

Agnieszka PIOTROWSKA-PIĄTEK*

 <https://orcid.org/0000-0002-6620-5485>

ATRAKCYJNOŚĆ SEKTORA TSL NA RYNKU PRACY W POLSCE

Abstrakt

Przedmiot badań: W artykule zaprezentowano problematykę atrakcyjności sektora Transport, Spedycja, Logistyka (TSL) na rynku pracy w Polsce. Sektor ten uważany jest za jeden z najważniejszych sektorów usługowych polskiej gospodarki o dużym potencjale rozwojowym. W sektorach usługowych zasoby ludzkie są podstawowym warunkiem funkcjonowania i rozwoju przedsiębiorstw. Dlatego zwrócono uwagę na jedno z podstawowych zagrożeń, jakie dotyczy tego sektora – niedobór pracowników.

Cel badawczy: Celem artykułu jest ocena atrakcyjności sektora TSL na rynku pracy w Polsce poprzez analizę poziomu oferowanych wynagrodzeń oraz z uwagi na specyfikę pracy – wskaźnika wypadkowości.

Metoda badawcza: W artykule wykorzystano przegląd literatury przedmiotu oraz badania typu *desk research*, w których odwołano się do danych GUS dotyczących przedsiębiorstw zaliczanych do sekcji H – *Transport i gospodarka magazynowa* (wg PKD 2007) oraz raportów instytucji badawczych. W analizie obejmującej szereg czasowy 2004–2019 wykorzystano wybrane metody z zakresu statystyki opisowej.

Wyniki: Wyniki analizy podstawowych czynników wpływających na ocenę atrakcyjności pracy przez potencjalnych pracowników – przeciętnego wynagrodzenia oraz wypadkowości – nie są korzystne dla badanego sektora. Wpływa to na obserwowany już od kilku lat poważny i pogłębiający się niedobór pracowników.

Słowa kluczowe: logistyka, transport i gospodarka magazynowa, sekcja H, deficyt kadrowy, zatrudnienie i wynagrodzenia.

Klasyfikacja JEL: A10, D22, J01

* Dr hab., Politechnika Świętokrzyska w Kielcach, Wydział Zarządzania i Modelowania Komputerowego, Katedra Zarządzania i Marketingu; e-mail: apiotrowska@tu.kielce.pl; Urząd Statystyczny w Kielcach; e-mail: a.piotrowska-piatek@stat.gov.pl

1. Wstęp

Transport, spedycja i logistyka (TSL) uważane są za jeden z najważniejszych sektorów usługowych polskiej gospodarki o dużym potencjale rozwojowym. Globalizacja, rozwój technologii informacyjno-komunikacyjnych, funkcjonowanie Polski w strukturach Unii Europejskiej (UE) są czynnikami szczególnie sprzyjającymi rozwojowi tego rynku zarówno w wymiarze infrastrukturalnym (np. poprzez rozwój sieci drogowej¹), regulacyjnym (ułatwiony przepływ osób i towarów), jak i ekonomiczno-społecznym (m.in.: zmiany w strukturze handlu, zwiększający się i coraz bardziej zdywersyfikowany popyt konsumentów zarówno indywidualnych, jak i instytucjonalnych na tego typu usługi)².

W Polsce największy rozwój rynku TSL nastąpił po 2004 r. wraz ze zniesieniem barier związanych z przepływem ludzi i towarów, a także absorpcją środków z funduszy Unii Europejskiej, która znacząco wpłynęła na poprawę infrastruktury drogowej. Obecnie rynek ten zawdzięcza swój rozwój coraz częstszym decyzjom przedsiębiorstw o outsourcingu oraz dynamicznemu rozwojowi rynku typu *e-commerce*. Jak wynika z oficjalnych danych statystycznych, odsetek przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż elektroniczną w latach 2010–2019 wzrósł z 10,0 do 16,5%³. W przypadku zakupów konsumenckich rosnący potencjał rynku *e-commerce* stymulowany jest zwiększającym się odsetkiem ludności korzystającej z komputerów oraz sieci Internet (w 2010 r. 59,6% gospodarstw domowych w Polsce posiadało komputer osobisty z dostępem do Internetu, a w 2019 r. wskaźnik⁴ ten wzrósł do 80,2%).

Prognozy rozwoju rynku usług transportowych – kluczowego elementu rynku TSL – są również bardzo optymistyczne. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego przewiduje, że globalny popyt na usługi transportowe wzrośnie do 2030 r. nawet o 150%. Z uwagi na to, że Polska jest liderem na rynku usług transportowych UE z udziałem prawie 30% w międzynarodowych przewozach⁵, stwarza to bardzo korzystne perspektywy rozwojowe dla polskiego sektora TSL.

¹ Dla przykładu – liczba km dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w 2004 r. wynosiła 784 km, w 2009 r. – 1371 km, a w 2019 r. – 4108 km (Bank Danych Lokalnych GUS; <https://bd.l.stat.gov.pl>; stan na 15.07.2021 r.).

² A. Bartosik, A. Piotrowska-Piątek, M. Pomietlorz, *Rynek usług TSL w Polsce w latach 2004–2013. Wybrane aspekty ekonomiczne*, Handel Wewnętrzny 2016/1, s. 172.

³ Dziedzicowa Baza Wiedzy Nauka i Technika GUS (swaid.stat.gov.pl; stan na 30.05.2021 r.).

⁴ Gospodarstwa domowe posiadające urządzenie z dostępem do Internetu.

⁵ Za: L. Nowakowski, *Nowe technologie w obszarze transportu samochodowego*, w: A. Piotrowska-Piątek (red.), *Zarządzanie w sektorze TSL. Wybrane problemy*, Wydawnictwo Politechniki Świętokrzyskiej, Kielce 2020, s. 36.

