

Doświadczony i zapracowany jak polski kierowca? Sprawdziliśmy, kto jeździ w firmach transportowych

Kierowca zatrudniony w polskiej firmie transportowej ma średnio 42 lata i rocznie przejeżdża 87 tys. km, czyli mógłby ponad dwukrotnie okrążyć ciężarówką Ziemię, a rekordziści robią to nawet pięciokrotnie. Praca w transporcie oznacza także ciągłe życie w trasie, bo delegacje trwają przeciętnie 244 dni w roku. Jednocześnie zostaje niewiele czasu na urlop - kierowcy wykorzystują zaledwie 17 dni wolnych. Taki obraz profesjonalistów za kółkiem wyłania się z raportu Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. Sprawdziliśmy, kim są i jak pracują przedstawiciele jednego z najbardziej poszukiwanych zawodów w kraju.

Raport „Kim jest kierowca w polskiej firmie transportowej?” OCRK został opracowany na podstawie danych statystycznych i informacji za 2017 rok, zebranych przez Dział Analiz i Rozliczeń OCRK od 1239 kierowców w 2017 r. Wyniki badania nakreślają portret kierowcy zawodowego w Polsce. – *Postanowiliśmy zbadać, kim są kierowcy, których tak bardzo brakuje zarówno w polskiej, jak i europejskiej branży transportowej. Przewoźnicy coraz głośniej mówią o trudnościach z zatrudnieniem i zatrzymaniem w pracy na dłuższej profesjonalnej kadry. Praca w transporcie jest bowiem wymagająca, wiąże się z nią m.in. duża odpowiedzialność, długa rozłątka z rodziną, stres związany często ze skomplikowanymi przepisami w transporcie drogowym i wielogodzinna jazda za kółkiem. Według Komisji Europejskiej wielu kierowców pracuje więcej niż 12 godzin dziennie, z czego ponad 60 proc. czasu stanowi jazda w trasie¹. Z naszych badań wynika, że branża mierzy się z dużym problemem, bo choć przybywa młodych osób o odpowiednich kwalifikacjach, to stanowią oni zdecydowaną mniejszość. Oznacza to, że negatywny trend deficytu kierowców na rynku pracy nie tylko się utrzyma, ale także będzie się w przyszłości pogłębiał* – mówi **Kamil Wolański, ekspert OCRK**.

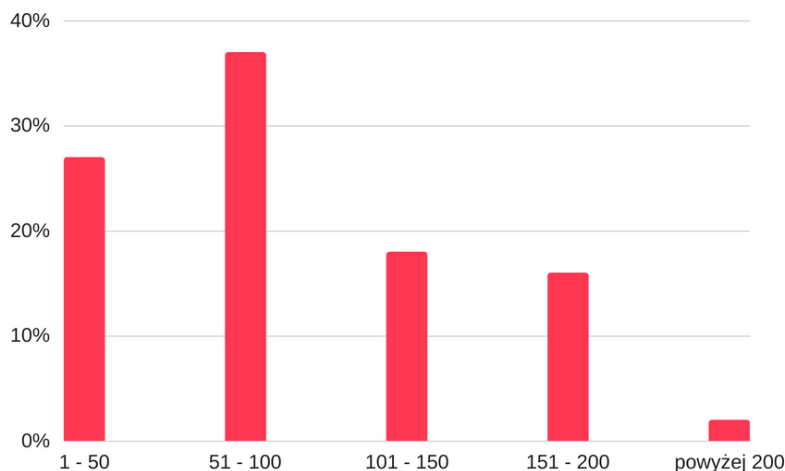
Przejeżdżają nawet 200 tys. km rocznie

Badanie OCRK potwierdza, że kierowcy zatrudnieni w polskich firmach transportowych pokonują ekstremalnie długie trasy. Prawie 4 na 10 przejeżdża rocznie 51-100 tys. km, 18 proc. badanych pokonuje do 150 tys. km, a 16 proc. wyjeżdża od 150 do 200 tys. km, to tak jakby pięciokrotnie okrążyć ciężarówką Ziemię. Niewielka grupa rekordzistów (2 proc.) w roku ma za sobą powyżej 200 tys. km. Jednocześnie warto porównać te dane z średnim przebiegiem ciężarówek w Europie. Według organizacji Transport & Environment jest to 130 tys. km rocznie².

