienia

- 24. Proszę szacunkowo określić strukturę zatrudnienia w Państwa firmie pod względem wybranych cech:**

Cecha	Warianty cechy	Udział pracowników w %)
Płeć	kobiety	
	mężczyźni	
	razem	100%
Wiek	poniżej 25 lat	
	25 – 45 lat	
	powyżej 45 lat	
	razem	100%
Wykształcenie	podstawowe	

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

	zawodowe	
	średnie	
	wyższe	
	razem	100%
Formy zatrudnienia	umowa o pracę na czas nieokreślony	
	umowa o pracę na czas określony	
	umowa zlecenie/ o dzieło	
	razem	100%

25. Jakie zmiany w poziomie zatrudnienia nastąpiły w Państwa przedsiębiorstwie w ciągu ostatnich 12 miesięcy?

- ☐ zatrudnienie wzrosło
☐ zatrudnienie pozostało bez zmian
☐ zatrudnienie spadło

26. Jakie planują Państwo zmiany w poziomie zatrudnienia w ciągu najbliższych 3 lat w stosunku do aktualnego poziomu zatrudnienia?

- ☐ wzrost poziomu zatrudnienia
☐ utrzymanie poziomu zatrudnienia
☐ zmniejszenie poziomu zatrudnienia

27. Jeśli planują Państwo zatrudnienie nowych pracowników to z jakich przyczyn?

- ☐ przejście na emeryturę, rentę innego pracownika
☐ zwiększenie popytu na produkty/usługi
☐ rozszerzenie zakresu działalności
☐ zwolnienie etatu z powodu przejścia pracowników do innej firmy
☐ wyjazd pracowników za granicę
☐ polepszenie sytuacji finansowej firmy
☐ reorganizacja działalności firmy
☐ zmiana technologii produkcji
☐ inne, jakie?.....
☐ nie planujemy zatrudnienia nowych pracowników

28. Czy obecny poziom kwalifikacji pracowników jest wystarczający?

- ☐ zdecydowanie tak
☐ raczej tak
☐ trudno powiedzieć
☐ raczej nie
☐ zdecydowanie nie

29. Jakie dostrzegają Państwo braki w kwalifikacjach pracowników?

- ☐ konieczność uzupełniania uprawnień zawodowych
☐ brak znajomości języków obcych
☐ brak wiedzy fachowej
☐ brak umiejętności obsługi komputera
☐ zbyt niski poziom wykształcenia
☐ inne jakie?)(.....

30. Czy byliby Państwo zainteresowani szkoleniami dla pracowników?

- ☐ zdecydowanie tak
☐ raczej tak
☐ trudno powiedzieć
☐ raczej nie
☐ zdecydowanie nie

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

31. Jeżeli jesteście Państwo zainteresowani szkoleniami, to proszę wskazać preferowaną tematykę szkoleń proszę wybrać maksymalnie 5 odpowiedzi):

- ☐ księgowość i podatki
- ☐ pozyskiwanie środków z UE
- ☐ języki obce
- ☐ prawo zamówień publicznych
- ☐ obsługa komputera
- ☐ marketing
- ☐ BHP
- ☐ komunikacja interpersonalna
- ☐ prawo
- ☐ obsługa klienta
- ☐ zarządzanie
- ☐ inne, jakie?.....

32. Proszę ocenić skuteczność metod rekrutacji pracowników proszę ocenić w skali od 1 do 5 poszczególne metody, gdzie 1 oznacza zupełnie nieskuteczna a 5 bardzo skuteczna, zaś 0 oznacza „nie mam zdania”

Metoda	Odpowiedź
samodzielne zgłoszenie kandydatów	0 1 2 3 4 5
pośrednictwo PUP	0 1 2 3 4 5
polecenie przez znajomych	0 1 2 3 4 5
polecenie przez pracowników firmy	0 1 2 3 4 5
ogłoszenie w prasie	0 1 2 3 4 5
wewnętrzna rekrutacja	0 1 2 3 4 5
ogłoszenie w Internecie	0 1 2 3 4 5
pośrednictwo firmy rekrutacyjnej	0 1 2 3 4 5
inne, jakie?.....	1 2 3 4 5

33. Proszę wskazać stanowiska pracy, na które najtrudniej znaleźć pracowników

- 1.....
- 2.....
- 3.....