Warto jednak zwrócić uwagę na jedno z podstawowych zagrożeń, jakie dotyczy tego sektora – a mianowicie deficyt kadrowy. W sektorach usługowych zasoby ludzkie są podstawowym warunkiem działalności i rozwoju tych przedsiębiorstw. Pojawiają się zatem ważne pytania: Jaka jest skala niedoborów kadrowych w sektorze TSL? Jakie są przyczyny tego zjawiska? Jaka jest w konsekwencji atrakcyjność tego sektora na rynku pracy?

Próba odpowiedzi na powyższe pytania jest celem niniejszego artykułu. Artykuł składa się ze wstępu, trzech rozdziałów oraz zakończenia. Analiza problemu zatrudnienia oraz atrakcyjności pracy (w szczególności wynagradzania) w tym sektorze poprzedzona jest jego charakterystyką ekonomiczną. Analizą objęto lata 2004–2019⁶ – szereg czasowy umożliwiający uchwycenie długookresowych tendencji. W artykule wykorzystano przegląd literatury przedmiotu oraz badania typu *desk research*, w których odwołano się do danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) dotyczących przedsiębiorstw zaliczanych do sekcji H – *Transport i gospodarka magazynowa*⁷ oraz raportów instytucji badawczych. W analizie wykorzystano wybrane metody z zakresu statystyki opisowej, a wyniki zaprezentowano w ujęciu tabelarycznym i graficznym.

2. Charakterystyka sektora TSL w latach 2014–2019. Wybrane zagadnienia

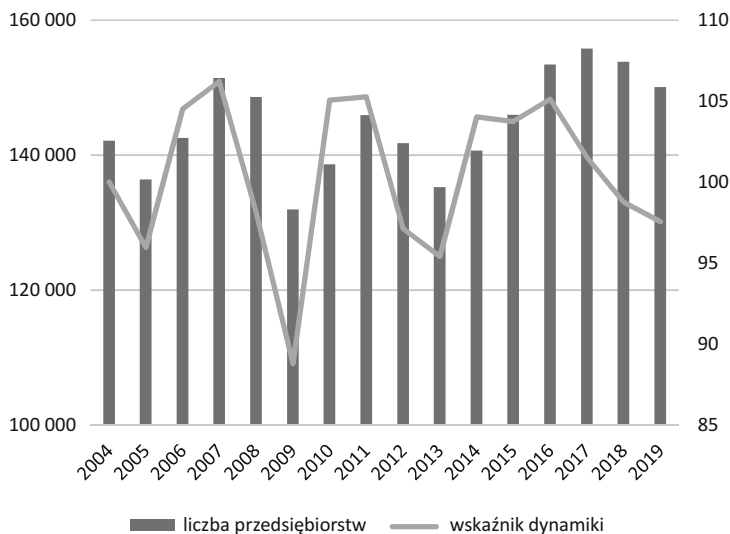
Według PKD 2007 przedsiębiorstwa TSL wchodzą w skład sekcji H o nazwie *Transport i gospodarka magazynowa*. Sekcja ta obejmuje działalność związaną z przewozem osób lub towarów, działalność wspomagającą przewozy, świadczoną przez stacje, porty, dworce kolejowe, autobusowe itp., terminale w zakresie kontroli ruchu, obsługi pasażerów, bagażu i ładunków, wynajem sprzętu transportowego z kierowcą lub załogą oraz działalność pocztową i kurierską.

⁶ W przypadku niektórych szczegółowych zagadnień brak danych dla początkowego roku analizy.

⁷ Z uwagi na to, że w klasyfikacji PKD 2007 nie występuje sekcja *Działalność usługowa związana z transportem, spedycją i logistyką*, w literaturze przyjmuje się, że najbliższa tym usługom jest sekcja H, por.: C. Mańkowski, *Polski rynek usług logistycznych wobec kryzysu gospodarczego w Unii Europejskiej*, Prace i Materiały Instytutu Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego 2012/31/2, s. 214; A. Gryko-Nikitin, *Polski rynek usług TSL w świetle danych statystycznych*, *Ekonomia i Zarządzanie* 2010/4, s. 42; E. Januła, *Podstawy transportu i spedycji*, Difin, Warszawa 2014, s. 22.

W trakcie analizowanego szeregu czasowego nastąpiła zmiana PKD, dlatego dane prezentowane dla lat 2004–2008 dotyczą sekcji I – *Transport, gospodarka magazynowa i łączność* (PKD 2004).

WYKRES 1: Liczba oraz dynamika zmian⁸ przedsiębiorstw sekcji Transport i gospodarka magazynowa⁹ w latach 2004–2019



Źródło: obliczenia i opracowanie własne na podstawie: **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2004 r.*, ZWS, Warszawa 2005, s. 58; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2005 r.*, ZWS, Warszawa 2006, s. 58; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2006 r.*, ZWS, Warszawa 2007, s. 58; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2007 r.*, ZWS, Warszawa 2008, s. 49; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2008 r.*, ZWS, Warszawa 2009, s. 49; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2009 r.*, ZWS, Warszawa 2010, s. 48; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2010 r.*, ZWS, Warszawa 2011, s. 46; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2011 r.*, ZWS, Warszawa 2012, s. 72; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2012 r.*, ZWS, Warszawa 2013, s. 76; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2013 r.*, ZWS, Warszawa 2014, s. 54; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2014 r.*, ZWS, Warszawa 2015, s. 54; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2015 r.*, ZWS, Warszawa 2016, s. 54; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2016 r.*, ZWS, Warszawa 2017, s. 54; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2017 r.*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/podmioty-gospodarcze-wyniki-finansowe/przedsiębiorstwa-niefinansowe/dzialalnosc-przedsiębiorstw-niefinansowych-w-2017-roku,2,14.html>, tab. 5; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2018 r.*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/podmioty-gospodarcze-wyniki-finansowe/przedsiębiorstwa-niefinansowe/dzialalnosc-przedsiębiorstw-niefinansowych-w-2018-roku,2,15.html>, tab. 4; **GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2019 r.*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/podmioty-gospodarcze-wyniki-finansowe/przedsiębiorstwa-niefinansowe/dzialalnosc-przedsiębiorstw-niefinansowych-w-2019-roku,2,16.html>, tab. 4.