¹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/fatigue/risk_groups/professional_and_truck_drivers_en

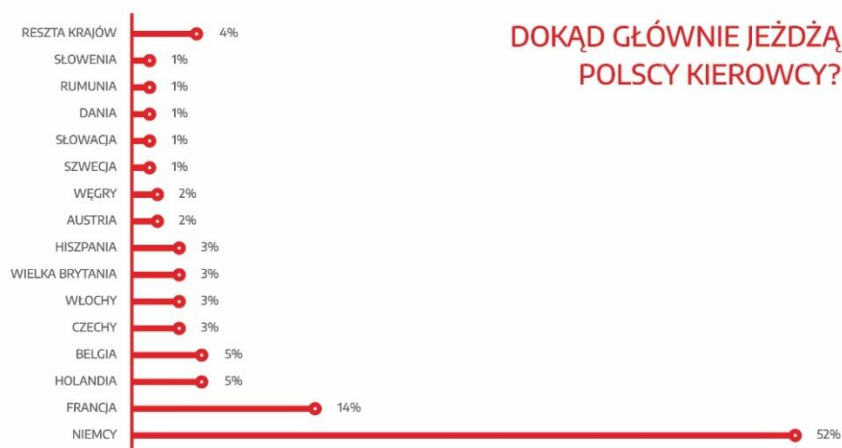
² <https://inconvenienttruck.eu/the-economics-of-trucks-industry/>

Ilość km przejechanych przez kierowcę rocznie w tys km



Wykres 1. Na podstawie badania OCRK z 2018 r.
Liczba km rocznie przejechanych przez kierowców polskich firm transportowych.

OCRK podaje także, gdzie najczęściej wysyłani są polscy kierowcy. Dla ponad połowy badanych celem są Niemcy, 14 proc. jeździ do Francji, a 5 proc. do Holandii i Belgii. Dalej jest między innymi Wielka Brytania, Włochy czy Hiszpania³.



Wykres 2. „Dokąd jeżdżą polscy kierowcy?” Na podstawie danych statystycznych i informacji zebranych przez system OCRK od ok. 22 tys. kierowców w okresie: 1 stycznia - 30 czerwca 2018 r.

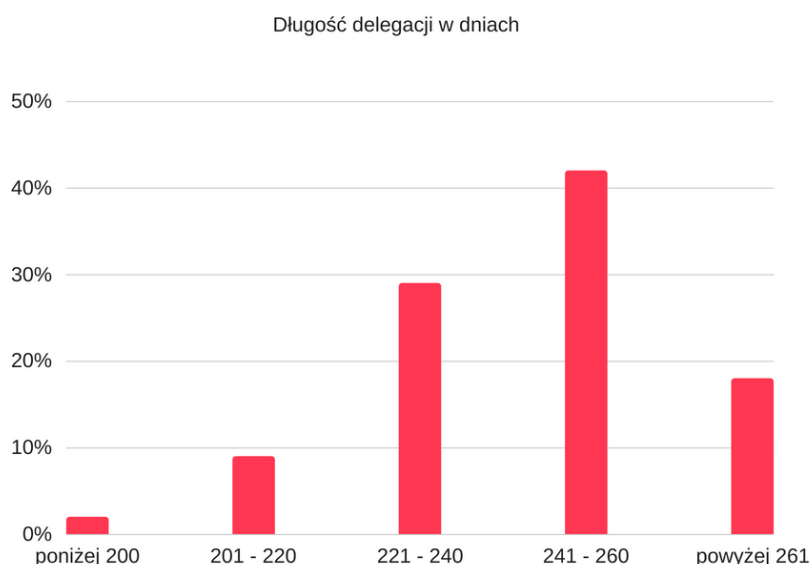
³ Badanie OCRK „Dokąd jeżdżą polscy kierowcy?” zostało opracowane na podstawie danych statystycznych i informacji zebranych przez system OCRK od ok. 22 tys. kierowców w okresie: 1 stycznia - 30 czerwca 2018 r.

Zpracowany, jak polski kierowca

Kierowcy większość swojego czasu poświęcają na pracę, czego odzwierciedleniem jest średnia długość delegacji oraz urlop, który rzadko wykorzystują w całości. 3 na 10 badanych przebywa na urlopie zaledwie 1-10 dni w roku, a największa grupa kierowców (40 proc.) wybiera od 11 do 20 dni wolnych. Na wypoczynek przez 20-26 dni pozwala sobie 14 proc. ankietowanych, taka sama grupa badanych decyduje się na dłuższe wolne od pracy.

Domem staje się kabina ciężarówki

Kierowcy polskich firm transportowych większość roku spędzają za kółkiem. Rekordziści w pojedynczej delegacji za granicą przebywają nawet 28 dni, a jednorazowy wyjazd średnio zajmuje ponad tydzień. Charakter i tryb pracy w tym zawodzie najbardziej jednak pokazują wszystkie, zsumowane delegacje w ciągu roku. Kierowcy w trasie są łącznie od 192 do 294 dni rocznie. 42 proc. badanych wyjeżdża od 241 do nawet 260 dni.