34. Czy istnieją w Państwa przedsiębiorstwie wolne miejsca pracy?

- ☐ tak, jakie?.....
- ☐ nie (proszę przejść do pytania 36)

35. Dlaczego nie zatrudnili Państwo do tej pory pracowników na tych stanowiskach?

- ☐ brak kandydatów do pracy
- ☐ trwa proces rekrutacji
- ☐ osoby zgłaszające się nie posiadają odpowiednich kwalifikacji
- ☐ osoby zgłaszające się nie chcą podjąć pracy na zaproponowanych warunkach

36. Jak oceniają Państwo pozyskiwanie nowych pracowników?

- ☐ bardzo łatwe
- ☐ łatwe
- ☐ trudno powiedzieć
- ☐ trudne
- ☐ bardzo trudne

37. Czy byliby Państwo skłonni zatrudnić osobę z grup ryzyka ?

Grupa ryzyka	Tak	Nie
a) absolwenci	☐	☐

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

b) niepełnosprawni	☐	☐
c) osoby w wieku 45+	☐	☐
d) osoby z obszarów wiejskich	☐	☐

38. Proszę wskazać procentowy udział osób zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach według poziomu wykształcenia.

Kategoria stanowisk pracy	Wykształcenie					
	wyższe	policealne i średnie zawodowe	średnie ogólnokształcące	zasadnicze zawodowe	gimnazjalne, podstawowe i niepełne podstawowe	Ogółem 100%
Stanowiska pracowników fizycznych						
Stanowiska administracyjne						
Stanowiska kadry kierowniczej i zarządzającej wyższego szczebla						

39. Proszę określić przeciętne wynagrodzenie pracowników zatrudnionych w Państwa przedsiębiorstwie:

Stanowisko	Wynagrodzenie					
	Poniżej 1000 zł	1000-1999 zł	2000-2999 zł	3000-3999 zł	4000-4999 zł	5000 zł i więcej
Pracownik fizyczny (np. magazynier, kierowca)						
Pracownik umysłowy						
Kadra zarządzająca						
Dyrektor, właściciel						

40. Proszę podać liczbę osób zatrudnionych na poniższych stanowiskach pracy w Państwa przedsiębiorstwie, z uwzględnieniem liczby kobiet, wraz ze wskazaniem minimalnego i maksymalnego miesięcznego wynagrodzenia brutto.

Kategoria stanowisk	Liczba pracowników ogółem		Maksymalne miesięczne wynagrodzenie brutto	Minimalne miesięczne wynagrodzenie brutto
	Liczba pracowników	w tym kobiety		
Prezes/Dyrektor Zarządu				
Członek Zarządu				
Asystent Zarządu				
Pełnomocnik Zarządu ds. jakości				
Dyrektor ds. technicznych				
Dyrektor ds. transportu				
Dyrektor ds. handlu i marketingu				
Dyrektor personalny				

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Dyrektor finansowy				
Główny księgowy				
Kierownik magazynu				
Kierownicy działów (np. handel, marketing, controlling, serwis, wdrożenia, sprzedaż, logistyka)				
Specjaliści (np. ds. handlu, sprzedaży, marketingu, controllingu, logistyki)				
Przedstawiciele handlowi				
Księgowi				
Mistrzowie serwisu				
Mechanicy				
Pracownicy biurowi (np. sekretarka, pomoc księgowej, fakturzystka)				
Magazynierzy				
Kierowcy (transport towarów)				
Kierowcy (transport osób)				
Kierowcy (materiały niebezpieczne i transport specjalny)				
Taksówkarz				
Kurier				
Pracownicy prac prostych (np. portier, sprzątaczką, ochrona, kucharz)				
Inne, nie wymienione:				