⁸ Wskaźnik dynamiki łańcuchowej.

⁹ Dla lat 2004–2008 prezentowane dane dotyczą przedsiębiorstw z sekcji *Transport, gospodarka magazynowa i łączność* (PKD 2004).

Liczba przedsiębiorstw z analizowanej sekcji w badanym szeregu czasowym ulegała dynamicznym zmianom, co w dużym stopniu spowodowane było wahaniem kondycji polskiej gospodarki. Związek pomiędzy rozwojem gospodarki narodowej a rozwojem analizowanego sektora wynika z faktu, że pełni on rolę systemu nośnego świadczącego usługi dla pozostałych sektorów. Jak pisze M. Zysińska, siła oddziaływania czynników zewnętrznych na przedsiębiorstwa TSL jest jedną z największych w całej gospodarce. Kondycja branży TSL i funkcjonujących w niej przedsiębiorstw jest zawsze pochodną sytuacji w przemyśle i handlu¹⁰.

W analizowanym szeregu czasowym obserwujemy trzy okresy, w których liczba przedsiębiorstw w tej sekcji osiągała najwyższe wielkości, tj. lata 2006–2008, 2010–2011 oraz 2015–2017 (wykres 1), odpowiadające okresom korzystnej koniunktury w polskiej gospodarce. Drastyczne zmniejszenie liczby przedsiębiorstw w 2009 r. wynikało z kryzysu gospodarczego, który rozpoczął się wówczas na ogólnosięwiatowych rynkach bankowych. H. Brdulak zwraca uwagę, że rok ten był szczególnie trudny dla małych i średnich firm TSL. Liczba upadłości wzrosła wówczas 2,5-krotnie w stosunku do 2008 r., co potwierdza fakt, że dekonunktura dotknęła sektor TSL bardziej niż inne sektory. Cytowana Autorka zwraca również uwagę, że jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest rozdrobnienie struktury tego rynku¹¹, które sprawia, że małym i średnim firmom trudniej jest rywalizować z większymi firmami. Podobną niekorzystną sytuację obserwowaliśmy w roku 2013, a także w ostatnich dwóch latach analizy.

Polski sektor TSL cechuje silne rozdrobnienie¹². Zdecydowana większość przedsiębiorstw w omawianej sekcji to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób pracujących (tabela 1), prowadzące działalność w formie osoby fizycznej.

¹⁰ M. Zysińska, *Ocena przedsiębiorstw TSL działających w Polsce – dylematy metodyczne badań*, Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów, Zeszyt Naukowy 2019/173, s. 141.

¹¹ H. Brdulak, *Logistyka w trudnych czasach – szansa czy ryzyko? Zmiany w globalnych łańcuchach dostaw*, w: H. Brdulak (red.), *Logistyka przyszłości*, PWE, Warszawa 2012, s. 33–34.

¹² M. Zysińska, *Koncepcja modeli biznesowych w branży TSL i ich klasyfikacja*, *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe* 2013/3, s. 611.

TABELA 1: *Struktura sekcji Transport i gospodarka magazynowa wg klasy wielkości przedsiębiorstwa w wybranych latach*¹³ (%)

Klasa wielkości przedsiębiorstwa	2009	2011	2013	2015	2017	2019
do 9 pracujących	97,50	97,32	96,57	96,74	96,80	96,89
10–49 pracujących	1,79	2,05	2,69	2,50	2,42	2,31
50–249 pracujących	0,57	0,55	0,59	0,61	0,62	0,61
250 pracujących i więcej	0,15	0,13	0,15	0,15	0,16	0,19

Źródło: obliczenia i opracowanie własne na podstawie: GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2009 r.*, s. 48; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2011 r.*, s. 72; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2013 r.*, s. 54; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2015 r.*, s. 54; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2017 r.*, tab. 5; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2019 r.*, tab. 4.

W ostatnich latach zauważalna jest jednak tendencja do koncentracji na rynku usług logistycznych i zwiększanie udziału przedsiębiorstw zatrudniających 250 pracujących i więcej w strukturze przedsiębiorstw w tej sekcji.

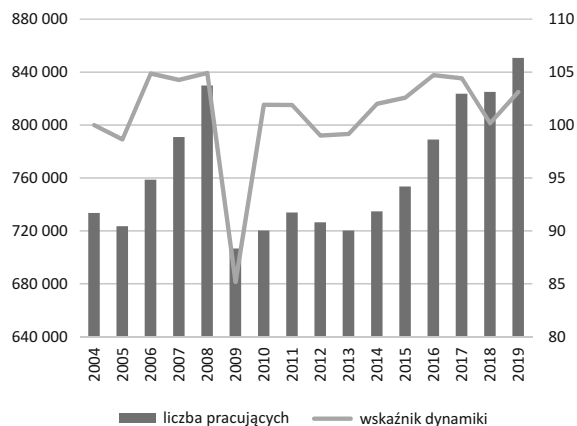
3. Zatrudnienie w sektorze TSL w latach 2004–2009

W związku z tym, że w analizowanym szeregu czasowym mieliśmy do czynienia ze znacznymi zmianami liczby przedsiębiorstw, należy się spodziewać, że fakt ten będzie skutkował również zmianami liczby pracujących. Jak przedstawiono na wykresie 2, zatrudnienie w tej sekcji charakteryzuje się dużą labilnością. Największy spadek liczby pracujących wystąpił w 2009 r., co związane było ze znacznym zmniejszeniem się liczby przedsiębiorstw w tej sekcji. Od 2014 r. obserwujemy wzrost liczby pracujących.

