

RAPORT Z BADANIA

Skłonność interesariuszy (dostawców, odbiorców, pracowników) zaplecza Portu Gdynia do współpracy na rzecz efektywności logistycznej węzła transportowego/miejskiego sieci bazowej TEN-T w Gdyni

Skłonność interesariuszy (dostawców, odbiorców, pracowników) zaplecza Portu Gdynia do współpracy na rzecz efektywności logistycznej węzła transportowego/miejskiego sieci bazowej TEN-T w Gdyni

RAPORT Z BADANIA

Zamawiający:

Gmina Miasta Gdyni

Alei Marszałka Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia

Wykonawca:

ASM - Centrum Badań i Analiz Rynku Sp. z o.o.

99-301 Kutno, ul. Grunwaldzka 5,

www.asm-poland.com.pl

tel.: + 48 24 355 77 00, fax: +48 24 355 77 01/03

e-mail: sekretariat@asm-poland.com.pl

Spis treści

| | |
|--|-----------|
| STRESZCZENIE | 3 |
| I. WPROWADZENIE | 7 |
| 1.1. ZASTOSOWANA METODYKA | 7 |
| 1.2. STRUKTURA PRÓBY BADAWCZEJ | 8 |
| II. INFRASTRUKTURA I JEJ WYKORZYSTANIE | 11 |
| III. EMISJA ZANIECZYSZCZEŃ GENEROWANYCH PRZEZ TRANSPORT | 22 |
| IV. WYMIANA INFORMACJI NA RZECZ OPTIMALIZACJI PROCESU DOSTAW | 32 |
| V. LOGISTYKA MIEJSKA | 40 |
| VI. EGZEKWOWANIE STOSOWANIA PRZEPISÓW PRZEZ KIEROWCÓW SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH..... | 46 |
| VII. WSPÓŁPRACA PODMIOTÓW Z BRANŻY TRANSPORTOWEJ | 52 |
| VIII. WYKORZYSTYWANIE NARZĘDZI ICT..... | 61 |
| IX. OCHRONA ŚRODOWISKA | 70 |
| X. ANALIZA DOSTAW | 72 |
| XI. SUGESTIE DOTYCZĄCE ORGANIZACJI DOSTAW W REJONIE | 76 |
| XII. CHARAKTERYSTYKA PODRÓŻY PRACOWNIKÓW | 78 |
| XIII. PODSUMOWANIE | 88 |

Streszczenie

Przedmiotowe badanie zostało zrealizowane w ramach projektu unijnego TENTacle. Jego celem było pozyskanie informacji na temat różnych aspektów działalności w kontekście identyfikacji skłonności interesariuszy (dostawców, odbiorców, pracowników) zaplecza Portu Gdynia do współpracy na rzecz efektywności logistycznej węzła transportowego/miejskiego sieci bazowej TEN-T w Gdyni. Badanie polegało na realizacji wywiadów z dwiema grupami respondentów:

- **przedsiębiorcy z branży TSL** (najemcy lokali rejonu i dostawcy) – minimum 70 wywiadów (z całkowitej populacji firm wynoszącej 205 przedsiębiorstw);
- **pracownicy firm z branży TSL** – minimum 150 wywiadów (w jednej firmie od 1 do 3 wywiadów).

Przeprowadzone badanie wykazało, że przedsiębiorcy są generalnie otwarci na wszelkiego rodzaju rozwiązania infrastrukturalne służące ułatwieniu realizacji przejazdów. Muszą one jednak spełnić podstawowy warunek, czyli przysparzać ułatwień w przejazdach czy rozładunku lub załadunku towarów. Generalnie najbardziej pozytywne nastawienie wykazują dostawcy dysponujący flotą pojazdów, bowiem to oni doświadczają ewentualnych niedogodności wynikających z niedostatków infrastrukturalnych. W naturalny sposób są zatem zainteresowani wszelkimi udogodnieniami w tym zakresie. Przedstawiciele firm wykazują też dużo rezerwy wobec rozwiązań, które dopiero pojawiają się na rynku (np. pojazdy autonomiczne czy drony), Ich nastawienie wynika z braku wystarczającej wiedzy na temat poszczególnych rozwiązań.

Kwestia, która wywołuje po stronie przedsiębiorców szereg obaw jest uczestnictwo we wszelkich procesach bazujących na wymianie informacji, nawet jeżeli finalny efekt miałby polegać na przysporzeniu korzyści danej branży (np. poprzez optymalizację wykorzystania przestrzeni ładunkowych w samochodach).

W odniesieniu do szeregu aspektów podejmowanych w badaniu daje o sobie znać niewielki poziom wiedzy respondentów na temat poszczególnych zagadnień. Rzuca to na odrzucanie określonych rozwiązań bądź ocenianiem ich jako nieadekwatnych do potrzeb danej branży. Dotyczy to głównie wszelkich narzędzi ICT usprawniających procesy realizacji dostaw. Wśród respondentów sceptycznie podchodzących od tego rodzaju narzędzi panuje przekonanie, że są one nieefektywne lub po prostu firmy nie mają potrzeby ich stosowania (ewentualnie danej firmy tego rodzaju wdrożenia nie dotyczą). Kreowanie świadomości lokalnych i regionalnych firm transportowych w tym zakresie wydaje się wobec tego dość istotną potrzebą, a wręcz koniecznością.

Dodatkowo traktowanie informacji jako tajemnic firmowych czy nieufność wobec innych podmiotów z branży powodują, że firmy niechętnie deklarują zaangażowanie działania, które wymagałyby wymiany informacji pomiędzy różnymi przedsiębiorstwami. Firmy doceniają jednakowoż znaczenie informacji dla prowadzonej działalności. Dostrzegają bowiem korzyści wynikające chociażby z interaktywnej mapy centrum miasta dla dostawców z bieżącymi informacjami na temat ruchu ulicznego czy miejsc postojowych.

Generalnie pozytywnie oceniają wszelkie możliwości usprawnienia działań transportowych (jak chociażby możliwość nocnych dostaw), z kolei ograniczenia napotykają na mniej pozytywny odbiór (np. wprowadzenie stref ograniczonego ruchu).

Wśród przedsiębiorców występuje niewielka skłonność do zawiązywania współpracy. Podstawowym czynnikiem zniechęcającym jest obawa przed działaniami konkurencji. Pozytywnie jest jedynie odbierana współpraca na rzecz wielopoziomowego zarządzania, która obejmowałaby nie tylko firmy, ale także zarządców ruchu i infrastruktury, władze lokalne czy zarządców portu.

Niemal dla wszystkich firm uczestniczących w badaniu kwestie związane z ochroną środowiska są oceniane jako istotne. Są one również gotowe podejmować działania na rzecz ochrony środowisk, głównie jednak pod warunkiem, że nie wpłyną na koszty działalności bądź zapewnią przyszłe oszczędności.

Z inwentaryzacji danych dotyczących działalności wykonywanej przez dostawców wynika, że:

- **w strukturze pojazdów dominują raczej mniejsze pojazdy, choć duże TIR-y stanowią niemal jedną czwartą pojazdów i są najliczniejszą grupą pojazdów;**
- **w większości przypadków pojazdy spełniają najwyższe normy emisji zanieczyszczeń – Euro-6 (30% udziału) lub Euro-6 (55% udziału);**
- **podstawowe problemy doświadczane przez dostawców to: kongestia, jazda w tzw. niedoczasie oraz trudności w znalezieniu miejsc postojowych.**

Większość pracowników uczestniczących w badaniu zamieszkuje w Trójmieście, w tym najwięcej w Gdyni (ponad 52%), a następnie w Gdańsku (12,7%) i Sopocie (10,7%). Mamy więc do czynienia głównie z podróżami o charakterze aglomeracyjnym, w tym lokalnym. W ramach przejazdów do pracy wykorzystywane są praktycznie wszystkie możliwości, przy czym najczęstsze są przejazdy samochodem oraz komunikacją miejską. Wybory są oczywiście podyktowane miejscem zamieszkania. Pracownicy wykazują przy tym niewielką znajomość takich pojęć jak 'carsharing' czy transport intermodalny. Niezależnie od tego jednak działania mieszczące się w tego rodzaju pojęciach są wykazywane w udzielanych odpowiedziach, choć nie są nazywane tego rodzaju określeniami. W efekcie wspólne przejazdy do pracy jednym samochodem czy po prostu korzystanie z różnych środków transportu publicznego nie jest utożsamiane z przywołanymi wyżej pojęciami.

Abstract

The study concerned has been completed within the EU project TENTacle. Its goal was to acquire information on different aspects of operations in the context of identification of the propensity of stakeholders (suppliers, clients, employees) of the back-up facilities of the Port of Gdynia to cooperate for the benefit of logistic efficiency of the transport/city junction within the TEN-T core network in Gdynia. The study consisted in conducting surveys with two groups of respondents:

- **entrepreneurs operating in the TSL industry (tenants of premises in the region and suppliers) – minimum 70 surveys (from a total population of the companies being 205 enterprises);**
- **employees of companies from the TSL industry – minimum 150 surveys (in a single company from 1 to 3 surveys).**

The conducted study has demonstrated that entrepreneurs are in general open to any types of infrastructural solutions used to facilitate passages. However, they must fulfill a basic prerequisite, namely create facilities in passages or unloading or loading of the goods. In general, the most positive attitude is shown by suppliers having a vehicle fleet, as they are the ones who experience possible inconveniences resulting from infrastructural deficiencies. Therefore, they are naturally interested in any facilities in this regard. Companies' representatives also demonstrate much reserve towards solutions which have only appeared on the market (e.g. autonomous vehicles or drones), their attitude results from absence of sufficient knowledge about particular solutions.

The problem causing a number of concerns among entrepreneurs is participation in all processes based on exchange of information, even if the final effect would consist in benefiting the particular industry (e.g. by optimization of the used cargo space in cars).

In terms of a series of aspects undertaken in the study, small awareness of the respondents is visible regarding particular problems. This results in rejecting specific solutions or assessing them as inadequate to the needs of the particular industry. This applies mostly to any ICT tools streamlining delivery processes. Among the respondents being skeptical about this kind of tools there is a conviction that they are inefficient or simply companies have no need to use them (or this kind of implementation does not apply to particular companies). In view of the foregoing, creating awareness of local and regional transport companies in this regard seems quite a significant need, or even necessity.

Additionally, treatment of information as company secrets or mistrust towards other entities operating in the industry make companies reluctant to declare their commitment to operations which would require exchange of information between different businesses. However, companies appreciate the importance of information for the conducted operations. They notice benefits resulting for instance from an interactive map of the city center for suppliers, with current information about street traffic or parking places.

In general, they positively assess all possible improvements in transport actions (for instance the possibility of night deliveries), on the other hand, any restrictions come across a less positive receipt (e.g. introduction of restricted traffic zones).

Small propensity to establish cooperation can be observed among the entrepreneurs. The main discouraging factor is fear of competitors' actions. They positively view only cooperation for the benefit of multi-level management, which would include not only companies, but also traffic and infrastructure managers, local authorities or port managers.

Almost for all the companies participating in the study any matters related to environmental protection are considered significant. They are also ready to take actions for environmental protection, however mostly provided that these do not affect operating costs or ensure future savings.

It seems from the inventory-taking of the data concerning operations performed by suppliers that:

- **the structure of vehicles is rather dominated by smaller vehicles, though large trucks account for almost one fourth of the vehicles and are the largest group of vehicles;**
- **in most cases, vehicles meet the highest pollution emission standards – Euro-6 (30% share) or Euro-6 (55% share);**
- **basic problems experienced by suppliers are: congestion, rides in the so-called rush and difficulties in finding parking spots.**

The majority of the employees participating in the study reside in Tricity, including the majority in Gdynia (over 52%) and then in Gdańsk (12.7%) and Sopot (10.7%). Therefore we are dealing mostly with trips of metropolitan nature, including local. Practically all possibilities are used among commutes to work, the most common being travel by car and city transport. The decisions are obviously caused by the place of residence. At the same time employees demonstrate limited knowledge of such notions as 'carsharing' or intermodal transport. However, notwithstanding the above, actions within these concepts are recognized in the provided answers, though not called using these terms. As a result, joint commutes to work in one car or simply use of various means of public transport are not identified with the above mentioned terms.

I. Wprowadzenie

Przedmiotowe badanie zostało zrealizowane w ramach projektu unijnego TENTacle. Jego celem było pozyskanie i analiza informacji na temat skłonności interesariuszy zaplecza Portu Gdynia (dostawców, odbiorców, pracowników) do stosowania narzędzi z zakresu logistyki miejskiej, które pozwolą zwiększyć efektywność funkcjonowania węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni. Realizacja badania wynika z przeświadczenia o znaczącej roli transportu towarowego, jako działalności bazowej dla funkcjonowania wielu dziedzin gospodarowania oraz zaspokajania codziennych potrzeb ludzi. Realizacja ruchu towarowego oprócz korzyści, jakich przysparza, generuje również szereg niedogodności, które mogą być zniwelowane między innym dzięki odpowiedniemu systemowemu podejściu uwzględniającemu kompleksowe oddziaływanie na szereg aspektów, nie tylko związanych z rozwojem infrastruktury.

Mając na uwadze powyższe, w ramach przeprowadzonego badania poddano analizie szereg wątków, które mogą być istotne zarówno z punktu widzenia działalności firm transportowych, jak i mogą być przedmiotem oddziaływania na poziomie kreowania warunków do rozwoju społeczno-gospodarczego. Poddano zatem pod ocenę rozwiązania infrastrukturalne, kooperacyjne, logistyczne, ale także odnoszące się do wymiany informacji czy kreowania warunków do współpracy na różnych poziomach.

1.1. Zastosowana metodyka

Badanie zostało zrealizowane przy zastosowaniu ilościowych technik zbierania danych. Celem usprawnienia procesu realizacji badania zastosowano podejście mixed-mode, które bazuje na wymiennym stosowaniu równoważnych technik badawczych, w tym przypadku były to:

- **wywiady telefoniczne wspomagane komputerowo** (CATI – Computer-Assited Telephone Interview) – to wywiad telefoniczny polegający na przeprowadzaniu wywiadów telefonicznych z respondentami z wykorzystaniem komputera.
- **ankiety internetowe** (CAWI – Computer-Assisted Web Interview) – technika badań ilościowych, w której badania prowadzone są za pomocą udostępnionego respondentom kwestionariusza internetowego,
- **wywiady bezpośrednie wspomagane komputerowo** (CAPI – Computer-Assited Personal Interview) – bezpośrednie wywiady, w których ankietę postępuje się tabletem bądź smartfonem zaznaczając na ekranie odpowiedzi udzielone przez respondenta.

W realizacji badania każdą z wymienionych technik wykorzystane zostało specjalistyczne oprogramowanie umożliwiające bieżącą kontrolę realizacji badania, jak również automatyczne zapisywanie wyników badania w bazach danych.

W ramach badania przewidziano realizację wywiadów z dwiema grupami respondentów:

- **przedsiębiorcy z branży TSL** (najemcy lokali rejonu i dostawcy) – minimum 70 wywiadów (z całkowitej populacji firm wynoszącej 205 przedsiębiorstw);

- **pracownicy firm z branży TSL** – minimum 150 wywiadów (w jednej firmie od 1 do 3 wywiadów).

1.2. Struktura próby badawczej

Całkowita próba badawcza została założona na poziomie $n=220$ wywiadów, przy czym w efekcie zrealizowano 243 wywiady: 93 wywiady w 78 przedsiębiorstwach z branży TSL oraz 150 wywiadów z pracownikami w 56 przedsiębiorstwach. Wyniki badania przeprowadzonego wśród dostawców i odbiorców zostały zaprezentowane w rozdziałach II-XI, zaś wyniki dotyczące pracowników firm z branży TSL w rozdziale XII.

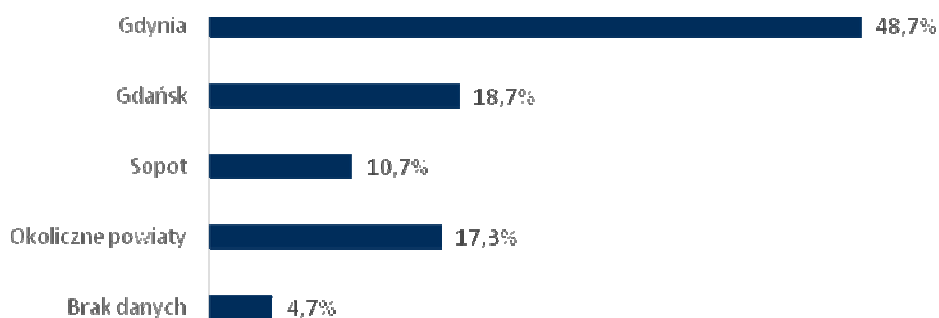
Patrząc na strukturę respondentów przedmiotowego badania to w przypadku przedstawicieli firm z branży TSL były to najczęściej osoby na stanowiskach kierowniczych lub (zwłaszcza w małych i średnich firmach) kierowcy. Przyjęto na wstępie założenie, że do udziału w badaniu były zapraszane osoby w bezpośredni sposób zaangażowane w realizację procesów. W rzeczywistości proces doboru respondentów polegał na tym, że właściciel po zapoznaniu się z tematem ankiety najczęściej delegował do udziału w badaniu osobę, która jego zdaniem w najpełniejszym stopniu dysponowała wiedzą pozwalającą na odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie. Z tego powodu oprócz samych właścicieli w badaniu wzięli również udział kierownicy/specjaliści (ds. transportu, logistyki, spedycji), koordynatorzy ds. importu/eksportu, asystenci dyrektora i inne osoby wskazane do udziału w badaniu. Dodatkowo warto podkreślić, że po osiągnięciu wymaganego minimalnego poziomu próby (70 firm) z uwagi na małą liczbę wypełnionych części przeznaczonych tylko dla dostawców do badania zostali także włączeni kierowcy. Miało to na celu zwiększenie wartości merytorycznej części wywiadów dedykowanych tylko dostawcom.

Jeśli chodzi o powiązania ze specjalizacją przedsiębiorstw to na pewno zasługuje na uwagę fakt, że w przypadku dostawców z flotą głównymi grupami respondentów byli właściciele lub spedytorzy. W pozostałych rodzajach firm dominowali kierowcy lub kierownicy. Generalnie rzecz biorąc można zatem uznać, że uczestnikami badania były osoby, które mają poparte doświadczeniem rozeznanie w problematyce będącej przedmiotem badania.

Dane dotyczące struktury próby znajdują się na poniższych wykresach (1-3). Wynika z nich, że jeśli chodzi o pracowników, to większość z nich stanowili mieszkańcy Trójmiasta, zwłaszcza Gdynia w dalszej kolejności Gdańsk. Niemal co piąty respondent był pracownikiem dojeżdżającym do Gdyni z okolicznych powiatów (wejherowski, kartuski, lęborski i in.¹).

Wykres 1. Struktura próby badania przeprowadzonego wśród pracowników firm z branży TSL wg miejsca zamieszkania

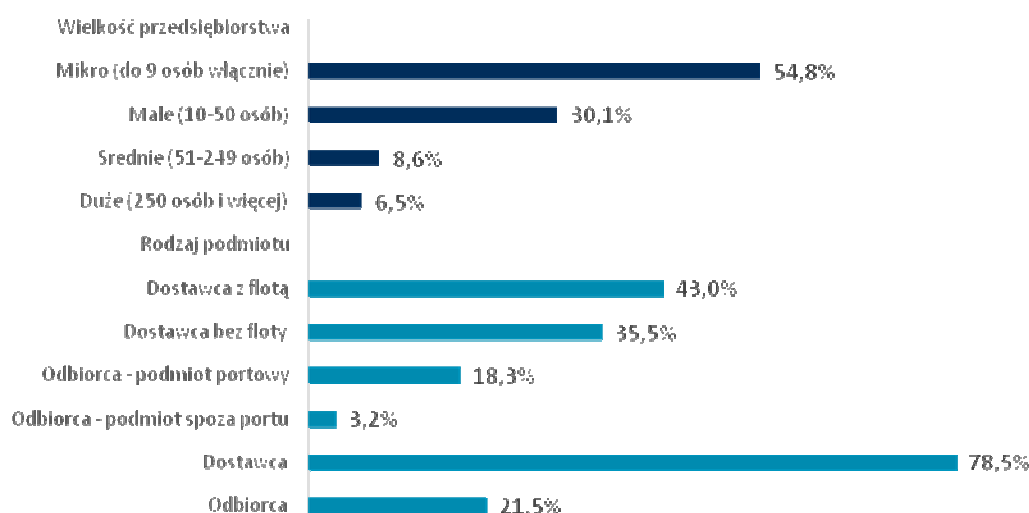
¹ Szczegółowe dane dotyczące miejsc zamieszkania (uwzględniające powiaty czy dzielnice) respondentów znajdują się w rozdziale XII.



Źródło: CATI/CAWI/CAPI z pracownikami firm z branży TSL, n=150

W przypadku firm uczestniczących w badaniu większość stanowiły mikro i małe przedsiębiorstwa, w ponad trzech czwartych (78,5%) firmy będące dostawcami. Respondentami byli w ponad połowie przypadków pracownicy inni niż właściciele czy kadra kierownicza, ale wynikało to z decyzji pierwotnie dobieranych respondentów, którzy typowali pracowników dysponujących w ich ocenie wiedzą niezbędną do odpowiedzi na zadawane pytania.

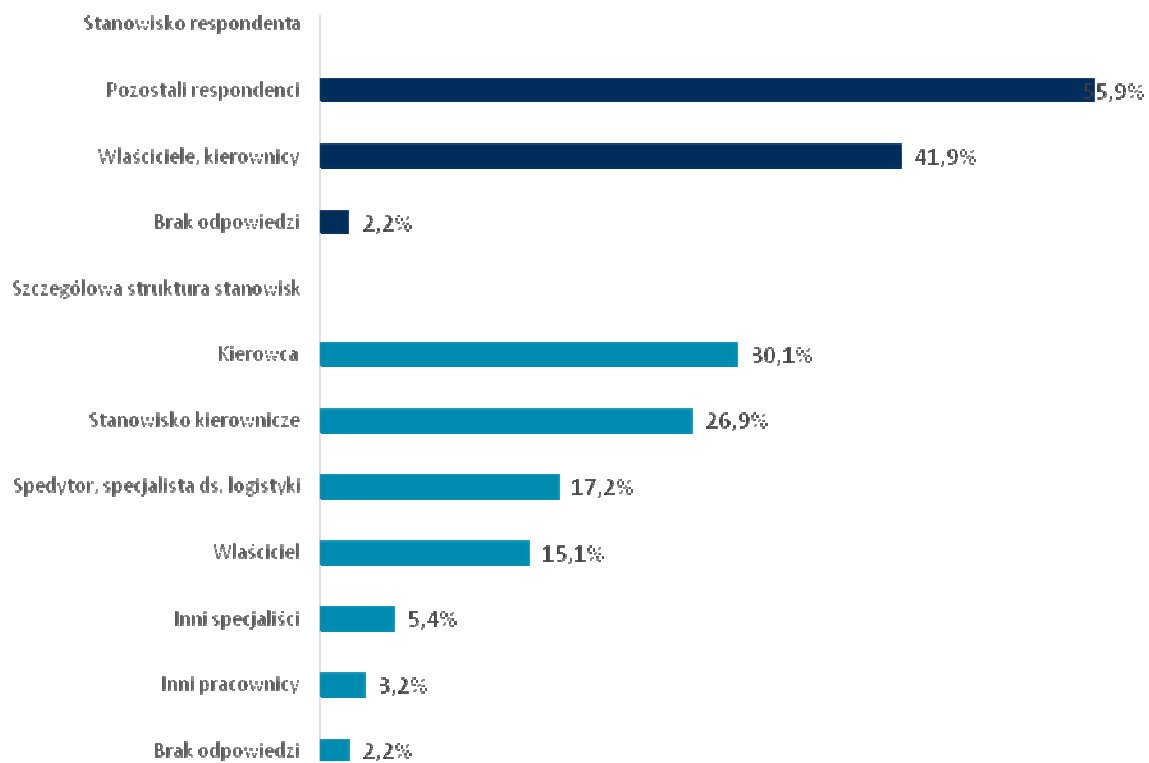
Wykres 2. Struktura firm z branży TSL wg wielkości i rodzaju firm



źr

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z pracownikami firm z branży TSL, n=93

Wykres 3. Struktura przedstawicieli firm z branży TSL wg zajmowanego stanowiska



ródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

ż

II. Infrastruktura i jej wykorzystanie

Efektywność logistyczna jest zagadnieniem, które jest determinowane szeregiem czynników. Oprócz poziomu nowoczesności środków transportu należy do nich na pewno jakość infrastruktury przeznaczonej do wykorzystania przez różne środki transportu. Drogi, linie kolejowe, lotniska, ale także punkty przeładunkowe to niektóre elementy infrastruktury ułatwiające transport towarów i przewóz pasażerów. W miastach (zwłaszcza o dużym znaczeniu logistycznym, do jakich bez wątpienia z racji portowego charakteru należy Gdynia), elementem infrastruktury mogą być także wydzielone części dróg umożliwiające sprawne przemieszczanie się określonych środków transportu. Tego rodzaju wielofunkcyjne pasy ruchu pozwalają na uprzywilejowane przemieszczanie się pojazdów transportu publicznego, ale także samochodów dostawczych i osobowych w zależności od komunikatów na tablicach informacyjnych. Dają one możliwość szybszego przemieszczania się, co dla pojazdów pracujących w reżimie czasowym (transport publiczny czy transport towarów na określoną godzinę), umożliwiając sprawne dostawy towarów czy przewóz pasażerów. Zostały one przez respondentów ocenione w większości przypadków jako ważne lub bardzo ważne, przy czym dostawcy wyrażają częściej opinię o bardzo dużym znaczeniu tego rodzaju pasów ruchu (por. tabela 1). Argumentami za tym rozwiązaniem jest fakt usprawniania ruchu i umożliwiania planowania przejazdów. Z kolei osoby wyrażające przekonanie o nieistotności rozwiązania wykazują się niewiarą w skuteczność rozwiązania lub też niewiele o nim wiedzą (tabela 2).

Tabela 1. Ocena wielofunkcyjnych pasów ruchu ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Nieistotne | 12,30% | 15,00% | 12,90% |
| Mało istotne | 12,30% | 10,00% | 11,80% |
| Raczej ważne | 37,00% | 55,00% | 40,90% |
| Bardzo ważne | 38,40% | 20,00% | 34,40% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 2. Ocena wielofunkcyjnych pasów ruchu² wg wielkości przedsiębiorstw wraz z uzasadnieniami odpowiedzi

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-------------------------|------------------------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Nieistotne | 9,8% | 17,9% | 12,5% | 16,7% | 12,9% | 12 |
| | Mało istotne | 17,6% | 3,6% | 12,5% | 0,0% | 11,8% | 11 |
| | Raczej ważne | 35,3% | 50,0% | 37,5% | 50,0% | 40,9% | 38 |
| | Bardzo ważne | 37,3% | 28,6% | 37,5% | 33,3% | 34,4% | 32 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Nieistotne uzasadnienie | Niewiara w skuteczność rozwiązania | 60,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 3 |
| | Brak wiedzy o rozwiązaniu | 20,0% | 40,0% | 100,0% | 0,0% | 33,3% | 4 |

² Pasy z których korzystają autobusy, pojazdy dostawcze i osobowe, zależnie od komunikatów pojawiających się na elektronicznych tablicach zmiennej treści (zależnej od ruchu).

