

BIULETYN

• • • • • Mazowieckiego Obserwatorium Rynku Pracy

Utrzymać pozycję lidera.

**Branżę transportową
czekają poważne
zmiany związane
z elektromobilnością
a czasu na ich
wprowadzenie
jest coraz mniej s. 4**

**Wzrost potencjału
mazowieckiego
ryнку pracy s. 12**



SPIS • TREŚCI

Utrzymać pozycję lidera. Branżę transportową czekają poważne zmiany związane z elektromobilnością a czasu na ich wprowadzenie jest coraz mniej	4
Zielona transformacja rynku pracy. Szanse i wyzwania dla regionów w Europie	8
Wzrost potencjału mazowieckiego rynku pracy	12
Infografika	15



WOJEWÓDZKI URZĄD PRACY
w WARSZAWIE

Mazowsze.
serce Polski

Redakcja:

Anna Grochowska, Katarzyna Kozakowska,

Projekt graficzny, skład i łamanie **Małgorzata Brecht**

Zdjęcia: **Adobe Stock**

Druk: **Pro - Print Usługi Poligraficzne,**

ul. Daleka 9, 96-321 Grzegorzewice

Wydawca: **Mazowieckie Obserwatorium Rynku Pracy**

Adres redakcji: Wojewódzki Urząd Pracy w Warszawie

ul. Młynarska 16, 01-205 Warszawa, tel. (22) 578 44 00

obserwatorium@wup.mazowsze.pl

www.obserwatorium.mazowsze.pl

www.wupwarszawa.praca.gov.pl

Wydawnictwo bezpłatne

Przedruk materiałów jest możliwy wyłącznie za zgodą Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie i za podaniem źródła. Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie.

Szanowni Państwo,

Zegar klimatyczny Metronome, znajdujący się w sercu Manhattanu, od 2020 roku zaczął wskazywać czas pozostały do krytycznego punktu, kiedy średnia temperatura na Ziemi znajdzie się powyżej progu 1,5°C określonego w Porozumieniu paryskim. Zgodnie z szacunkami naukowców zostało niewiele czasu, po którym nastąpi łańcuch zdarzeń trudnych do powstrzymania.

Regulacje celujące w obniżenie emisji gazów cieplarnianych wymuszają poszukiwania niskoemisyjnych zamienników obecnie stosowanych technologii. Zmiana technologiczna może skutkować redukcją zapotrzebowania na pracę w wysokoemisyjnych sektorach, ale jednocześnie jego wzrostem w obszarze tzw. zielonych technologii. W odpowiedzi na potrzebę przygotowania się na tę zmianę przyjęliśmy zaproszenie do udziału w 18. spotkaniu Europejskiej Sieci Monitorowania Regionalnego Rynku Pracy, którego tematem były przemiany związane z zieloną transformacją na lokalnym oraz regionalnym rynku pracy w Europie i poza nią. Relację z tego wydarzenia mogą przeczytać Państwo w trzecim tegorocznym numerze biuletynu.

Coraz mniej czasu pozostało również na rozwój elektomobilności w branży transportowej. Najnowsze wyniki badań Polskiego Instytutu Ekonomicznego potwierdzają, że sektor ciężkiego transportu drogowego czekają poważne zmiany, jeśli chciałby utrzymać silną pozycję na unijnym rynku przewozów. Na temat najważniejszych wyzwań, jakie stoją przed przedsiębiorcami branży TSL z Maciejem Miniszewskim rozmawiał Hubert Samul.

Na zakończenie prezentujemy najnowsze dane dotyczące sytuacji na rynku pracy województwa mazowieckiego. Według większości wskaźników ekonomicznych wzrasta potencjał mazowieckiego rynku pracy. Jednak nadal występuje duże rozwarstwienie gospodarcze, szczególnie w południowych częściach Mazowsza, które wymagają wsparcia.

Z życzeniami interesującej lektury,

Tomasz Sieradz

Dyrektor Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie

UTRZYMAĆ POZYCJĘ LIDERA.

**Branżę transportową czekają
poważne zmiany związane
z elektromobilnością a czasu na ich
wprowadzenie jest coraz mniej**

TEKST: HUBERT SAMUL

Rozmowa z Maciejem Miniszewskim na temat sektora ciężkiego transportu drogowego, jego znaczenia dla polskiej gospodarki a także wyzwań, które stoją przed przedsiębiorcami z branży TSL oraz roli, jaką powinna spełniać administracja publiczna w procesie elektryfikacji.

Hubert Samul: Jaka jest sytuacja polskiego sektora ciężkiego transportu drogowego?

Maciek Miniszewski: Na podstawie danych szczególnie tych, które publikuje Eurostat oraz raportów dotyczących samochodów z Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów (ACEA), możemy stwierdzić, że Polska na przestrzeni ostatnich lat stała się liderem w sektorze przewozów na rynku unijnym. Po pierwsze przewozimy największą liczbę towarów. W 2021 roku liczba tonokilometrów, czyli wskaźnika, w którym wyraża się przewożone towary w sektorze transportu drogowego sięgnęła blisko 380 miliardów tonokilometrów. To było blisko 1/4 więcej od drugich w zestawieniu Niemców. Po drugie można stwierdzić, że Polska jest liderem na tle innych krajów Unii Europejskiej w kontekście zatrudnienia. Biorąc pod uwagę sam sektor transportu drogowego, to w 2020 roku pracowało w nim blisko pół miliona osób, co pokazuje jego skalę i znaczenie dla polskiej gospodarki. Sektor ten stanowi ważny element w kontekście zatrudnienia. Po trzecie Polska dysponuje jedną z największych flot pojazdów ciężarowych w Unii Europejskiej. Jest to blisko 1,2 mln ciężarówek, czyli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. W tej kwestii wyprzedzamy inne konkurencyjne gospodarki i co ciekawe nasza flota jest poniżej unijnej, średniej wieku. Jednak warto zasignalizować, że główni konkurenci z Niemiec czy Francji modernizują swoją flotę nieco szybciej od nas.