W celu określenia roli analizowanej sekcji w rynku pracy w Polsce (w sektorze przedsiębiorstw niefinansowych) pokazano udział liczby osób pracujących w tej sekcji w odniesieniu do ogólnej liczby osób pracujących w sektorze przedsiębiorstw niefinansowych w Polsce (wykres 3). W 2004 r. pracujący w tej sekcji stanowili 9,0% pracujących ogółem w przedsiębiorstwach niefinansowych w Polsce. Największy spadek udziału pracujących w sekcji H w rynku pracy zanotowano w 2009 r. Jak wspomniano wcześniej, rok ten był wyjątkowo niekorzystny dla omawianego sektora. W kolejnych latach udział ten utrzymywał się na zbliżonym, stabilnym poziomie, przy czym w ostatnim analizowanym roku nastąpił wzrost o 0,3 p.proc.

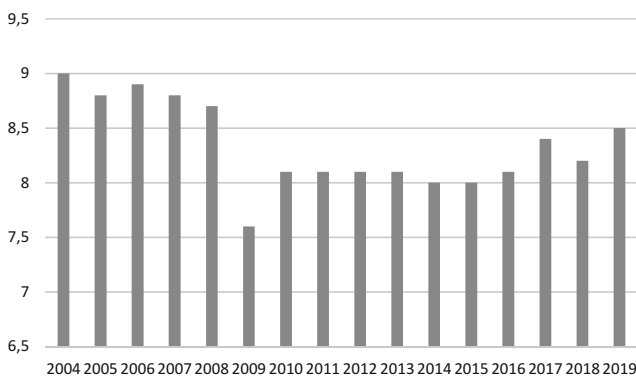
¹³ Sumy nie zawsze wynoszą 100% z uwagi na zaokrąglenia.

WYKRES 2: Liczba oraz dynamika zmian¹⁴ pracujących w sekcji Transport i gospodarka magazynowa¹⁵ w latach 2004–2019 (stan w dniu 31.12)



Źródło: jak na wykresie 1.

WYKRES 3: Udział pracujących w sekcji Transport i gospodarka magazynowa¹⁶ w rynku pracy¹⁷ w latach 2004–2019 (stan w dniu 31.12)



Źródło: jak na wykresie 1.

¹⁴ Wskaźnik dynamiki łańcuchowej.

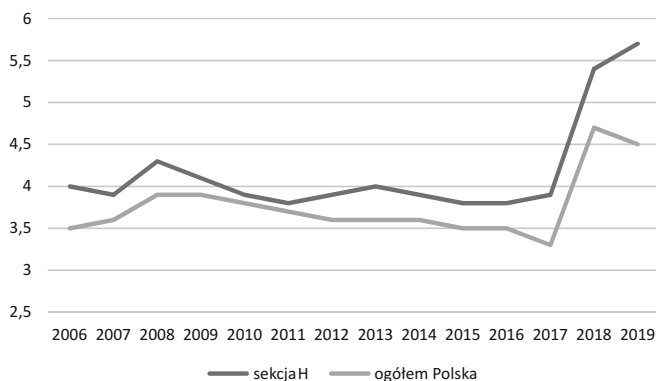
¹⁵ Dla lat 2004–2008 prezentowane dane dotyczą przedsiębiorstw z sekcji *Transport, gospodarka magazynowa i łączność* (PKD 2004).

¹⁶ Dla lat 2004–2008 prezentowane dane dotyczą przedsiębiorstw z sekcji *Transport, gospodarka magazynowa i łączność* (PKD 2004).

¹⁷ Pracujący w sektorze przedsiębiorstw niefinansowych.

Przeciętna liczba pracujących na jeden podmiot w analizowanej sekcji (wykres 4) w całym badanym okresie była wyższa (od 0,1 do 1,2 p.proc.) niż wartość tej cechy ogółem w przedsiębiorstwach niefinansowych w Polsce. Wynika to głównie z wyższego przeciętnego zatrudnienia na jeden podmiot w przedsiębiorstwach dużych, zatrudniających powyżej 250 pracujących (tabela 2). Dla przykładu, w 2019 r. omawiana cecha w sekcji *Transport i gospodarka magazynowa* wyniosła 1273,8 osób, podczas gdy w przedsiębiorstwach niefinansowych ogółem 821,6.

WYKRES 4: *Przeciętna liczba pracujących na jeden podmiot w sekcji Transport i gospodarka magazynowa¹⁸ oraz w przedsiębiorstwach niefinansowych ogółem w latach 2004–2019 (stan na 31.12)*



Źródło: jak na wykresie 1.

TABELA 2: *Przeciętne zatrudnienie na jeden podmiot w przedsiębiorstwach sekcji Transport i gospodarka magazynowa oraz w przedsiębiorstwach niefinansowych ogółem wg klasy wielkości przedsiębiorstw w latach 2004–2019*

Rok/klasa wielkości przedsiębiorstwa	Do 9 pracujących		10–49 pracujących		50–249 pracujących		250 pracujących i więcej	
	sekcja	ogółem	sekcja	ogółem	sekcja	ogółem	sekcja	ogółem
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2014	1,2	1,3	0,7	0,7	101,6	98,9	1418,2	796,1
2015	0,8	0,7	18,6	18,9	99,2	98,7	1350,7	797,7
2016	0,8	0,7	18,3	18,7	97,5	99,7	1316,9	794,2

¹⁸ Dla lat 2004–2008 prezentowane dane dotyczą przedsiębiorstw z sekcji *Transport, gospodarka magazynowa i łączność* (PKD 2004).

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2017	0,8	0,7	18,7	19,1	98,1	99,2	1310,6	804,5
2018	0,8	0,7	19,1	19,3	100,4	100,1	1341,5	820,5
2019	0,9	0,7	19,1	19,6	101,9	101,2	1273,8	821,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie: GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2014 r.*, s. 54; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2015 r.*, s. 55; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2016 r.*, s. 54; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2017 r.*, tab. 5; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2018 r.*, tab. 4; GUS, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2019 r.*, tab. 4.