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Nierozumienie pytania | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 100,0% | 16,7% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 20,0% | 40,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 12 |
| Mało istotne - uzasadnienie | Niewiara w skuteczność rozwiązania | 66,7% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 63,6% | 7 |
| | Rozwiązanie nie dotyczy firmy respondenta | 22,2% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 27,3% | 3 |
| | Płynność ruchu poprawia się tak czy inaczej | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 11 |
| Raczej ważne - uzasadnienie | Usprawniają ruch, ogólnie ułatwiają przejazd | 83,3% | 78,6% | 66,7% | 66,7% | 78,9% | 30 |
| | Pozwalają zaplanować płynny przejazd pojazdów danego rodzaju (np. towarowych) | 16,7% | 21,4% | 33,3% | 0,0% | 18,4% | 7 |
| | Czasem usprawniają ruch, czasem powodują trudności | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 2,6% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 38 |
| Bardzo ważne uzasadnienie | Usprawniają ruch, ogólnie ułatwiają przejazd | 78,9% | 100,0% | 100,0% | 50,0% | 84,4% | 27 |
| | Pozwalają zaplanować płynny przejazd pojazdów danego rodzaju (np. towarowych) | 10,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 2 |
| | Czasem usprawniają ruch, czasem powodują trudności | 5,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,1% | 1 |
| | Pożądana forma komunikacji z kierowcą | 5,3% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 6,3% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 32 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jak wynika z tabeli 3 duże znaczenie pasów wielofunkcyjnych dostrzegają zwłaszcza przedstawiciele firm dostawczych posiadających własną flotę pojazdów. Ich doświadczenia wynikające z realizacji przewozów są kluczowe dla dostrzeżenia zalet rozwiązania. Najmniejsze przekonanie dotyczące zasadności wdrażania takich rozwiązań mają odbiorcy spoza portu.

Tabela 3. Ocena wielofunkcyjnych pasów ruchu wg specjalizacji przedsiębiorstw wraz z uzasadnieniami odpowiedzi

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Nieistotne | 7,5% | 18,2% | 11,8% | 33,3% | 12,9% | 12 |
| | Mało istotne | 17,5% | 6,1% | 11,8% | 0,0% | 11,8% | 11 |
| | Raczej ważne | 27,5% | 48,5% | 58,8% | 33,3% | 40,9% | 38 |
| | Bardzo ważne | 47,5% | 27,3% | 17,6% | 33,3% | 34,4% | 32 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Nieistotne - uzasadnienie | Niewiara w skuteczność rozwiązania | 66,7% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 3 |
| | Brak wiedzy o rozwiązaniu | 33,3% | 16,7% | 100,0% | 0,0% | 33,3% | 4 |
| | Nierozumienie pytania | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 16,7% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 100,0% | 25,0% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 12 |
| Mało istotne - uzasadnienie | Niewiara w skuteczność rozwiązania | 71,4% | 50,0% | 50,0% | 0,0% | 63,6% | 7 |
| | Rozwiązanie nie dotyczy firmy respondenta | 14,3% | 50,0% | 50,0% | 0,0% | 27,3% | 3 |
| | Płynność ruchu poprawia się tak czy inaczej | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Raczej ważne - uzasadnienie | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 11 |
| | Usprawniają ruch, ogólnie ułatwiają przejazd | 63,6% | 93,8% | 70,0% | 100,0% | 78,9% | 30 |
| | Pozwalają zaplanować płynny przejazd pojazdów danego rodzaju (np. towarowych) | 27,3% | 6,3% | 30,0% | 0,0% | 18,4% | 7 |
| | Czasem usprawniają ruch, czasem powodują trudności | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,6% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 38 |
| Bardzo ważne - uzasadnienie | Usprawniają ruch, ogólnie ułatwiają przejazd | 78,9% | 88,9% | 100,0% | 100,0% | 84,4% | 27 |
| | Pozwalają zaplanować płynny przejazd pojazdów danego rodzaju (np. towarowych) | 10,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 2 |
| | Czasem usprawniają ruch, czasem powodują trudności | 5,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,1% | 1 |
| | Pożądana forma komunikacji z kierowcą | 5,3% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 32 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Innym rozwiązaniem ułatwiającym transport towarów jest wprowadzanie ułatwień w zakresie rozładunku towarów, szczególnie w centrach miast. Mogą temu służyć zatoczki służące załadunkowi i rozładunkowi. Rozwiązanie to jest oceniane jako ważne, choć odpowiedzi zdecydowane w tym względzie były wyrażane relatywnie rzadziej (por. tabela 4). Jak pokazują wyniki badania (tabela 5) uzasadnieniem dla takich opinii jest to, że wg przedsiębiorców rozładunki i załadunki i tak odbywają się w miejscach dostawy bądź odbioru towarów. Poza tym panuje ogólne przeświadczenie o tym, że tego rodzaju rozwiązanie jest niepotrzebne. Respondenci uznający z kolei wskazywane udogodnienie za istotne zwracają uwagę, że tego rodzaju przestrzenie ułatwiają za- lub rozładunek w sytuacji, gdy dostawa lub odbiór towarów odbywa się w centrach miast. Wpływa wówczas na zwiększenie bezpieczeństwa wykonywanych czynności i jest ułatwieniem dla mniej doświadczonych kierowców.

Tabela 4. Ocena wyznaczania lokalizacji oraz wielkości zatoczek za- i rozładunkowych ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Nieistotne | 16,40% | 25,00% | 18,30% |
| Mało istotne | 13,70% | 5,00% | 11,80% |
| Raczej ważne | 42,50% | 30,00% | 39,80% |
| Bardzo ważne | 27,40% | 40,00% | 30,10% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 5. Ocena wyznaczania lokalizacji oraz wielkości zatoczek za- i rozładunkowych wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Nieistotne | 15,7% | 21,4% | 12,5% | 33,3% | 18,3% | 17 |
| | Mało istotne | 15,7% | 7,1% | 12,5% | 0,0% | 11,8% | 11 |
| | Raczej ważne | 39,2% | 46,4% | 37,5% | 16,7% | 39,8% | 37 |
| | Bardzo ważne | 29,4% | 25,0% | 37,5% | 50,0% | 30,1% | 28 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Nieistotne - uzasadnienie | Rozładunki odbywają się na terenie odbiorcy | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 23,5% | 4 |
| | Ogólne przekonanie, że jest to niepotrzebne | 12,5% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 11,8% | 2 |
| | Nie dotyczy to respondenta | 37,5% | 16,7% | 0,0% | 50,0% | 29,4% | 5 |
| | Brak wiedzy, brak zdania | 0,0% | 66,7% | 0,0% | 0,0% | 23,5% | 4 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 50,0% | 11,8% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 17 |
| Mało istotne - uzasadnienie | Zatoczki dobrze wyznaczone, system działa poprawnie | 50,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 45,5% | 5 |
| | Zatoczki utrudniają ruch | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Ogólne przekonanie, że jest to niepotrzebne | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Nie dotyczy to respondenta | 25,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 27,3% | 3 |
| | Brak wiedzy, brak zdania | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 11 |
| Raczej ważne - uzasadnienie | Ułatwienie rozładunku przy nieutrudnianiu ruchu | 65,0% | 84,6% | 100,0% | 0,0% | 73,0% | 27 |
| | Bezpieczeństwo rozładunku | 10,0% | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 8,1% | 3 |
| | Ogólne poczucie, że są potrzebne | 5,0% | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Ułatwienie dla niedoświadczonych kierowców | 15,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 8,1% | 3 |
| | Dla kurierów | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 2,7% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,7% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 37 |
| Bardzo ważne - uzasadnienie | Ułatwienie rozładunku przy nieutrudnianiu ruchu | 53,3% | 28,6% | 33,3% | 66,7% | 46,4% | 13 |
| | Bezpieczeństwo rozładunku | 6,7% | 57,1% | 66,7% | 33,3% | 28,6% | 8 |
| | Ogólne poczucie, że są potrzebne | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,7% | 3 |
| | Ułatwienie ze względu na dostatecznie dużą przestrzeń | 20,0% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 14,3% | 4 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 28 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Dodatkowo trzeba zaznaczyć, że nie ma wyraźnych różnic w ocenach pomiędzy dostawcami i odbiorcami. Z jednej strony bowiem w jednakowym stopniu oceniają oni proponowane rozwiązanie jako mało istotne lub nieistotne (udział wskazań to około 30%-33% w przypadku każdego z rozpatrywanych rodzajów respondentów – tabela 6), jak również podobny jest ogólny udział wskazań przychylnych wobec przedmiotu oceny. Należy jedynie podkreślić, że w największym stopniu zdecydowanie sceptyczne oceny wskazywali przedstawiciele odbiorców, co zapewne wiąże się z tym, że tego rodzaju podmioty nie przewożą towarów, wobec czego nie dotyczą ich wynikające z tego ewentualne utrudnienia.

Tabela 6. Ocena wyznaczania lokalizacji oraz wielkości zatoczek za- i rozładunkowych wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Nieistotne | 10,0% | 24,2% | 23,5% | 33,3% | 18,3% | 17 |
| | Mało istotne | 22,5% | 3,0% | 5,9% | 0,0% | 11,8% | 11 |
| | Raczej ważne | 40,0% | 45,5% | 23,5% | 66,7% | 39,8% | 37 |
| | Bardzo ważne | 27,5% | 27,3% | 47,1% | 0,0% | 30,1% | 28 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Nieistotne - uzasadnienie | Rozładunki odbywają się na terenie odbiorcy | 25,0% | 12,5% | 25,0% | 100,0% | 23,5% | 4 |
| | Ogólne przekonanie, że jest to niepotrzebne | 25,0% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 11,8% | 2 |
| | Nie dotyczy to respondenta | 25,0% | 37,5% | 25,0% | 0,0% | 29,4% | 5 |
| | Brak wiedzy, brak zdania | 25,0% | 12,5% | 50,0% | 0,0% | 23,5% | 4 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 11,8% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 17 |
| Mało istotne - uzasadnienie | Zatoczki dobrze wyznaczone, system działa poprawnie | 55,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 45,5% | 5 |
| | Zatoczki utrudniają ruch | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Ogólne przekonanie, że jest to niepotrzebne | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Nie dotyczy to respondenta | 11,1% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 27,3% | 3 |
| | Brak wiedzy, brak zdania | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 11 |
| Raczej ważne - uzasadnienie | Ułatwienie rozładunku przy nieutrudnianiu ruchu | 75,0% | 60,0% | 100,0% | 100,0% | 73,0% | 27 |
| | Bezpieczeństwo rozładunku | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 8,1% | 3 |
| | Ogólne poczucie, że są potrzebne | 0,0% | 13,3% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Ułatwienie dla niedoświadczonych kierowców | 18,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 8,1% | 3 |
| | Dla kurierów | 6,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,7% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 2,7% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 37 |
| Bardzo ważne - uzasadnienie | Ułatwienie rozładunku przy nieutrudnianiu ruchu | 45,5% | 44,4% | 50,0% | 0,0% | 46,4% | 13 |
| | Bezpieczeństwo rozładunku | 18,2% | 33,3% | 37,5% | 0,0% | 28,6% | 8 |
| | Ogólne poczucie, że są potrzebne | 18,2% | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 10,7% | 3 |
| | Ułatwienie ze względu na dostatecznie dużą przestrzeń | 18,2% | 22,2% | 0,0% | 0,0% | 14,3% | 4 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 28 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Sieć transportowa, to zespół (zbiór) punktów transportowych i występujących między nimi powiązań transportowych w postaci tras (ścieżek) przewozu, przeznaczonych dla transportu osób i ładunków. W sieci wyróżnia się punkty transportowe początkowe, końcowe, podróży

oraz węzły (centra), spełniające funkcje konsolidacyjno-rozdzielcze dla ruchu towarowego.³ W przypadku respondentów uczestniczących w badaniu zdania na temat zasadności wprowadzania ostatniego z wymienionych rozwiązań są podzielone. Co prawda większość wyraża opinię, zgodnie z którą lokalne centra konsolidacji ładunków są potrzebne (ogółem 59,1% wskazań na odpowiedzi raczej lub bardzo uzasadnione – tabela 7), tym niemniej część respondentów nie widzi szczególnego uzasadnienia dla tego rodzaju rozwiązań.

Tabela 7. Ocena lokalnych centrów konsolidacji ładunków (tzw. mini hubów) ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Bezzasadne | 17,80% | 40,00% | 22,60% |
| Mało zasadne | 20,50% | 10,00% | 18,30% |
| Raczej uzasadnione | 35,60% | 30,00% | 34,40% |
| Bardzo uzasadnione | 26,00% | 20,00% | 24,70% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Uzasadnień dla prezentowanego wyżej rozkładu odpowiedzi należy szukać w braku wiedzy na ten temat. Towarzyszy mu przekonanie o kosztochłonności rozwiązania czy o tym, że jest ono niepotrzebne. Przedsiębiorcy popierający zasadność takiego rozwiązania uznają je z kolei za dobre, usprawniające i ułatwiające transport (por. tabela 8). Co ciekawe przekonanie o małej zasadności powoływania tego rodzaju centrów są przedstawiciele dostawców, choć jednocześnie wskazują także, że nie mają na ten temat odpowiedniej wiedzy (tabela 9).

Tabela 8. Ocena lokalnych centrów konsolidacji ładunków (tzw. mini hubów) wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|----------------------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 19,6% | 32,1% | 0,0% | 33,3% | 22,6% | 21 |
| | Mało zasadne | 23,5% | 10,7% | 25,0% | 0,0% | 18,3% | 17 |
| | Raczej uzasadnione | 41,2% | 25,0% | 25,0% | 33,3% | 34,4% | 32 |
| | Bardzo uzasadnione | 15,7% | 32,1% | 50,0% | 33,3% | 24,7% | 23 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Kosztochłonne | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 4,8% | 1 |
| | Niepraktyczne | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,8% | 1 |
| | Niepotrzebne | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,5% | 2 |
| | Respondent nie korzysta | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 14,3% | 3 |
| | Respondent nie ma wiedzy, zdania | 40,0% | 66,7% | 0,0% | 0,0% | 47,6% | 10 |
| | Brak odpowiedzi | 10,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 19,0% | 4 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 21 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Potrzebne | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Niepraktyczne | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Niepotrzebne | 41,7% | 33,3% | 50,0% | 0,0% | 41,2% | 7 |
| | Respondent nie korzysta | 16,7% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 17,6% | 3 |
| | Respondent nie ma wiedzy, zdania | 25,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 23,5% | 4 |

³ D. Bernacki, *Sieciowe aspekty działalności transportowej*, Logistyka, Nr 6/2012, str. 674

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Brak odpowiedzi | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 17 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Dobre rozwiązanie, usprawnia i ułatwia transport | 76,2% | 85,7% | 50,0% | 0,0% | 71,9% | 23 |
| | Dobre rozwiązanie w pewnych przypadkach | 9,5% | 14,3% | 0,0% | 50,0% | 12,5% | 4 |
| | Rozwiązanie wzbudza sceptycyzm | 4,8% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 6,3% | 2 |
| | Respondent nie korzysta | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Respondent nie ma wiedzy, zdania | 4,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,1% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 4,8% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 6,3% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 32 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Dobre rozwiązanie, usprawnia i ułatwia transport | 62,5% | 88,9% | 75,0% | 100,0% | 78,3% | 18 |
| | Dobre rozwiązanie w pewnych przypadkach | 12,5% | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 8,7% | 2 |
| | Nowoczesne, prorozwojowe rozwiązanie | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Respondent nie korzysta | 12,5% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 8,7% | 2 |
| | Brak odpowiedzi | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 23 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 9. Ocena lokalnych centrów konsolidacji ładunków (tzw. mini hubów) wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|----------------------------------|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 15,0% | 21,2% | 41,2% | 33,3% | 22,6% | 21 |
| | Mało zasadne | 35,0% | 3,0% | 11,8% | 0,0% | 18,3% | 17 |
| | Raczej uzasadnione | 32,5% | 39,4% | 29,4% | 33,3% | 34,4% | 32 |
| | Bardzo uzasadnione | 17,5% | 36,4% | 17,6% | 33,3% | 24,7% | 23 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Kosztochłonne | 0,0% | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 4,8% | 1 |
| | Niepraktyczne | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,8% | 1 |
| | Niepotrzebne | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,5% | 2 |
| | Respondent nie korzysta | 0,0% | 28,6% | 14,3% | 0,0% | 14,3% | 3 |
| | Respondent nie ma wiedzy, zdania | 50,0% | 14,3% | 71,4% | 100,0% | 47,6% | 10 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 57,1% | 0,0% | 0,0% | 19,0% | 4 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 21 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Potrzebne | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Niepraktyczne | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Niepotrzebne | 42,9% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 41,2% | 7 |
| | Respondent nie korzysta | 14,3% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 17,6% | 3 |
| | Respondent nie ma wiedzy, zdania | 28,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 23,5% | 4 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 17 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Dobre rozwiązanie, usprawnia i ułatwia transport | 61,5% | 76,9% | 80,0% | 100,0% | 71,9% | 23 |
| | Dobre rozwiązanie w pewnych przypadkach | 23,1% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 12,5% | 4 |
| | Rozwiązanie wzbudza sceptycyzm | 7,7% | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 2 |
| | Respondent nie korzysta | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Respondent nie ma wiedzy, zdania | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,1% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 15,4% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 32 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Dobre rozwiązanie, usprawnia i ułatwia transport | 57,1% | 91,7% | 66,7% | 100,0% | 78,3% | 18 |
| | Dobre rozwiązanie w pewnych przypadkach | 14,3% | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 8,7% | 2 |
| | Nowoczesne, prorozwojowe rozwiązanie | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Respondent nie korzysta | 14,3% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 8,7% | 2 |
| | Brak odpowiedzi | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 23 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Innym z rozwiązań ułatwiających, a przynajmniej mogących ułatwić procesy transportu towarów jest wykorzystywanie przystanków ZKM Gdynia jako strefy za- i rozładunku. Jest to istotne zwłaszcza w miastach, gdzie przestoje samochodów dostawczych mogą powodować utrudnienia w ruchu. Co ważne rozwiązanie to nie spotkało się z uznaniem, bowiem aż 70% respondentów uznało je za co najmniej mało zasadne (tabela 10). Znacząco mniejszą przychylnością wykazywali się przy tym odbiorcy usług.

Tabela 10. Ocena wykorzystywania przystanków ZKM Gdynia jako strefy za- i rozładunku ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Bezzasadne | 42,50% | 70,00% | 48,40% |
| Mało zasadne | 23,30% | 15,00% | 21,50% |
| Raczej uzasadnione | 20,50% | 10,00% | 18,30% |
| Bardzo uzasadnione | 13,70% | 5,00% | 11,80% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jak wynika z tabeli 11 przyczyn niejednoznaczności ocen należy w dużej mierze upatrywać w braku wystarczającej wiedzy na temat zasadności takiego rozwiązania. Przede wszystkim jednak podkreśla się, że przystanki mają głównie pełnić funkcje skierowane na obsługę pasażerów ZKM Gdynia. Trzeba przy tym wskazać, że bardziej pozytywne nastawienie wobec możliwości korzystania z przystanków wykazują przedsiębiorcy zajmujący się transportem. Jak wynika z podawanych przez nich uzasadnień (por. tabela 12) z racji wykonywanych przewozów bezpośrednio doświadczają ewentualnych problemów z brakiem wystarczającej

przestrzeni do za- lub rozładunku towarów. Dostawa towarów w dużych miastach może się wiązać, zwłaszcza dla mniej doświadczonych kierowców z dużym wyzwaniem. Zresztą sama ograniczona ilość miejsca do rozładunku jest wystarczającą przesłanką do rozważenia tego rodzaju rozwiązania.

Tabela 11. Ocena wykorzystywania przystanków ZKM Gdynia jako strefy za- i rozładunku wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 39,2% | 67,9% | 37,5% | 50,0% | 48,4% | 45 |
| | Mało zasadne | 21,6% | 17,9% | 25,0% | 33,3% | 21,5% | 20 |
| | Raczej uzasadnione | 25,5% | 10,7% | 12,5% | 0,0% | 18,3% | 17 |
| | Bardzo uzasadnione | 13,7% | 3,6% | 25,0% | 16,7% | 11,8% | 11 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Zagrożenie dla bezpieczeństwa na przystankach | 10,0% | 5,3% | 33,3% | 0,0% | 8,9% | 4 |
| | Przystanki powinny służyć pasażerom | 30,0% | 42,1% | 33,3% | 66,7% | 37,8% | 17 |
| | ZKM GDYNIA się nie zgodzi | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 1 |
| | Są niewygodne do rozładunku | 15,0% | 10,5% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 5 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 20,0% | 10,5% | 0,0% | 33,3% | 15,6% | 7 |
| | Brak zdanie, brak wiedzy o rozwiązaniu | 10,0% | 26,3% | 33,3% | 0,0% | 17,8% | 8 |
| | Pomysł nie jest wart komentowania | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 5,0% | 5,3% | 0,0% | 0,0% | 4,4% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 45 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Zagrożenie dla bezpieczeństwa na przystankach | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Przystanki powinny służyć pasażerom, w innym wypadku powstaje konflikt | 36,4% | 20,0% | 0,0% | 50,0% | 30,0% | 6 |
| | Niepotrzebne rozwiązanie, są inne miejsca na rozładunek | 18,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 2 |
| | Są niewygodne do rozładunku | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Pomysł ogólnie nie ma sensu | 36,4% | 60,0% | 0,0% | 0,0% | 35,0% | 7 |
| | Tylko w porach, gdy nie ma pasażerów | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 5,0% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 20 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Ze względu na brak miejsc do rozładunku | 84,6% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 70,6% | 12 |
| | Tylko jeśli nie ma miejsca do rozładunku | 7,7% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 11,8% | 2 |
| | Dzięki temu nie blokuje się ulicy | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Odpowiedź niejasna | 7,7% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 11,8% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 17 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Ze względu na brak miejsc do rozładunku | 71,4% | 100,0% | 50,0% | 0,0% | 63,6% | 7 |
| | Tylko jeśli nie ma miejsca do rozładunku | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 18,2% | 2 |
| | Dzięki temu nie blokuje się ulicy | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 11 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 12. Ocena wykorzystywania przystanków ZKM GDYNIA jako strefy za- i rozładunku wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 27,5% | 60,6% | 70,6% | 66,7% | 48,4% | 45 |
| | Mało zasadne | 27,5% | 18,2% | 11,8% | 33,3% | 21,5% | 20 |
| | Raczej uzasadnione | 25,0% | 15,2% | 11,8% | 0,0% | 18,3% | 17 |
| | Bardzo uzasadnione | 20,0% | 6,1% | 5,9% | 0,0% | 11,8% | 11 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Zagrożenie dla bezpieczeństwa na przystankach | 9,1% | 10,0% | 8,3% | 0,0% | 8,9% | 4 |
| | Przystanki powinny służyć pasażerom | 9,1% | 40,0% | 58,3% | 50,0% | 37,8% | 17 |
| | ZKM GDYNIA się nie zgodzi | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 1 |
| | Są niewygodne do rozładunku | 18,2% | 15,0% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 5 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 18,2% | 15,0% | 8,3% | 50,0% | 15,6% | 7 |
| | Brak zdanie, brak wiedzy o rozwiązaniu | 18,2% | 15,0% | 25,0% | 0,0% | 17,8% | 8 |
| | Pomysł nie jest wart komentowania | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 9,1% | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 4,4% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 45 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Zagrożenie dla bezpieczeństwa na przystankach | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Przystanki powinny służyć pasażerom, w innym wypadku powstaje konflikt | 18,2% | 50,0% | 0,0% | 100,0% | 30,0% | 6 |
| | Niepotrzebne rozwiązanie, są inne miejsca na rozładunek | 18,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 2 |
| | Są niewygodne do rozładunku | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Pomysł ogólnie nie ma sensu | 63,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 35,0% | 7 |
| | Tylko w porach, gdy nie ma pasażerów | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 20 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Ze względu na brak miejsc do rozładunku | 80,0% | 80,0% | 0,0% | 0,0% | 70,6% | 12 |
| | Tylko jeśli nie ma miejsca do rozładunku | 10,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 11,8% | 2 |
| | Dzięki temu nie blokuje się ulicy | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Odpowiedź niejasna | 10,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 11,8% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 17 |
| Bardzo uzasadnione | Ze względu na brak miejsc do rozładunku | 75,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 63,6% | 7 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|----------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| - uzasadnienie | Tylko jeśli nie ma miejsca do rozładunku | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 18,2% | 2 |
| | Dzięki temu nie blokuje się ulicy | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Odpowiedź niejasna | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 11 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

III. Emisja zanieczyszczeń generowanych przez transport

Wykonywanie działalności transportowej, zwłaszcza w dużym natężeniu, wiąże się z emisją spalin (w tym tlenków azotu, tlenku węgla czy cząstek stałych). Nie bez powodu od 2014 roku w krajach Unii Europejskiej zaczęła obowiązywać norma emisji spalin EURO 6 dla ciężkich pojazdów samochodowych (wszystkie pojazdy wyposażone w silnik diesel) sprzedawanych jako nowe pojazdy. Jednym z rozwiązań prowadzących do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, zwłaszcza w sytuacji kierowania dostaw do dużych aglomeracji, gdzie duży ruch uliczny wymusza wolniejszą jazdę i wyższe spalanie, jest tworzenie miejskich hub'ów („ostatniej mili”), z których towary są rozwożone pojazdami ekologicznymi. Rozwiązanie takie jest oceniane w sposób niejednoznaczny – ogólne oceny pozytywne i negatywne rozkładają się mniej więcej po połowie niezależnie od rodzaju respondentów. Warto podkreślić jednak, że zdecydowanie pozytywne nastawienie (wskazania na odpowiedź 'bardzo uzasadnione') wyraźnie częściej występuje w przypadku samych dostawców (por. tabela 13).

Tabela 13. Ocena dostaw z miejskich hub'ów (tzw. "ostatniej mili") wykonywanych pojazdami ekologicznymi (elektrycznymi, CNG, hybrydowymi, rowerami cargo, elektrycznymi skuterami) ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Bezasadne | 21,90% | 30,00% | 23,70% |
| Mało zasadne | 27,40% | 20,00% | 25,80% |
| Raczej uzasadnione | 31,50% | 40,00% | 33,30% |
| Bardzo uzasadnione | 19,20% | 10,00% | 17,20% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jako podstawowe przesłanki przeciwko takiemu rozwiązaniu wskazuje się duże gabaryty transportowanych ładunków czy wysoki poziom skomplikowania procesu (por. tabela 14). Część respondentów nie posiada na ten temat odpowiedniej wiedzy, co zapewne wpływa na kierunek dokonywanych ocen. Duży rozmiar ładunków, poziom skomplikowania procesu czy brak potrzeby są powodami przemawiającymi za bezzasadnością bądź małą zasadnością rozwiązań wg dostawców, z kolei odbiorcy są grupą dysponująca na ten temat małą wiedzą.