METRYCZKA

Na zakończenie prosimy o podanie kilku informacji o Państwa firmie

1. Klasyfikacja prowadzonej działalności wg PKD:

- ☐ 49.2 - Transport kolejowy towarów
- ☐ 49.32 – Działalność taksówek osobowych
- ☐ 49.4 - Transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami
- ☐ 49.5 - Transport rurociągowy
- ☐ 50.4 - Transport wodny śródlądowy towarów
- ☐ 52.1 – Magazynowanie i przechowywanie towarów
- ☐ 52.22.B. - Działalność usługowa wspomagająca transport śródlądowy
- ☐ 52.24.B. - Przeladunek towarów w portach śródlądowych
- ☐ 52.24.C. - Przeladunek towarów w pozostałych punktach przeladunkowych
- ☐ 52.29.B. - Działalność śródlądowych agencji transportowych
- ☐ 52.29.C. - Działalność pozostałych agencji transportowych
- ☐ 53.2 - Pozostała działalność pocztowa i kurierska
- ☐ Inna, jaka?

2. Powiat (lista do wyboru)

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

3. Forma prawna

- ☐ osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą
- ☐ spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
- ☐ spółka cywilna
- ☐ spółka jawna
- ☐ przedsiębiorstwo państwowe
- ☐ spółka partnerska
- ☐ spółdzielnia
- ☐ spółka komandytowa komandytowo-akcyjna)
- ☐ spółka akcyjna
- ☐ inna forma, jaka?.....

4. Firma funkcjonuje od roku

5. Przychody uzyskane ze sprzedaży w tys. zł):

w roku 2010	
w roku 2011	

w tym na eksport:

w roku 2010	
w roku 2011	

6. Liczba pracujących

Lata	Umowa na czas nie- określony	Umowa na czas określony	Umowa zlecenie/ o dzieło
2010			
2011			

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Załącznik 2. Scenariusz badania FGI

Wstęp – 5 minut

- Przedstawienie się prowadzących, powitanie uczestników, krótkie wyjaśnienie celu spotkania i jego roli w ramach całego przedsięwzięcia badawczego.
- Prezentacja zasad uczestnictwa w spotkaniu, informacja o nagrywaniu, zapewnienie o poufności przekazywanych informacji.
- Informacja o sposobie wykorzystania wyników oraz o możliwości wglądu w raport.

Sytuacja ekonomiczna firm - 10 minut

Porozmawiajmy na początek o sytuacji gospodarczej i jej wpływie na sytuację ekonomiczną Państwa przedsiębiorstwa.

- W jakim stopniu kryzys gospodarczy na świecie wpłynął na sytuację ekonomiczną Państwa firmy? Nastąpił wzrost czy też spadek przychodów?
- Czy zauważalne są symptomy wychodzenia z kryzysu?
- Jak w przyszłości będzie kształtował się rozwój Państwa przedsiębiorstw?

Czynniki oddziałujące na funkcjonowanie sektora transportu - 20 minut

A teraz spróbujemy ocenić czynniki wpływające na funkcjonowanie sektora transportu.

- Wymieńcie Państwo czynniki sprzyjające rozwojowi Państwa firm. Spróbujcie Państwo określić w jakim stopniu wpływają one na pomyślność funkcjonowania Państwa przedsiębiorstw? Czy któreś z tych czynników mogą z czasem stać się ograniczeniami w rozwoju?
- Poproszę teraz o wskazanie najistotniejszych czynników ograniczających rozwój Państwa działalności gospodarczej. Spróbujcie Państwo określić, który z tych czynników stanowi w tej chwili największą barierę rozwoju.
- Czy funkcjonowanie w warunkach gospodarki globalnej sprzyja czy też ogranicza rozwój?
- Czy niestabilność finansowa instytucji zewnętrznych ma wpływ na funkcjonowanie Państwa przedsiębiorstw?
- Proszę wskazać główne kierunki inwestycji w Państwa firmach w ostatnich latach. Jakie inwestycje są planowane w przyszłości?
- Jak oceniają Państwo możliwość pozyskiwania środków UE na wsparcie działań inwestycyjnych?
- Czy zamierzacie Państwo skorzystać ze wsparcia zewnętrznego w przyszłych inwestycjach? Czy będą to środki UE czy też inne źródła finansowania?