Tak więc mamy obraz składający się z tych trzech wskaźników, które pokazują, że Polska aktualnie jest jednym z liderów w sektorze ciężkiego transportu drogowego wśród krajów Unii Europejskiej. Natomiast drugą stroną medalu jest kwestia tego, jaka będzie dynamika zmian w przyszłości? Jak ten sektor będzie dostosowywał się do przemian, które na rynku zachodzą? Zauważamy zarówno szanse, jak i zagrożenia. Istotny jest fakt, o którym wcześniej wspominałem, że modernizacja floty rozwija się nieco szybciej w przypadku Francji oraz Niemiec i przed Polską stoi wyzwanie, żeby zadbać o przyszłość tego sektora.

HS: W jaki sposób polskie firmy zbudowały swoją konkurencyjność w sektorze ciężkiego transportu drogowego?

MM: Przyjmuje się, że w 2017 roku Polska zaczęła być jednym z liderów przewozów w sektorze ciężkiego transportu drogowego. Na poprawę naszych wskaźników wpływ miały z jednej strony konkurencyjność cenowa, z drugiej skuteczność polskich przewoźników, którzy dokonywali przejęć innych przedsiębiorstw, między innymi z państw bałtyckich. Ważnym elementem jest też specyfika naszej lokalizacji oraz zdolność adaptacyjna branży. Polskie przedsiębiorstwa są skuteczne na rynku i oferują wysoką jakość usług oraz dyspozycyjność. Co więcej, jesteśmy hubem transportowym a trasy, które obsługujemy są specyficzne. Polskę charakteryzuje zupełnie inny tryb przewozu, niż resztę państw unijnych, ponieważ specjalizujemy się w transportach długodystansowych powyżej 500 km co z jednej strony daje przewagę i konkurencyjność na rynku, z drugiej stanowi wyzwanie między innymi w kontekście elektryfikacji.

HS: Wspomniał Pan o elektryfikacji sektora ciężkiego transportu drogowego. Jakie wyzwania stoją przed tą gałęzią polskiej gospodarki?



MACIEK MINISZEWSKI STARSZY DORADCA W ZESPOLE ENERGII I KLIMATU POLSKIEGO INSTYTUTU EKONOMICZNEGO

Analitik w obszarze energii i klimatu z 4-letnim doświadczeniem w doradztwie oraz pracy na rzecz policy makingu. Jest autorem blisko 20 raportów oraz setek analiz i komentarzy medialnych dotyczących rynków surowcowych, transformacji energetycznej czy wpływu zmian klimat na gospodarkę. Realizował projekty z Mastercard i UN Global Compact Network Poland.

Zdobył dwa tytuły inżynierskie na Politechnice Gdańskiej oraz tytuł magistra z Informatyki i ekonometrii na Uniwersytecie Ekonomicznym w Poznaniu. Obecnie studiuje inżynierię ropy i gazu w ramach studiów podyplomowych na Politechnice Gdańskiej. W 2022 r. znalazł się w gronie 50 osób, które dotarły do półfinału konkursu McKinsey i Forbes „25 under 25” i był jednym z 65 stypendystów Fundacji Lotto. Obecnie prowadzi zajęcia w obszarze rynków surowcowych na Akademii Leona Koźmińskiego w Warszawie.

MM: Elektryfikacja rzeczywiście do tych wyzwań należy natomiast to, co widzimy już teraz, to aspekt regulacyjny, czyli przepisy zarówno te unijne jak i krajowe, dotyczące między innymi redukcji emisji, które dotkną sektor w coraz szerszym zakresie. Oznacza to, że przewoźnicy będą zobowiązani by dostosowywać swoje pojazdy do nowych wymogów, w przeciwnym razie muszą liczyć się z dodatkowymi opłatami, które w kalkulacji w koszt prowadzenia działalności. Podczas Kongresu Nowej Mobilności przedsiębiorcy, przewoźnicy oraz producenci wypowiedzieli się między innymi o szansach i wyzwaniach w kontekście alternatywnych paliw, czyli np. wykorzystania biometanu czy w ogóle biogazu w polskim transporcie uwzględniając jego długodystansową specyfikę.

Bieżącym wyzwaniem jest również niedobór pracowników a w szczególności kierowców ciężarówek. Według danych deficyt pracowników w całej Europie w 2021 roku mógł sięgać około 10% stanowisk, tj. od 380 tys. do 425 tys. nieobsadzonych miejsc pracy. Wpływ na ograniczenie zasobów pracowniczych w Polsce i krajach Europy Środkowo-Wschodniej miała niewątpliwie agresja Rosji na Ukrainę, czego skutkiem był odpływ części pracowników. Co więcej, specyfika zatrudnienia w tej branży jest taka, że

średnia wieku kierowców jest dużo wyższa, niż innych pracowników. W związku z tym analitycy sugerują, że od 2026 roku będzie problem z zastępowalnością pracowników i proces pogłębiania kryzysu pracowniczego właśnie w sektorze transportu drogowego będzie coraz większy.