Tabela 14. Ocena dostaw z miejskich hub'ów (tzw. "ostatniej mili") wykonywanych pojazdami ekologicznymi (elektrycznymi, CNG, hybrydowymi, rowerami cargo, elektrycznymi skuterami) wg wielkości przedsiębiorstw

| Ocena | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-------|--------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Bezasadne | 23,5% | 21,4% | 0,0% | 66,7% | 23,7% | 22 |
| | Mało zasadne | 33,3% | 14,3% | 37,5% | 0,0% | 25,8% | 24 |
| | Raczej uzasadnione | 27,5% | 39,3% | 62,5% | 16,7% | 33,3% | 31 |
| | Bardzo uzasadnione | 15,7% | 25,0% | 0,0% | 16,7% | 17,2% | 16 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Ładunki kierowane do portu są nieodpowiednie, za duże | 25,0% | 33,3% | 0,0% | 50,0% | 31,8% | 7 |
| | Proces byłby zbyt skomplikowany | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 13,6% | 3 |
| | Nie ma sensu, potrzeby | 16,7% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 13,6% | 3 |
| | Brak zdania, wiedzy na ten temat | 16,7% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 18,2% | 4 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 50,0% | 13,6% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 22 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Ładunki kierowane do portu są nieodpowiednie, za duże | 11,8% | 25,0% | 66,7% | 0,0% | 20,8% | 5 |
| | Proces byłby zbyt skomplikowany | 47,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 8 |
| | Nie ma sensu, potrzeby | 35,3% | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 29,2% | 7 |
| | Brak zdania, wiedzy na ten temat | 5,9% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 8,3% | 2 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 8,3% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 24 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Ze względu na ochronę środowiska, czyste powietrze | 57,1% | 72,7% | 100,0% | 100,0% | 71,0% | 22 |
| | Korzystne dla ekologii, lecz nieefektywne ze względu na transport | 21,4% | 27,3% | 0,0% | 0,0% | 19,4% | 6 |
| | Korzystne również dla efektywności transportu | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Taki jest trend | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Jeśli będą dostępne | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 31 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Ze względu na ochronę środowiska, czyste powietrze | 62,5% | 71,4% | 0,0% | 100,0% | 68,8% | 11 |
| | Korzystne dla ekologii, lecz nieefektywne ze względu na transport | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Korzystne również dla efektywności transportu | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 2 |
| | Taki jest trend | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 16 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Warto podkreślić, że w kontekście argumentów przemawiających za wprowadzeniem hub'ów wskazuje się właśnie na względy ekologiczne, choć częściowo ze wskazaniem na niską efektywność tej formy transportu do ostatecznych odbiorców towaru. Względy ekologiczne (a w zasadzie idea, która za nimi stoi) przemawiają w zasadzie do wszystkich typów respondentów, tak dostawców, jak i odbiorców.

Tabela 15. Ocena dostaw z miejskich hub'ów (tzw. "ostatniej mili") wykonywanych pojazdami ekologicznymi (elektrycznymi, CNG, hybrydowymi, rowerami cargo, elektrycznymi skuterami) wg wielkości przedsiębiorstw wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|---|
| | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| | | | | | | |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 20,0% | 24,2% | 35,3% | 0,0% | 23,7% | 22 |
| | Mało zasadne | 37,5% | 15,2% | 23,5% | 0,0% | 25,8% | 24 |
| | Raczej uzasadnione | 25,0% | 39,4% | 29,4% | 100,0% | 33,3% | 31 |
| | Bardzo uzasadnione | 17,5% | 21,2% | 11,8% | 0,0% | 17,2% | 16 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Ładunki kierowane do portu są nieodpowiednie, za duże | 12,5% | 50,0% | 33,3% | 0,0% | 31,8% | 7 |
| | Proces byłby zbyt skomplikowany | 37,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 13,6% | 3 |
| | Nie ma sensu, potrzeby | 37,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 13,6% | 3 |
| | Brak zdania, wiedzy na ten temat | 0,0% | 25,0% | 33,3% | 0,0% | 18,2% | 4 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 12,5% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 13,6% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 22 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Ładunki kierowane do portu są nieodpowiednie, za duże | 0,0% | 60,0% | 50,0% | 0,0% | 20,8% | 5 |
| | Proces byłby zbyt skomplikowany | 53,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 8 |
| | Nie ma sensu, potrzeby | 40,0% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 29,2% | 7 |
| | Brak zdania, wiedzy na ten temat | 6,7% | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 8,3% | 2 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 20,0% | 25,0% | 0,0% | 8,3% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 24 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Ze względu na ochronę środowiska, czyste powietrze | 30,0% | 92,3% | 100,0% | 66,7% | 71,0% | 22 |
| | Korzystne dla ekologii, lecz nieefektywne ze względu na transport | 50,0% | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 19,4% | 6 |
| | Korzystne również dla efektywności transportu | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Taki jest trend | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 3,2% | 1 |
| | Jeśli będą dostępne | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 31 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Ze względu na ochronę środowiska, czyste powietrze | 85,7% | 57,1% | 50,0% | 0,0% | 68,8% | 11 |
| | Korzystne dla ekologii, lecz nieefektywne ze względu na transport | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Korzystne również dla efektywności transportu | 0,0% | 28,6% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 2 |
| | Taki jest trend | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |

| | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--------|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 16 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Odmianą procesów mających na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń (w skrócie nazywanego śladem CO2 w atmosferze) jest także konsolidowanie ładunków, które odbywa się w przeznaczonych temu procesowi miejskich centrach. Nastawienie respondentów obrazowane rozkładem ocen jest tożsame do tego, który odnosił się do miejskich hub'ów. Mniej więcej połowa respondentów uznaje takie rozwiązanie za uzasadnione, a pozostali za co najmniej mało zasadne (tabela 16).

Tabela 16. Ocena miejskich centrów konsolidacji ładunków, z których wyjazdy do danego rejonu odbywają się ze skonsolidowanymi towarami do wszystkich/wybranych odbiorców w danym obszarze ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Bezzasadne | 23,30% | 35,00% | 25,80% |
| Mało zasadne | 26,00% | 0,00% | 20,40% |
| Raczej uzasadnione | 34,20% | 45,00% | 36,60% |
| Bardzo uzasadnione | 16,40% | 20,00% | 17,20% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Ponownie jak w przypadku wcześniej omawianych zagadnień pojawiają się w odpowiedziach wskazania na brak wiedzy na temat organizowania miejskich centrów konsolidacji ładunków, w tym ich zasadności. Uznaje się je ponadto za nieefektywne i/lub niepotrzebne i są to głównie opinie wygłaszane przez bezpośrednich zainteresowanych tego rodzaju rozwiązaniami, czyli samych dostawców. Za uruchomieniem centrów konsolidacji ładunków przemawia w opinii respondentów przede wszystkim szansa na usprawnienie przepływu towarów i usprawnienie ruchu miejskiego. Jest to jednak rozwiązanie, które należy wdrażać nie w każdych okolicznościach (por. tabela 17 i 18).

Tabela 17. Ocena miejskich centrów konsolidacji ładunków, z których wyjazdy do danego rejonu odbywają się ze skonsolidowanymi towarami do wszystkich/wybranych odbiorców w danym obszarze wg wielkości przedsiębiorstw

| Ocena | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------|-----------------------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Bezzasadne | 31,4% | 17,9% | 12,5% | 33,3% | 25,8% | 24 |
| | Mało zasadne | 27,5% | 14,3% | 12,5% | 0,0% | 20,4% | 19 |
| | Raczej uzasadnione | 33,3% | 32,1% | 62,5% | 50,0% | 36,6% | 34 |
| | Bardzo uzasadnione | 7,8% | 35,7% | 12,5% | 16,7% | 17,2% | 16 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Niepotrzebne | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 12,5% | 3 |
| | Nieefektywne | 18,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 3 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 25,0% | 60,0% | 0,0% | 0,0% | 29,2% | 7 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 12,5% | 40,0% | 0,0% | 50,0% | 20,8% | 5 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 31,3% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 25,0% | 6 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 24 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Niepotrzebne | 35,7% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 36,8% | 7 |
| | Nieefektywne | 35,7% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 36,8% | 7 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 21,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 15,8% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 7,1% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 10,5% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 19 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Dobre rozwiązanie, lecz nie dla wszystkich, nie w każdych okolicznościach | 17,6% | 0,0% | 40,0% | 33,3% | 17,6% | 6 |
| | Usprawni ruch miejski | 29,4% | 22,2% | 0,0% | 33,3% | 23,5% | 8 |
| | Usprawni proces przepływu towarów | 35,3% | 55,6% | 40,0% | 0,0% | 38,2% | 13 |
| | Chroni środowisko, jakość powietrza | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 2,9% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 11,8% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 8,8% | 3 |
| | Rozwiązanie nieefektywne | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,9% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 11,1% | 0,0% | 33,3% | 5,9% | 2 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 34 | |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Usprawni ruch miejski | 25,0% | 40,0% | 0,0% | 0,0% | 31,3% | 5 |
| | Usprawni proces przepływu towarów | 50,0% | 60,0% | 0,0% | 100,0% | 56,3% | 9 |
| | Chroni środowisko, jakość powietrza | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 16 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 18. Ocena miejskich centrów konsolidacji ładunków, z których wyjazdy do danego rejonu odbywają się ze skonsolidowanymi towarami do wszystkich/wybranych odbiorców w danym obszarze wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------|-----------------------------------|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 17,5% | 30,3% | 35,3% | 33,3% | 25,8% | 24 |
| | Mało zasadne | 37,5% | 12,1% | 0,0% | 0,0% | 20,4% | 19 |
| | Raczej uzasadnione | 32,5% | 36,4% | 41,2% | 66,7% | 36,6% | 34 |
| | Bardzo uzasadnione | 12,5% | 21,2% | 23,5% | 0,0% | 17,2% | 16 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Niepotrzebne | 14,3% | 10,0% | 16,7% | 0,0% | 12,5% | 3 |
| | Nieefektywne | 42,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 3 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 14,3% | 40,0% | 33,3% | 0,0% | 29,2% | 7 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 10,0% | 50,0% | 100,0% | 20,8% | 5 |
| | Brak odpowiedzi, | 28,6% | 40,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 6 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | | |
|-------------------------------------|---|-----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N | |
| Mało zasadne - uzasadnienie | odpowiedź niejasna | | | | | | | |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 24 | |
| | Niepotrzebne | 33,3% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 36,8% | 7 | |
| | Nieefektywne | 40,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 36,8% | 7 | |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 15,8% | 3 | |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 6,7% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 10,5% | 2 | |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 19 | |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Dobre rozwiązanie, lecz nie dla wszystkich, nie w każdych okolicznościach | 7,7% | 16,7% | 42,9% | 0,0% | 17,6% | 6 | |
| | Usprawni ruch miejski | 23,1% | 8,3% | 42,9% | 50,0% | 23,5% | 8 | |
| | Usprawni proces przepływu towarów | 53,8% | 33,3% | 14,3% | 50,0% | 38,2% | 13 | |
| | Chroni środowisko, jakość powietrza | 0,0% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 2,9% | 1 | |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 | |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 7,7% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 8,8% | 3 | |
| | Rozwiązanie nieefektywne | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,9% | 1 | |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 2 | |
| | | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 34 |
| | Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Usprawni ruch miejski | 20,0% | 42,9% | 25,0% | 0,0% | 31,3% | 5 |
| Usprawni proces przepływu towarów | | 60,0% | 57,1% | 50,0% | 0,0% | 56,3% | 9 | |
| Chroni środowisko, jakość powietrza | | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 | |
| Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 6,3% | 1 | |
| | | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 16 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

W ostatnich latach coraz więcej uwagi poświęca się wykorzystywaniu dronów do różnych celów (np. dostaw kurierskich⁴), jak również doskonaleniu technologii pozwalającej na coraz wykorzystywanie pojazdów autonomicznych, również ciężarowych⁵. Rozwiązania te, jakkolwiek już testowane, są jednak traktowane z rezerwą, o czym świadczą chociażby wyniki niniejszego badania. Podobnie jak w odniesieniu do wcześniej omawianych rozwiązań opinie pozytywne i negatywne są rozłożone mniej więcej po połowie (tabela 19).

Tabela 19. Ocena pilotażowych projektów wykorzystania najnowocześniejszych technologii dla dostaw towarów (dronów, pojazdów autonomicznych) dla przetestowania ich potencjału dla dostaw w rejonie ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

⁴ Por. <http://www.swiatdronow.pl/paketkopter-3-0-nowy-dron-dhl>

⁵ Por. <https://businessinsider.com.pl/technologie/nowe-technologie/testy-ciezarowek-autonomicznych-volvo-trucks/rdr0tev>

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Bezzasadne | 31,50% | 20,00% | 29,00% |
| Mało zasadne | 20,50% | 25,00% | 21,50% |
| Raczej uzasadnione | 26,00% | 25,00% | 25,80% |
| Bardzo uzasadnione | 21,90% | 30,00% | 23,70% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jako podstawowy powód braku poczucia zasadności wdrożenia pomysłu podaje się ogólny sceptycyzm, co może wynikać z tego, że technologie te są albo w fazie testów (pojazdy autonomiczne), albo testowane są zastosowania (drony do transportu przesyłek) – por. tabela 20. Interesującym natomiast aspektem jest bez wątpienia innowacyjność tego rodzaju rozwiązań, jak również możliwości usprawnienia procesów załadunku i rozładunku. Ogólny sceptycyzm jest przy tym obserwowany zwłaszcza w przypadku dostawców, choć daje tu o sobie znać również brak wiedzy (tabela 21).

Tabela 20. Ocena pilotażowych projektów wykorzystania najnowocześniejszych technologii dla dostaw towarów (dronów, pojazdów autonomicznych) dla przetestowania ich potencjału dla dostaw w rejonie wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 23,5% | 35,7% | 25,0% | 50,0% | 29,0% | 27 |
| | Mało zasadne | 27,5% | 10,7% | 25,0% | 16,7% | 21,5% | 20 |
| | Raczej uzasadnione | 27,5% | 32,1% | 12,5% | 0,0% | 25,8% | 24 |
| | Bardzo uzasadnione | 21,6% | 21,4% | 37,5% | 33,3% | 23,7% | 22 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Ogólny sceptycyzm co do sensu | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 18,5% | 5 |
| | Nieodpowiednie dla transportu portowego | 25,0% | 40,0% | 50,0% | 0,0% | 29,6% | 8 |
| | Nieodpowiednie dla Gdyni | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 7,4% | 2 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 16,7% | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 3 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 25,0% | 20,0% | 0,0% | 33,3% | 22,2% | 6 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 10,0% | 50,0% | 33,3% | 11,1% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 27 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Ogólny sceptycyzm co do sensu | 64,3% | 33,3% | 50,0% | 100,0% | 60,0% | 12 |
| | Nieodpowiednie dla transportu portowego | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Tylko przy spełnieniu pewnych warunków i tylko dla pewnych przesyłek | 21,4% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 4 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 7,1% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 2 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 20 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Walory innowacji, nieuchronność innowacji | 28,6% | 55,6% | 0,0% | 0,0% | 37,5% | 9 |
| | Usprawnienie procesów załadunku i rozładunku | 50,0% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 8 |
| | Tylko przy spełnieniu pewnych warunków i tylko dla pewnych przesyłek | 14,3% | 22,2% | 0,0% | 0,0% | 16,7% | 4 |
| | Test rozwiązań jako cel sam w sobie | 0,0% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 4,2% | 1 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 4,2% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,2% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 24 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Walory innowacji, nieuchronność innowacji | 18,2% | 83,3% | 33,3% | 0,0% | 36,4% | 8 |
| | Usprawnienie procesów załadunku i rozładunku | 27,3% | 16,7% | 33,3% | 50,0% | 27,3% | 6 |
| | Tylko przy spełnieniu pewnych warunków i tylko dla pewnych przesyłek | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Test rozwiązań jako cel sam w sobie | 27,3% | 0,0% | 33,3% | 50,0% | 22,7% | 5 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Pomysł proekologiczny | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Kwestia odleglejszej przyszłości | 18,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 22 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 21. Ocena pilotażowych projektów wykorzystania najnowocześniejszych technologii dla dostaw towarów (dronów, pojazdów autonomicznych) dla przetestowania ich potencjału dla dostaw w rejonie wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 25,0% | 39,4% | 23,5% | 0,0% | 29,0% | 27 |
| | Mało zasadne | 27,5% | 12,1% | 29,4% | 0,0% | 21,5% | 20 |
| | Raczej uzasadnione | 30,0% | 21,2% | 17,6% | 66,7% | 25,8% | 24 |
| | Bardzo uzasadnione | 17,5% | 27,3% | 29,4% | 33,3% | 23,7% | 22 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne - uzasadnienie | Ogólny sceptycyzm co do sensu | 40,0% | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 18,5% | 5 |
| | Nieodpowiednie dla transportu portowego | 40,0% | 30,8% | 0,0% | 0,0% | 29,6% | 8 |
| | Nieodpowiednie dla Gdyni | 10,0% | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 7,4% | 2 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 7,7% | 50,0% | 0,0% | 11,1% | 3 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 10,0% | 23,1% | 50,0% | 0,0% | 22,2% | 6 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 23,1% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 27 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 27 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Ogólny sceptycyzm co do sensu | 72,7% | 25,0% | 60,0% | 0,0% | 60,0% | 12 |
| | Nieodpowiednie dla transportu portowego | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Tylko przy spełnieniu pewnych warunków i tylko dla pewnych przesyłek | 18,2% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 4 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 25,0% | 20,0% | 0,0% | 10,0% | 2 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 20 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 20 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Walory innowacji, nieuchronność innowacji | 33,3% | 42,9% | 33,3% | 50,0% | 37,5% | 9 |
| | Usprawnienie procesów załadunku i rozładunku | 33,3% | 28,6% | 33,3% | 50,0% | 33,3% | 8 |
| | Tylko przy spełnieniu pewnych warunków i tylko dla pewnych przesyłek | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 16,7% | 4 |
| | Test rozwiązań jako cel sam w sobie | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 4,2% | 1 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 4,2% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 4,2% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 24 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 24 |
| Bardzo uzasadnione | Walory innowacji, nieuchronność innowacji | 42,9% | 33,3% | 40,0% | 0,0% | 36,4% | 8 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|----------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| - uzasadnienie | Usprawnienie procesów załadunku i rozładunku | 14,3% | 44,4% | 20,0% | 0,0% | 27,3% | 6 |
| | Tylko przy spełnieniu pewnych warunków i tylko dla pewnych przesyłek | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Test rozwiązań jako cel sam w sobie | 28,6% | 11,1% | 20,0% | 100,0% | 22,7% | 5 |
| | Brak zdanie, wiedzy o rozwiązaniu | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Pomysł proekologiczny | 0,0% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Kwestia odleglejszej przyszłości | 14,3% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 22 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

IV. Wymiana informacji na rzecz optymalizacji procesu dostaw

Procesy logistyczne są oczywiście w głównej mierze uzależnione od dostępności odpowiedniej infrastruktury (dróg, tras kolejowych, centrów dystrybucyjnych, punktów przeładunkowych etc.). Zagadnienia te zostały poddane analizie w rozdziale II (Infrastruktura i jej wykorzystanie). Ważnym aspektem, istotnym w ogóle we współczesnej gospodarce, jest dostęp do informacji, nie tylko w procesie zarządzania realizacją usług, ale także w ramach strategicznego planowania rozwoju przedsiębiorstw. Polega ono na sprawnym wykorzystaniu dostępnych zasobów, ale także takim ich planowaniu, żeby w przyszłości wyniki firmy (finansowe, marketingowe) były lepsze. Różne firmy, nie tylko z branży logistycznej, stosują różne praktyki biznesowe, przy czym normalnym procesem jest analiza rynku pozwalająca na odpowiednie ukształtowanie swojej oferty i uniknięcie powielania rozwiązań, które już są na rynku bądź odwrotnie, które nie odniosły sukcesu rynkowego.

W budowaniu pozycji rynkowej firm pomocny jest proces analizy porównawczej (benchmarkingu), który jednak, jeśli przyjąć jego realizację w sposób systemowy, implikuje konieczność udostępniania przez firmy pewnych informacji dotyczących ich działalności. Jedynie około jednej trzeciej firm, zarówno dostawców, jak i odbiorców, byłoby gotowych poddać się tego rodzaju analizie (tabela 22). Wynika to właśnie w dużej mierze z obaw przed koniecznością ujawniania określonych danych (uznawanych jako tajemnice firmy. Świadczą o tym uzasadnienia podawane przez respondentów do udzielanych odpowiedzi (tabela 23). Z jednej strony wskazuje się na brak tego rodzaju potrzeby, z drugiej traktuje się informacje jako tajemnicę handlową firmy. Trzeba jednakże zastrzec, że pytanie zadawane respondentom nie precyzowało zakresu informacji, toteż ich obawy mogą być nieco na wyrost.

Tabela 22. Gotowość poddania się benchmarkingowi ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|-----------------------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Na pewno nie podjąłbym/ęłabym się | 38,40% | 60,00% | 43,00% |
| Raczej nie podjąłbym/ęłabym się | 31,50% | 10,00% | 26,90% |
| Raczej podjąłbym/podjęłabym się | 19,20% | 30,00% | 21,50% |
| Na pewno podjąłbym/podjęłabym się | 11,00% | 0,00% | 8,60% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 23. Gotowość poddania się benchmarkingowi wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|-----------------------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Na pewno nie podjąłbym/ęłabym się | 49,0% | 42,9% | 12,5% | 33,3% | 43,0% | 40 |
| | Raczej nie podjąłbym/ęłabym się | 25,5% | 32,1% | 25,0% | 16,7% | 26,9% | 25 |
| | Raczej podjąłbym/podjęłabym się | 17,6% | 17,9% | 62,5% | 16,7% | 21,5% | 20 |
| | Na pewno podjąłbym/podjęłabym się | 7,8% | 7,1% | 0,0% | 33,3% | 8,6% | 8 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Na pewno nie - uzasadnienie | Problem tajemnic firmy | 24,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 8 |
| | Brak czasu | 8,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 4 |
| | Firma jest za mała | 12,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 7,5% | 3 |
| | Brak konkretnej potrzeby | 28,0% | 41,7% | 0,0% | 100,0% | 35,0% | 14 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---|--------------------------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|-------|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Ogólne poczucie braku sensu | 4,0% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 2 |
| | Respondent jest nieupoważniony | 4,0% | 8,3% | 100,0% | 0,0% | 7,5% | 3 |
| | Brak zdania | 8,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 12,0% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 4 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |
| Raczej nie - uzasadnienie | Problem tajemnic firmy | 53,8% | 22,2% | 50,0% | 0,0% | 40,0% | 10 |
| | Brak czasu | 0,0% | 22,2% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Firma jest za mała | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Brak konkretnej potrzeby | 15,4% | 22,2% | 50,0% | 0,0% | 20,0% | 5 |
| | Ogólne poczucie braku sensu | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 8,0% | 2 |
| | Respondent jest nieupoważniony | 15,4% | 22,2% | 0,0% | 0,0% | 16,0% | 4 |
| | Brak zdania | 7,7% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 25 |
| | Raczej tak - uzasadnienie | Problem tajemnic firmy | 11,1% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 10,0% |
| Rozwój jako efekt wymiany informacji, uczenia się od siebie | | 44,4% | 60,0% | 40,0% | 100,0% | 50,0% | 10 |
| Korzyści finansowe | | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| Zaspokojenie ciekawości | | 11,1% | 40,0% | 20,0% | 0,0% | 20,0% | 4 |
| Osiąganie celów społecznych | | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| Usprawnienie organizacji ruchu dzięki współpracy | | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| Ogólne poczucie użyteczności | | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| Ogółem | | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 20 |
| Na pewno tak - uzasadnienie | Jeśli taka byłaby wola kierownictwa | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 1 |
| | Rozwój jako efekt wymiany informacji | 75,0% | 50,0% | 0,0% | 100,0% | 75,0% | 6 |
| | Korzyści finansowe | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 8 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

W tych mniej licznych przypadkach (w sumie dotyczy to około 30% firm), gdzie dopuszczano możliwość przekazywania informacji na potrzeby benchmarkingu, traktuje się informacje jako narzędzie służące kreowaniu warunków przyszłego rozwoju. Nie ma przy tym wyraźnej zasady pokazującej, że dostawcy lub odbiorcy są grupami relatywnie częściej przychylnymi bądź przeciwnymi tego rodzaju procesom. Jakkolwiek dostawcy spoza portu są bardziej jednoznacznie negatywnie nastawieni to jednak ogólnie rzecz biorąc w obydwu grupach proporcje udzielanych odpowiedzi (suma odpowiedzi zdecydowanych oraz przypuszczalnych) są podobne (tabela 24).

Tabela 24. Gotowość poddania się benchmarkingowi wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--------------------------------|-----------------------------------|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Na pewno nie podjąłbym/ęłabym się | 25,0% | 54,5% | 58,8% | 66,7% | 43,0% | 40 |
| | Raczej nie podjąłbym/ęłabym się | 35,0% | 27,3% | 11,8% | 0,0% | 26,9% | 25 |
| | Raczej podjąłbym/podjęłabym się | 27,5% | 9,1% | 29,4% | 33,3% | 21,5% | 20 |
| | Na pewno podjąłbym/podjęłabym się | 12,5% | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 8,6% | 8 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Na pewno nie - uzasadnienie | Problem tajemnic firmy | 30,0% | 11,1% | 30,0% | 0,0% | 20,0% | 8 |
| | Brak czasu | 10,0% | 11,1% | 0,0% | 50,0% | 10,0% | 4 |
| | Firma jest za mała | 10,0% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 7,5% | 3 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| | Brak konkretnej potrzeby | 10,0% | 33,3% | 60,0% | 50,0% | 35,0% | 14 |
| | Ogólne poczucie braku sensu | 10,0% | 5,6% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 2 |
| | Respondent jest nieupoważniony | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 7,5% | 3 |
| | Brak zdania | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 10,0% | 11,1% | 10,0% | 0,0% | 10,0% | 4 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |
| Raczej nie - uzasadnienie | Problem tajemnic firmy | 50,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 40,0% | 10 |
| | Brak czasu | 7,1% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Firma jest za mała | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Brak konkretnej potrzeby | 7,1% | 44,4% | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 5 |
| | Ogólne poczucie braku sensu | 0,0% | 11,1% | 50,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Respondent jest nieupoważniony | 21,4% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 16,0% | 4 |
| | Brak zdania | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 25 |
| Raczej tak - uzasadnienie | Problem tajemnic firmy | 9,1% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 2 |
| | Rozwój jako efekt wymiany informacji, uczenia się od siebie | 63,6% | 33,3% | 40,0% | 0,0% | 50,0% | 10 |
| | Korzyści finansowe | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Zaspokojenie ciekawości | 9,1% | 33,3% | 20,0% | 100,0% | 20,0% | 4 |
| | Osiąganie celów społecznych | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Usprawnienie organizacji ruchu dzięki współpracy | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Ogólne poczucie użyteczności | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 20 |
| Na pewno tak - uzasadnienie | Jeśli taka byłaby wola kierownictwa | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 1 |
| | Rozwój jako efekt wymiany informacji | 80,0% | 66,7% | 0,0% | 0,0% | 75,0% | 6 |
| | Korzyści finansowe | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 8 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Podobnie niezdecydowane odpowiedzi zostały udzielane na pytanie dotyczące gotowości korzystania z platformy elektronicznej zbierającej dane ze strony podaźowej i popytowej na rzecz zwiększenia efektywności dostaw. Być może miało na to wpływ wskazanie w pytaniu zastrzeżenia, że technika wiązała się z udostępnieniem pewnych informacji dotyczących własnej firmy. W efekcie ogółem niemal połowa firm wyraziła gotowość do stosowania narzędzia, przy czym wyraźnie częściej taką deklarację stosowali przedstawiciele dostawców (tabela 25).