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Analiza otoczenia konkurencyjnego – 20 minut

- Proszę o ocenę działań konkurencji w sektorze transportu.
- Jakie podejmujecie Państwo działania w celu podniesienia swojej konkurencyjności na rynku?
- Czy działanie w warunkach gospodarki globalnej zwiększa czy też zmniejsza ryzyko działania?
- W jakim stopniu poziom wykształcenia kadry sprzyja wzrostowi konkurencyjności?
- Czy zewnętrzne wsparcie finansowe (środki UE) może przyczynić się do wzrostu konkurencyjności Państwa przedsiębiorstw?
- Jak jest ryzyko pojawienia się konkurencji na rynku, na którym Państwo działają?

Zatrudnienie w przedsiębiorstwach w sektorze transportu – 20 minut

- Proszę ocenić jakość zatrudnienia w Państwa przedsiębiorstwach. Czy poziom wykształcenia i umiejętności pracowników jest wystarczający?
- Jakie są przeważające formy zatrudnienia?
- Jakie są podstawowe metody rekrutacji w Państwa przedsiębiorstwach?
- Jaka jest stabilność zatrudnienia w Państwa przedsiębiorstwach?
- Czy nowi pracownicy potrzebują długich okresów szkoleniowych dla uzyskania pełnej wydajności?
- W jakim stopniu zmiany w otoczeniu gospodarczym wpływają na potrzebę doszkalania pracowników i samych przedsiębiorców?
- W jakim stopniu kryzys gospodarczy wpłynął na poziom zatrudnienia w Państwa przedsiębiorstwach?
- Czy planujecie Państwo zatrudnianie nowych pracowników i czym to będzie spowodowane (wymiana kadry, powiększenie firmy itp.)?
- Jak odnoszą się Państwo do możliwości zatrudniania: absolwentów, niepełnosprawnych i osób w wieku przedemerytalnym?
- Jak oceniają Państwo poziom wynagrodzeń w sektorze transportu?

Dziękuję za cenne uwagi, które zostaną wykorzystane w opracowaniu raportu

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Załącznik 3. Karta oceny przewidywalności czynników STEEPVL

**OCENA PRZEWIDYWALNOŚCI CZYNNIKÓW STEEPVL
w obszarze rozwoju sektora transportu**

Proszę ocenić, w jakim stopniu jest możliwe do przewidzenia kształtowanie się każdego z poniższych czynników w perspektywie 2017 roku w kontekście rozwoju sektora transportu w województwie podlaskim.

Proszę posłużyć się siedmiostopniową skalą, gdzie skrajne wartości skali oznaczają odpowiednio:

1 – niska przewidywalność czynnika,

7 – wysoka przewidywalność czynnika.

Nazwa czynnika		Siła wpływu						
Czynniki społeczne (S)								
S1	Sprawność procesów przygotowania inwestycji infrastrukturalnych	1	2	3	4	5	6	7
S2	Rozwój e-handlu i jego wpływ na strukturę i organizację transportu	1	2	3	4	5	6	7
S3	Poziom i jakość kształcenia (w szczególności zawodowego w obszarze transportu)	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki technologiczne (T)								
T1	Rozwój technologii związanych z logistyką i magazynowaniem	1	2	3	4	5	6	7
T2	Rozwój infrastruktury transportowej (jakościowy)	1	2	3	4	5	6	7
T3	Rozwój infrastruktury transportowej (ilościowy)	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki ekonomiczne (Ekon)								
Ekon1	Sytuacja gospodarcza w UE	1	2	3	4	5	6	7
Ekon2	Sytuacja gospodarcza na rynkach wschodnich	1	2	3	4	5	6	7
Ekon3	Koszty prowadzenia działalności	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki ekologiczne (Ekoł)								
Ekoł1	Wymogi w zakresie ekologii transportu (m. in. emisja spalin, opłaty ekologiczne etc.	1	2	3	4	5	6	7
Ekoł2	Wymogi ekologiczne w zakresie budowy infrastruktury transportowej	1	2	3	4	5	6	7
Ekoł3	Działalność organizacji ekologicznych	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki polityczne (P)								
P1	Polityka gospodarcza: rynki wschodnie (głównie Rosja)	1	2	3	4	5	6	7