Na podstawie wyników badania, które przeprowadzaliśmy w 2022 roku należy stwierdzić, że oprócz wspomnianych regulacji, elektryfikacja niesie ze sobą pewne obawy wśród przedstawicieli branży TSL, związane na przykład z brakiem infrastruktury ładowania. Biorąc pod uwagę dane z marca 2023 roku, czy nawet z połowy roku, w Polsce nie było żadnej ogólnodostępnej stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych powyżej 16 t dopuszczalnej masy całkowitej. W najbliższym czasie ma być oddawana do użytku pierwsza taka stacja. Na pewno jest to poważne wyzwanie, z którym będą się mierzyli przedsiębiorcy, tym bardziej, że analizując sytuację producentów pojazdów ciężarowych, można spodziewać się, że od 2040 roku pojawią się trudności związane z zakupem pojazdów spalinowych. Przedsiębiorcy muszą brać pod uwagę, że jest to pewien ogólnosięwiatowy trend, do którego będzie trzeba się dostosowywać.

Należy wziąć po uwagę, że sektor ciężkiego transportu drogowego jest niezwykle istotny dla polskiej gospodarki, ponieważ stanowi jej ważny element - sektor transportu drogowego to około 4% PKB a TSL od 6 do 8%, przez co zaniechanie działań na rzecz rozwoju tego sektora może być odczuwalne dla kraju.

Polska dysponuje jedną z największych flot pojazdów ciężarowych w Unii Europejskiej. Jest to blisko 1,2 mln ciężarówek, czyli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3.5 t.

HS: Jaki jest wpływ elektryfikacji ciężkiego transportu drogowego na gospodarkę?

MM: Komisja Europejska wskazuje, że elektryfikacja w ogóle, czyli nie tylko przewozów, ale również komunikacji publicznej będzie korzystna dla gospodarki, zarówno dla wzrostu gospodarczego jak i zatrudnienia.

W Polskim Instytucie Ekonomicznym robiliśmy symulacje i ćwiczenia obliczeniowe dotyczące wpływu elektryfikacji na wartość dodaną tego sektora na zatrudnienie. Rozważaliśmy trzy scenariusze:

- powolnej elektryfikacji, w której polski sektor drogowego transportu ciężkiego stopniowo zwiększa udział rejestracji elektrycznych pojazdów względem unijnych rejestracji. W latach 2021-2022 zarejestrowano w Polsce 11 ciężarówek elektrycznych, a w Niemczech ok. 1800;
- natomiast w scenariuszu stopniowej i przyspieszonej elektryfikacji uwzględniliśmy dopłaty zarówno do infrastruktury, jak i pojazdów, oraz udogodnienia regulacyjne, między innymi polegające na przyłączeniu stacji ładowania do sieci

elektroenergetycznej oraz idące za tym inwestycje w elektroenergetykę. Stwarza to szansę zwiększenia miejsc pracy nawet o dodatkowe 21 tys. do 2035 roku przy wzroście wartości dodanej o ponad miliard euro.

Opracowane scenariusze pokazują pewnego rodzaju szansę, jednak w przypadku zaniechania modernizacji sektora, straty mogą być zdecydowanie większe niż korzyści, które obliczyliśmy. Obecnie polscy przewoźnicy tracą swoją konkurencyjność przez brak dostosowania pojazdów do danych tras, za co płacą opłaty emisyjne.

Z jednej strony mamy korzyści, które mogą płynąć z elektryfikacji, z drugiej dużo większym motywatorem do modernizacji infrastruktury tego sektora w Polsce dla przewoźników i producentów jest fakt, że kraje, takie jak: Niemcy, Francja, Włochy, Hiszpania, Holandia lub Norwegia czy Szwajcaria już dzisiaj uczą się nowej technologii i inwestują w elektryfikację oraz w inne rodzaje unowocześniania floty. W ten sposób będą mogli zastępować polskich przewoźników na trasach i być konkurencyjni względem nich w niedalekiej przyszłości. Przygotowują flotę i będą gotowi w momencie, kiedy pojawią się kolejne punkty stacji ładowania. Takie długoterminowe myślenie z perspektywy ważnego dla Polski sektora byłoby oczekiwane, by zadbać o utrzymanie pozycji lidera na tle innych krajów.

HS: Jaka jest przyszłość ciężkiego transportu drogowego w Polsce?

MM: Gdybym miał określić przyszłość polskiego sektora ciężkiego transportu drogowego, to widziałbym tutaj ważną rolę administracji publicznej w kreowaniu polityk publicznych związanych z transportem drogowym.

Jak wskazuje Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych rozwój tego sektora w państwach zachodnich, o których wspominałem w kontekście konkurencyjności na tym rynku, nie wynika wyłącznie z inicjatywy samych przewoźników, ale z różnego rodzaju zachęty wspierających przedsiębiorstwa w procesie dostosowania się do zmian rynkowych. Dla przykładu w Niemczech funkcjonuje dopłata do 80% różnicy ceny między pojazdem spalinowym a elektrycznym, przez co te ostatnie stają się bardziej korzystne cenowo. Takie rozwiązania mogłyby zmotywować do inwestycji przede wszystkim średnich i małych przedsiębiorców w Polsce. Bloomberg New Energy Finance zakłada, że spadek całkowitych kosztów posiadania elektrycznych ciężarówek powyżej 15 t spadnie nawet o 60% do 2030 roku. Elektrycznych ciężarówek nadal jest mało, natomiast są plany związane ze skróceniem łańcucha dostaw i obsługą poszczególnych magazynów na krótszych dystansach.

Nowe regulacje unijne, między innymi rozporządzenie AFIR nakazuje Polsce i innym państwom członkowskim, żeby zająć się rozwojem infrastruktury ładowania dla pojazdów ciężarowych. Proces planowania i pierwszych decyzji dotyczących lokalizacji stacji ładowania przed nami.

Rekomendacje Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych dla rozwoju elektryfikacji transportu ciężkiego dotyczą między innymi dofinansowania do zakupu pojazdów, ulg podatkowych w celu zachęcenia do modernizacji floty na

niskoemisyjną, czy ulg dla przewoźników by mogli unikać dodatkowych opłat związanych z emisją, jak również wprowadzenie regulacji ułatwiających przyłączenia stacji ładowania do sieci elektroenergetycznej.