Tabela 25. Gotowość korzystania z platformy elektronicznej łączącej popyt i podaż usług transportowych w mieście z możliwością podłączenia się do niej w celu zwiększenia efektywności dostaw ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|---|---------------------|----------|--------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Na pewno nie korzystałbym/korzystałabym | 21,90% | 35,00% | 24,70% |

| | | | |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|
| Raczej nie korzystałbym/korzystałabym | 23,30% | 40,00% | 26,90% |
| Raczej korzystałbym/korzystałabym | 35,60% | 10,00% | 30,10% |
| Na pewno korzystałbym/korzystałabym | 19,20% | 15,00% | 18,30% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jeśli chodzi o uzasadnienia do podawanych ocen, to sytuacja jest tożsama jak w przypadku analizy benchmarkingowej. Jak pokazują dane zawarte w tabeli 26 odstawową motywacją negatywną jest brak potrzeby bądź uznanie, że danej firmy nie dotyczą takie rozwiązania, choć co do zasady w badaniu brali udział właśnie przedstawiciele zarówno strony popytowej, jak i podaźowej. Być może bardziej dogłębna prezentacja założeń platformy, z podkreśleniem korzyści, jakie może dawać jej stosowanie oraz wskazaniem jakie dokładnie informacje byłyby przekazywane, przyczyniłaby się do zmiany proporcji udzielanych odpowiedzi.

Tabela 26. Gotowość korzystania z platformy elektronicznej łączącej popyt i podaż usług transportowych w mieście z możliwością podłączenia się do niej w celu zwiększenia efektywności dostaw wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Na pewno nie | 21,6% | 32,1% | 0,0% | 50,0% | 24,7% | 23 |
| | Raczej nie | 33,3% | 21,4% | 25,0% | 0,0% | 26,9% | 25 |
| | Raczej tak | 27,5% | 28,6% | 50,0% | 33,3% | 30,1% | 28 |
| | Na pewno tak | 17,6% | 17,9% | 25,0% | 16,7% | 18,3% | 17 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Na pewno nie - uzasadnienie | Niewiara w zainteresowanie ze strony innych firm | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 1 |
| | Chronienie tajemnic jest zbyt istotne | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 1 |
| | Nie ma takiej potrzeby ze względu na działalność | 18,2% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 21,7% | 5 |
| | Nie ma takiej potrzeby ze względu na zasięg (miasto) | 9,1% | 33,3% | 0,0% | 33,3% | 21,7% | 5 |
| | Nie dotyczy to firmy lub respondenta | 27,3% | 22,2% | 0,0% | 66,7% | 30,4% | 7 |
| | Nierozumienie pomysłu | 18,2% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 13,0% | 3 |
| | Odpowiedź niejasna | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 23 |
| Raczej nie - uzasadnienie | Niewiara w zainteresowanie ze strony innych firm | 5,9% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Chronienie tajemnic jest zbyt istotne | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,0% | 1 |
| | Nie ma takiej potrzeby ze względu na działalność | 47,1% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 36,0% | 9 |
| | Nie ma takiej potrzeby ze względu na zasięg (miasto) | 17,6% | 16,7% | 50,0% | 0,0% | 20,0% | 5 |
| | Nie dotyczy to firmy lub respondenta | 11,8% | 33,3% | 50,0% | 0,0% | 20,0% | 5 |
| | Nierozumienie pomysłu | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,0% | 1 |
| | Potrzebna byłaby głębsza analiza | 5,9% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 25 |
| Raczej tak - uzasadnienie | Poprawa efektywności działalności | 42,9% | 25,0% | 25,0% | 100,0% | 39,3% | 11 |
| | Poprawa stanu wiedzy | 14,3% | 12,5% | 25,0% | 0,0% | 14,3% | 4 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Dostęp do nowych klientów | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 7,1% | 2 |
| | Ogólne przeświadczenie o walorach | 21,4% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 17,9% | 5 |
| | Potrzebna byłaby głębsza analiza | 21,4% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 17,9% | 5 |
| | Brak zdania | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 3,6% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 28 |
| Na pewno tak - uzasadnienie | Rozwiązanie takie już jest w użyciu | 22,2% | 20,0% | 50,0% | 0,0% | 23,5% | 4 |
| | Poprawa efektywności działalności | 55,6% | 20,0% | 50,0% | 100,0% | 47,1% | 8 |
| | Poprawa stanu wiedzy | 11,1% | 40,0% | 0,0% | 0,0% | 17,6% | 3 |
| | Dostęp do nowych klientów | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Jeśli byłaby potrzeba | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Potrzebna byłaby głębsza analiza | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 17 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jeśli chodzi o typ podmiotów, to jak wynika z tabeli 27, zdecydowanie bardziej sceptyczne oceny były udziałem odbiorców portowych. Niezależnie od występujących różnic wydaje się, że w razie potrzeby wdrażania tego rodzaju rozwiązania niezbędne będzie przekazanie potencjalnym użytkownikom platformy kompleksowej informacji na temat zalet korzystania z narzędzia.

Tabela 27. Gotowość korzystania z platformy elektronicznej łączącej popyt i podaż usług transportowych w mieście z możliwością podłączenia się do niej w celu zwiększenia efektywności dostaw wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Na pewno nie | 20,0% | 24,2% | 35,3% | 33,3% | 24,7% | 23 |
| | Raczej nie | 27,5% | 18,2% | 47,1% | 0,0% | 26,9% | 25 |
| | Raczej tak | 35,0% | 36,4% | 11,8% | 0,0% | 30,1% | 28 |
| | Na pewno tak | 17,5% | 21,2% | 5,9% | 66,7% | 18,3% | 17 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Na pewno nie - uzasadnienie | Niewiara w zainteresowanie ze strony innych firm | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 1 |
| | Chronienie tajemnic jest zbyt istotne | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 1 |
| | Nie ma takiej potrzeby ze względu na działalność | 0,0% | 37,5% | 16,7% | 100,0% | 21,7% | 5 |
| | Nie ma takiej potrzeby ze względu na zasięg (miasto) | 12,5% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 21,7% | 5 |
| | Nie dotyczy to firmy lub respondenta | 12,5% | 12,5% | 83,3% | 0,0% | 30,4% | 7 |
| | Nierozumienie pomysłu | 37,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 13,0% | 3 |
| | Odpowiedź niejasna | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 23 |
| Raczej nie - uzasadnienie | Niewiara w zainteresowanie ze strony innych firm | 18,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Chronienie tajemnic jest zbyt | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,0% | 1 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| | istotne | | | | | | |
| | Nie ma takiej potrzeby ze względu na działalność | 36,4% | 66,7% | 12,5% | 0,0% | 36,0% | 9 |
| | Nie ma takiej potrzeby ze względu na zasięg (miasto) | 18,2% | 16,7% | 25,0% | 0,0% | 20,0% | 5 |
| | Nie dotyczy to firmy lub respondenta | 0,0% | 16,7% | 50,0% | 0,0% | 20,0% | 5 |
| | Nierozumienie pomysłu | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,0% | 1 |
| | Potrzebna byłaby głębsza analiza | 9,1% | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 25 |
| Raczej tak-uzasadnienie | Poprawa efektywności działalności | 50,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 39,3% | 11 |
| | Poprawa stanu wiedzy | 7,1% | 8,3% | 100,0% | 0,0% | 14,3% | 4 |
| | Dostęp do nowych klientów | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 7,1% | 2 |
| | Ogólne przeświadczenie o walorach | 21,4% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 17,9% | 5 |
| | Potrzebna byłaby głębsza analiza | 21,4% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 17,9% | 5 |
| | Brak zdania | 0,0% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 3,6% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 28 |
| Na pewno tak-uzasadnienie | Rozwiązanie takie już jest w użyciu | 14,3% | 14,3% | 100,0% | 50,0% | 23,5% | 4 |
| | Poprawa efektywności działalności | 42,9% | 71,4% | 0,0% | 0,0% | 47,1% | 8 |
| | Poprawa stanu wiedzy | 28,6% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 17,6% | 3 |
| | Dostęp do nowych klientów | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Jeśli byłaby potrzeba | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 5,9% | 1 |
| | Potrzebna byłaby głębsza analiza | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 17 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Brak konieczności ujawniania informacji nt. firmy wywołał być może wysoki poziom przychylnego nastawienia do innego z proponowanych przykładów narzędzi wspierających procesy zarządzania przewozami. Tym razem chodzi o dane użyteczne w samej realizacji procesów logistycznych, a mowa o interaktywnej mapie centrum miasta dla dostawców, z bieżącymi informacjami nt. ruchu, miejsc postojowych. Zdecydowana większość firm oceniła wdrożenie takiego rozwiązania jako pomysłu ich zdaniem uzasadnionego. Szczególnie pozytywne nastawienie reprezentowali sami dostawcy (tabela 28).

Tabela 28. Ocena użyteczności interaktywnej mapy centrum miasta dla dostawców (z bieżącymi informacjami nt. ruchu, miejsc postojowych) ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------|---------------------|----------|--------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Bezasadna | 6,80% | 25,00% | 10,80% |
| Mało zasadna | 4,10% | 0,00% | 3,20% |

| | | | |
|--------------------|---------|---------|---------|
| Raczej uzasadniona | 28,80% | 35,00% | 30,10% |
| Bardzo uzasadniona | 60,30% | 40,00% | 55,90% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jak pokazują tabele 29 i 30 argumenty stojące za wyrażanymi opiniami wskazują przede wszystkim na ułatwienia w realizacji dostaw polegające chociażby na możliwości sprawniejszego wyszukiwania miejsc postojowych i generalnie uznano je za dobre rozwiązanie dla firm zajmujących się transportem. Dostawcy podkreślają przy tym, że takie rozwiązanie mogłoby także usprawnić ruch uliczny.

Tabela 29. Ocena użyteczności interaktywnej mapy centrum miasta dla dostawców (z bieżącymi informacjami nt. ruchu, miejsc postojowych) wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Bezzasadna | 7,8% | 17,9% | 0,0% | 16,7% | 10,8% | 10 |
| | Mało zasadna | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 3 |
| | Raczej uzasadniona | 35,3% | 14,3% | 37,5% | 50,0% | 30,1% | 28 |
| | Bardzo uzasadniona | 51,0% | 67,9% | 62,5% | 33,3% | 55,9% | 52 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadna - uzasadnienie | Nie dotyczy to firmy ze względu na obszar działania | 25,0% | 40,0% | 0,0% | 100,0% | 40,0% | 4 |
| | Nie dotyczy to firmy ze względu na jej działalność | 50,0% | 40,0% | 0,0% | 0,0% | 40,0% | 4 |
| | Brak zdania | 25,0% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 10 |
| Mało zasadna - uzasadnienie | Kierowcy za mocno by na tym bazowali | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 1 |
| | Brak wiary w efekt | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 1 |
| | Odpowiedź niejasna | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 3 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Pomaga znaleźć miejsce postojowe | 38,9% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 28,6% | 8 |
| | Usprawnia ruch | 5,6% | 75,0% | 0,0% | 33,3% | 17,9% | 5 |
| | Ogólnie jest pomocna | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,7% | 3 |
| | Dobre rozwiązanie dla firm zajmujących się transportem | 22,2% | 0,0% | 66,7% | 66,7% | 28,6% | 8 |
| | Dobre rozwiązanie przy spełnieniu pewnych warunków | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,7% | 3 |
| | Sceptycyzm co do rozwiązania | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 3,6% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 28 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Pomaga znaleźć miejsce postojowe | 26,9% | 15,8% | 40,0% | 50,0% | 25,0% | 13 |
| | Usprawnia ruch | 15,4% | 15,8% | 20,0% | 0,0% | 15,4% | 8 |
| | Ogólnie jest pomocna | 23,1% | 26,3% | 0,0% | 0,0% | 21,2% | 11 |
| | Dobre rozwiązanie dla firm zajmujących się transportem | 23,1% | 26,3% | 40,0% | 50,0% | 26,9% | 14 |
| | Dobre rozwiązanie przy spełnieniu pewnych warunków | 7,7% | 10,5% | 0,0% | 0,0% | 7,7% | 4 |
| | Trudno powiedzieć | 3,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,9% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 5,3% | 0,0% | 0,0% | 1,9% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 52 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 30. Ocena użyteczności interaktywnej mapy centrum miasta dla dostawców (z bieżącymi informacjami nt. ruchu, miejsc postojowych) wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Bezzasadna | 0,0% | 15,2% | 23,5% | 33,3% | 10,8% | 10 |
| | Mało zasadna | 7,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 3 |
| | Raczej uzasadniona | 32,5% | 24,2% | 29,4% | 66,7% | 30,1% | 28 |
| | Bardzo uzasadniona | 60,0% | 60,6% | 47,1% | 0,0% | 55,9% | 52 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadna - uzasadnienie | Nie dotyczy to firmy ze względu na obszar działania | 0,0% | 80,0% | 0,0% | 0,0% | 40,0% | 4 |
| | Nie dotyczy to firmy ze względu na jej działalność | 0,0% | 20,0% | 75,0% | 0,0% | 40,0% | 4 |
| | Brak zdania | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 100,0% | 20,0% | 2 |
| | Ogółem | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 10 |
| Mało zasadna - uzasadnienie | Kierowcy za mocno by na tym bazowali | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 1 |
| | Brak wiary w efekt | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 1 |
| | Odpowiedź niejasna | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 3 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Pomaga znaleźć miejsce postojowe | 46,2% | 0,0% | 20,0% | 50,0% | 28,6% | 8 |
| | Usprawnia ruch | 15,4% | 37,5% | 0,0% | 0,0% | 17,9% | 5 |
| | Ogólnie jest pomocna | 7,7% | 12,5% | 20,0% | 0,0% | 10,7% | 3 |
| | Dobre rozwiązanie dla firm zajmujących się transportem | 15,4% | 37,5% | 40,0% | 50,0% | 28,6% | 8 |
| | Dobre rozwiązanie przy spełnieniu pewnych warunków | 15,4% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 10,7% | 3 |
| | Sceptycyzm co do rozwiązania | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 3,6% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 28 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Pomaga znaleźć miejsce postojowe | 29,2% | 25,0% | 12,5% | 0,0% | 25,0% | 13 |
| | Usprawnia ruch | 16,7% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 15,4% | 8 |
| | Ogólnie jest pomocna | 25,0% | 10,0% | 37,5% | 0,0% | 21,2% | 11 |
| | Dobre rozwiązanie dla firm zajmujących się transportem | 12,5% | 35,0% | 50,0% | 0,0% | 26,9% | 14 |
| | Dobre rozwiązanie przy spełnieniu pewnych warunków | 12,5% | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 7,7% | 4 |
| | Trudno powiedzieć | 4,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,9% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 1,9% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 52 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

V. Logistyka miejska

Infrastruktura czy zarządzanie informacjami to poddane dotychczas ocenie aspekty działalności transportowej w zakresie dostaw towarów. Kolejnym aspektem jest także sama organizacja procesów. W ramach badania poddano ocenie dwa rozwiązania – zasadność nocnych dostaw oraz stref ograniczonego ruchu.

W pierwszym przypadku można go uznać za rozwiązanie z grupy ułatwiających realizację procesów dostaw – chodzi o umożliwienie ich realizacji nocą (tabela 31). Niemal 80% firm uznało takie rozwiązanie za uzasadnione.

Tabela 31. Ocena zasadności nocnych dostaw ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Bezzasadne | 6,80% | 15,00% | 8,60% |
| Mało zasadne | 12,30% | 15,00% | 12,90% |
| Raczej uzasadnione | 43,80% | 25,00% | 39,80% |
| Bardzo uzasadnione | 37,00% | 45,00% | 38,70% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jak wynika z danych zawartych w tabelach 32 i 33 głównym argumentem jest to, że tego rodzaju dostawy byłyby sprawniejsze i tańsze, ponieważ w nocy jest mniejszy ruch. Jego zasadność potwierdzali zarówno dostawcy, jak i odbiorcy, choć w drugim przypadku dotyczyło to zwłaszcza firm działających na terenie portu. W porcie prawdopodobnie jest większa możliwość realizowania tego rodzaju procesów w dowolnych porach bez ryzyka zakłócania ciszy nocnej.

Tabela 32. Ocena zasadności nocnych dostaw wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 5,9% | 10,7% | 12,5% | 16,7% | 8,6% | 8 |
| | Mało zasadne | 11,8% | 10,7% | 25,0% | 16,7% | 12,9% | 12 |
| | Raczej uzasadnione | 52,9% | 28,6% | 25,0% | 0,0% | 39,8% | 37 |
| | Bardzo uzasadnione | 29,4% | 50,0% | 37,5% | 66,7% | 38,7% | 36 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne uzasadnienie | Noc jest do spania, odpoczywania | 33,3% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 2 |
| | Nie jest to potrzebne | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 1 |
| | Trudno powiedzieć | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 12,5% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 33,3% | 66,7% | 0,0% | 0,0% | 37,5% | 3 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 12,5% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 8 |
| Mało zasadne uzasadnienie | Respondent nie preferuje nocnej pracy | 66,7% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 41,7% | 5 |
| | Odbiorcy nie pracują w nocy | 0,0% | 33,3% | 50,0% | 100,0% | 25,0% | 3 |
| | Pomysł nie przystaje do realiów branży | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 8,3% | 1 |
| | Problemem jest hałas | 16,7% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 16,7% | 2 |
| | To zależy od preferencji | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 8,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 12 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------------|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Raczej uzasadnione uzasadnienie | Rozładuje to ruch w dzień | 22,2% | 37,5% | 0,0% | 0,0% | 24,3% | 9 |
| | - Sprawniejsze i tańsze dostawy, ponieważ w nocy jest mniejszy ruch | 51,9% | 50,0% | 50,0% | 0,0% | 51,4% | 19 |
| | Kwestia preferencji | 7,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Kwestia specyfiki działalności firmy | 3,7% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Odbiorcy wówczas nie pracują | 7,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Jeśli spełnione zostaną warunki: brak nadmiernego hałasu, lepsze stawki | 3,7% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Dla transportu ważny jest cały dzień | 3,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,7% | 1 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 37 | |
| Bardzo uzasadnione uzasadnienie | Rozładuje to ruch w dzień | 40,0% | 57,1% | 33,3% | 25,0% | 44,4% | 16 |
| | - Sprawniejsze i tańsze dostawy, ponieważ w nocy jest mniejszy ruch | 53,3% | 35,7% | 33,3% | 75,0% | 47,2% | 17 |
| | Respondent lubi nocne dostawy | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,8% | 1 |
| | Tylko jeśli odbiorca oferuje taką możliwość | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 2,8% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 2,8% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 36 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 33. Ocena zasadności nocnych dostaw wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 5,0% | 9,1% | 11,8% | 33,3% | 8,6% | 8 |
| | Mało zasadne | 17,5% | 6,1% | 11,8% | 33,3% | 12,9% | 12 |
| | Raczej uzasadnione | 52,5% | 33,3% | 29,4% | 0,0% | 39,8% | 37 |
| | Bardzo uzasadnione | 25,0% | 51,5% | 47,1% | 33,3% | 38,7% | 36 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne uzasadnienie | - Noc jest do spania, odpoczywania | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 2 |
| | Nie jest to potrzebne | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 12,5% | 1 |
| | Trudno powiedzieć | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 33,3% | 100,0% | 0,0% | 37,5% | 3 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 8 |
| Mało zasadne uzasadnienie | - Respondent nie preferuje nocnej pracy | 71,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 41,7% | 5 |
| | Odbiorcy nie pracują w nocy | 14,3% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 3 |
| | Pomysł nie przystaje do realiów branży | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 8,3% | 1 |
| | Problemem jest hałas | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 100,0% | 16,7% | 2 |
| | To zależy od preferencji | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 8,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 12 |
| Raczej uzasadnione uzasadnienie | Rozładuje to ruch w dzień | 23,8% | 27,3% | 20,0% | 0,0% | 24,3% | 9 |
| | - Sprawniejsze i tańsze dostawy, ponieważ w nocy jest mniejszy ruch | 57,1% | 45,5% | 40,0% | 0,0% | 51,4% | 19 |
| | Kwestia preferencji | 9,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Kwestia specyfiki działalności firmy | 0,0% | 18,2% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Odbiorcy wówczas nie pracują | 0,0% | 9,1% | 20,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Jeśli spełnione zostaną warunki: brak nadmiernego hałasu, lepsze stawki | 4,8% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 5,4% | 2 |
| | Dla transportu ważny jest cały dzień | 4,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,7% | 1 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 37 |
| Bardzo uzasadnione uzasadnienie | Rozładuje to ruch w dzień | 50,0% | 35,3% | 62,5% | 0,0% | 44,4% | 16 |
| | -Sprawniejsze i tańsze dostawy, ponieważ w nocy jest mniejszy ruch | 40,0% | 52,9% | 37,5% | 100,0% | 47,2% | 17 |
| | Respondent lubi nocne dostawy | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,8% | 1 |
| | Tylko jeśli odbiorca oferuje taką możliwość | 0,0% | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 2,8% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 2,8% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 36 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Mniej przychylnych ocen zebrano natomiast drugie z rozwiązań czyli wprowadzenie stref ograniczonego ruchu (tzw. Low Emission Zone/Zero Emission Zone), do których można wjechać tylko pojazdami spełniającymi określone normy lub do których wjazd jest płatny i/lub uzależniony od rodzaju napędu i klasy emisji. Wprowadzenie tego rodzaju ograniczeń wpłynęłoby zapewne na działalność dostawców towarów, w zależności od przyjętego rozwiązania (ograniczenie ruchu bądź wprowadzenie opłat) ograniczając ją bądź podnosząc (choćby nieznacznie) koszty. W efekcie ponad połowa firm uznaje takie rozwiązanie jako mało zasadne lub bezzasadne, choć jednocześnie znaczna część dopuszcza jego wdrożenie (tabela 34).

Tabela 34. Ocena zasadności stref ograniczonego ruchu (tzw. Low Emission Zone/Zero Emission Zone), do których można wjechać tylko pojazdami spełniającymi określone normy lub do których wjazd jest płatny i/lub uzależniony od rodzaju napędu i klasy emisji ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Bezzasadne | 28,80% | 35,00% | 30,10% |
| Mało zasadne | 26,00% | 15,00% | 23,70% |
| Raczej uzasadnione | 30,10% | 25,00% | 29,00% |
| Bardzo uzasadnione | 15,10% | 25,00% | 17,20% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jednocześnie trzeba podkreślić, że najbardziej krytyczne podejście do pomysłu wykazywali przedstawiciele dostawców dysponujących własną flotą. To ich bowiem w największym stopniu dotknęłyby tego rodzaju zakaz czy ograniczenie ruchu pojazdów spalinowych. W kontekście argumentów podawanych za wdrożeniem stref ograniczonego ruchu podawano głównie względy ekologiczne, choć tu równocześnie pojawiało się zastrzeżenie, że jest za wcześnie na wprowadzenie tego rodzaju ograniczeń. Z kolei w przypadku argumentów przeciwstawnych uzasadniano je przede wszystkim małą dostępnością pojazdów ekologicznych bądź ich względnie wyższymi kosztami (por. tabele 35 i 36).

Tabela 35. Ocena zasadności stref ograniczonego ruchu (tzw. Low Emission Zone/Zero Emission Zone), do których można wjechać tylko pojazdami spełniającymi określone normy lub do których wjazd jest płatny i/lub uzależniony od rodzaju napędu i klasy emisji wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Bezzasadne | 27,5% | 35,7% | 25,0% | 33,3% | 30,1% | 28 |
| | Mało zasadne | 29,4% | 14,3% | 12,5% | 33,3% | 23,7% | 22 |
| | Raczej uzasadnione | 27,5% | 35,7% | 37,5% | 0,0% | 29,0% | 27 |
| | Bardzo uzasadnione | 15,7% | 14,3% | 25,0% | 33,3% | 17,2% | 16 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezzasadne uzasadnienie | Pojazdy ekologiczne są w praktyce niedostępne, za drogie dla Polaków | 35,7% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 7 |
| | Jest to ograniczenie swobody obywateli: podatników, przedsiębiorców | 21,4% | 20,0% | 0,0% | 50,0% | 21,4% | 6 |
| | Ogólne poczucie braku sensu | 21,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,7% | 3 |
| | Brak znajomości pomysłu, brak zdania | 7,1% | 30,0% | 0,0% | 0,0% | 14,3% | 4 |
| | Gdynia nie jest przygotowana | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 3,6% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 7,1% | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 7,1% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 7,1% | 20,0% | 50,0% | 50,0% | 17,9% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 28 |
| Mało zasadne uzasadnienie | Pojazdy ekologiczne są w praktyce niedostępne, za drogie dla Polaków | 46,7% | 50,0% | 0,0% | 100,0% | 50,0% | 11 |
| | Jest to ograniczenie swobody obywateli: podatników, przedsiębiorców | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Ogólne poczucie braku sensu | 13,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | W Gdyni nie ma problemu ekologicznego | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Gdynia nie jest przygotowana | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Rozwiązanie oznaczałoby nadmierny koszt dla firm transportowych | 20,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 22,7% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 22 |
| Raczej uzasadnione uzasadnienie | Ze względu na ekologię, czyste powietrze | 57,1% | 50,0% | 33,3% | 0,0% | 51,9% | 14 |
| | Ze względu na rozładowanie ruchu | 7,1% | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 7,4% | 2 |
| | Potrzeba czasu i dostosowywania | 14,3% | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 3 |
| | Rozwiązanie dobre dla centrów miast, ale nie dla stref przemysłowych | 0,0% | 0,0% | 66,7% | 0,0% | 7,4% | 2 |
| | Ani Gdynia nie jest przygotowana, ani polscy kierowcy | 14,3% | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 7,1% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 27 |
| Bardzo uzasadnione uzasadnienie | Ze względu na ekologię, czyste powietrze | 75,0% | 50,0% | 50,0% | 100,0% | 68,8% | 11 |
| | Potrzeba czasu i dostosowywania | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Ani Gdynia nie jest przygotowana, ani polscy kierowcy | 25,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 18,8% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 16 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 36. Ocena zasadności stref ograniczonego ruchu (tzw. Low Emission Zone/Zero Emission Zone), do których można wjechać tylko pojazdami spełniającymi określone normy lub do których wjazd jest płatny i/lub uzależniony od rodzaju napędu i klasy emisji wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Bezasadne | 22,5% | 36,4% | 41,2% | 0,0% | 30,1% | 28 |
| | Mało zasadne | 42,5% | 6,1% | 11,8% | 33,3% | 23,7% | 22 |
| | Raczej uzasadnione | 22,5% | 39,4% | 23,5% | 33,3% | 29,0% | 27 |
| | Bardzo uzasadnione | 12,5% | 18,2% | 23,5% | 33,3% | 17,2% | 16 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezasadne uzasadnienie | Pojazdy ekologiczne są w praktyce niedostępne, za drogie dla Polaków | 33,3% | 8,3% | 42,9% | 0,0% | 25,0% | 7 |
| | Jest to ograniczenie swobody obywateli: podatników, przedsiębiorców | 22,2% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 21,4% | 6 |
| | Ogólne poczucie braku sensu | 22,2% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 10,7% | 3 |
| | Brak znajomości pomysłu, brak zdania | 11,1% | 8,3% | 28,6% | 0,0% | 14,3% | 4 |
| | Gdynia nie jest przygotowana | 0,0% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 3,6% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 28,6% | 0,0% | 7,1% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 11,1% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 17,9% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 28 |
| Mało zasadne uzasadnienie | Pojazdy ekologiczne są w praktyce niedostępne, za drogie dla Polaków | 52,9% | 50,0% | 50,0% | 0,0% | 50,0% | 11 |
| | Jest to ograniczenie swobody obywateli: podatników, przedsiębiorców | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Ogólne poczucie braku sensu | 11,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | W Gdyni nie ma problemu ekologicznego | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 4,5% | 1 |
| | Gdynia nie jest przygotowana | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Rozwiązanie oznaczałoby nadmierny koszt dla firm transportowych | 23,5% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 22,7% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 22 |
| Raczej uzasadnione uzasadnienie | Ze względu na ekologię, czyste powietrze | 44,4% | 61,5% | 50,0% | 0,0% | 51,9% | 14 |
| | Ze względu na rozładowanie ruchu | 11,1% | 7,7% | 0,0% | 0,0% | 7,4% | 2 |
| | Potrzeba czasu i dostosowywania | 11,1% | 7,7% | 25,0% | 0,0% | 11,1% | 3 |
| | Rozwiązanie dobre dla centrów miast, ale nie dla stref przemysłowych | 0,0% | 7,7% | 25,0% | 0,0% | 7,4% | 2 |
| | Ani Gdynia nie jest przygotowana, ani polscy kierowcy | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź | 0,0% | 15,4% | 0,0% | 100,0% | 11,1% | 3 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| | niejasna | | | | | | |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 27 |
| Bardzo uzasadnione uzasadnienie | Ze względu na ekologię, czyste powietrze | 40,0% | 83,3% | 75,0% | 100,0% | 68,8% | 11 |
| | Potrzeba czasu i dostosowywania | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Ani Gdynia nie jest przygotowana, ani polscy kierowcy | 60,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 18,8% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 16 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP1 z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

VI. Egzekwowanie stosowania przepisów przez kierowców samochodów dostawczych

Jednym z aspektów działalności transportowej wpływających na ogólne bezpieczeństwo ruchu drogowego są zachowania kierowców, w szczególności przestrzeganie obowiązujących przepisów. Zasady w tym względzie są oczywiste i regulują chociażby kwestię czasu pracy oraz jego monitorowania. Ich egzekwowaniem zajmuje się m.in. Inspekcja Transportu Drogowego. Wsparciem tego procesu mógłby być system monitorowania zachowań kierowców pojazdów dostawczych wspierający prawidłowe zachowania w rejonie. Jakkolwiek zadawane pytanie nie wskazywało na czym miałyby taki system polegać, tym niemniej około 70% respondentów uznało go jako ważny lub raczej ważny (tabela 37).