Warto również podkreślić, że cechą charakterystyczną tego rynku jest to, że większość firm TSL korzysta z elastycznych form zatrudnienia, stosuje zatrudnienie w oparciu o pracę okresową, umowy cywilnoprawne oraz kontraktowe. Spowodowane jest to zarówno specyfiką branży (sezony zwiększonego popytu na usługi), jak i stosowanym przez firmy TSL modelem biznesowym opartym na oszczędności kosztów.

4. Atrakcyjność pracy w sektorze TSL

Pomimo dodatniej dynamiki zmian liczby pracujących oraz wzrostu udziału pracujących analizowanej sekcji w rynku pracy, od kilku lat wskazuje się na poważny niedobór pracowników na tym rynku. Jest to jeden z najważniejszych problemów, z którym mierzą się pracodawcy w branży TSL.

Deficyt ten określany jest przez różne firmy doradcze i instytuty badawcze szacunkowo na poziomie od 30 000¹⁹ do 100 000 osób²⁰. Polski Instytut Transportu Drogowego prognozuje, że niedobór w zawodzie kierowca – mechanik²¹ w 2022 r. może wynieść 200 000 osób²².

Odwołując się do oficjalnych danych statystycznych, pochodzących z badania GUS – *Popyt na pracę* – na 125 400 wolnych miejsc pracy zgłoszonych w czwartym kwartale 2019 r. 10 900 zgłosili pracodawcy z sekcji H²³. W całym

¹⁹ <https://pim.pl/branza-transportowa-na-finansowej-krawedzi-braki-kadrowe-oslabiaja-potencjal-branzy-tsl/>; stan na 30.05.2021 r.

²⁰ <https://planeta-transportu.pl/kondycja-branzy-tsl-podsumowanie-2017-r-analiza-i-prognoza-na-2018-r/>; stan na 31.11.2020 r.

²¹ Zawód ten jest jednym z tzw. zawodów krytycznych w branży TSL.

²² <https://pitd.org.pl/news/demografia-a-sytuacja-na-ryнку-pracy-w-branzy-tsl/>; stan na 30.05.2021 r.

²³ GUS, *Popyt na pracę w 2019 r.*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/popyt-na-prace/popyt-na-prace-w-2019-roku,1,15.html>, tab. 15; stan na 30.06.2021 r.

analizowanym okresie udział wolnych miejsc pracy zgłaszanych przez pracodawców w analizowanej sekcji w stosunku do wolnych miejsc pracy w gospodarce narodowej wzrósł z 4,5 do 8,7%²⁴.

W świetle dostępnych prognoz instytucji i ekspertów w nadchodzących latach problem ten będzie jeszcze bardziej widoczny. Według badania *Barometr zawodów*²⁵ w 2021 r. deficyt poszukujących pracy wystąpi w zawodach występujących w branży TSL: magazynier, kierowca autobusu, a także kierowca samochodów ciężarowych oraz ciągników siodłowych. Niedobór kierowców zawodowych również w ocenie Sz. Knychalskiego – redaktora naczelnego portalu Trans.info jest najpoważniejszą barierą w rozwoju transportu drogowego²⁶.

W przypadku kierowców zwraca się również uwagę na to, że jest to jedna z najszybciej starzejących się grup zawodowych²⁷. Ocenia się, że 1/3 kierowców zbliża się do wieku emerytalnego²⁸. Warto pamiętać, że depopulacja oraz niekorzystne zmiany w strukturze wiekowej polskiego społeczeństwa to dwa najbardziej istotne problemy demograficzne, wpływające na procesy zachodzące na rynku pracy i oddziałujące niekorzystnie na sytuację zatrudnienia w branży TSL.

Eksperti oceniają również, że z uwagi na zwiększającą się rolę wykorzystania nowoczesnych technologii, postępującej specjalizacji usług logistycznych oraz globalizacji łańcuchów dostaw rosną wymogi kompetencyjne względem pracowników, a czynnikiem potęgującym problemy kadrowe są zmiany kulturowe²⁹ (zmiany generacyjne/pokoleniowe względem preferowanego stylu życia, podejścia do pracy).

Podstawowym czynnikiem warunkującym atrakcyjność pracy i przyciągającym potencjalnych pracowników do pracy w danym sektorze jest poziom wynagrodzeń. W rozważanym okresie przeciętne wynagrodzenie (brutto) pracujących w przedsiębiorstwach sekcji *Transport i gospodarka magazynowa* wprawdzie systematycznie rosło i było wyższe w stosunku do płacy minimalnej brutto (wykres 5), ale niestety było ono wyraźnie niższe w stosunku do przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej (wykres 6).

²⁴ Obliczenia własne na podstawie wyników badania GUS, *Popyt na pracę* dla lat 2005–2019 (stan na 4 kw.), <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy>; stan na 30.05.2021 r.

²⁵ <https://barometrzwodow.pl/pl/>; stan na 30.06.2021 r.

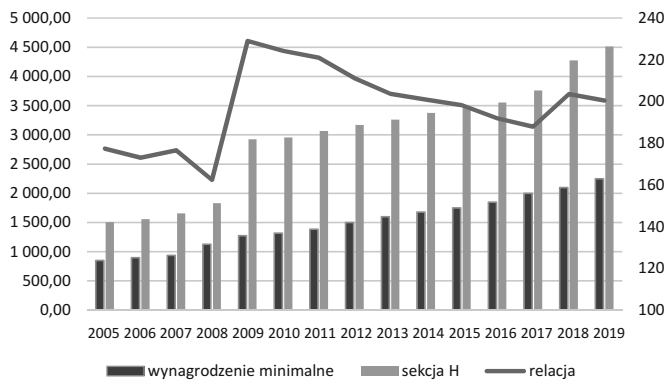
²⁶ **Polski Instytut Transportu Drogowego**, *Rewolucja technologiczna. Kierunki rozwoju branży TSL*, 2019, s. 8.

²⁷ **G. Tatka**, *Analiza kondycji finansowej przedsiębiorstw TSL w Polsce w latach 2004–2018*, w: **A. Piotrowska-Piątek** (red.), *Zarządzanie w sektorze TSL. Wybrane problemy*, Wydawnictwo Politechniki Świętokrzyskiej, Kielce 2020, s. 18.