Biorąc pod uwagę dane z marca 2023 roku, czy nawet z połowy roku, w Polsce nie było żadnej ogólnodostępnej stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych powyżej 16 t dopuszczalnej masy całkowitej.

Przedstawiciele branży związanej z infrastrukturą ładowania deklarują, że są pieniądze na te inwestycje, natomiast problemem są kwestie regulacyjne. Dzisiaj w całej Unii Europejskiej 40% sieci ma powyżej 40 lat, co sprawia, że czekamy z wieloma projektami przyłączenia odnawial-

nych źródeł energii do systemów elektroenergetycznych. W Polsce w latach 2021-2022 wydano ponad 10 tys. odmów dotyczących przyłączenia do sieci źródeł energii o mocy powyżej 60 gigawatów. Skala tej problematyki jest niezwykle istotna, dlatego kluczowe jest myślenie o rozwoju sieci elektroenergetycznej. Z jednej strony, bo jest to potrzebne dla naszego systemu elektroenergetycznego i zapewnienia energii elektrycznej w domach, a z drugiej strony właśnie przez to, że elektryfikować będziemy nie tylko transport, ale również na przykład ciepłownictwo. W przypadku zwiększania floty elektrycznych pojazdów ciężarowych w Polsce, zgodnie z naszymi scenariuszami, zapotrzebowanie na energię wzrośnie od około 2 % do 4%. Skala zmian w sektorze ciężkiego transportu drogowego będzie w przyszłości wyzwaniem dla całego systemu elektroenergetycznego.

HS: Czyli nie ma już czasu do stracenia?

MM: Dokładnie tak, trzeba działać już teraz i na pewno przewoźnicy mają tego świadomość. Tylko obecnie wydaje się, że wszyscy czekają, aż ktoś wykona ten pierwszy krok. Musi pojawić się wsparcie oraz zachęty do tego, żeby działać, bo gotowość do działania na pewno jest. ■





Zielona transformacja rynku pracy.

Szanse i wyzwania dla regionów w Europie

TEKST: ANNA GROCHOWSKA

Członkowie Europejskiej Sieci Monitorowania Regionalnego Rynku Pracy (EN RLMM), do której należy Wydział Mazowieckiego Obserwatorium Rynku Pracy WUP w Warszawie oraz przedstawiciele państw ASEAN i Egiptu dyskutowali w Poczdamie o szansach oraz wyzwaniach regionalnego rynku pracy w odniesieniu do zielonej transformacji w Europie i poza nią.

Europejska Sieć Monitorowania Regionalnego Rynku Pracy (EN RLMM) koncentruje się na innowacyjnych podejściach do monitorowania rynków pracy w europejskich regionach. Poprzez różne działania stara się rozwijać koncepcje oraz instrumenty monitorowania regionalnego oraz lokalnego rynku pracy, jak również upowszechniać wspólne metody badań i analiz w tej dziedzinie. W 2023 r. odbyło się osiemnaste spotkanie EN RLMM pn. Ścieżki zielonej transformacji rynku pracy. Szanse i wyzwania dla obserwacji regionalnego oraz lokalnego rynku pracy w Europie i poza nią zorganizowane przez Agencję Rozwoju Gospodarczego Brandenburgii (WFBB) w Poczdamie oraz Uniwersytet Goethego we Frankfurcie nad Menem we współpracy z OECD LEED-Programme. Uczestnicy spotkania zostali zaproszeni do zapoznania się z aktualnym stanem wiedzy dotyczącym nowych możliwości gospodarczych, jakie daje przejście do społeczeństwa niskoemisyjnego, dyskusji oraz współpracy w zakresie tworzenia koncepcji pomiaru tych zjawisk.

Tematyka spotkania dotyczyła transformacji energetycznej, która od lat ma ogromne znaczenie społeczno-gospodarcze w Europie i zyskała jeszcze większą wagę w następstwie inwazji Rosji na Ukrainę. W ramach wyzwania, jakim jest między innymi dekarbonizacja procesu produkcyjnego i produktów, transformacja energetyczna spowoduje fundamentalną zmianę strukturalną. Podobnie, jak procesy związane z transformacją energetyczną w całej Europie obserwowane są zmiany demograficzne, które przyczyniają się, po raz pierwszy od początku industrializacji, do spadku liczby ludności w wieku produkcyjnym. Po długim okresie przemian gospodarczych i wysokiego bezrobocia, od pewnego czasu zauważamy wyraźne oznaki niedoboru siły roboczej w wielu krajach i wynikające z niego konsekwencje dla rozwoju regionalnego rynku pracy.

W toku transformacji energetycznej przed zdecydowaną większością przedsiębiorstw pojawia się konieczność, jak najszybszego osiągnięcia wyższej efektywności energetycznej i niższej emisji CO₂. W związku z tym należy spodziewać się efektów tych zmian na rynku pracy. W szczególności w tych



Spotkanie EN RLMM, Poczdam 2023



podsektorach gospodarki, które dostarczają produkty i usługi na rzecz zwiększania efektywności energetycznej oraz zrównoważonej modernizacji. Co więcej, firmy te umożliwiają lub ograniczają zarówno szybkość, jak i zakres modernizacji ekologicznej oraz stanowią swoiste, wąskie gardło w procesie transformacji energetycznej.

Nie ulega wątpliwości, że transformacja energetyczna zmieni wymagania kompetencyjne w wielu zawodach. Dotyczy to szerokiego spektrum stanowisk pracy w produkcji, usługach i budownictwie, które stoją przed całkowicie nowymi wyzwaniami.