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
 Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
 ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

P2	Polityka gospodarcza UE	1	2	3	4	5	6	7
P3	Polityka gospodarcza Polski	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki odnoszące się do wartości (V)								
V1	Jakość życia	1	2	3	4	5	6	7
V2	Konsumpcyjny styl życia	1	2	3	4	5	6	7
V3	Mobilność społeczna	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki prawne (L)								
L1	Mechanizmy stanowienia prawa i jego jakość	1	2	3	4	5	6	7
L2	Międzynarodowe otoczenie prawne	1	2	3	4	5	6	7
L3	Funkcjonowanie prawa i jego instytucji	1	2	3	4	5	6	7

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

Załącznik 4. Karta oceny siły wpływu czynników STEEPVL

**OCENA SIŁY WPLYWU CZYNNIKÓW STEEPVL
w obszarze rozwoju sektora transportu**

Proszę ocenić siłę wpływu każdego z poniższych czynników na rozwój sektora transportu w województwie podlaskim w perspektywie 2017 roku.

Proszę posłużyć się siedmiostopniową skalą, gdzie skrajne wartości skali oznaczają odpowiednio:

1 –bardzo mały wpływ,

7 –bardzo duży wpływ.

Nazwa czynnika		Siła wpływu						
Czynniki społeczne (S)								
S1	Sprawność procesów przygotowania inwestycji infrastrukturalnych	1	2	3	4	5	6	7
S2	Rozwój e-handlu i jego wpływ na strukturę i organizację transportu	1	2	3	4	5	6	7
S3	Poziom i jakość kształcenia (w szczególności zawodowego w obszarze transportu)	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki technologiczne (T)								
T1	Rozwój technologii związanych z logistyką i magazynowaniem	1	2	3	4	5	6	7
T2	Rozwój infrastruktury transportowej (jakościowy)	1	2	3	4	5	6	7
T3	Rozwój infrastruktury transportowej (ilościowy)	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki ekonomiczne (Ekon)								
Ekon1	Sytuacja gospodarcza w UE	1	2	3	4	5	6	7
Ekon2	Sytuacja gospodarcza na rynkach wschodnich	1	2	3	4	5	6	7
Ekon3	Koszty prowadzenia działalności	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki ekologiczne (Ekoł)								
Ekoł1	Wymogi w zakresie ekologii transportu (m. in. emisja spalin, opłaty ekologiczne etc.	1	2	3	4	5	6	7
Ekoł2	Wymogi ekologiczne w zakresie budowy infrastruktury transportowej	1	2	3	4	5	6	7
Ekoł3	Działalność organizacji ekologicznych	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki polityczne (P)								
P1	Polityka gospodarcza: rynki wschodnie (głównie Rosja)	1	2	3	4	5	6	7
P2	Polityka gospodarcza UE	1	2	3	4	5	6	7

Wojewódzki Urząd Pracy w Białymstoku
 Podlaskie Obserwatorium Rynku Pracy i Prognoz Gospodarczych

ANALIZA KLUCZOWYCH SEKTORÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
 ANALIZA SEKTORA TRANSPORTU

P3	Polityka gospodarcza Polski	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki odnoszące się do wartości (V)								
V1	Jakość życia	1	2	3	4	5	6	7
V2	Konsumpcyjny styl życia	1	2	3	4	5	6	7
V3	Mobilność społeczna	1	2	3	4	5	6	7
Czynniki prawne (L)								
L1	Mechanizmy stanowienia prawa i jego jakość	1	2	3	4	5	6	7
L2	Międzynarodowe otoczenie prawne	1	2	3	4	5	6	7
L3	Funkcjonowanie prawa i jego instytucji	1	2	3	4	5	6	7