²⁸ **SpotData**, *Transport drogowy w Polsce 2021+*, raport opracowany na zlecenie i przy współpracy Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska, 2021, s. 4.

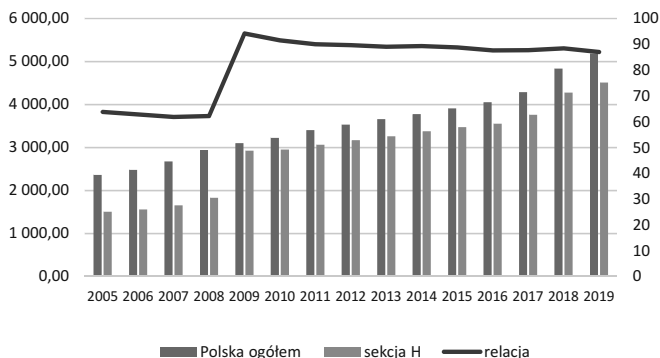
²⁹ *Ibidem*, s. 21.

WYKRES 5: *Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sekcji Transport i gospodarka magazynowa³⁰ w stosunku do minimalnego wynagrodzenia brutto w latach 2005³¹–2019 (w zł)*



Źródło: obliczenia i opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS, bdl.stat.gov.pl; stan na 15.07.2021 r.

WYKRES 6: *Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sekcji Transport i gospodarka magazynowa³² w stosunku do przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej w latach 2005–2019 (w zł)*



Źródło: jak na wykresie 5.

³⁰ Dla lat 2005–2008 prezentowane dane dotyczą przedsiębiorstw z sekcji *Transport, gospodarka magazynowa i łączność* (PKD 2004).

³¹ Dane na temat przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w analizowanej sekcji dla roku 2004 nie są dostępne.

³² Dla lat 2005–2008 prezentowane dane dotyczą przedsiębiorstw z sekcji *Transport, gospodarka magazynowa i łączność* (PKD 2004).

Analiza przeciętnych wynagrodzeń w sekcji H wskazuje na duże zróżnicowanie przestrzenne. Dla przykładu, w 2019 r. różnica pomiędzy najwyższym przeciętnym wynagrodzeniem w tej sekcji, które wyniosło 4 993,98 zł (woj. mazowieckie), a najniższym, które wyniosło 3 161,12 zł (woj. warmińsko-mazurskie), stanowiła 41,59% przeciętnego wynagrodzenia ogółem wówczas w tej sekcji³³.

Na dużą rozpiętość płacową w analizowanym sektorze zwracają również uwagę specjaliści HR. Według danych agencji Antal w 2019 r. średnie wynagrodzenie oferowane dyspozytorom transportu wahało się między 4500–5500 zł, spedytorom krajowym między 4500–6500 zł, a kierownikom magazynu odpowiednio: 8000–15 000 zł³⁴. Analizując wysokość oferowanych wynagrodzeń w podziale na stanowiska pracy, można zauważyć, że różnica pomiędzy maksymalnym a minimalnym wynagrodzeniem wzrasta wraz z hierarchią stanowiska. O ile w przypadku niższych stanowisk najwyższe oferowane wynagrodzenia w 2019 r. wyniosły ok. 122% wynagrodzeń najniższych, o tyle w przypadku stanowisk kluczowych (np. dyrektor łańcucha dostaw) statystyka ta wyniosła już 233%³⁵.

Poziom przeciętnego wynagrodzenia w tej sekcji różnicuje również klasa wielkości przedsiębiorstwa. Analiza danych statystycznych wskazuje na wzrost przeciętnego wynagrodzenia wraz ze wzrostem klasy wielkości przedsiębiorstwa. Kolejnym czynnikiem różnicującym jest sektor, w jakim funkcjonuje przedsiębiorstwo³⁶. Wyższe przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy obserwujemy w przedsiębiorstwach sektora publicznego. W 2019 r. różnica pomiędzy sektorem publicznym a prywatnym wynosiła aż 1991,69 zł³⁷.

Równie istotnym aspektem oceny atrakcyjności pracy w danej branży jest uciążliwość, szkodliwość, niebezpieczeństwa i ryzyka zawodowe związane z wykonywaniem danej pracy. Są to możliwe do wystąpienia niepożądane zdarzenia, które mogą spowodować niekorzystne dla pracownika skutki zdrowotne (wypadki przy pracy). Generalnie, w krajach UE – również i w Polsce – obserwujemy na poziomie regulacyjnym wzmocnienie polityki mającej na celu ochronę

³³ Obliczenia na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, bdl.stat.gov.pl; stan na 15.07.2021 r.

³⁴ Antal, *Raport płacowy. Wynagrodzenia oferowane specjalistom i menadżerom*, 2019, s. 41–42.

³⁵ Obliczenia własne na podstawie: Antal, *Raport płacowy. Wynagrodzenia...*, s. 42.

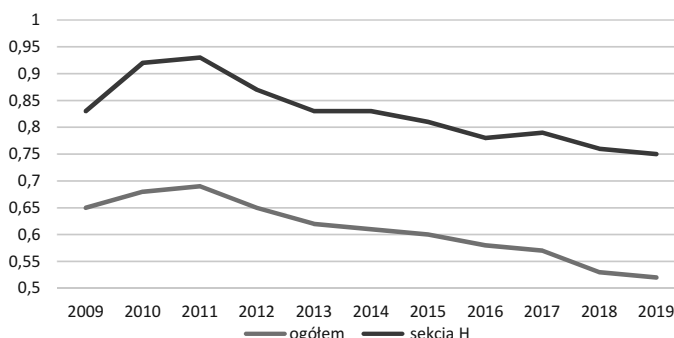
³⁶ Analizowane dane dotyczyły sekcji H z wyłączeniem jednostek zaliczonych do działu *Działalność pocztowa i kurierska*.