Nie ulega wątpliwości, że transformacja energetyczna zmieni wymagania kompetencyjne w wielu zawodach. Dotyczy to szerokiego spektrum stanowisk pracy w produkcji, usługach i budownictwie, które stoją przed całkowicie nowymi wyzwaniami. Zmienia się bowiem dotychczasowy model tworzenia oraz przekształcenie istniejących miejsc pracy, nowych ról zawodowych i profili kompetencyjnych. Jednocześnie od pewnego czasu obser-



Professor Marco Ricceri, WFBB Arbeit - Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH, Poczdam 2023



Spotkanie EN RLMM, Poczdam 2023

wujemy, że ukierunkowany rozwój i niezbędne zmiany w kontekście transformacji energetycznej mogą nie zostać zrealizowane ze względu na brak wykwalifikowanych pracowników. W tym miejscu w pełni ujawnia się ścisły związek transformacji gospodarczej z obecną sytuacją na rynku pracy.

Spotkanie EN RLMM było okazją do wymiany doświadczeń dotyczących zielonej transformacji, dokonania porównań poszczególnych regionów oraz podzielenia się wnioskami wyciągniętymi z przemian, które dokonały się w Europie. Uczestnicy mieli okazję zapoznać się, m.in. z wynikami analiz opracowanymi na podstawie studium przypadku dotyczącego ekologicznej transformacji w zakresie węgla brunatnego na obszarze Łużyce, węglowym regionie w Brandenburgii. Jak również dyskutować na temat konsekwencji gospodarczych i społecznych po upadku szkockiego przemysłu węglowego, który doprowadził do zmian strukturalnych o ogromnej skali, głęboko zmieniając krajobraz pracy, schemat gospodarki przemysłowej oraz tożsamość kulturową i społeczną pracowników. Różnice oraz podobieństwa pomiędzy regionami stanowią wyzwanie analityczne, ale dają także możliwość uczenia się od siebie nawzajem, zarówno w odniesieniu do doświadczeń europejskich, jak również regionów Afryki i państw ASEAN.

Od pewnego czasu obserwujemy, że ukierunkowany rozwój i niezbędne zmiany w kontekście transformacji energetycznej mogą nie zostać zrealizowane ze względu na brak wykwalifikowanych pracowników. W tym miejscu w pełni ujawnia się ścisły związek transformacji gospodarczej z obecną sytuacją na rynku pracy.

Europa mierzy się z wyzwaniami społecznymi, gospodarczymi oraz na rynku pracy, które związane są z transformacją energetyczną, przy czym regionalne warunki, w jakich ta zmiana musi być zorganizowana, są różne. Oprócz znajomości międzynarodowych megatrendów, ogromne znaczenie dla polityki gospodarczej i polityki rynku pracy ma identyfikacja konkretnych zmian oraz wyzwań o charakterze regionalnym.

Redukcja emisji gazów cieplarnianych jest jednym z głównych długoterminowych celów polityki Unii Europejskiej i poszczególnych państw europejskich. Zielona transformacja będzie miała wpływ na wiele obszarów rynku pracy, m.in. na nowe umiejętności i kwalifikacje pracowników oraz zmianę charakteru popytu na pracę. Biorąc pod uwagę wagę tej nowej „rewolucji przemysłowej”, ważne jest by monitorować prawdopodobne możliwości rozwoju związanych z nią zjawisk w przyszłości. ■

Źródło: Bijdrage van WFBB Arbeit - Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH https://de.linkedin.com/posts/wfbb-arbeit_potsdam-fachkr%C3%A4fte-monitoring-lead-activity-7113148383988436993-jpb6 Dostęp: 03.10.2023



WZROST POTENCJAŁU mazowieckiego rynku pracy

TEKST: HUBERT SAMUL

Według większości wskaźników ekonomicznych sytuacja gospodarcza w województwie mazowieckim jest bardzo dobra. Przekłada się to także na rynek pracy, gdzie liczba bezrobotnych i stopa bezrobocia są na rekordowo niskich poziomach. Jednak dane pokazują, że tempo w jakim sytuacja poprawiała się jest zdecydowanie wolniejsze, niż w poprzednich latach. Na Mazowszu występuje dodatkowo duże rozwarstwienie gospodarcze. Region mazowiecki stołeczny wyróżnia się nie tylko na tle kraju, ale także UE a w region mazowieckim regionalny, szczególnie w jego południowych częściach, wymaga wsparcia.

Liczba bezrobotnych

Dane dotyczące mazowieckiego rynku pracy z trzech kwartałów tego roku są optymistyczne. Liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych we wrześniu 2023 r. w mazowieckich urzędach pracy wyniosła 111 381 osób i była o prawie 7 tys. mniejsza niż rok wcześniej. Jest to najniższa liczba bezrobotnych w historii.

Spadek liczby bezrobotnych w województwie jest zróżnicowany regionalnie. Liczba osób w rejestrach bezrobotnych w województwie mazowieckim r/r spadła o 5,8%, na co składa się spadek o 9,8% w regionie warszawskim stołecznym i o 3,6% w regionie mazowieckim regionalnym.

Jeszcze większe dysproporcje widać na poziomie powiatów. Największe spadki odnotowano w powiecie sochaczewskim o 15,5% oraz w Warszawie o 14,4%. Na przeciwnym biegunie znalazł się powiat grójcecki, w którym liczba bezrobotnym w tym okresie wzrosła i to o 12,6%.

Jeżeli jednak spojrzymy na dynamikę zmian to wyraźnie widać, że liczba osób bezrobotnych w województwie mazowieckim w 2023 roku maleje znacznie wolniej, niż w poprzednich latach i to zarówno nominalnie, jak i procentowo. W przeciągu trzech kwartałów 2021 roku liczba bezrobotnych spadała o ponad 10 tys. osób (7,1%) a w analogicznym okresie 2022 było to 16 623 osób (12,3%).