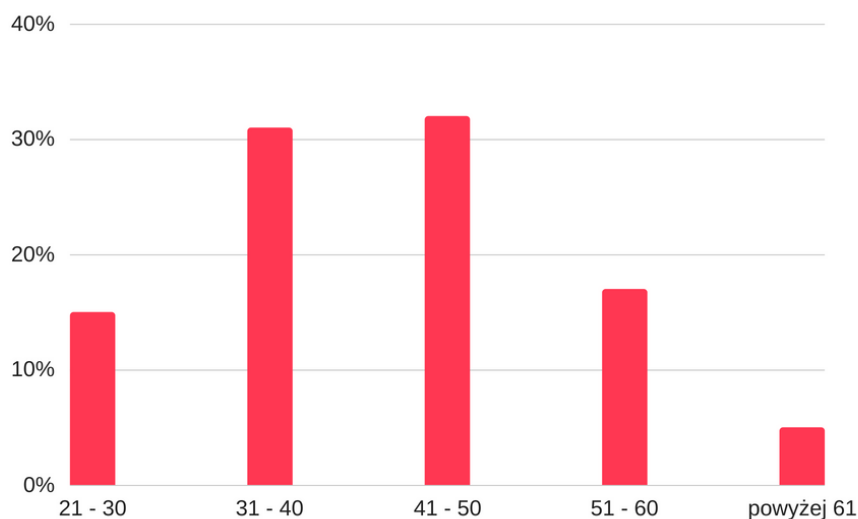
Wykres 3. Na podstawie badania OCRK z 2018 r. Liczba dni spędzonych w delegacji za granicą w ciągu roku przez kierowców polskich firm transportowych.

Kierowca na wagę złota

Badanie OCRK potwierdza także, że kierowcy w polskich firmach transportowych w większości są w średnim wieku. Ponad 6 na 10 badanych ma 31-50 lat, a ponad 17 proc. ukończyło 50 r.ż. Młodzi kierowcy mający 21-30 lat, stanowią 15 proc. badanych. Osoby o kwalifikacjach poszukiwanych w transporcie należą do jednej z najbardziej starzejących się grup zawodowych w całej Europie, a także w Stanach Zjednoczonych. Według raportu „International Transport Forum” kierowcy mają średnio 40-60 lat, a do 2030 r. ich niedobór na wspomnianych rynkach osiągnie 6,4 mln osób⁴.

⁴ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/managing-transition-driverless-road-freight-transport.pdf>

Wiek kierowcy w latach



Wykres 4. Na podstawie badania OCRK z 2018 r. Wiek kierowców polskich firm transportowych.

Przeważająca większość (86 proc.) zatrudnionych w polskich firmach transportowych to Polacy. Jednak widać, że przewoźnicy z niedoborem kierowców radzą sobie również poprzez zatrudnianie pracowników z zagranicy. Już w tej chwili 14% szoferów to obcokrajowcy, głównie z Ukrainy. Liczba ta będzie zresztą sukcesywnie rosła, bowiem deficyt w tej grupie zawodowej stale się powiększa. Z ogólnopolskiego badania Barometr zawodów z 2018 r. wynika, że w całym kraju nie ma województwa, w którym występowałaby nadwyżka osób o takich kwalifikacjach. Równowaga popytu w 2018 r. wystąpiła w zaledwie 6 powiatach⁵. Z kolei, PWC prognozowało, że w 2016 r. luka na rynku pracy wynosiła już ok. 100 tys. kierowców⁶.

- Nasze badanie potwierdza, że kierowcy w Polsce starzeją się, a młodzi stanowią w tej profesji mniejszość. Poza wymagającymi warunkami pracy, powodem takiej sytuacji jest także wysoki próg wejścia do zawodu, który zniechęca do zdobywania uprawnień. By nabyć potrzebne kwalifikacje, trzeba wydać sumę, która sięga prawie 9 tys. zł. Pojawiają się pomysły na rozwiązania problemu, np. w postaci wspólnego finansowania potrzebnych szkoleń z budżetu państwa i pracodawców. Branża wymaga dziś kompleksowych rozwiązań, pozwalających na zachowanie stabilnego rozwoju sektora transportowego, który w 2017 r. wygenerował 6 proc. całego PKB⁷. Choć ta gałąź gospodarki w ostatnich latach notuje wzrosty, to przewoźnicy mierzą się z problemem nie tylko braku rąk do pracy, ale także z coraz bardziej restrykcyjnymi regulacjami unijnymi – podsumowuje ekspert OCRK.

⁵ <https://www.mpips.gov.pl/aktualnosci-wszystkie/zatrudnienie-i-przeciwdzialanie-bezrobociu/art.9740,barometr-zawodow-2018.html>

⁶ <https://www.pwc.pl/pl/publikacje/2016/rynek-pracy-kierowcow-w-polsce-raport-pwc.html>

⁷ Za GUS <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/>