Tabela 37. Ocena znaczenia systemu monitorowania zachowań kierowców pojazdów dostawczych wspierającego prawidłowe zachowania w rejonie ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Nieistotny | 26,00% | 15,00% | 23,70% |
| Mało istotny | 8,20% | 5,00% | 7,50% |
| Raczej ważny | 50,70% | 50,00% | 50,50% |
| Bardzo ważny | 15,10% | 30,00% | 18,30% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Podstawowe przesłanki przemawiające za wdrożeniem tego rodzaju systemu wiążą się wg respondentów z kwestiami podnoszenia bezpieczeństwa i zapobiegania zdarzeniom, ale także wsparciem firm w nadzorze nad pracownikami (tabela 38 i 39). Dodatkowo wskazuje się na aspekt edukacyjny, a nie penalizujący określone zachowania. Przeciwnicy rozwiązania z kolei poddawali w wątpliwość efektywność takiego rozwiązania i jego ogólną zasadność. Część także nie potrafiła wyrazić zdania, ale to akurat mogło wynikać z lakonicznego opisu idei systemu bez podawania szczegółów rozwiązania. Te zaś mogłyby wpłynąć na sposób oceny.

Tabela 38. Ocena znaczenia systemu monitorowania zachowań kierowców pojazdów dostawczych wspierającego prawidłowe zachowania w rejonie wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Nieistotny | 29,4% | 10,7% | 0,0% | 66,7% | 23,7% | 22 |
| | Mało istotny | 9,8% | 3,6% | 12,5% | 0,0% | 7,5% | 7 |
| | Raczej ważny | 51,0% | 57,1% | 62,5% | 0,0% | 50,5% | 47 |
| | Bardzo ważny | 9,8% | 28,6% | 25,0% | 33,3% | 18,3% | 17 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezasadne - uzasadnienie | Zależy, kto miałby monitorować | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 4,5% | 1 |
| | Nie przynosi efektów | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 18,2% | 4 |
| | Stresuje kierowców | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 13,6% | 3 |
| | Ogólnie niepotrzebny | 26,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 18,2% | 4 |
| | Służy tylko wyciąganiu pieniędzy w postaci kar | 13,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Brak zdania | 13,3% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 13,6% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 50,0% | 13,6% | 3 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 6,7% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 22 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Ogólnie niepotrzebny | 60,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 57,1% | 4 |
| | Służy tylko wyciąganiu pieniędzy w postaci kar | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 14,3% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 20,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 28,6% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 7 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Dla bezpieczeństwa, zapobiegania groźnym zdarzeniom | 34,6% | 37,5% | 60,0% | 0,0% | 38,3% | 18 |
| | By firma miała nadzór nad pracą pracownika | 23,1% | 31,3% | 40,0% | 0,0% | 27,7% | 13 |
| | By doskonalić i korygować kierowców, ale nie nadużywać kar | 26,9% | 6,3% | 0,0% | 0,0% | 17,0% | 8 |
| | By usprawnić ruch | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 2 |
| | Taki system jest stresujący | 3,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,1% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 11,5% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 10,6% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 47 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Dla bezpieczeństwa, zapobiegania groźnym zdarzeniom | 80,0% | 62,5% | 100,0% | 100,0% | 76,5% | 13 |
| | By firma miała nadzór nad pracą pracownika | 20,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 17,6% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 17 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 39. Ocena znaczenia systemu monitorowania zachowań kierowców pojazdów dostawczych wspierającego prawidłowe zachowania w rejonie wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Nieistotny | 29,4% | 10,7% | 0,0% | 66,7% | 23,7% | 22 |
| | Mało istotny | 9,8% | 3,6% | 12,5% | 0,0% | 7,5% | 7 |
| | Raczej ważny | 51,0% | 57,1% | 62,5% | 0,0% | 50,5% | 47 |
| | Bardzo ważny | 9,8% | 28,6% | 25,0% | 33,3% | 18,3% | 17 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezasadne - uzasadnienie | Zależy, kto miałby monitorować | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 4,5% | 1 |
| | Nie przynosi efektów | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 18,2% | 4 |
| | Stresuje kierowców | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 13,6% | 3 |
| | Ogólnie niepotrzebny | 26,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 18,2% | 4 |
| | Służy tylko wyciąganiu pieniędzy w postaci kar | 13,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | Brak zdania | 13,3% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 13,6% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 50,0% | 13,6% | 3 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 6,7% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 22 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Ogólnie niepotrzebny | 60,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 57,1% | 4 |
| | Służy tylko wyciąganiu pieniędzy w postaci kar | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 14,3% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 20,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 28,6% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 7 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Dla bezpieczeństwa, zapobiegania groźnym zdarzeniom | 34,6% | 37,5% | 60,0% | 0,0% | 38,3% | 18 |
| | By firma miała nadzór nad pracą pracownika | 23,1% | 31,3% | 40,0% | 0,0% | 27,7% | 13 |
| | By doskonalić i korygować kierowców, ale nie nadużywać kar | 26,9% | 6,3% | 0,0% | 0,0% | 17,0% | 8 |
| | By usprawnić ruch | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 4,3% | 2 |
| | Taki system jest stresujący | 3,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,1% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 11,5% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 10,6% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 47 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Dla bezpieczeństwa, zapobiegania groźnym zdarzeniom | 80,0% | 62,5% | 100,0% | 100,0% | 76,5% | 13 |
| | By firma miała nadzór nad pracą pracownika | 20,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 17,6% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 17 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Pochodną egzekwowania przestrzegania przepisów przez kierowców samochodów dostawczych jest nakładanie kar za postój pojazdów dostawczych w miejscach niedozwolonych. Problem może się pojawić zwłaszcza w miastach, gdzie z oczywistych względów dostępna przestrzeń, zwłaszcza w centrach miast, jest ograniczona. Większość respondentów (około 55%) uznała jednak, że grzywny finansowe powinny być nakładane i skutecznie egzekwowane

Tabela 40. Ocena znaczenia nieuchronności grzywien finansowych za postój pojazdów dostawczych w miejscach niedozwolonych ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Nieistotna | 27,40% | 30,00% | 28,00% |
| Mało istotna | 20,50% | 5,00% | 17,20% |
| Raczej ważna | 27,40% | 25,00% | 26,90% |
| Bardzo ważna | 24,70% | 40,00% | 28,00% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jak pokazują wyniki badania (por. tabela 41-42), najmniej zwolenników egzekwowania kar finansowych (i zapewne ich nakładania) jest wśród dostawców posiadających własną flotę pojazdów. To dostawców bowiem z oczywistych względów najczęściej dotyka tego rodzaju problem, choć zapewne nie zawsze przewinienia są przejawem celowego działania kierowców, lecz pochodną ograniczonej przestrzeni w miastach.

Na problem nieuchronności parkowania w niedozwolonych miejscach zwracają uwagę nawet zwolennicy egzekwowania kar. Jakkolwiek w największym stopniu uznają kary jako środek

odstraszający od łamania przepisów, to jednak zwracają też uwagę, że czasem zaparkowanie samochodu jest po prostu konieczne, np. celem rozładunku.

Tabela 41. Ocena znaczenia nieuchronności grzywnien finansowych za postój pojazdów dostawczych w miejscach niedozwolonych wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|----------------------------------|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Nieistotna | 33,3% | 21,4% | 12,5% | 33,3% | 28,0% | 26 |
| | Mało istotna | 23,5% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 17,2% | 16 |
| | Raczej ważna | 25,5% | 32,1% | 25,0% | 16,7% | 26,9% | 25 |
| | Bardzo ważna | 17,6% | 32,1% | 62,5% | 50,0% | 28,0% | 26 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Nieistotna - uzasadnienie | Czasami jest to konieczne | 23,5% | 0,0% | 100,0% | 50,0% | 23,1% | 6 |
| | Kary są nadużywane | 29,4% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 26,9% | 7 |
| | Kierowcy przestrzegają zasad ruchu | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |
| | Kierowcy powinni przestrzegać zasad ruchu | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |
| | Kary nie będą i tak uiszczane | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 11,8% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 11,5% | 3 |
| | Brak zdania | 5,9% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 7,7% | 2 |
| | Brak odpowiedzi | 11,8% | 33,3% | 0,0% | 50,0% | 19,2% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 26 |
| Mało istotna - uzasadnienie | Czasami jest to konieczne | 25,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 31,3% | 5 |
| | Kary są nadużywane | 41,7% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 37,5% | 6 |
| | Karanie utrudni pracę kierowców | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Kierowcy raczej przestrzegają zasad ruchu | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Respondent nie czuje się odpowiedzialny za takie decyzje kierowców w firmie | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 16 |
| Raczej istotna - uzasadnienie | Kary poprawiają bezpieczeństwo | 0,0% | 22,2% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Kary przeciwdziałają łamaniu przepisów i usprawniają ruch | 76,9% | 22,2% | 50,0% | 100,0% | 56,0% | 14 |
| | Czasami nie ma innego wyjścia | 15,4% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 5 |
| | Kara nie jest dobrym rozwiązaniem | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 4,0% | 1 |
| | Kary za mocno uderzają w firmy | 7,7% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 4,0% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 25 |
| Bardzo istotna - uzasadnienie | Kary poprawiają bezpieczeństwo | 11,1% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 7,7% | 2 |
| | Kary przeciwdziałają łamaniu przepisów i usprawniają ruch | 55,6% | 66,7% | 60,0% | 66,7% | 61,5% | 16 |
| | Czasami nie ma innego | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|---------------------------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | wyjścia | | | | | | |
| | Kara stanowi dodatkowy koszt dla firm | 11,1% | 11,1% | 0,0% | 33,3% | 11,5% | 3 |
| | Kluczowa jest nieuchronność | 0,0% | 11,1% | 40,0% | 0,0% | 11,5% | 3 |
| | Brak odpowiedzi | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 26 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 42. Ocena znaczenia nieuchronności grzywnien finansowych za postój pojazdów dostawczych w miejscach niedozwolonych wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-------------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Nieistotna | 37,5% | 15,2% | 29,4% | 33,3% | 28,0% | 26 |
| | Mało istotna | 30,0% | 9,1% | 5,9% | 0,0% | 17,2% | 16 |
| | Raczej ważna | 12,5% | 45,5% | 23,5% | 33,3% | 26,9% | 25 |
| | Bardzo ważna | 20,0% | 30,3% | 41,2% | 33,3% | 28,0% | 26 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Nieistotna - uzasadnienie | Czasami jest to konieczne | 26,7% | 40,0% | 0,0% | 0,0% | 23,1% | 6 |
| | Kary są nadużywane | 33,3% | 0,0% | 40,0% | 0,0% | 26,9% | 7 |
| | Kierowcy przestrzegają zasad ruchu | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |
| | Kierowcy powinni przestrzegać zasad ruchu | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |
| | Kary nie będą i tak uiszczane | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 40,0% | 100,0% | 11,5% | 3 |
| | Brak zdania | 6,7% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 7,7% | 2 |
| | Brak odpowiedzi | 13,3% | 60,0% | 0,0% | 0,0% | 19,2% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 26 |
| Mało istotna - uzasadnienie | Czasami jest to konieczne | 33,3% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 31,3% | 5 |
| | Kary są nadużywane | 41,7% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 37,5% | 6 |
| | Karanie utrudni pracę kierowców | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Kierowcy raczej przestrzegają zasad ruchu | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Respondent nie czuje się odpowiedzialny za takie decyzje kierowców w firmie | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 6,3% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 16 |
| Raczej istotna - uzasadnienie | Kary poprawiają bezpieczeństwo | 0,0% | 13,3% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Kary przeciwdziałają łamaniu przepisów i usprawniają ruch | 60,0% | 46,7% | 75,0% | 100,0% | 56,0% | 14 |
| | Czasami nie ma innego wyjścia | 40,0% | 13,3% | 25,0% | 0,0% | 20,0% | 5 |
| | Kara nie jest dobrym | 0,0% | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 4,0% | 1 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-------------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| | rozwiązaniem | | | | | | |
| | Kary za mocno uderzają w firmy | 0,0% | 13,3% | 0,0% | 0,0% | 8,0% | 2 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 4,0% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 25 |
| Bardzo istotna - uzasadnienie | Kary poprawiają bezpieczeństwo | 12,5% | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 7,7% | 2 |
| | Kary przeciwdziałają łamaniu przepisów i usprawniają ruch | 50,0% | 70,0% | 57,1% | 100,0% | 61,5% | 16 |
| | Czasami nie ma innego wyjścia | 0,0% | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |
| | Kara stanowi dodatkowy koszt dla firm | 25,0% | 10,0% | 0,0% | 0,0% | 11,5% | 3 |
| | Kluczowa jest nieuchronność | 0,0% | 0,0% | 42,9% | 0,0% | 11,5% | 3 |
| | Brak odpowiedzi | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 26 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

VII. Współpraca podmiotów z branży transportowej

Kooperacja podmiotów z poszczególnych branż, jak i wychodzenie z relacjami kooperacyjnymi poza ich obręb jest obecnie jednym z warunków sprzyjających rozwojowi firm. Trzeba jednak podkreślić, że współcześnie ważnym czynnikiem modyfikującym zachodzące procesy biznesowe jest rosnąca świadomość rynku odnośnie korzyści wynikających ze współpracy z innymi podmiotami.

Jak pokazały przeprowadzone wywiady firmy wykazują skłonność do współpracy z innymi dostawcami mającą na celu poprawę efektywności prowadzonej działalności (zwiększenie efektywności, oszczędności czasu czy wreszcie zmniejszenie kosztów). Odpowiedzi twierdzącej udzieliła ponad połowa respondentów (tabela 43). Jak pokazują dane znajdujące się najniższe zainteresowanie wykazywali przedstawiciele dostawców dysponujących własną flotą. Obawy czy też niechęć do współpracy wynikają przy tym z odczuwania braku takiej potrzeby bądź uznania, że nie jest ona potrzebna w danej branży. Pojawia się też jako istotny powód problem ochrony tajemnicy firm i ograniczonego zaufania do konkurencji (por. tabela 44 i 45).

Tabela 43. Skłonność do współpracy z innymi dostawcami w celu zwiększenia efektywności/oszczędności czasu/zmniejszenia kosztów ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Tak | 56,20% | 55,00% | 55,90% |
| Nie | 43,80% | 45,00% | 44,10% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 44. Skłonność do współpracy z innymi dostawcami w celu zwiększenia efektywności/oszczędności czasu/zmniejszenia kosztów wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Tak | 56,9% | 46,4% | 87,5% | 50,0% | 55,9% | 52 |
| | Nie | 43,1% | 53,6% | 12,5% | 50,0% | 44,1% | 41 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Uzasadnienie braku skłonności | Problem tajemnic firmy i zaufania wobec innych | 13,6% | 13,3% | 0,0% | 33,3% | 14,6% | 6 |
| | Rozwiązanie nie pasuje do transportu kontenerów | 13,6% | 26,7% | 100,0% | 0,0% | 19,5% | 8 |
| | Respondent nie potrzebuje lub nie chce takiej współpracy | 36,4% | 13,3% | 0,0% | 0,0% | 24,4% | 10 |
| | Generowałoby trudności organizacyjne | 9,1% | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 7,3% | 3 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 9,1% | 26,7% | 0,0% | 66,7% | 19,5% | 8 |
| | Brak wiedzy, brak zdania | 13,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 7,3% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 4,5% | 13,3% | 0,0% | 0,0% | 7,3% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 41 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPi z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND



Tabela 45. Skłonność do współpracy z innymi dostawcami w celu zwiększenia efektywności/oszczędności czasu/zmniejszenia kosztów wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Specjalizacja przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-------------------------------|--|--------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Tak | 47,5% | 66,7% | 52,9% | 66,7% | 55,9% | 52 |
| | Nie | 52,5% | 33,3% | 47,1% | 33,3% | 44,1% | 41 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Uzasadnienie braku skłonności | Problem tajemnic firmy i zaufania wobec innych | 14,3% | 27,3% | 0,0% | 0,0% | 14,6% | 6 |
| | Rozwiązanie nie pasuje do transportu kontenerów | 9,5% | 18,2% | 50,0% | 0,0% | 19,5% | 8 |
| | Respondent nie potrzebuje lub nie chce takiej współpracy | 38,1% | 9,1% | 0,0% | 100,0% | 24,4% | 10 |
| | Generowałyby trudności organizacyjne | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 7,3% | 3 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 4,8% | 27,3% | 50,0% | 0,0% | 19,5% | 8 |
| | Brak wiedzy, brak zdania | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 7,3% | 3 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 4,8% | 18,2% | 0,0% | 0,0% | 7,3% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 41 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Dostrzega się jednakże i korzyści z tego rodzaju współpracy. Przede wszystkim kooperacja może doprowadzić do zmniejszenia kosztów działalności oraz czasu przeznaczanego na realizację procesów biznesowych. Znamiennym jest, zarówno w kontekście pytania o korzyści, jak i wcześniejszego o gotowość do współpracy, że część firm nie dostrzega potencjału wynikającego z kooperacji. Wskazuje się, co wydaje się niezrozumiałe, że określone branże (np. w tym przypadku branża transportu kontenerów) nie kwalifikują się z określonych względów do współpracy. Wybrzmiewa także problem braku zaufania do podmiotów konkurencyjnych (tabele 46 i 47). To właśnie nieuczciwość partnerów biznesowych przejawiająca się chociażby przejmowaniem klientów jest głównym ryzykiem, jakie dostrzega się odniesieniu do potencjalnej współpracy, choć wskazuje się także na trudności organizacyjne (tabele 48 i 49).

Tabela 46. Ocena korzyści będących efektem ewentualnej wspólnej organizacji procesów logistycznych wg wielkości przedsiębiorstw

| | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|---------------------------|-------|---------|-------|--------|----|
| | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Oszczędność kosztów i czasu | 7,8% | 25,0% | 50,0% | 0,0% | 16,1% | 15 |
| Oszczędność kosztów | 41,2% | 28,6% | 25,0% | 66,7% | 37,6% | 35 |
| Oszczędność czasu | 9,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 5 |
| Pewne usprawnienia organizacyjne | 11,8% | 3,6% | 12,5% | 0,0% | 8,6% | 8 |
| Brak korzyści | 11,8% | 10,7% | 0,0% | 0,0% | 9,7% | 9 |
| Niemożliwe do wdrożenia lub dalece niepraktyczne | 2,0% | 21,4% | 12,5% | 0,0% | 8,6% | 8 |
| Brak odpowiedzi, brak zdania, odpowiedź niejasna | 13,7% | 3,6% | 0,0% | 16,7% | 9,7% | 9 |

| | | | | | | |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|----|
| Nie dotyczy to firmy respondenta | 2,0% | 7,1% | 0,0% | 16,7% | 4,3% | 4 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 47. Ocena korzyści będących efektem ewentualnej wspólnej organizacji procesów logistycznych wg wielkości przedsiębiorstw wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Oszczędność kosztów i czasu | 15,0% | 21,2% | 11,8% | 0,0% | 16,1% | 15 |
| Oszczędność kosztów | 35,0% | 42,4% | 29,4% | 66,7% | 37,6% | 35 |
| Oszczędność czasu | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 5 |
| Pewne usprawnienia organizacyjne | 7,5% | 3,0% | 17,6% | 33,3% | 8,6% | 8 |
| Brak korzyści | 10,0% | 12,1% | 5,9% | 0,0% | 9,7% | 9 |
| Niemożliwe do wdrożenia lub dalece niepraktyczne | 10,0% | 6,1% | 11,8% | 0,0% | 8,6% | 8 |
| Brak odpowiedzi, brak zdania, odpowiedź niejasna | 10,0% | 9,1% | 11,8% | 0,0% | 9,7% | 9 |
| Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 6,1% | 11,8% | 0,0% | 4,3% | 4 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 48. Ocena ryzyk/zagrożeń zachodzących w efekcie ewentualnej wspólnej organizacji procesów logistycznych wg wielkości przedsiębiorstw

| | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Konflikty z kooperantami | 9,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 5 |
| Skutki nieuczciwości kooperanta, przejmowanie klientów | 25,5% | 35,7% | 62,5% | 33,3% | 32,3% | 30 |
| Wątpliwości co do jakości pracy kooperanta | 9,8% | 10,7% | 25,0% | 0,0% | 10,8% | 10 |
| Trudności organizacyjne | 21,6% | 14,3% | 0,0% | 16,7% | 17,2% | 16 |
| Brak zagrożeń | 13,7% | 21,4% | 0,0% | 33,3% | 16,1% | 15 |
| Niemożliwe do wdrożenia lub dalece niepraktyczne | 0,0% | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Brak odpowiedzi, brak zdania, odpowiedź niejasna | 15,7% | 0,0% | 12,5% | 16,7% | 10,8% | 10 |
| Nie dotyczy to firmy respondenta | 3,9% | 10,7% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 5 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 49. Ocena ryzyk/zagrożeń zachodzących w efekcie ewentualnej wspólnej organizacji procesów logistycznych wg wielkości przedsiębiorstw wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Konflikty z kooperantami | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 5 |
| Skutki nieuczciwości kooperanta, przejmowanie klientów | 17,5% | 48,5% | 41,2% | 0,0% | 32,3% | 30 |
| Wątpliwości co do jakości pracy kooperanta | 10,0% | 9,1% | 11,8% | 33,3% | 10,8% | 10 |
| Trudności organizacyjne | 27,5% | 6,1% | 11,8% | 33,3% | 17,2% | 16 |
| Brak zagrożeń | 20,0% | 15,2% | 5,9% | 33,3% | 16,1% | 15 |

| | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Nieosiągalne do wdrożenia lub dalece niepraktyczne | 2,5% | 0,0% | 5,9% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Brak odpowiedzi, brak zdania, odpowiedź niejasna | 10,0% | 15,2% | 5,9% | 0,0% | 10,8% | 10 |
| Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 6,1% | 17,6% | 0,0% | 5,4% | 5 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Podstawowe warunki, jakie musiałyby być spełnione, żeby firmy były gotowe do podjęcia ewentualnej wspólnej organizacji procesów logistycznych to przede wszystkim ich sformalizowanie. Wskazanie obowiązków podmiotów podejmujących współpracę i określenie kar za niewywiązywanie się z nich to główny postulat respondentów badania. Oczywiście podpisanie umowy byłoby poprzedzone weryfikacją partnerów mającą na celu określenie czy jakość ich pracy jest adekwatna do oczekiwań respondentów.

Tabela 50. Warunki (techniczne, organizacyjne, prawne, inne) niezbędne do podjęcia ewentualnej wspólnej organizacji procesów logistycznych wg wielkości przedsiębiorstw

| | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Instytucjonalne/finansowe wsparcie procesu kooperacji | 15,7% | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 10,8% | 10 |
| Żadne ze względu na brak zainteresowania | 5,9% | 10,7% | 0,0% | 0,0% | 6,5% | 6 |
| Żadne warunki nie są wymagane | 2,0% | 3,6% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Umowa i ewentualne kary za niedotrzymanie | 19,6% | 28,6% | 25,0% | 50,0% | 24,7% | 23 |
| Weryfikacja partnerów | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 16,7% | 1,1% | 1 |
| Zapewnienie minimum zamówień | 2,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 1,1% | 1 |
| Jakość pracy kooperanta | 9,8% | 10,7% | 12,5% | 0,0% | 9,7% | 9 |
| Brak odpowiedzi, brak zdania, odpowiedź niejasna | 39,2% | 25,0% | 50,0% | 0,0% | 33,3% | 31 |
| Nie dotyczy to firmy respondenta | 5,9% | 10,7% | 0,0% | 33,3% | 8,6% | 8 |
| Firma już podejmuje takie działania | 0,0% | 3,6% | 12,5% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 51. Warunki (techniczne, organizacyjne, prawne, inne) niezbędne do podjęcia ewentualnej wspólnej organizacji procesów logistycznych wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Instytucjonalne/finansowe wsparcie procesu kooperacji | 20,0% | 3,0% | 5,9% | 0,0% | 10,8% | 10 |
| Żadne ze względu na brak zainteresowania | 2,5% | 3,0% | 17,6% | 33,3% | 6,5% | 6 |
| Żadne warunki nie są wymagane | 2,5% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 2,2% | 2 |
| Umowa i ewentualne kary za niedotrzymanie | 22,5% | 27,3% | 29,4% | 0,0% | 24,7% | 23 |
| Weryfikacja partnerów | 0,0% | 3,0% | 0,0% | 0,0% | 1,1% | 1 |
| Zapewnienie minimum zamówień | 0,0% | 3,0% | 0,0% | 0,0% | 1,1% | 1 |
| Jakość pracy kooperanta | 10,0% | 12,1% | 0,0% | 33,3% | 9,7% | 9 |

| | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Brak odpowiedzi, brak zdania, odpowiedź niejasna | 40,0% | 36,4% | 17,6% | 0,0% | 33,3% | 31 |
| Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 12,1% | 23,5% | 0,0% | 8,6% | 8 |
| Firma już podejmuje takie działania | 2,5% | 0,0% | 5,9% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Dużo więcej zwolenników ma kooperacja w szerszym zakresie, obejmująca nie tylko dostawców, ale także zarządców ruchu i infrastruktury, władze lokalne czy zarządców portu. Jak pokazują dane z tabeli 52 tego rodzaju działania popiera niemal 90% firm uczestniczących w badaniu, niezależnie od specjalizacji (dostawcy/odbiorcy).