³⁷ Obliczenia własne na podstawie: GUS, *Transport – wyniki działalności w 2019 r.*, ZWS, Warszawa 2020, s. 41.

pracowników w branży transportowej i podejmowanie przez pracodawców działań ograniczających lub eliminujących ryzyka zawodowe.

Analizowany sektor, z uwagi na wykonywane czynności, związane z przemieszczaniem towarów i osób, składowaniem i magazynowaniem towarów czy też konfekcjonowaniem, ze swej natury jest bardziej podatny na występowanie niepożądanych zdarzeń w tym zakresie (np. kolizje środków transportu, upadki ładunków, przetoczenie się pojazdów niewłaściwie zabezpieczonych podczas postojów, rozprzestrzenianie się materiałów zagrażających życiu lub zdrowiu na skutek nieszczelności lub uszkodzenia opakowania). Potwierdza to analiza danych statystycznych. Wprawdzie wskaźnik wypadków przy pracy³⁸ w analizowanej sekcji ma charakter malejący, ale jest on wyraźnie wyższy w porównaniu do poziomu tej cechy w gospodarce ogółem (wykres 7).

WYKRES 7: Wskaźnik wypadków przy pracy w sekcji Transport i gospodarka magazynowa³⁹ oraz ogółem w gospodarce narodowej w latach 2009⁴⁰–2019 (%)



Źródło: obliczenia i opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS, bdl.stat.gov.pl; stan na 15.07.2021 r.

Innym czynnikiem, który wpływa na ocenę atrakcyjności pracy przez pracowników są dodatkowe benefity. W przypadku grupy kierowców zawodowych do najczęściej stosowanych benefitów przez polskich pracodawców należą telefon służbowy, dodatkowe ubezpieczenie oraz dofinansowanie kursów i szkoleń⁴¹.

³⁸ Obliczony jako stosunek liczby wypadków przy pracy do liczby pracujących.

³⁹ Dla lat 2005–2008 prezentowane dane dotyczą przedsiębiorstw z sekcji *Transport, gospodarka magazynowa i łączność* (PKD 2004).

⁴⁰ Dla lat wcześniejszych brak danych.

⁴¹ **Polski Instytut Transportu Drogowego**, *Rynek pracy w branży TSL. Wynagrodzenia i sytuacja kierowców zawodowych*, 2019, s. 51.

Należy również zasygnalizować ważną rolę czynników pozapłacowych (np. uelastycznienie/reorganizacja czasu pracy), budowania relacji z pracownikiem czy też działań z zakresu *employer branding* dla zwiększania atrakcyjności pracy w badanym sektorze. Stanowi to ogromne, a wydaje się, że niedoceniane przez pracodawców, pole oddziaływania na pracowników.

5. Zakończenie

Sektor usług TSL z uwagi na duży związek z innymi rynkami określa się często jako system nośny gospodarki. Wzrostowi popytu na tego typu usługi sprzyjają rozwój rynku *e-commerce* oraz outsourcing przedsiębiorstw w zakresie systemów zaopatrzenia i dystrybucji.

W świetle zaprezentowanych w artykule wyników obserwujemy dynamiczne zmiany w zatrudnieniu w analizowanym sektorze. Związane jest to ze zmianami liczby przedsiębiorstw (co podyktowane jest dużą podatnością sektora na ogólną makroekonomiczną sytuację), procesami wewnętrznej konsolidacji (zmiany w strukturze sektora), a także charakterystycznym dla tego rynku modelem prowadzenia działalności w zakresie polityki kadrowej w oparciu o umowy okresowe, kontraktowe bądź cywilnoprawne.

Wyniki analizy podstawowych czynników wpływających na ocenę atrakcyjności pracy przez potencjalnych pracowników – przeciętnego wynagrodzenia oraz wypadkowości – nie są korzystne dla badanego sektora. Z pewnością wpływa to na obserwowany już od kilku lat poważny i pogłębiający się niedobór pracowników.

Przeciętne wynagrodzenia w przedsiębiorstwach TSL w latach 2004–2019 były wyraźnie niższe w stosunku do przeciętnych płac w sektorze przedsiębiorstw niefinansowych. W przedsiębiorstwach usługowych wynagrodzenia są podstawowym kosztem operacyjnym. Z kolei wzrost kosztów operacyjnych przy próbie zachowania cen usług odbija się niekorzystnie na rentowności tych usług⁴², co dodatkowo skomplikuje sytuację finansową przedsiębiorstw TSL i będzie zagrożeniem dla rozwoju tych przedsiębiorstw.

Analizowany sektor, z uwagi na specyfikę wykonywanych czynności, jest bardziej podatny na występowanie niepożądanych zdarzeń w zakresie bezpieczeństwa pracy. Przeprowadzona analiza pokazała, że wprawdzie wskaźnik wypadków przy pracy w analizowanej sekcji ma charakter malejący, jednak jest on wyraźnie wyższy w porównaniu do poziomu tej cechy w gospodarce ogółem.

⁴² Sektor ten jest sektorem „niskomarżowym”.

Antidotum na omówiony w artykule problem niskiej oceny atrakcyjności pracy w badanym sektorze wydaje się, że jest – trwający już – proces autonomizacji transportu⁴³ oraz automatyzacji i digitalizacji procesów transakcyjnych (zarówno w aspekcie fizycznego przepływu towarów, jak i obsługi procesów sprzedażowych).