Stopa bezrobocia

Wraz ze spadkiem liczby bezrobotnych zmalała także stopa bezrobocia, która na koniec września wyniosła 4,1% i była niższa tylko o 0,1 p. proc. w porównaniu z wrześniem 2022 r.

Pod względem stopy bezrobocia województwo mazowieckie wypada bardzo dobrze na tle kraju (wartość stopy bezrobocia we wrześniu w skali Polski wyniosła 5,0%). Tylko trzy województwa mogą pochwalić się niższą stopą bezrobocia - wielkopolskie (2,8%), śląskie (3,7).

W województwie mazowieckim stopa bezrobocia w porównaniu do września 2022 roku spadła w 29 powiatach. Największy spadek odnotowano w powiecie żuromińskim (o 2,6 pkt proc.) Najniższy poziom stopy bezrobocia był

w Warszawie (1,4%) oraz powiecie warszawskim zachodnim (1,6%). Najwyższą stopę bezrobocia odnotowano w powiecie szydłowieckim (24,4%).

Jednak podobnie, jak liczba osób bezrobotnych, taki i tempo spadku stopy bezrobocia znacząco zmalało. Dla porównania w województwie małopolskich w tym samym okresie stopa bezrobocia spadła o 0,4 p. proc. a w województwie wielkopolskim, w którym stopa bezrobocia jest na najniższym poziomie w kraju, spadek ten wyniósł 0,1 p. proc. do rekordowego 2,8%.

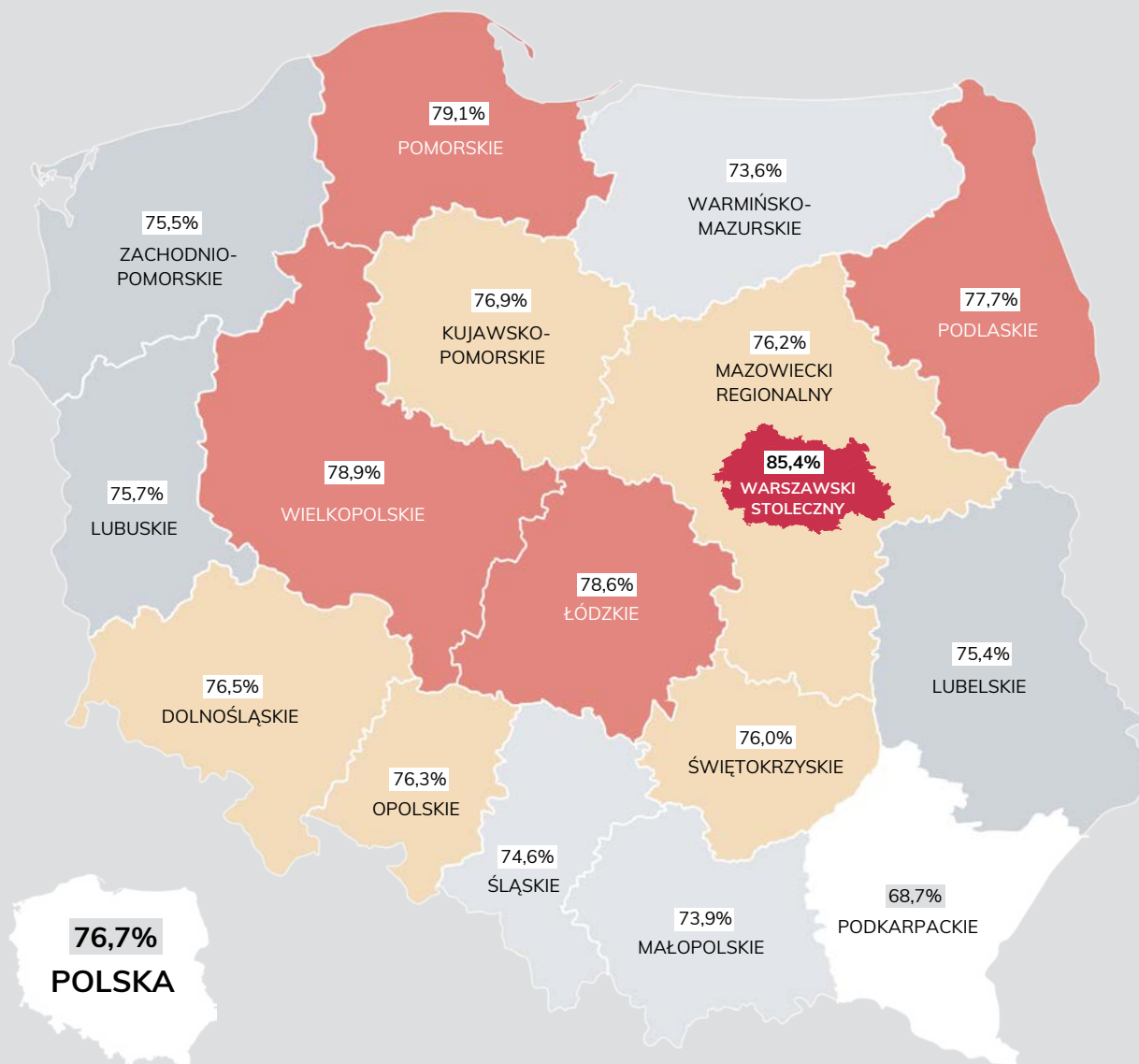
Oferty pracy

Liczba ofert wpływających do urzędów pracy województwa mazowieckiego w 2023 r. systematycznie rosła. W porównaniu do poprzedniego roku liczba wolnych miejsc pracy i miejsc aktywizacji zawodowej zwiększyła się o 11,0% i osiągnęła poziom 153 602. Rekordowym miesiącem okazał się październik, kiedy to do powiatowych urzędów pracy wpłynęło prawie 21 tys. ogłoszeń o pracę. Warty podkreślenia jest fakt, że pomimo wzrostu ogólnej liczby ofert pracy nastąpił zdecydowany spadek liczby ofert subsydiowanych o 17,2%.