Tabela 52. Przekonanie o konieczności współpracy między firmami, które prowadzą tam działalność, zarządcami ruchu i infrastruktury, władzami, zarządcami portu i dostawcami w zakresie rozwoju i efektywnego funkcjonowania rejonu przyportowego w Gdyni ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Tak | 86,30% | 85,00% | 86,00% |
| Nie | 13,70% | 15,00% | 14,00% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Podstawowy argument podawany jako przemawiający za niepodejmowaniem współpracy wiąże się z obawami przed zbyt dużą ingerencją w działania firmy. Inny był konstatacją istnienia takiej współpracy już obecnie. Pozostałe natomiast wskazania wiązały się albo z brakiem wiedzy pozwalającej na określenie swojego zdania, albo też ponownie wskazywano, że współpraca z jakichś względów nie dotyczy podmiotów danej branży (por. tabela 53 i 54).

Tabela 53. Przekonanie o konieczności współpracy między firmami, które prowadzą tam działalność, zarządcami ruchu i infrastruktury, władzami, zarządcami portu i dostawcami w zakresie rozwoju i efektywnego funkcjonowania rejonu przyportowego w Gdyni wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Tak | 88,2% | 78,6% | 87,5% | 100,0% | 86,0% | 80 |
| | Nie | 11,8% | 21,4% | 12,5% | 0,0% | 14,0% | 13 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Dlaczego nie? | Za duża ingerencja w działania firmy | 16,7% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 15,4% | 2 |
| | Nie ma potrzeby pogłębiania współpracy | 33,3% | 33,3% | 100,0% | 0,0% | 38,5% | 5 |
| | Współpraca taka już istnieje | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 7,7% | 1 |
| | Weryfikacja partnerów | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Zapewnienie minimum zamówień | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Brak zdania | 16,7% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 15,4% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 33,3% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 23,1% | 3 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|--------|---------------------------|--------|---------|------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 13 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 54. Przekonanie o konieczności współpracy między firmami, które prowadzą tam działalność, zarządcami ruchu i infrastruktury, władzami, zarządcami portu i dostawcami w zakresie rozwoju i efektywnego funkcjonowania rejonu przyportowego w Gdyni wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Tak | 82,5% | 90,9% | 88,2% | 66,7% | 86,0% | 80 |
| | Nie | 17,5% | 9,1% | 11,8% | 33,3% | 14,0% | 13 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Dlaczego nie? | Za duża ingerencja w działania firmy | 14,3% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 15,4% | 2 |
| | Nie ma potrzeby pogłębiania współpracy | 42,9% | 33,3% | 50,0% | 0,0% | 38,5% | 5 |
| | Współpraca taka już istnieje | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 7,7% | 1 |
| | Weryfikacja partnerów | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Zapewnienie minimum zamówień | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Brak zdania | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 15,4% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 28,6% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 23,1% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 13 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Pożądany zakres wyżej opisywanej współpracy (opracowany na podstawie tabel 55 i 56) miałby polegać na kilku głównych rodzajach działań:

- **cyklicznych spotkaniach** (np. comiesięcznych lub rzadszych) służących wymianie opinii, sugestii, doświadczeń;
- **prowadzeniu portalu internetowego** oraz
- **stałej wymianie informacji.**

Jak widać proponowane formy wiążą się przede wszystkim z dążeniem do poprawy przepływu informacji pomiędzy różnymi interesariuszami procesu.

Tabela 55. Pożądany zakres współpracy między firmami, które prowadzą tam działalność, zarządcami ruchu i infrastruktury, władzami, zarządcami portu i dostawcami w zakresie rozwoju i efektywnego funkcjonowania rejonu przyportowego w Gdyni wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Rodzaje działań | Cykliczne (np. comiesięczne) spotkania służące wymianie opinii, sugestii, doświadczeń | 60,0% | 81,8% | 85,7% | 100,0% | 71,3% | 57 |
| | Portal online | 66,7% | 72,7% | 57,1% | 33,3% | 65,0% | 52 |
| | Inne | 15,6% | 9,1% | 28,6% | 0,0% | 13,8% | 11 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 80 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|------|--|---------------------------|--------|---------|------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Inne | Cykliczne spotkania (rzadsze niż comiesięczne) | 28,6% | 50,0% | 100,0% | 0,0% | 45,5% | 5 |
| | Sondowanie opinii wszystkich zainteresowanych grup | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Stała wymiana informacji | 28,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 18,2% | 2 |
| | Bez spotkań na żywo, by uniknąć konfliktów | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Panel Zarządu Portu | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 11 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=80

Tabela 56. Pożądany zakres współpracy między firmami, które prowadzą tam działalność, zarządcami ruchu i infrastruktury, władzami, zarządcami portu i dostawcami w zakresie rozwoju i efektywnego funkcjonowania rejonu przyportowego w Gdyni wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Rodzaje działań | Cykliczne spotkania/panele służące wymianie opinii, sugestii, doświadczeń | 66,7% | 83,3% | 66,7% | 0,0% | 71,3% | 57 |
| | Portal online | 54,5% | 73,3% | 66,7% | 100,0% | 65,0% | 52 |
| | Inne | 12,1% | 16,7% | 13,3% | 0,0% | 13,8% | 11 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 80 |
| Inne | Cykliczne spotkania (rzadsze niż comiesięczne) | 25,0% | 60,0% | 50,0% | 0,0% | 45,5% | 5 |
| | Sondowanie opinii wszystkich zainteresowanych grup | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Stała wymiana informacji | 0,0% | 20,0% | 50,0% | 0,0% | 18,2% | 2 |
| | Bez spotkań na żywo, by uniknąć konfliktów | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Panel Zarządu Portu | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 11 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=80

VIII. Wykorzystywanie narzędzi ICT

Dotychczasowa analiza ujawniła, że jakkolwiek firmy nie są bardzo zainteresowane zacieśnianiem współpracy z podmiotami z branży czy przystępowaniem do działań, które wiązałyby się z umożliwianiem dostępu/przekazywaniem informacji, to jednak są otwarte na korzystanie z rozwiązań systemowych, w tym takich, które mogą usprawnić funkcjonowanie prowadzonych biznesów (np. interaktywna mapa centrum miasta z i informacjami użytecznymi dla dostawców – por. rozdział IV. *Wymiana informacji na rzecz optymalizacji procesu dostaw*). Jednym z aspektów jest szersze wykorzystanie narzędzi ICT. Jakkolwiek większość firm wyraża gotowość go korzystania z nich, to jednak trzeba podkreślić, że wskazało tak 57% podmiotów uczestniczących w badaniu (suma odpowiedzi 'raczej tak' i 'na pewno').

Tabela 57. Gotowość do korzystania z rozwiązań z zakresu nowoczesnych technologii (np. zarządzanie zajętością miejsc rozładunkowych za pomocą sieci sensorycznej, integracja z aplikacjami w smartfonach) ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|---|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Na pewno nie korzystałbym/korzystałabym | 16,40% | 40,00% | 21,50% |
| Raczej nie korzystałbym/korzystałabym | 20,50% | 25,00% | 21,50% |
| Raczej korzystałbym/korzystałabym | 38,40% | 15,00% | 33,30% |
| Na pewno korzystałbym/korzystałabym | 24,70% | 20,00% | 23,70% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Taki udział nie jest do końca zadowalający zważywszy na fakt, że obecnie coraz więcej procesów biznesowych jest wspieranych nowoczesnymi rozwiązaniami technologicznymi. Ułatwiają i usprawniają one procesy przekazywania informacji. Dość przytoczyć przykład nawigacji samochodowych, które nie tylko pokazują najbardziej optymalne trasy, ale także na bieżąco są w stanie informować o utrudnieniach na drogach. Wśród respondentów sceptycznie podchodzących od tego rodzaju narzędzi (por. tabela 58) panuje przekonanie, że są one nieefektywne, firmy nie mają takiej potrzeby, lub (ponownie), że danej firmy tego rodzaju wdrożenia nie dotyczą. Z kolei zwolennicy wskazują na możliwe ułatwienia załadunków i rozładunków.

Co ważne (por. tabela 59) relatywnie częściej zwolennikami są sami dostawcy, niezależnie od tego czy posiadają własną flotę, czy też nie. Takie narzędzia mogą bowiem w znaczącym stopniu usprawniać procesy dostaw.

Tabela 58. Gotowość do korzystania z rozwiązań z zakresu nowoczesnych technologii (np. zarządzanie zajętością miejsc rozładunkowych za pomocą sieci sensorycznej, integracja z aplikacjami w smartfonach) wg wielkości przedsiębiorstw

| Ocena | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-------|---|---------------------------|-------|---------|-------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Na pewno nie korzystałbym/korzystałabym | 13,7% | 32,1% | 12,5% | 50,0% | 21,5% | 20 |
| | Raczej nie korzystałbym/korzystałabym | 29,4% | 17,9% | 0,0% | 0,0% | 21,5% | 20 |
| | Raczej korzystałbym/korzystałabym | 39,2% | 28,6% | 37,5% | 0,0% | 33,3% | 31 |
| | Na pewno korzystałbym/korzystałabym | 17,6% | 21,4% | 50,0% | 50,0% | 23,7% | 22 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Na pewno nie - uzasadnienie | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| | Wymagałoby to dodatkowego etatu | 0,0% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Potrzebne są przede wszystkim nowe miejsca przeładunkowe | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Nie ma takiej potrzeby | 14,3% | 33,3% | 100,0% | 0,0% | 25,0% | 5 |
| | Respondent nie preferuje takich rozwiązań | 0,0% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 71,4% | 33,3% | 0,0% | 66,7% | 50,0% | 10 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 11,1% | 0,0% | 33,3% | 10,0% | 2 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 20 | |
| Raczej nie - uzasadnienie | Rozwiązanie raczej na komputer niż smartfon | 6,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Potrzebne byłoby szkolenie | 13,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 2 |
| | Nie ma takiej potrzeby | 33,3% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 30,0% | 6 |
| | Respondent nie wierzy w sprawność systemu | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 5 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 13,3% | 80,0% | 0,0% | 0,0% | 30,0% | 6 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 20 |
| Raczej tak - uzasadnienie | Ułatwiłoby załadunki i rozładunki | 45,0% | 75,0% | 66,7% | 0,0% | 54,8% | 17 |
| | Do rozważenia, jeśli byłoby sprawne, byłoby pomocne | 30,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 19,4% | 6 |
| | Ogólna aprobata dla pomysłu | 15,0% | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 12,9% | 4 |
| | Respondent nie potrzebuje | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Respondent już korzysta | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 5,0% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 6,5% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 31 |
| Na pewno nie - uzasadnienie | Ułatwiłoby załadunki i rozładunki | 55,6% | 66,7% | 100,0% | 66,7% | 68,2% | 15 |
| | Do rozważenia, jeśli byłoby sprawne, byłoby pomocne | 22,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | Ogólna aprobata dla pomysłu | 22,2% | 16,7% | 0,0% | 33,3% | 18,2% | 4 |
| | Respondent nie potrzebuje | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Respondent już korzysta | 0,0% | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 22 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 59. Gotowość do korzystania z rozwiązań z zakresu nowoczesnych technologii (np. zarządzanie zajętością miejsc rozładunkowych za pomocą sieci sensorycznej, integracja z aplikacjami w smartfonach) wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--------------------------------|--|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Na pewno nie korzystałbym/korzystałabym | 7,5% | 27,3% | 47,1% | 0,0% | 21,5% | 20 |
| | Raczej nie korzystałbym/korzystałabym | 30,0% | 9,1% | 17,6% | 66,7% | 21,5% | 20 |
| | Raczej korzystałbym/korzystałabym | 42,5% | 33,3% | 11,8% | 33,3% | 33,3% | 31 |
| | Na pewno korzystałbym/korzystałabym | 20,0% | 30,3% | 23,5% | 0,0% | 23,7% | 22 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Na pewno nie - uzasadnienie | Wymagałoby to dodatkowego etatu | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Potrzebne są przede wszystkim nowe miejsca przeładunkowe | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Nie ma takiej potrzeby | 0,0% | 22,2% | 37,5% | 0,0% | 25,0% | 5 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| | Respondent nie preferuje takich rozwiązań | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 66,7% | 50,0% | 0,0% | 50,0% | 10 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 33,3% | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 20 |
| Raczej nie - uzasadnienie | Rozwiązanie raczej na komputer niż smartfon | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 5,0% | 1 |
| | Potrzebne byłoby szkolenie | 16,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 2 |
| | Nie ma takiej potrzeby | 33,3% | 33,3% | 33,3% | 0,0% | 30,0% | 6 |
| | Respondent nie wierzy w sprawność systemu | 41,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 5 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 8,3% | 66,7% | 66,7% | 50,0% | 30,0% | 6 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 20 |
| Raczej tak - uzasadnienie | Ułatwiłoby załadunki i rozładunki | 35,3% | 81,8% | 100,0% | 0,0% | 54,8% | 17 |
| | Do rozważenia, jeśli byłoby sprawne, byłoby pomocne | 29,4% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 19,4% | 6 |
| | Ogólna aprobata dla pomysłu | 17,6% | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 12,9% | 4 |
| | Respondent nie potrzebuje | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Respondent już korzysta | 0,0% | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 11,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,5% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 31 |
| Na pewno nie - uzasadnienie | Ułatwiłoby załadunki i rozładunki | 37,5% | 80,0% | 100,0% | 0,0% | 68,2% | 15 |
| | Do rozważenia, jeśli byłoby sprawne, byłoby pomocne | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 2 |
| | Ogólna aprobata dla pomysłu | 25,0% | 20,0% | 0,0% | 0,0% | 18,2% | 4 |
| | Respondent nie potrzebuje | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Respondent już korzysta | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,5% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 22 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Przedstawiciele firm zostali w trakcie wywiadów poproszeni o odniesienie się do koncepcji rozszerzenia zakresu działalności systemu Tristar dla miejskiego ruchu towarowego (np. informacje na tablicach zmiennej treści informujące o lokalizacji i dostępności miejsc postojowych). W chwili obecnej System Zarządzania Ruchem Pojazdów Transportu Zbiorowego zainstalowany w ramach systemu Tristar, służy organizatorom komunikacji miejskiej (w Gdyni – ZKM) do stałego nadzoru i zarządzania ruchem pojazdów. Umożliwia lokalizację pojazdów transportu zbiorowego, kontrolę zgodności przejazdu z rozkładem oraz podejmowanie przez dyspozytorów czynności mających na celu reagowanie na zakłócenia w obsłudze pasażerów środkami transportu zbiorowego.⁶

⁶<https://www.mobilnagdynia.pl/tristar/260-o-systemie-tristar-system-zarzadzania-ruchem-pojazdow-transportu-zbiorowego>

Tabela 60. Ocena zasadności rozszerzenia zakresu działalności systemu Tristar dla miejskiego ruchu towarowego (np. informacje na tablicach zmiennej treści informujące o lokalizacji i dostępności miejsc postojowych) ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Bezasadne | 5,50% | 25,00% | 9,70% |
| Mało zasadne | 13,70% | 15,00% | 14,00% |
| Raczej uzasadnione | 35,60% | 25,00% | 33,30% |
| Bardzo uzasadnione | 45,20% | 35,00% | 43,00% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Zasadność rozszerzenia funkcjonalności o informacje przydatne dla ruchu towarowego została pozytywnie oceniona przez ponad trzy czwarte respondentów, zwłaszcza dostawców (tabela 60). Dostrzega się zalety polegające na usprawnieniu ruchu drogowego czy ogólnym ułatwieniu pracy kierowców, np. poprzez informowanie ich o wolnych miejscach postojowych. Sceptycznie nastawiona mniejszość respondentów uznaje po prostu rozwiązanie jako nieprzydatne i nieprzekonujące (tabela 61 i 62).

Tabela 61. Ocena zasadności rozszerzenia zakresu działalności systemu Tristar dla miejskiego ruchu towarowego (np. informacje na tablicach zmiennej treści informujące o lokalizacji i dostępności miejsc postojowych) wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Bezasadne | 9,8% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 9,7% | 9 |
| | Mało zasadne | 17,6% | 3,6% | 37,5% | 0,0% | 14,0% | 13 |
| | Raczej uzasadnione | 39,2% | 25,0% | 37,5% | 16,7% | 33,3% | 31 |
| | Bardzo uzasadnione | 33,3% | 57,1% | 25,0% | 83,3% | 43,0% | 40 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezasadne - uzasadnienie | Niepotrzebne, nieprzekonujące | 40,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 3 |
| | Respondent nie korzysta | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 20,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 22,2% | 2 |
| | Brak zdania | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 40,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 22,2% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 9 |
| Mało zasadne - uzasadnienie | Niepotrzebne, nieprzekonujące | 66,7% | 100,0% | 33,3% | 0,0% | 61,5% | 8 |
| | Są lepsze rozwiązania tego rodzaju | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 7,7% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 11,1% | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 15,4% | 2 |
| | Brak zdania | 22,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 15,4% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 13 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Usprawnienie ruchu drogowego | 10,0% | 28,6% | 33,3% | 0,0% | 16,1% | 5 |
| | Informacja o miejscach postojowych | 25,0% | 42,9% | 33,3% | 0,0% | 29,0% | 9 |
| | Ogólne ułatwienie pracy kierowców | 35,0% | 14,3% | 33,3% | 100,0% | 32,3% | 10 |
| | Tristar potencjalnie usprawni ruch, jeśli będzie działał odpowiednio | 15,0% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 12,9% | 4 |
| | Przede wszystkim potrzebna jest przestrzeń do parkowania | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Nie dotyczy firmy respondenta | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 31 |
| Bardzo uzasadnione | Usprawnienie ruchu drogowego | 17,6% | 31,3% | 0,0% | 20,0% | 22,5% | 9 |
| | Informacja o miejscach postojowych | 29,4% | 6,3% | 100,0% | 60,0% | 27,5% | 11 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-------------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| - uzasadnienie | Ogólne ułatwienie pracy kierowców | 17,6% | 37,5% | 0,0% | 20,0% | 25,0% | 10 |
| | Tristar potencjalnie usprawni ruch, jeśli będzie działał odpowiednio | 35,3% | 18,8% | 0,0% | 0,0% | 22,5% | 9 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 6,3% | 0,0% | 0,0% | 2,5% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 62. Ocena zasadności rozszerzenia zakresu działalności systemu Tristar dla miejskiego ruchu towarowego (np. informacje na tablicach zmiennej treści informujące o lokalizacji i dostępności miejsc postojowych) wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|------------------------------------|--|-------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|-------|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Bezasadne | 10,0% | 0,0% | 23,5% | 33,3% | 9,7% | 9 |
| | Mało zasadne | 17,5% | 9,1% | 17,6% | 0,0% | 14,0% | 13 |
| | Raczej uzasadnione | 35,0% | 36,4% | 23,5% | 33,3% | 33,3% | 31 |
| | Bardzo uzasadnione | 37,5% | 54,5% | 35,3% | 33,3% | 43,0% | 40 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Bezasadne - uzasadnienie | Niepotrzebne, nieprzekonujące | 50,0% | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 33,3% | 3 |
| | Respondent nie korzysta | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 11,1% | 1 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 22,2% | 2 |
| | Brak zdania | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 11,1% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 25,0% | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 22,2% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 9 |
| | Mało zasadne - uzasadnienie | Niepotrzebne, nieprzekonujące | 71,4% | 33,3% | 66,7% | 0,0% | 61,5% |
| Są lepsze rozwiązania tego rodzaju | | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 7,7% | 1 |
| Nie dotyczy to firmy respondenta | | 0,0% | 33,3% | 33,3% | 0,0% | 15,4% | 2 |
| Brak zdania | | 28,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 15,4% | 2 |
| Ogółem | | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 13 |
| Raczej uzasadnione - uzasadnienie | Usprawnienie ruchu drogowego | 7,1% | 25,0% | 25,0% | 0,0% | 16,1% | 5 |
| | Informacja o miejscach postojowych | 14,3% | 41,7% | 25,0% | 100,0% | 29,0% | 9 |
| | Ogólne ułatwienie pracy kierowców | 42,9% | 25,0% | 25,0% | 0,0% | 32,3% | 10 |
| | Tristar potencjalnie usprawni ruch, jeśli będzie działał odpowiednio | 28,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 12,9% | 4 |
| | Przede wszystkim potrzebna jest przestrzeń do parkowania | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Nie dotyczy firmy respondenta | 0,0% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 31 |
| Bardzo uzasadnione - uzasadnienie | Usprawnienie ruchu drogowego | 6,7% | 33,3% | 16,7% | 100,0% | 22,5% | 9 |
| | Informacja o miejscach postojowych | 20,0% | 27,8% | 50,0% | 0,0% | 27,5% | 11 |
| | Ogólne ułatwienie pracy kierowców | 20,0% | 27,8% | 33,3% | 0,0% | 25,0% | 10 |
| | Tristar potencjalnie usprawni ruch, jeśli będzie działał odpowiednio | 53,3% | 5,6% | 0,0% | 0,0% | 22,5% | 9 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 0,0% | 5,6% | 0,0% | 0,0% | 2,5% | 1 |

| | Ogółem | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|--------|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Obawy przed ujawnianiem informacji stoją zapewne u podstaw relatywnie dużego udziału respondentów, którzy nie byłoby zainteresowani korzystaniem z elektronicznej platformy, wspólnej dla dostawców i odbiorców z rejonu, pozwalającej na wymianę informacji na temat wolnych przestrzeni załadunkowych. Podejście do traktowania danych jako tajemnic firmy pojawiło się już chociażby w przypadku podejmowanego wcześniej zagadnienia poddawania się przez firmy benchmarkingowi.

Tabela 63. Gotowość do korzystania z elektronicznej platformy, wspólnej dla dostawców i odbiorców z rejonu, pozwalającej na wymianę informacji na temat wolnych przestrzeni załadunkowych ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Tak | 54,80% | 45,00% | 52,70% |
| Nie | 45,20% | 55,00% | 47,30% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Co prawda ponad połowa respondentów wyraziła gotowość korzystania z tego rodzaju platformy. Analiza wyników (tabela 63) pozwala stwierdzić, że nie mamy w tym przypadku jednoznacznie pozytywnego nastawienia respondentów. Co ważne więcej odpowiedzi twierdzących mamy w przypadku dostawców, dla których tego rodzaju platforma, podobnie zresztą jak i inne narzędzia wymiany informacji, może być narzędziem wspierającym zarządzanie procesami dostaw.

Jak pokazują dane zawarte w tabelach 64 i 65 w przypadku firm nastawionych do pomysłu negatywnie panuje przekonanie, że jest to działanie niepotrzebne albo nieprzystosowane do potrzeb branży. Zwolennicy rozwiązania dostrzegają z kolei, że może ono przynieść korzyści w postaci obniżenia kosztów, jak również usprawnić organizację procesu transportowego (w jednym i drugim przypadku poprzez bardziej efektywne wykorzystanie przestrzeni załadunkowej). Część firm już teraz rozważa zresztą taką możliwość.

Tabela 64. Gotowość do korzystania z elektronicznej platformy, wspólnej dla dostawców i odbiorców z rejonu, pozwalającej na wymianę informacji na temat wolnych przestrzeni załadunkowych wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Ocena | Tak | 54,9% | 50,0% | 50,0% | 50,0% | 52,7% | 49 |
| | Nie | 45,1% | 50,0% | 50,0% | 50,0% | 47,3% | 44 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Dlaczego tak? | Usprawnienie organizacji | 17,9% | 14,3% | 25,0% | 0,0% | 16,3% | 8 |
| | Obniżenie kosztów | 35,7% | 50,0% | 25,0% | 33,3% | 38,8% | 19 |
| | Usprawnienie organizacji i obniżenie kosztów | 0,0% | 0,0% | 25,0% | 0,0% | 2,0% | 1 |

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| | Firma już korzysta | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,1% | 2 |
| | Firma rozważa możliwość | 14,3% | 21,4% | 25,0% | 33,3% | 18,4% | 9 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,1% | 2 |
| | Aprobata bez uzasadnienia | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,1% | 2 |
| | Warunkiem zaufanie wobec innych użytkowników systemu | 0,0% | 7,1% | 0,0% | 33,3% | 4,1% | 2 |
| | Brak opinii | 3,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,0% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 7,1% | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 6,1% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 49 |
| Dlaczego nie? | Niepotrzebne, pozbawione sensu | 47,8% | 21,4% | 0,0% | 0,0% | 31,1% | 14 |
| | Naruszałoby interesy przewoźników, ujawniałoby informacje | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 4,4% | 2 |
| | Rozwiązanie jest nieadekwatne do pewnych rodzajów przewozów | 4,3% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 6,7% | 3 |
| | Propozycja jest niezrozumiała | 8,7% | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 6,7% | 3 |
| | Rozwiązanie nie dotyczy firmy respondenta | 26,1% | 35,7% | 75,0% | 75,0% | 37,8% | 17 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 13,0% | 7,1% | 25,0% | 25,0% | 13,3% | 6 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 45 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 65. Gotowość do korzystania z elektronicznej platformy, wspólnej dla dostawców i odbiorców z rejonu, pozwalającej na wymianę informacji na temat wolnych przestrzeni załadunkowych wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Specjalizacja przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---------------|---|--------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Ocena | Tak | 57,5% | 51,5% | 41,2% | 66,7% | 52,7% | 49 |
| | Nie | 42,5% | 48,5% | 58,8% | 33,3% | 47,3% | 44 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |
| Dlaczego tak? | Usprawnienie organizacji | 13,0% | 11,8% | 42,9% | 0,0% | 16,3% | 8 |
| | Obniżenie kosztów | 43,5% | 41,2% | 28,6% | 0,0% | 38,8% | 19 |
| | Usprawnienie organizacji i obniżenie kosztów | 0,0% | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 2,0% | 1 |
| | Firma już korzysta | 4,3% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 4,1% | 2 |
| | Firma rozważa możliwość | 17,4% | 17,6% | 14,3% | 50,0% | 18,4% | 9 |
| | Nie dotyczy to firmy respondenta | 4,3% | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 4,1% | 2 |
| | Aprobata bez uzasadnienia | 8,7% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,1% | 2 |
| | Warunkiem zaufanie wobec innych użytkowników systemu | 4,3% | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 4,1% | 2 |
| | Brak opinii | 0,0% | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 2,0% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 4,3% | 11,8% | 0,0% | 0,0% | 6,1% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 49 |
| Dlaczego nie? | Niepotrzebne, pozbawione sensu | 55,6% | 18,8% | 0,0% | 100,0% | 31,1% | 14 |
| | Naruszałoby interesy przewoźników, ujawniałoby informacje | 5,6% | 6,3% | 0,0% | 0,0% | 4,4% | 2 |
| | Rozwiązanie jest nieadekwatne do | 5,6% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 6,7% | 3 |

| | | Specjalizacja przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|---|--------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| | pewnych rodzajów przewozów | | | | | | |
| | Propozycja jest niezrozumiała | 11,1% | 6,3% | 0,0% | 0,0% | 6,7% | 3 |
| | Rozwiązanie nie dotyczy firmy respondenta | 11,1% | 50,0% | 70,0% | 0,0% | 37,8% | 17 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 11,1% | 18,8% | 10,0% | 0,0% | 13,3% | 6 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 45 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

IX. Ochrona środowiska

Działalność transportowa z racji bazowania na pojazdach wyposażonych często w silniki wysokoprężne jest szczególnie narażona na oddziaływanie na środowisko poprzez emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Pociągające jest jednak to, że dla niemal wszystkich firm uczestniczących w badaniu kwestie związane z ochroną środowiska są oceniane jako istotne. Warto jednak dodać, że w mniejszym stopniu dotyczy to samych dostawców, choć relatywnie większe pozytywne oceny są właściwe dla większych podmiotów (por. tabela 66-67).