Bibliografia

Opracowania

- Antal**, *Raport płacowy. Wynagrodzenia oferowane specjalistom i menadżerom*, 2019.
- Bartosik A., Piotrowska-Piątek A., Pomietlorz M.**, *Rynek usług TSL w Polsce w latach 2004–2013. Wybrane aspekty ekonomiczne*, *Handel Wewnętrzny* 2016/1, s. 172–184.
- Brdulak H.**, *Logistyka w trudnych czasach – szansa czy ryzyko? Zmiany w globalnych łańcuchach dostaw*, w: H. Brdulak (red.), *Logistyka przyszłości*, PWE, Warszawa 2012, s. 13–86.
- Gryko-Nikitin A.**, *Polski rynek usług TSL w świetle danych statystycznych*, *Ekonomia i Zarządzanie* 2010/4, s. 39–48.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2004 r.*, ZWS, Warszawa 2005.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2005 r.*, ZWS, Warszawa 2006.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2006 r.*, ZWS, Warszawa 2007.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2007 r.*, ZWS, Warszawa 2008.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2008 r.*, ZWS, Warszawa 2009.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2009 r.*, ZWS, Warszawa 2010.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2010 r.*, ZWS, Warszawa 2011.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2011 r.*, ZWS, Warszawa 2012.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2012 r.*, ZWS, Warszawa 2013.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2013 r.*, ZWS, Warszawa 2014.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2014 r.*, ZWS, Warszawa 2015.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2015 r.*, ZWS, Warszawa 2016.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2016 r.*, ZWS, Warszawa 2017.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2017 r.*, ZWS, Warszawa 2018.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2018 r.*, ZWS, Warszawa 2020.
- GUS**, *Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2019 r.*, ZWS, Warszawa 2021.
- GUS**, *Popyt na pracę w 2019 r.*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/popyt-naprace/popyt-na-prace-w-2019-roku,1,15.html>, tab. 15, stan na 30.06.2021 r.
- GUS**, *Transport – wyniki działalności w 2019 r.*, ZWS, Warszawa 2020.
- Janula E.**, *Podstawy transportu i spedycji*, Difin, Warszawa 2014.
- Kruczek M., Przybylska E., Żebrucki Z.**, *Założenia do badania potencjału innowacyjnego przedsiębiorstw branży Transport–Spedycja–Logistyka*, *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej*, seria Organizacja i Zarządzanie 2015/78, s. 207–220.

⁴³ Np. systemy/technologie wspomagające pracę kierowców, pojazdy LHV, rozwiązania typu truck platooning, pojazdy półautonomiczne/autonomiczne.

- Mańkowski C.**, *Polski rynek usług logistycznych wobec kryzysu gospodarczego w Unii Europejskiej*, Prace i Materiały Instytutu Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego 2012/31/2, s. 212–222.
- Nowakowski L.**, *Nowe technologie w obszarze transportu samochodowego*, w: A. Piotrowska-Piątek (red.), *Zarządzanie w sektorze TSL. Wybrane problemy*, Wydawnictwo Politechniki Świętokrzyskiej, Kielce 2020, s. 35–45.
- Polski Instytut Transportu Drogowego**, *Rewolucja technologiczna. Kierunki rozwoju branży TSL*, 2019.
- Polski Instytut Transportu Drogowego**, *Rynek pracy w branży TSL. Wynagrodzenia i sytuacja kierowców zawodowych*, 2019.
- SpotData**, *Transport drogowy w Polsce 2021+*, raport opracowany na zlecenie i przy współpracy Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska, 2021.
- Tatka G.**, *Analiza kondycji finansowej przedsiębiorstw TSL w Polsce w latach 2004–2018*, w: A. Piotrowska-Piątek (red.), *Zarządzanie w sektorze TSL. Wybrane problemy*, Wydawnictwo Politechniki Świętokrzyskiej, Kielce 2020, s. 9–21.
- Wojciechowski A.**, *Rynek usług logistycznych w Polsce – analiza, perspektywy rozwoju*, Logistyka 2012/4, s. 1382–1395.
- Zysińska M.**, *Koncepcja modeli biznesowych w branży TSL i ich klasyfikacja*, Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe 2013/3, s. 611–624.
- Zysińska M.**, *Ocena przedsiębiorstw TSL działających w Polsce – dylematy metodyczne badań*, Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów 2019/173, s. 141–162.

Strony internetowe i bazy danych

- Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl>; stan na 15.07.2021 r.
- Dziedzinowa Baza Wiedzy Nauka i Technika GUS, <http://swaid.stat.gov.pl>; stan na 30.05.2021 r.
- <https://barometrzwodow.pl/pl>; stan na 30.06.2021 r.
- <https://pim.pl/branza-transportowa-na-finansowej-krawedzi-braki-kadrowe-oslabiaja-potencjal-branzy-tsl/>; stan na 30.05.2021 r.
- <https://pimd.org.pl/news/demografia-a-sytuacja-na-rynku-pracy-w-branzy-tsl/>; stan na 30.05.2021 r.
- <https://planeta-transportu.pl/kondycja-branzy-tsl-podsumowanie-2017-r-analiza-i-prognoza-na-2018-r/>; stan na 31.11.2020 r.
- <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/>; stan na 30.05.2021 r.

Agnieszka PIOTROWSKA-PIĄTEK

ATTRACTIVENESS OF THE TSL SECTOR ON THE LABOUR MARKET IN POLAND

Abstract

Background: The article presents the issue of the attractiveness of the Transport, Spedition, Logistics (TSL) sector in the labor market in Poland. This sector is considered one of the most important service sectors of the Polish economy, with high development potential. In service sectors, human resources are the basic condition for the functioning and development of these enterprises. Therefore, attention is paid to one of the main threats facing this sector – the shortage of staff.

Research purpose: The article aims to assess the attractiveness of the TSL sector in the labor market in Poland by analyzing the level of remuneration offered and, due to the type of work, the accident rate.

Methods: The article uses a review of the literature on the subject and desk research, in which reference was made to the Statistics Poland data on enterprises from section H – *Transport and storage* – as well as reports of research institutions. Selected methods of descriptive statistics were used in the analysis covering the time series 2004–2019.

Conclusions: The results of the analysis of the basic factors that influence potential employees' assessment of the attractiveness of work – average salary and accident rate – are not favorable for the analyzed sector. This contributes to the serious and worsening shortage of staff, which has been observed for several years.

Keywords: logistics, transportation and storage, section H, shortage of staff, employment and salaries.