Zatrudnienie i wynagrodzenia

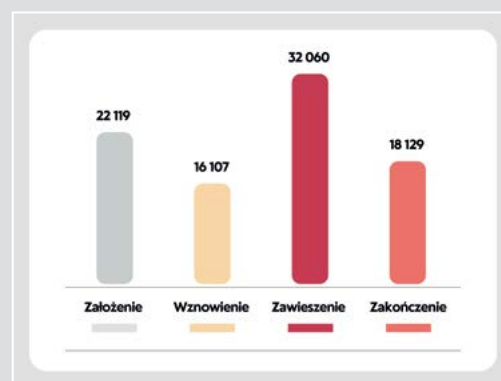
O poprawie sytuacji na mazowieckim rynku pracy świadczą także dane publikowane przez Urząd Statystyczny w Warszawie w comiesięcznych komunikatach o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa mazowieckiego. Z wrześniowej informacji wynika, że przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw wyniosło 1588,3 tys. osób, co oznacza, że wzrosło o 0,7% w porównaniu do poprzedniego roku. Branże, w których wzrost był największy to, m.in.: Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (o 5,8%), Zakwaterowanie i gastronomia (o 3,9%), Obsługa rynku nieruchomości (o 3,6%) oraz Informacja i komunikacja (o 3,3%). Są jednak takie branże, w których zapotrzebowanie na pracowników spadło, jak np. w Wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych (o 1,4%) czy Handlu; naprawie pojazdów samochodowych (o 1,2%).

Mapa 1. Wskaźnik zatrudnienia osób w wieku 20-64 lata według regionów w Polsce - Eurostat w 2022 roku



Wykres 2. Liczba złożonych wniosków o założenie, wznowienie, zawieszenie i zakończenie działalności od 1 stycznia do 30 września 2023 roku w województwie mazowieckim

Wykres 1. Wskaźnik zatrudnienia według wieku



Źródło: EUROSTAT, Wskaźniki zatrudnienia według płci, wieku, poziomu wykształcenia, kraju urodzenia i regionu NUTS 2 Główny Urząd Statystyczny (2023). Aktywność ekonomiczna ludności Polski - 2 kwartał 2023 r. Warszawa Hurtownia danych CEiDG

Według badania pn. Aktywność ekonomiczna ludności w wieku 15–89 lat według wybranych wskaźników Głównego Urzędu Statystycznego z II kwartału 2023 roku wskaźnik zatrudnienia w tej grupie wiekowej w województwie mazowieckim wyniósł 62,5% i był wyższy niż rok wcześniej o 0,7 pkt. proc.. Jeśli spojrzymy na bardziej szczegółowe dane, to okazuje się, że wskaźnik zatrudnienia wzrósł dużo bardziej wśród kobiet bo o 0,7 pkt. proc. i wynosi 67,1%. Niestety opisywany wskaźnik na przestrzeni roku spadł w grupie wiekowej o 25–34 lata o 0,5 pkt. proc.

Spadek liczby bezrobotnych w województwie jest zróżnicowany regionalnie. Liczba osób w rejestrach bezrobotnych w województwie mazowieckim r/r spadła o 5,8%, na co składa się spadek o 9,8% w regionie warszawskim stołecznym i o 3,6% w regionie mazowieckim regionalnym.

Bardzo optymistycznie wyglądają także niedawno opublikowane przez Eurostat wskaźniki zatrudnienia osób w wieku 20–64 lata według regionów za 2022 rok. Wynika z nich, że region warszawski stołeczny jest pod tym względem na drugim miejscu w UE z wynikiem 85,4% ustępująca jedynie fińskiemu Wyspom Alandzkim (89,7%) i wyprzedzając holenderski region Utrecht oraz szwedzki region stołeczny Sztokholm (po 85,1%).

Na przestrzeni roku o 9,7% wzrosły pensje pracowników sektora przedsiębiorstw. Najwięcej zyskali pracownicy zakwaterowania i gastronomii (o 14,8%) oraz w transporcie i gospodarce magazynowej (o 14,2%). Spadek nastąpił jedynie w budownictwie (o 2,4%). Najwyższe zarobki osiągnęli pracownicy sekcji wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę, nawet o 52,5% więcej niż średnie wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw w województwie.

Na koniec września przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w województwie mazowieckim wyniosło 8 379,22 zł i było 999,34 zł. wyższe niż w kraju. W porównaniu z sierpniem br. przeciętne wynagrodzenie było niższe o 1,0%.

Rejestry przedsiębiorców

Jak wynika z danych zawartych w rejestrze REGON na koniec września 2023 roku na Mazowszu liczba podmiotów gospodarki narodowej przekroczyła 1 mln, to o 4,5% więcej niż przed rokiem. Niestety na przestrzeni roku wzrosła także liczba podmiotów, które zawiesiły swoją działalność o 12,4%.

Prawie, co 5 podmiot w Polsce był zarejestrowany na terenie województwa mazowieckiego. Jeśli spojrzymy na rozkład podmiotów gospodarki narodowej w województwie mazo-

wieckim to 77,2% mieści się w regionie mazowieckim regionalnym, z czego 54,5% to Warszawa.

Pod względem sekcji PKD w województwie mazowieckim najwięcej firm zarejestrowano w sekcjach: Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle 19,6%, Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna - 15,4% oraz Budownictwo - 10,5%. Pod względem zatrudnienia 97,1% podmiotów zatrudnia do 9 osób a 2,4% od 10 do 49 osób.