Tabela 66. Ocena istotności kwestii związanych z ochroną środowiska ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | |
|----------------------------|---------------------|----------|---------|
| | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Tak | 87,70% | 100,00% | 90,30% |
| Nie | 11,00% | 0,00% | 8,60% |
| Nie wiem/trudno powiedzieć | 1,40% | 0,00% | 1,10% |
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Jeśli chodzi o konkretne zagadnienia związane z ochroną środowiska, to zarówno ograniczenia emisji CO², jak i zmniejszenie hałasu można zauważyć, że dostawcy w mniejszym stopniu deklarują wysokie znaczenie tych aspektów. Może to wynikać z tego, że wymagałoby to po ich stronie inwestycji w zakup nowocześniejszych pojazdów. Firmy są też gotowe do podjęcia działań na rzecz ochrony środowiska, głównie jednak pod warunkiem, że tego rodzaju działania nie wpłyną na koszty bądź zapewnią przyszłe oszczędności. Dominuje zatem od rodzaju respondentów podejście o charakterze biznesowym.

Tabela 67. Ocena istotności szczegółowych kwestii związanych z ochroną środowiska ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Dostawcy i odbiorcy | | |
|--|---|---------------------|----------|---------|
| | | Dostawca | Odbiorca | Ogółem |
| Znaczenie zagadnień w zakresie mniejszej emisji CO ² | Tak, jest dla mnie istotne, by jakość powietrza się polepszyła | 83,60% | 95,00% | 86,00% |
| | Nie, obchodzi mnie tu i teraz, nie odczuwam skutków zanieczyszczonego powietrza | 16,40% | 5,00% | 14,00% |
| | Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
| Znaczenie zagadnień w zakresie mniejszego hałasu | Tak, uważam, że długie przebywanie w nadmiernym hałasie szkodzi mojemu zdrowiu | 79,50% | 95,00% | 82,80% |
| | Nie dotyczy mnie nadmierny hałas | 20,50% | 5,00% | 17,20% |
| | Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
| Gotowość do podjęcia w firmie kroków na rzecz ochrony środowiska | Tak, nawet jeśli zwiększy to koszty, wpłynie to na reputację firmy | 24,70% | 25,00% | 24,70% |
| | Tylko jeśli nie zwiększy to kosztów | 26,00% | 15,00% | 23,70% |
| | Zainwestowałbym/ałabym, jeśli kalkulacja przewidywała przyszłe oszczędności | 32,90% | 30,00% | 32,30% |
| | Nie | 16,40% | 30,00% | 19,40% |

| | | | |
|--------|---------|---------|---------|
| Ogółem | 100,00% | 100,00% | 100,00% |
|--------|---------|---------|---------|

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

X. Analiza dostaw

Odrębną częścią badania, skierowaną do dostawców, była inwentaryzacja danych dotyczących wykonywanej przez nich działalności (posiadanej floty pojazdów, normach emisji zanieczyszczeń, jakie spełniają pojazdy czy podstawowych problemach doświadczanych przez dostawców). Pozyskane dane znajdują się poniżej, w tabelach 68-73. Wynika z nich, że:

- w strukturze pojazdów dominują raczej **mniejsze pojazdy**, choć duże pojazdy (naczepa – duży TIR) stanowią niemal jedną czwartą pojazdów i są najliczniejszą grupą pojazdów;
- w większości pojazdy spełniają **najwyższe normy emisji zanieczyszczeń** – Euro-6 (30% udziału) lub Euro-6 (55% udziału);
- podstawowe problemy doświadczane przez dostawców to: **kongestia, jazda w tzw. niedoczasie oraz trudności w znalezieniu miejsc postojowych.**

Tabela 68. Rodzaje pojazdów wykorzystywanych przez dostawców wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|----------------|--------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Rodzaj pojazdu | bus | 3,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,5% | 1 |
| | dostawczy | 16,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 5 |
| | 3-tonowy | 19,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 15,0% | 6 |
| | mała ubraniówka | 16,1% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 15,0% | 6 |
| | mały zestaw | 12,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 4 |
| | 8-tonowy - solówka | 3,2% | 37,5% | 0,0% | 0,0% | 10,0% | 4 |
| | zestaw | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | naczepa - duży TIR | 16,1% | 37,5% | 0,0% | 100,0% | 22,5% | 9 |
| | jumbo | 12,9% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 69. Rodzaje pojazdów wykorzystywanych przez dostawców wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | Ogółem | |
|----------------|--------------------|----------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | % | N |
| Rodzaj pojazdu | bus | 2,5% | 2,5% | 1 |
| | dostawczy | 12,5% | 12,5% | 5 |
| | 3-tonowy | 15,0% | 15,0% | 6 |
| | mała ubraniówka | 15,0% | 15,0% | 6 |
| | mały zestaw | 10,0% | 10,0% | 4 |
| | 8-tonowy - solówka | 10,0% | 10,0% | 4 |
| | zestaw | 0,0% | 0,0% | 0 |
| | naczepa - duży TIR | 22,5% | 22,5% | 9 |
| | jumbo | 12,5% | 12,5% | 5 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 40 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 70. Normy Euro spełniane przez pojazdy wykorzystywane przez dostawców wg wielkości przedsiębiorstw

| | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|--|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Euro-6 | 22,6% | 62,5% | 0,0% | 0,0% | 30,0% | 12 |
| Euro-5 | 64,5% | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 55,0% | 22 |
| Euro-4 | 3,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,5% | 1 |
| Euro-6 i Euro-5 | 3,2% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 5,0% | 2 |
| Euro-6, Euro-5 i Euro-4 | 0,0% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 2,5% | 1 |
| Brak odpowiedzi lub odpowiedź niejasna | 6,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 2 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 71. Normy Euro spełniane przez pojazdy wykorzystywane przez dostawców wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Typ przedsiębiorstwa | Ogółem | |
|--|----------------------|--------|----|
| | dostawca z flotą | % | N |
| Euro-6 | 30,0% | 30,0% | 12 |
| Euro-5 | 55,0% | 55,0% | 22 |
| Euro-4 | 2,5% | 2,5% | 1 |
| Euro-6 i Euro-5 | 5,0% | 5,0% | 2 |
| Euro-6, Euro-5 i Euro-4 | 2,5% | 2,5% | 1 |
| Brak odpowiedzi lub odpowiedź niejasna | 5,0% | 5,0% | 2 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 40 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 72. Podstawowe problemy doświadczane przez dostawców wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Największy problem | Kongestia | 21,2% | 54,5% | 0,0% | 50,0% | 30,4% | 14 |
| | „Niedoczas” | 30,3% | 9,1% | 0,0% | 50,0% | 26,1% | 12 |
| | Brak miejsc postojowych | 30,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 21,7% | 10 |
| | Stres | 12,1% | 36,4% | 0,0% | 0,0% | 17,4% | 8 |
| | Nie ma problemów | 3,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 1 |
| | Respondent nie jeździ TIR-ami | 3,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 46 |
| Drugi problem pod względem wagi | Kongestia | 30,3% | 9,1% | 0,0% | 50,0% | 26,1% | 12 |
| | „Niedoczas” | 18,2% | 36,4% | 0,0% | 50,0% | 23,9% | 11 |
| | Brak miejsc postojowych | 24,2% | 36,4% | 0,0% | 0,0% | 26,1% | 12 |
| | Stres | 27,3% | 18,2% | 0,0% | 0,0% | 23,9% | 11 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 46 |
| Trzeci problem pod względem wagi | Kongestia | 12,1% | 27,3% | 0,0% | 0,0% | 15,2% | 7 |
| | „Niedoczas” | 36,4% | 27,3% | 0,0% | 0,0% | 32,6% | 15 |
| | Brak miejsc postojowych | 30,3% | 45,5% | 0,0% | 50,0% | 34,8% | 16 |
| | Stres | 21,2% | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 17,4% | 8 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 46 |
| Czwarty problem pod względem wagi | Kongestia | 33,3% | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 26,1% | 12 |
| | „Niedoczas” | 15,2% | 27,3% | 0,0% | 0,0% | 17,4% | 8 |
| | Brak miejsc postojowych | 15,2% | 18,2% | 0,0% | 50,0% | 17,4% | 8 |
| | Stres | 36,4% | 45,5% | 0,0% | 50,0% | 39,1% | 18 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 100,0% | 46 |

Źródło: CATI/CAWI/CAP i z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 73. Podstawowe problemy doświadczane przez dostawców wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | | Typ przedsiębiorstwa | Ogółem | |
|--------------------|-------------|----------------------|--------|----|
| | | dostawca z flotą | % | N |
| Największy problem | Kongestia | 20,0% | 30,4% | 14 |
| | „Niedoczas” | 30,0% | 26,1% | 12 |

| | | Typ przedsiębiorstwa | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|----------------------|--------|--------|
| | | dostawca z flotą | | Ogółem |
| | | | % | N |
| | Brak miejsc postojowych | 25,0% | 21,7% | 10 |
| | Stres | 20,0% | 17,4% | 8 |
| | Nie ma problemów | 2,5% | 2,2% | 1 |
| | Respondent nie jeździ TIR-ami | 2,5% | 2,2% | 1 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 46 |
| Drugi problem pod względem wagi | Kongestia | 30,0% | 26,1% | 12 |
| | „Niedoczas” | 12,5% | 23,9% | 11 |
| | Brak miejsc postojowych | 30,0% | 26,1% | 12 |
| | Stres | 27,5% | 23,9% | 11 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 46 |
| Trzeci problem pod względem wagi | Kongestia | 17,5% | 15,2% | 7 |
| | „Niedoczas” | 37,5% | 32,6% | 15 |
| | Brak miejsc postojowych | 25,0% | 34,8% | 16 |
| | Stres | 20,0% | 17,4% | 8 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 46 |
| Czwarty problem pod względem wagi | Kongestia | 30,0% | 26,1% | 12 |
| | „Niedoczas” | 20,0% | 17,4% | 8 |
| | Brak miejsc postojowych | 20,0% | 17,4% | 8 |
| | Stres | 30,0% | 39,1% | 18 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 46 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Kolejnym aspektem poddawanym ocenie w ramach badania jest charakterystyka wykonywanych przejazdów. Respondenci zostali poproszeni o wskazania punktów początkowych i końcowych przejazdów. Zebrane dane znajdują się w tabeli 74. Wynika z nich, że w większości (ogółem 67,5%) punkty początkowe trasy znajdują się na terenie Gdyni, a niemal jedna czwarta (22,5%) na terenie województwa pomorskiego. Widać przy tym wyraźną zależność pomiędzy wielkością firm, a zakresem terytorialnym realizowanych dostaw. Najmniejsi przedsiębiorcy częściej realizują przejazdy w obrębie Gdyni bądź co najwyżej województwa pomorskiego. Wraz ze wzrostem wielkości firm rośnie zasięg wykonywanych przejazdów, które w większym stopniu kierują się poza województwo bądź nawet granice Polski. Jednocześnie jednak najmniejsze firmy realizują na krótszych trasach dostawy do relatywnie większej liczby punktów.

Tabela 74. Charakterystyka przejazdów wykonywanych przez dostawców wg wielkości przedsiębiorstw

| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | Ogółem | |
|----------------|-----------------------|---------------------------|--------|--------|--------|----|
| | | mikro | małe | duże | % | N |
| Początek trasy | Gdynia | 80,6% | 25,0% | 0,0% | 67,5% | 27 |
| | Województwo Pomorskie | 16,1% | 50,0% | 0,0% | 22,5% | 9 |
| | Reszta Polski | 0,0% | 12,5% | 100,0% | 5,0% | 2 |
| | Spoza Polski | 3,2% | 12,5% | 0,0% | 5,0% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |
| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | Ogółem | |
| | | mikro | małe | duże | % | N |
| Punkt docelowy | Gdynia | 74,2% | 87,5% | 0,0% | 75,0% | 30 |
| | Województwo Pomorskie | 6,5% | 0,0% | 100,0% | 7,5% | 3 |
| | Reszta Polski | 16,1% | 0,0% | 0,0% | 12,5% | 5 |
| | Spoza Polski | 3,2% | 12,5% | 0,0% | 5,0% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |
| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | Ogółem | |

| | | mikro | małe | duże | % | N |
|------------------------|-----------------------|---------------------------|--------|--------|--------|----|
| Kolejny punkt docelowy | Gdynia | 6,5% | 12,5% | 100,0% | 10,0% | 4 |
| | Województwo Pomorskie | 32,3% | 12,5% | 0,0% | 27,5% | 11 |
| | Reszta Polski | 54,8% | 50,0% | 0,0% | 52,5% | 21 |
| | Spoza Polski | 6,5% | 25,0% | 0,0% | 10,0% | 4 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |
| | | Wielkość przedsiębiorstwa | | | Ogółem | |
| | | mikro | małe | duże | % | N |
| Liczba punktów dostawy | 1 | 32,3% | 75,0% | 0,0% | 40,0% | 16 |
| | 2-3 | 61,3% | 25,0% | 100,0% | 55,0% | 22 |
| | 4 | 6,5% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 40 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=40

W ramach badania została także podjęta próba oszacowania czasu przeznaczanego przez dostawców na wykonywanie przejazdów. Problematyczność analizy pór wyjazdu, dojazdu i czasów bieżących wynika z faktu, że pory te w wielu przypadkach nie mieszczą się w jednym dniu kalendarzowym. Oznacza to, że część respondentów wyruszyła w trasę np. w dniu poprzedzającym dzień wywiadu, zaś osiągnięcie ostatniego z punktów docelowych zaplanowane jest na któryś z kolejnych dni.

Tak długi czas realizacji dostaw wynika z faktu, że część kierowców, realizując zamówienia, uczestniczy w transporcie transgranicznym – np. wioząc ładunek do Bergen w Norwegii, do Bukaresztu czy Berlina. Oprócz samego czasu prowadzenia pojazdu (który jest ściśle określony w przepisach), na czas realizacji dostaw składają się też okresy oczekiwania na załadunek i rozładunek oraz obowiązkowe okresy przeznaczone na wypoczynek kierowcy. Okoliczności te sprawiają, że nawet ci kierowcy, którzy nie opuszczają granic Polski, realizują zamówienia w okresie dłuższym niż jedna doba. Dodatkowo z uwagi na wymienione wcześniej okoliczności często określenie godziny powrotu jest niemożliwe.

XI. Sugestie dotyczące organizacji dostaw w rejonie

Istotnym pytaniem, podsumowującym niejako wspólną dla dostawców i odbiorców część kwestionariusza, była prośba o sugestie i własne pomysły dotyczące organizacji dostaw w rejonie. Większość respondentów (ogółem 66,7%) nie miało żadnych. Pozostałe wskazania miały zaś często ogólnikowy charakter, jak chociażby 'usprawnienie organizacji dostaw'. Wśród konkretnych wskazań pojawiały się kwestie rozwoju infrastruktury i zmiany organizacji ruchu, ale także, ze strony dostawców, postulaty wsparcia dla firm transportowych czy rozwoju transportu kolejowego. Ciekawym aspektem, powiązaniem z zagadnieniami podejmowanymi w ramach badania, jest kwestia zapewnienia komunikacji pomiędzy stronami procesu realizowania dostaw. Jest to postulat zgłaszany przez dostawców dysponujących własną flotą. W poniższych tabelach (75-77) znajdują się prezentacje odpowiedzi w zależności od typów przedsiębiorstw oraz ich wielkości.

Tabela 75. Sugestie respondentów dotyczące organizacji dostaw w rejonie ogółem oraz wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Dostawcy i odbiorcy | | Ogółem | |
|---|---------------------|----------|--------|----|
| | Dostawca | Odbiorca | % | N |
| Wsparcie dla firm transportowych | 2,7% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Rozbudowa dróg, zmiana organizacji ruchu | 5,5% | 15,0% | 7,5% | 7 |
| Odciążenie dróg poprzez kolej | 2,7% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Usprawnienie organizacji dostaw | 11,0% | 10,0% | 10,8% | 10 |
| Zapewnienie komunikacji pomiędzy stronami procesu realizowania dostaw | 6,8% | 0,0% | 5,4% | 5 |
| Brak sugestii | 65,8% | 70,0% | 66,7% | 62 |
| Wszystko dobrze funkcjonuje | 1,4% | 5,0% | 2,2% | 2 |
| Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 4,1% | 0,0% | 3,2% | 3 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 76. Sugestie respondentów dotyczące organizacji dostaw w rejonie wg wielkości przedsiębiorstw

| | Wielkość przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---|---------------------------|--------|---------|--------|--------|----|
| | mikro | małe | średnie | duże | % | N |
| Wsparcie dla firm transportowych | 2,0% | 3,6% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Rozbudowa dróg, zmiana organizacji ruchu | 2,0% | 17,9% | 12,5% | 0,0% | 7,5% | 7 |
| Odciążenie dróg poprzez kolej | 0,0% | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Usprawnienie organizacji dostaw | 13,7% | 3,6% | 12,5% | 16,7% | 10,8% | 10 |
| Zapewnienie komunikacji pomiędzy stronami procesu realizowania dostaw | 9,8% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 5 |
| Brak sugestii | 66,7% | 60,7% | 75,0% | 83,3% | 66,7% | 62 |
| Wszystko dobrze funkcjonuje | 0,0% | 7,1% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 5,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 3 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

Tabela 77. Sugestie respondentów dotyczące organizacji dostaw w rejonie wg specjalizacji przedsiębiorstw

| | Typ przedsiębiorstwa | | | | Ogółem | |
|---|----------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|--------|----|
| | dostawca z flotą | dostawca bez floty | odbiorca - podmiot portowy | odbiorca - podmiot spoza portu | % | N |
| Wsparcie dla firm transportowych | 5,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Rozbudowa dróg, zmiana organizacji ruchu | 7,5% | 3,0% | 17,6% | 0,0% | 7,5% | 7 |
| Odciążenie dróg poprzez kolej | 0,0% | 6,1% | 0,0% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Usprawnienie organizacji dostaw | 20,0% | 0,0% | 11,8% | 0,0% | 10,8% | 10 |
| Zapewnienie komunikacji pomiędzy stronami procesu realizowania dostaw | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,4% | 5 |
| Brak sugestii | 45,0% | 90,9% | 64,7% | 100,0% | 66,7% | 62 |
| Wszystko dobrze funkcjonuje | 2,5% | 0,0% | 5,9% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 7,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,2% | 3 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 93 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z przedstawicielami firm z branży TSL, n=93

XII. Charakterystyka podróży pracowników

Oprócz podejmowanego wcześniej zagadnienia przepływu towarów istotnym aspektem jest także zapewnienie możliwości swobodnego przepływu osób w ramach codziennych podróży. W ramach badania zostali przebadani pracownicy firm. Zagadnienie wymaga poświęcenia uwagi szeregowi aspektów związanych z zapewnieniem możliwości korzystania z różnych środków transportu – oddzielnie bądź komodalnie. Należy mieć zatem na uwadze użytkowników publicznego transportu zbiorowego w ruchu kolejowym i drogowym w obrębie Trójmiasta i jego zaplecza (SKM, PKM, ZKM Gdynia czy transport indywidualny).

Przeprowadzone badanie ujawniło, że większość pracowników uczestniczących w badaniu zamieszkuje w Trójmieście, w tym najwięcej w Gdyni (ponad 52%), a następnie w Gdańsku 12,7% i Sopocie (10,7%) (por. tabela 78). Poza tym część osób dojeżdża z nieodległych powiatów (sąsiadujących z Gdynią powiatu wejherowskiego oraz kartuskiego czy powiatu lęborskiego). Takie rozmieszczenie miejsc zamieszkania (czy też miejsc początkowych podróży) oznacza, że teoretycznie rzecz biorąc pracownicy mogą korzystać z różnych możliwości dojazdu do pracy, jak transport publiczny, samochód, rower czy wreszcie mogą poruszać się pieszo (np. mieszkańcy Gdyni Grabówka).

Tabela 78. Miejsca, z których pracownicy dojeżdżają do pracy

| | % z N w kolumnie | Liczebność |
|-------------------------------------|------------------|------------|
| powiat wejherowski | 13,3% | 20 |
| Sopot | 10,7% | 16 |
| Gdynia Chylonia | 10,0% | 15 |
| Gdynia - obszar niesprecyzowany | 6,0% | 9 |
| Gdańsk Oliwa | 5,3% | 8 |
| brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 4,7% | 7 |
| Gdynia Obtuże | 4,7% | 7 |
| Gdynia Śródmieście | 4,0% | 6 |
| Gdańsk Przymorze | 3,3% | 5 |
| Gdynia Witomino | 3,3% | 5 |
| Gdańsk Osowa | 2,7% | 4 |
| Gdynia Pogórze | 2,7% | 4 |
| Gdynia Orłowo | 2,7% | 4 |
| Gdańsk Żabianka | 2,0% | 3 |
| Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana | 2,0% | 3 |
| Gdynia Działki Leśne | 2,0% | 3 |
| Gdynia Grabówek | 2,0% | 3 |
| Gdynia Oksywie | 2,0% | 3 |
| Gdynia Wiczlino | 2,0% | 3 |
| Gdynia Karwiny | 2,0% | 3 |
| powiat gdański | 1,3% | 2 |
| Gdańsk Wrzeszcz | 0,7% | 1 |
| Gdańsk Zaspą | 0,7% | 1 |
| powiat kartuski | 0,7% | 1 |
| powiat pucki | 0,7% | 1 |
| powiat starogardzki | 0,7% | 1 |
| Gdańsk - obszar niesprecyzowany | 0,7% | 1 |
| powiat lęborski | 0,7% | 1 |
| Gdańsk Morena | 0,7% | 1 |
| Gdańsk Jelitkowo | 0,7% | 1 |

| | % z N w kolumnie | Liczebność |
|------------------|------------------|------------|
| Gdańsk Chełm | 0,7% | 1 |
| Gdańsk Ujeścisko | 0,7% | 1 |
| Gdańsk Stogi | 0,7% | 1 |
| Gdynia Ossowa | 0,7% | 1 |
| Gdynia Dąbrowa | 0,7% | 1 |
| Gdynia Redłowo | 0,7% | 1 |
| Gdynia Mały Kack | 0,7% | 1 |
| Gdynia Chwarzno | 0,7% | 1 |
| Ogółem | 100,0% | 150 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Potwierdzeniem różnorodności wykorzystywanych środków komunikacji jest tabela 79. Pokazuje ona, że wykorzystywane są praktycznie wszystkie możliwości, przy czym najczęstsze są przejazdy samochodem oraz komunikacją miejską. Wybory są oczywiście podyktowane miejscem zamieszkania. Osoby podróżujące z Gdyni wykorzystują głównie samochód i autobus, rzadziej chodząc pieszo. W przypadku osób spoza Gdyni spektrum środków komunikacji jest szersze, bowiem dotacza do nich jeszcze możliwość korzystania z kolei (głównie SKM). Mało osób wskazało na intermodalność, ale może to wynikać z niezrozumienia pojęcia. Świadczy o tym fakt, że pytanie o środki komunikacji dopuszczało wielokrotność wyboru odpowiedzi, a te sumują się do więcej niż 100%. Wynika z tego, że część respondentów korzystała z więcej niż jednego środka komunikacji. Dodatkowo można także przyjąć, że np. z SKM jako jedyne go środka transportu korzystają tylko te osoby, które mieszkają blisko stacji i miejsca pracy. Wówczas mogą trasę do i od stacji pokonać pieszo. W przeciwnym razie konieczna jest komodalność, czyli korzystanie z różnych środków transportu. Warto podkreślić na zerową popularność takich form podróżowania jak *carsharing* czy *ridesharing*. Choć może to także wynikać z niezajomości przywoływanych pojęć. Potwierdzają to poniekąd prezentowane dalej wyniki mówiące o podwożeniu współpracowników do pracy.

Tabela 79. Środki komunikacji wykorzystywane przez pracowników w podróżach do pracy wg punktu początkowego podróży

| | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|---------------|---------------------------|--------|-------|-------------------|--------------------------|--------|-----|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych ⁷ | % | N |
| Samochodem | 61,6% | 75,0% | 75,0% | 53,8% | 42,9% | 63,3% | 95 |
| Autobusem | 37,0% | 17,9% | 12,5% | 34,6% | 42,9% | 30,7% | 46 |
| SKM | 0,0% | 14,3% | 25,0% | 19,2% | 28,6% | 10,0% | 15 |
| PKM | 0,0% | 3,6% | 0,0% | 3,8% | 0,0% | 1,3% | 2 |
| Intermodalnie | 0,0% | 3,6% | 0,0% | 3,8% | 0,0% | 1,3% | 2 |
| Rowerem | 8,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 4,0% | 6 |
| Pieszo | 12,3% | 3,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,7% | 10 |
| Ridesharing | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| Carsharing | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0 |
| Ogółem | - | - | - | - | - | - | 150 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Dominacja samochodu i autobusu powoduje, że najbardziej pożądaną zmianą jest ograniczenie korków i rozładowanie ruchu ulicznego. Dotyczy to zwłaszcza osób podróżujących w obrębie Gdyni. Większość osób nie zmieniłoby nic bądź udzieliło niejasnej

⁷ Część respondentów (w sumie 7 osób) odmówiło podania danych dotyczących miejsca zamieszkania.

odpowiedzi. Co ciekawe mieszkańcy Gdańska i Sopotu z uwagi na to, że relatywnie częściej korzystają z kolei miejskiej, rzadziej narzekają na ruch uliczny (por. tabela 80). Jednocześnie wskazuje się, że przeszkoda w ograniczeniu problemów ruchu ulicznego jest niedostatecznie rozwinięta infrastruktura drogowa (tabela 81).

Tabela 80. Pożądane zmiany w podróżach pracowników do pracy wg punktu początkowego podróży

| | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|---|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Ograniczyć korki, rozładować ruch | 28,8% | 7,1% | 12,5% | 23,1% | 42,9% | 22,7% | 34 |
| Rozwinąć, usprawnić SKM | 1,4% | 7,1% | 0,0% | 3,8% | 14,3% | 3,3% | 5 |
| Usprawnić inne formy transportu publicznego | 2,7% | 7,1% | 0,0% | 11,5% | 0,0% | 4,7% | 7 |
| Rozbudować sieć ulic, usprawnić organizację ruchu | 2,7% | 0,0% | 6,3% | 7,7% | 14,3% | 4,0% | 6 |
| Rozwinąć sieć ścieżek rowerowych | 1,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,7% | 1 |
| Nic | 47,9% | 57,1% | 81,3% | 46,2% | 42,9% | 52,7% | 79 |
| Odpowiedź nieadekwatna do pytania | 2,7% | 7,1% | 0,0% | 3,8% | 0,0% | 3,3% | 5 |
| Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 16,4% | 17,9% | 0,0% | 7,7% | 0,0% | 12,7% | 19 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPi z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Tabela 81. Przeszkody wprowadzenia zmian w podróżach pracowników do pracy wg punktu początkowego podróży

| | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|---|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Niedostatecznie rozwinięta infrastruktura drogowa | 9,6% | 0,0% | 0,0% | 7,7% | 0,0% | 6,0% | 9 |
| Za mało linii SKM | 1,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,7% | 1 |
| Za mało ścieżek rowerowych | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,8% | 0,0% | 0,7% | 1 |
| Za mało środków finansowych | 0,0% | 3,6% | 0,0% | 3,8% | 14,3% | 2,0% | 3 |
| Zła postawa władz miejskich | 4,1% | 3,6% | 6,3% | 15,4% | 0,0% | 6,0% | 9 |
| Zbyt dużo aut | 1,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,7% | 1 |
| Nic | 37,0% | 53,6% | 75,0% | 34,6% | 28,6% | 43,3% | 65 |
| Nie wiem | 2,7% | 10,7% | 0,0% | 11,5% | 42,9% | 7,3% | 11 |
| Są niemożliwe do realizacji | 1,4% | 10,7% | 6,3% | 3,8% | 0,0% | 4,0% | 6 |
| Odpowiedź nieadekwatna do pytania | 4,1% | 10,7% | 6,3% | 0,0% | 0,0% | 4,7% | 7 |
| Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 38,4% | 7,1% | 6,3% | 19,2% | 14,3% | 24,7% | 37 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPi z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Jak wynika z tabeli 82 do rzadkości należą sytuacje, w której pracodawca w jakikolwiek sposób subsydiuje podróże pracowników. Dotyczy to zapewne w większości kadry zarządzającej, o czym świadczą wskazywane przykłady, gdzie mamy chociażby samochody

służbowe, choć równie często występuje też rozliczenie finansowe przejazdów (np. finansowanie biletów kolejowych⁸).

⁸ W tym przypadku za formę subsydiowania został także przez respondenta uznany fakt stosowania podwyższonych kosztów dojazdu rozliczanych w rocznym zeznaniu podatkowym.

Tabela 82. Subsydiowanie przez pracodawców podróży pracowników do pracy wg punktu początkowego podróży

| | | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|----------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Sybsydiowanie | Tak | 2,7% | 7,1% | 6,3% | 3,8% | 14,3% | 4,7% | 7 |
| | Nie | 97,3% | 92,9% | 93,8% | 96,2% | 85,7% | 95,3% | 143 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |
| Na jakich warunkach? | Samochód służbowy | 50,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 28,6% | 2 |
| | Rozliczenie finansowe przejazdów | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 28,6% | 2 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 50,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 42,9% | 3 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 7 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPL z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Nawiązując do podejmowanego wcześniej zagadnienia *carsharingu* warto dodać, że ogółem ponad jedna czwarta pracowników podwozi samochodem swoich współpracowników, zwłaszcza z Sopotu i Gdańska (tabela 83). Zalicza się to do idei *carsharingu*, która jednak wcześniej została całkowicie wykluczona. Pojęcie to jest zatem jeszcze mało w Polsce znane. Dodatkowo około 80% wyraża taką gotowość, jeśli pracodawca wspierałby takie rozwiązania. Szczególnie często taka deklaracje składają pracownicy dojeżdżający z Gdańska (tabela 84).

Tabela 83. Podwożenie przez respondentów do pracy innych współpracowników w sytuacji korzystania z samochodu wg punktu początkowego podróży

| | | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|------------------------|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Podwożenie współpracowników | Tak | 19,2% | 42,9% | 43,8% | 19,2% | 14,3% | 26,0% | 39 |
| | Nie | 80,8% | 57,1% | 56,3% | 80,8% | 85,7% | 74,0% | 111 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |
| Dlaczego nie? | Nie ma takiej potrzeby | 39,0% | 68,8% | 44,4% | 33,3% | 16,7% | 41,4% | 46 |
| | Nie prowadzę samochodu | 32,2% | 25,0% | 33,3% | 42,9% | 50,0% | 34,2% | 38 |
| | Odpowiedź niejasna | 0,0% | 6,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,9% | 1 |
| | Brak odpowiedzi | 28,8% | 0,0% | 22,2% | 23,8% | 33,3% | 23,4% | 26 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 111 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPL z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Tabela 84. Gotowość do podwożenia przez respondentów do pracy innych współpracowników w sytuacji korzystania z samochodu, jeśli pracodawca wspierałby takie rozwiązania wg punktu początkowego podróży

| | | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|------------------------|------------------------------|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Gotowość do podwożenia | Tak | 79,5% | 89,3% | 81,3% | 73,1% | 71,4% | 80,0% | 120 |
| | Nie | 20,5% | 10,7% | 18,8% | 26,9% | 28,6% | 20,0% | 30 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |
| Dlaczego nie? | Nie ma takiej potrzeby | 0,0% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 3,3% | 1 |
| | Nie prowadzę samochodu | 33,3% | 33,3% | 0,0% | 28,6% | 50,0% | 30,0% | 9 |
| | Brak chęci | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 3,3% | 1 |
| | Byłoby to uciążliwe | 6,7% | 33,3% | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 10,0% | 3 |
| | Nie ma zainteresowania takim | 26,7% | 0,0% | 33,3% | 14,3% | 0,0% | 20,0% | 6 |

| | | | | | | | | |
|--|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----|
| | rozwiązaniem | | | | | | | |
| | Brak odpowiedzi | 33,3% | 0,0% | 66,7% | 28,6% | 50,0% | 33,3% | 10 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 30 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Jak wynika z tabeli 85 z punktu widzenia osób dojeżdżających do pracy transport publiczny w rejonie miejsca pracy jest oceniany raczej dobrze. Zaletą są wg tej grupy respondentów przede wszystkim korzystne połączenia. Dla porządku trzeba jednak dodać, że wśród osób, które oceniają miejski transport publiczny niekorzystnie to podstawowymi zarzutami jest właśnie jakość połączeń (niska częstotliwość, długi czas przejazdów, zatłoczenie). Trzeba mieć jednak na uwadze fakt, że są to zazwyczaj zarzuty dość powszechnie kierowane w odniesieniu do miejskiego transportu publicznego. Zresztą to właśnie zwiększenie liczby połączeń oraz zmniejszenie korków były najbardziej pożądanymi zmianami, jakie postulowali respondenci.

Tabela 85. Ocena rozwiązań z zakresu transportu publicznego w rejonie miejsca pracy wg punktu początkowego podróży

| | | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|------------------|-------------------------------------|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Ocena | Dobrze | 61,6% | 53,6% | 81,3% | 53,8% | 57,1% | 60,7% | 91 |
| | Źle | 26,0% | 28,6% | 12,5% | 26,9% | 42,9% | 26,0% | 39 |
| | Brakuje/Zmieniłbym.... | 12,3% | 17,9% | 6,3% | 19,2% | 0,0% | 13,3% | 20 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |
| Dlaczego dobrze? | Korzystne połączenia | 46,7% | 60,0% | 53,8% | 42,9% | 75,0% | 50,5% | 46 |
| | Punktualność | 2,2% | 0,0% | 0,0% | 7,1% | 0,0% | 2,2% | 2 |
| | Odpowiedź nieadekwatna do pytania | 28,9% | 40,0% | 46,2% | 21,4% | 25,0% | 31,9% | 29 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 22,2% | 0,0% | 0,0% | 28,6% | 0,0% | 15,4% | 14 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 91 |
| Dlaczego źle? | Nieodpowiednie połączenia | 15,8% | 25,0% | 0,0% | 42,9% | 0,0% | 20,5% | 8 |
| | Zbyt niska częstotliwość kursów | 21,1% | 0,0% | 0,0% | 42,9% | 33,3% | 20,5% | 8 |
| | Zbyt długi czas przejazdów | 47,4% | 75,0% | 50,0% | 28,6% | 33,3% | 48,7% | 19 |
| | Nadmiernie zatłoczone pojazdy | 10,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,1% | 2 |
| | Negatywna opinia bez uzasadnienia | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 33,3% | 2,6% | 1 |
| | Odpowiedź nieadekwatna do pytania | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 2,6% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 5,3% | 12,5% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,1% | 2 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 39 |
| Jakie zmiany? | Więcej połączeń | 44,4% | 40,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 35,0% | 7 |
| | Poprawić częstotliwość kursów | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 10,0% | 2 |
| | Zsynchronizować rozkłady jazdy | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Zamontować klimatyzację w pojazdach | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Więcej ścieżek dla rowerów | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 20,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Mniej korków | 11,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 1 |
| | Brak odpowiedzi, odpowiedź niejasna | 33,3% | 40,0% | 100,0% | 20,0% | 0,0% | 35,0% | 7 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 0,0% | 100,0% | 20 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Istotną kwestią uzupełniająca wiedzę na temat dojazdów do pracy dostarczają informacje na temat czasu poświęcanego na dojazdy. Jak wynika z przekazanych informacji (tabela 86) najmniej czasu na dojazd do pracy poświęcają mieszkańcy Sopotu i Gdańska korzystający najczęściej z samochodu, autobusu i SKM (tabela 87).

Tabela 86. Średni czas przeznaczony przez respondentów na pokonanie drogi do pracy wg punktu początkowego podróży

| | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem |
|------------------|---------------------------|--------|-------|-------------------|-------------|--------|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | |
| Średnia | 53,81 | 40,18 | 27,81 | 36,00 | - | - |
| N uwzględnionych | 73 | 28 | 16 | 26 | 7 | 150 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Tabela 87. Czas przeznaczony przez respondentów na pokonanie drogi do pracy wg punktu początkowego podróży oraz sposobu docierania do miejsca pracy

| | | <=20 minut | 21-40 minut | 41-60 minut | >60 minut | Ogółem |
|----------------------------|-------------------|------------|-------------|-------------|-----------|--------|
| Ogółem | N | 72 | 52 | 18 | 8 | 150 |
| | % | 48,0% | 34,7% | 12,0% | 5,3% | 100,0% |
| Miejsce początkowe podróży | Gdynia | 69,9% | 23,3% | 4,1% | 2,7% | 100,0% |
| | Gdańsk | 10,7% | 57,1% | 25,0% | 7,1% | 100,0% |
| | Sopot | 50,0% | 37,5% | 12,5% | 0,0% | 100,0% |
| | Okoliczne powiaty | 30,8% | 38,5% | 23,1% | 7,7% | 100,0% |
| | Brak danych | 28,6% | 42,9% | 0,0% | 28,6% | 100,0% |
| | | <=20 minut | 21-40 minut | 41-60 minut | >60 minut | Ogółem |
| Ogółem | N | 72 | 52 | 18 | 8 | 150 |
| | % | 48,0% | 34,7% | 12,0% | 5,3% | 100,0% |
| Sposób dotarcia do pracy | Samochodem | 49,5% | 41,1% | 6,3% | 3,2% | 100,0% |
| | Autobusem | 47,8% | 23,9% | 21,7% | 6,5% | 100,0% |
| | SKM | 13,3% | 20,0% | 46,7% | 20,0% | 100,0% |
| | PKM | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| | Intermodalnie | 0,0% | 50,0% | 50,0% | 0,0% | 100,0% |
| | Rowerem | 66,7% | 33,3% | 0,0% | 0,0% | 100,0% |
| | Pieszko | 80,0% | 10,0% | 10,0% | 0,0% | 100,0% |
| | Ridesharing | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Carsharing | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Osoby korzystające z komunikacji miejskiej czy kolei, ale też poruszające się pieszo mogą korzystać z szeregu aplikacji, które ułatwiają planowanie podróży, zakup biletów czy odmierzenie przebywanych odległości. Korzysta z nich niespełna połowa respondentów, posługując się najczęściej nawigacją samochodową (tabela 88). Generalnie respondenci są przy tym pozytywnie nastawieni do podróży do pracy (tabela 89), choć trudno jednoznacznie ocenić czy ocena wynika z samej wygody przejazdu/podróżowania, czy też jest efektem satysfakcji z wykonywanej pracy.

Tabela 88. Korzystanie przez respondentów z aplikacji mobilnych w smartfonie w trakcie dojazdów do pracy wg punktu początkowego podróży

| | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|-----------------------------|---------------------------|--------|-------|-------------------|-------------|--------|----|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Skycash | 6,8% | 7,1% | 0,0% | 7,7% | 0,0% | 6,0% | 9 |
| MyBus | 2,7% | 3,6% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 2,0% | 3 |
| Jakdojade | 8,2% | 7,1% | 0,0% | 11,5% | 14,3% | 8,0% | 12 |
| Nawigacja | 17,8% | 10,7% | 50,0% | 15,4% | 42,9% | 20,7% | 31 |
| Aplikacja śledząca kroki/km | 9,6% | 21,4% | 12,5% | 3,8% | 0,0% | 10,7% | 16 |
| SKM KomPas | 1,4% | 3,6% | 6,3% | 3,8% | 0,0% | 2,7% | 4 |
| Transportoid | 1,4% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,7% | 1 |

| | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|--------|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Inna | 9,6% | 0,0% | 0,0% | 7,7% | 0,0% | 6,0% | 9 |
| Nie | 50,7% | 57,1% | 37,5% | 57,7% | 42,9% | 51,3% | 77 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPi z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Tabela 89. Nastawienie respondentów do podróży do pracy wg punktu początkowego podróży

| | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|-----------|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Pozytywne | 69,9% | 64,3% | 81,3% | 61,5% | 57,1% | 68,0% | 102 |
| Negatywne | 30,1% | 35,7% | 18,8% | 38,5% | 42,9% | 32,0% | 48 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPi z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Zgodnie z deklaracjami złożonymi w trakcie wywiadów/ankiet istotne dla respondentów są kwestie związane z ochroną środowiska i większość z nich uwzględnia te kwestie w trakcie dojazdów do pracy (por. tabela 90 i 91). Większość także (ogółem niemal dwie trzecie) wyraża gotowość uczestnictwa w stałych konsultacjach miasta i portu poprawiających dostępność i jakość usług transportowych oraz infrastruktury transportowej w Gdyni (tabela 92). Pozostałe osoby albo nie są gotowe na poświęcenie na to czasu, albo też tematyka ich nie interesuje.

Tabela 90. Istotność dla respondentów kwestii związanych z ochroną środowiska wg punktu początkowego podróży

| | | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|--------------------------------------|---|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Ocena | Tak | 43,8% | 14,3% | 6,3% | 53,8% | 57,1% | 36,7% | 55 |
| | Nie | 56,2% | 85,7% | 93,8% | 46,2% | 42,9% | 63,3% | 95 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |
| Przykłady działań w życiu codziennym | Segregacja śmieci | 37,5% | 75,0% | 0,0% | 35,7% | 25,0% | 38,2% | 21 |
| | Zamiana auta na rower, transport publiczny, chodzenie | 25,0% | 0,0% | 0,0% | 42,9% | 50,0% | 29,1% | 16 |
| | Oszczędność zasobów | 9,4% | 50,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 9,1% | 5 |
| | Odpowiedź nieadekwatna do pytania | 9,4% | 0,0% | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 9,1% | 5 |
| | Brak odpowiedzi | 28,1% | 0,0% | 100,0% | 21,4% | 25,0% | 25,5% | 14 |
| | Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 55 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPi z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Tabela 91. Uwzględnianie przez respondentów kwestii ochrony środowiska w trakcie dojazdów do pracy wg punktu początkowego podróży

| | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|--------|---------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Tak | 64,4% | 42,9% | 62,5% | 57,7% | 42,9% | 58,0% | 87 |
| Nie | 35,6% | 57,1% | 37,5% | 42,3% | 57,1% | 42,0% | 63 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPi z pracownikami firm z branży TSL, n=150

Tabela 92. Gotowość respondentów do uczestnictwa w stałych konsultacjach miasta i portu poprawiających dostępność i jakość usług transportowych oraz infrastruktury transportowej w Gdyni wg punktu początkowego podróży

| | Skąd respondent dojeżdża? | | | | | Ogółem | |
|--|---------------------------|--------|-------|-------------------|-------------|--------|---|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |

| | Skąd respondenci dojeżdżą? | | | | | Ogółem | |
|-----------------------------------|----------------------------|--------|--------|-------------------|-------------|--------|-----|
| | Gdynia | Gdańsk | Sopot | Okoliczne powiaty | Brak danych | % | N |
| Tak | 67,1% | 53,6% | 68,8% | 61,5% | 71,4% | 64,0% | 96 |
| Nie | 32,9% | 46,4% | 31,3% | 38,5% | 28,6% | 36,0% | 54 |
| Ogółem | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 150 |
| Brak czasu | 33,3% | 7,7% | 20,0% | 30,0% | 100,0% | 27,8% | 15 |
| Brak zainteresowania | 16,7% | 23,1% | 20,0% | 20,0% | 0,0% | 18,5% | 10 |
| Mieszkanie poza Gdynią | 0,0% | 46,2% | 40,0% | 20,0% | 0,0% | 18,5% | 10 |
| Odpowiedź nieadekwatna do pytania | 0,0% | 7,7% | 0,0% | 10,0% | 0,0% | 3,7% | 2 |
| Brak odpowiedzi | 50,0% | 15,4% | 20,0% | 20,0% | 0,0% | 31,5% | 17 |

Źródło: CATI/CAWI/CAPI z pracownikami firm z branży TSL, n=150

XIII. Podsumowanie

Założonym celem badania było pozyskanie i analiza informacji na temat skłonności interesariuszy zaplecza Portu Gdynia (dostawców, odbiorców, pracowników) do stosowania narzędzi z zakresu logistyki miejskiej, które pozwolą zwiększyć efektywność funkcjonowania węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni. W efekcie przeprowadzonego badania udało się pozyskać wiedzę na temat postaw respondentów w przedmiotowym zakresie.

Zagadnienie oddziaływania na rzecz poprawy efektywności logistycznej węzła transportowego/miejskiego zostało przy tym w przedmiotowym badaniu podjęte odniesieniu do szeregu aspektów związanych z działalnością transportową. Problematyka badania została zatem podjęta zarówno z perspektywy zagadnień infrastrukturalnych, zarządzania informacjami, jak i kreowania warunków do współpracy pomiędzy interesariuszami rozwoju branży.

Przeprowadzone badanie wykazało, że **przedsiębiorcy są generalnie otwarci na wszelkiego rodzaju rozwiązania infrastrukturalne służące ułatwieniu w realizacji przejazdów**. Bazując na takim założeniu pozytywnym przyjęciem cieszą się wydzielone pasy ruchu, które mogą przyczynić się do usprawniania ruchu i umożliwiania planowania przejazdów. Podobnie rzecz ma się z wyznaczaniem zatoczek do załadunku i rozładunku towarów, wyznaczania centrów konsolidacji ładunków. Relatywnie najmniej zwolenników ma wykorzystywanie przystanków ZKM GDYNIA do procesu za-i rozładunku. Wskazywane są tu kwestie bezpieczeństwa, jak również nieadekwatności tego rodzaju przestrzeni do realizacji procesów logistycznych. **Generalnie najbardziej pozytywne nastawienie wykazują dostawcy dysponujący flotą pojazdów**, bowiem to oni doświadczają ewentualnych niedogodności wynikających z niedostatków infrastrukturalnych. W naturalny sposób zatem zainteresowani wszelkimi udogodnieniami w tym zakresie.

Nie wszystkie jednak rozwiązania są oceniane pozytywnie. Krytyczne podejście jest obserwowane w odniesieniu do wykorzystywania pojazdów ekologicznych (elektrycznych, CNG, hybrydowych, rowerów cargo, elektrycznych skuterów) do transportu towarów do odbiorców finalnych po rozładunku w miejskich hub'ach. Wynika to z tego, że transportowane towary mają często duże gabaryty bądź wysoki tonaż, są więc niemożliwe do przetransportowania mniejszymi pojazdami.

Kwestia, która wywołuje po stronie przedsiębiorców szereg obaw jest uczestnictwo we wszelkich procesach bazujących na wymianie informacji, nawet jeżeli finalny efekt miałby polegać na przysporzeniu korzyści danej branży (np. poprzez optymalizację wykorzystania przestrzeni ładunkowych w samochodach).

W odniesieniu do szeregu aspektów podejmowanych w badaniu daje o sobie znać niewielki poziom wiedzy respondentów na temat poszczególnych zagadnień. Rzutuje to na odrzucanie określonych rozwiązań bądź ocenianiem ich jako nieadekwatnych do potrzeb danej branży. Dotyczy to chociażby wszelkich narzędzi ICT usprawniających procesy realizacji dostaw. Wśród respondentów sceptycznie podchodzących od tego rodzaju narzędzi panuje przekonanie, że są one nieefektywne lub po prostu firmy nie mają potrzeby ich stosowania

(ewentualnie danej firmy tego rodzaju wdrożenia nie dotyczą). Kreowanie świadomości lokalnych i regionalnych firm transportowych w tym zakresie wydaje się wobec tego dość istotną potrzebą, a wręcz koniecznością. Niedostateczna wiedza może bowiem rzutować na powodzenie wdrażanych ewentualnie przedsięwzięć. Wynika z tego chociażby obawa przed poddawaniem się benchmarkingowi czy korzystaniem z platformy elektronicznej łączącej popyt i podaż usług transportowych. **Traktowanie informacji jako tajemnic firmowych czy nieufność wobec innych podmiotów z branży powodują, że firmy niechętnie deklarują zaangażowanie w tego rodzaju działania.**

Nie oznacza to, że firmy nie doceniają znaczenia informacji dla prowadzonej działalności. Wręcz przeciwnie, bowiem dostrzegają korzyści chociażby z interaktywnej mapy centrum miasta dla dostawców z bieżącymi informacjami na temat ruchu ulicznego czy miejsc postojowych. Generalnie pozytywnie oceniają wszelkie możliwości usprawnienia działań transportowych (jak chociażby możliwość nocnych dostaw), z kolei ograniczenia napotykają na mniej pozytywny odbiór (np. wprowadzenie stref ograniczonego ruchu), bowiem ich wprowadzenie wpłynęłoby zapewne na działalność dostawców towarów.

Badanie ujawniło, że wśród przedsiębiorców występuje niewielka skłonność do zawiązywania współpracy. Podstawowym czynnikiem zniechęcającym jest obawa przed działaniami konkurencji (np. przejmowaniem klientów), ale obawy czy też niechęć do współpracy wynikają także z odczuwania braku takiej potrzeby bądź uznawania, że nie jest ona potrzebna w danej branży. **Pozytywnie jedynie odbierana jest współpraca na rzecz wielopoziomowego zarządzania, która obejmowałaby nie tylko firmy, ale także zarządców ruchu i infrastruktury, władze lokalne czy zarządcy portu.** Zakres współpracy miałby się wiązać z dążeniem do poprawy przepływu informacji pomiędzy różnymi interesariuszami procesu w ujęciu biznesowym prowadząc do zmniejszenia kosztów prowadzonej działalności.

Działalność transportowa z racji bazowania na pojazdach wyposażonych często w silniki wysokoprężne jest przy tym szczególnie narażona na oddziaływanie na środowisko poprzez emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Niemal dla wszystkich firm uczestniczących w badaniu kwestie związane z ochroną środowiska są oceniane jako istotne. Są one również gotowe podejmować działania na rzecz ochrony środowisk, głównie jednak pod warunkiem, że nie wpłyną na koszty działalności bądź zapewnią przyszłe oszczędności. Dominuje zatem w tym zakresie podejście biznesowe.

Odrębną częścią badania, skierowaną tylko do dostawców, była inwentaryzacja danych dotyczących wykonywanej przez nich działalności. Wynika z nich, że:

- **w strukturze pojazdów dominują raczej mniejsze pojazdy**, choć duże TIR-y stanowią niemal jedną czwartą pojazdów i stanowią najliczniejszą grupę pojazdów;
- **w większości pojazdy spełniają najwyższe normy emisji zanieczyszczeń – Euro-6** (30% udziału) lub Euro-6 (55% udziału);
- podstawowe problemy doświadczane przez dostawców to: **kongestia, jazda w tzw. niedoczasie oraz trudności w znalezieniu miejsc postojowych.**

Przeprowadzone badanie ujawniło, że większość pracowników uczestniczących w badaniu zamieszkuje w Trójmieście, w tym najwięcej w Gdyni (48,7%), a następnie w Gdańsku 12,7%

i Sopocie (10,7%). Mamy więc do czynienia głównie z podróżami o charakterze aglomeracyjnym, w tym lokalnym.

W ramach przejazdów do pracy wykorzystywane są praktycznie wszystkie dostępne środki transportu, przy czym najczęstsze są przejazdy samochodem oraz komunikacją miejską. Wybory są oczywiście podyktowane miejscem zamieszkania. Dominacja samochodu i autobusu powoduje, że najbardziej pożądaną zmianą jest ograniczenie korków i rozładowanie ruchu ulicznego. Dotyczy to zwłaszcza osób podróżujących w obrębie Gdyni. Zwraca uwagę dobra dostępność komunikacyjna w obrębie Trójmiasta, bowiem pracownicy dojeżdżający z Sopotu lub Gdańska potrzebują mniej czasu na dojazd do pracy niż mieszkańcy Gdyni.

W kontekście zagadnienia świadomości społecznej należy podkreślić, że niewielka jest wśród respondentów znajomość takich pojęć jak 'carsharing' czy transporty intermodalny. Niezależnie od tego jednak działania mieszczące się w tego rodzaju pojęciach są wykazywane w udzielanych odpowiedziach, choć nie są nazywane tego rodzaju określeniami. W efekcie wspólne przejazdy do pracy jednym samochodem czy po prostu korzystanie z różnych środków transportu publicznego nie jest utożsamiane z przywołanymi wyżej pojęciami.

Konkludując wyniki badania można stwierdzić, że:

- największe deficyty wiążą się z niewystarczającym poziomem świadomości respondentów w odniesieniu do określonych działań czy zachowań. W przypadku przedsiębiorców rzutują one na skłonność do podejmowania współpracy czy otwartości na stosowanie nowatorskich rozwiązań, ale także wpływają na gotowość podejmowania działań związanych z ochroną środowiska;
- Istotną barierą podnoszenia efektywności logistycznej węzła transportowego w Gdyni są duże obawy interesariuszy przed uczestnictwem w procesie wymiany informacji. Wiąże się ona z dużym poziomem nieufności wobec potencjalnych podmiotów zaangażowanych we współpracę;
- Największe szanse powodzenia mają przedsięwzięcia inicjowane ogólnie i angażujące różne grupy interesariuszy rozwoju węzła transportowego w Gdyni (oprócz firm także zarządców ruchu i infrastruktury, władze lokalne czy zarządców portu).