Jeśli spojrzymy na rozkład podmiotów gospodarki narodowej w województwie mazowieckim to 77,2% z nich mieści się w regionie mazowieckim regionalnym. W przekroju powiatów województwa największy udział zarejestrowanych firm znajduje się w Warszawie 54,5%, powiecie piaseczyńskim 4,3% i wołomińskim 4,0%.

Podobne wnioski można wyciągnąć na podstawie danych pochodzących z hurtowni danych Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej. Od początku roku do końca września liczba podmiotów zarejestrowanych w bazie, jako działalności aktywne wzrosła o 5 655 tj. 1,4% i osiągnęła wartość 404 901. Niestety w zdecydowanie szybszym tempie rośnie liczba działalności zawieszonych i na koniec czerwca było ich 94 498, co daje wzrost o 14,5%.

Zwolnienia grupowe

W 2023 roku zaobserwowano wzrost ogólnej liczby zgłoszeń zwolnień oraz zwolnień grupowych w stosunku do poprzedniego roku. W sumie 40 pracodawców zgłosiło zamiar zredukowania zatrudnienia o 7 742 osoby i były to wartości wyższe niż przed rokiem o odpowiednio 33,3% i 44,3%. Realnie zwolnionych zostało 3 487 osób (14,0% mniej niż przed rokiem) przez 92 pracodawców (13,6% więcej niż przed rokiem).

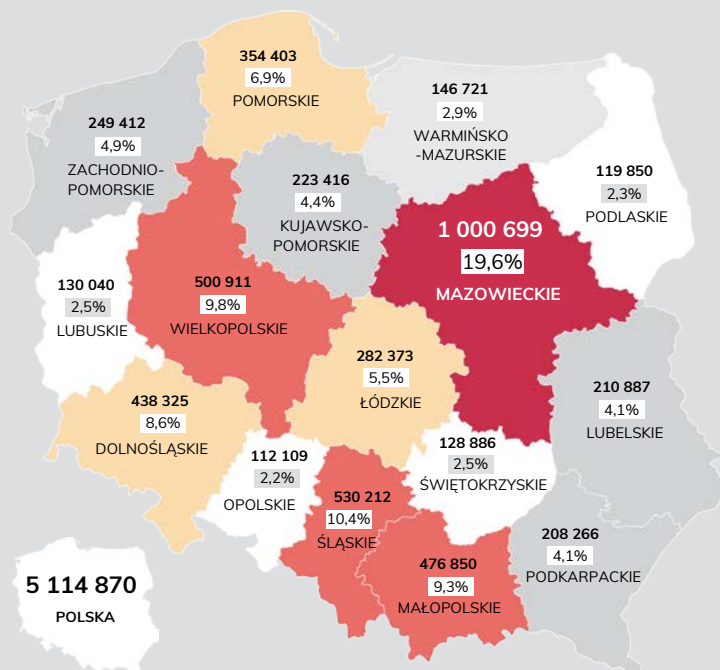
Na przestrzeni roku o 9,7% wzrosły pensje pracowników sektora przedsiębiorstw. Najwięcej zyskali pracownicy zakwaterowania i gastronomii oraz w transporcie i gospodarce magazynowej.

Podsumowanie

Najbliższe miesiące pokażą nam, w którym kierunku podąży mazowiecki rynek pracy. Wszystkie dane wskazują, że obecnie jest to zdecydowanie rynek pracownika. Niskie bezrobocie, wysokie wskaźniki zatrudnienia coraz liczniejsze oferty pracy a także ciągle rosnące pensje. Na Mazowszu występuje jednak duże rozwarstwienie gospodarcze. Region mazowiecki stołeczny wyróżnia się nie tylko na tle kraju, ale także UE a w region mazowieckim regionalny, szczególnie w jego południowych częściach, wymaga wsparcia. ■



PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ W WOJEWÓDZTWIE MAZOWIECKIM NA PODSTAWIE DANYCH REGON



We wrześniu 2023 roku w województwie mazowieckim liczba podmiotów w rejestrze REGON przekroczyła

1 MILION

Oznacza to, że prawie co piąty podmiot zarejestrowany w Polsce pochodzi z Mazowsza.

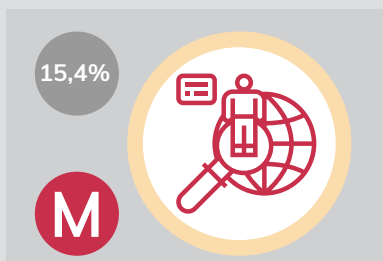
Najwięcej podmiotów zarejestrowano w:

- **Warszawie** 545 759 54,5%
- **powiecie piaseczyńskim** 43 450 4,3%
- **powiecie wołomińskim** 39 541 4,0%

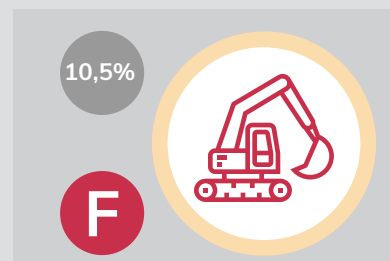
PODMIOTY WEDŁUG SEKCJI POLSKIEJ KLASYFIKACJI DZIAŁALNOŚCI



Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle



Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna



Budownictwo

PODMIOTY WEDŁUG PRZEWIDYWANEJ LICZBY PRACUJĄCYCH

971 285



0-9

23 567



10-49

4 815



50-249

778



250-999

254



1000 i więcej

Źródło: GUS (2023). Miesięczna informacja o podmiotach gospodarki narodowej w rejestrze REGON wrzesień 2023. Warszawa.



**Mazowieckie Obserwatorium
Rynku Pracy**



wupwarszawa.praca.gov.pl