

Jak Europa poradzi sobie z brakiem rąk do pracy?

Według Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) deficyt kierowców może sięgnąć nawet 40 proc., a 21 proc. stanowisk pracy w Europie jest nieobsadzonych.¹ Problem ten potwierdzają także wyniki najnowszego badania Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. Ponad połowa respondentów ma problem ze znalezieniem rąk do pracy. Okazuje się, że dla rodzimych przewoźników stanowi to obecnie największe wyzwanie. Jeśli rocznie z zawodu odchodzi 25 tysięcy osób², a już teraz brakuje około 100 tysięcy fachowców, przyszłość transportu drogowego rysuje się w ciemnych barwach. Średni wiek kierowcy zawodowego to 42 lata³, a młodych jest jak na lekarstwo. To nie jest bolączka tylko polskiej gospodarki, a problem międzynarodowy. Skoro 80 proc. transportu towarów odbywa się poprzez przewozy drogowe, to kto będzie jeździł w Europie za dziesięć lat?

Czarna dziura

Polska jest potentatem na rynkach europejskich w branży TSL. W 2016 roku rodzimi przewoźnicy osiągnęli 25 proc. udziału w obszarze przewozów między krajami europejskimi, zaś w samej Polsce transport międzynarodowy wygenerował ponad 5,1 proc. PKB.⁴ Jednak tak korzystna sytuacja polskich firm transportowych nie jest równoznaczna z brakiem problemów w sektorze. Największym zagrożeniem dla tej branży jest niedobór wykwalifikowanych pracowników. Zgodnie z raportem PwC "Rynek pracy kierowców w Polsce" szacowany niedobór kierowców na rynku polskim w 2016 roku wynosił 100-110 tys. osób.⁵ Dane wskazują, że rocznie z zawodu odchodzi ok. 25 tys. pracowników.

Kierowcy zawodowi są w deficycie, co potwierdzają liczne badania. W 99 proc. firm przewoźnych brakuje przynajmniej jednego pracownika z uprawnieniami do prowadzenia pojazdu. 36 proc. truckerów potrzebuje maksymalnie tygodnia, by znaleźć nową pracę. Dokładnie tyle samo ankietowanych deklaruje, że otrzyma propozycje pracy od konkurencji, zaś 46 proc. przewoźników znajduje pracownika w ciągu miesiąca, a aż 31 proc. pracodawców zajmuje to nawet kwartał.^{6,7} Także najnowszy Barometr Zawodów wskazuje na duże braki kierowców na terenie całej Polski, ze szczególnym uwzględnieniem zachodniej części kraju - zauważa Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

Warto zwrócić uwagę na to, jakie straty ponosi przewoźnik w sytuacji, gdy nie ma kto jeździć - koszt nawet jednodniowego przestoju samochodu ciężarowego może sięgać 650 EUR.⁸ 71 proc. ankietowanych firm transportowych w analizie "Dostępność, Stawki & Technologia: Europejskie Badanie Transportu Drogowego 2018" prognozowało wzrost cen za świadczone usługi. Dla 59 proc. respondentów determinantem podwyżki miał być brak kierowców.⁹

¹ <https://www.iru.org/resources/newsroom/fifth-driver-positions-unfilled-european-road-transport-sector>

² Rynek pracy kierowców zawodowych, PwC.

³ Badanie Kim jest polski kierowca ciężarówki, Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców, 2018.

⁴ http://pitd.org.pl/wp-content/uploads/2018/01/raport_Styczen2018.pdf

⁵ <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf>

⁶ http://pitd.org.pl/wp-content/uploads/2018/01/raport_Styczen2018.pdf

⁷ <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf>

⁸ <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf>

⁹ https://www.mercareon.com/fileadmin/Structure_images_TYPO3/files/Report/PL/Dostepnosc_Stawki_Technologia_Europejskie_Badanie_Transp ortu_Drogowego_2018_Raport_Transporeon.PDF

Polsko, nie jesteś sama

Zgodnie z danymi Generalnej Dyrekcji Ruchu Drogowego w Hiszpanii 72 proc. pracujących w charakterze zawodowego kierowcy ma więcej niż 50 lat! The Sun w styczniu 2018 alarmował swoich czytelników, że deficyt kierowców zawodowych w Wielkiej Brytanii zwiększa się aż o 50 osób dziennie.¹⁰ Według najnowszego raportu Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) średni wiek pracowników tej grupy zawodowej w UE wynosi 44 lata. Brytyjcy truckerzy mają średnio 55 lat! Zaś w Niemczech w ciągu najbliższych pięciu lat z zawodu odejdzie aż 66 proc. kierowców. Obecnie brakuje tam około 45 000 pracowników z uprawnieniami do prowadzenia ciężarówki - dla określenia skali problemu warto również zwrócić uwagę, że takie dokumenty rocznie zyskuje tam ok. 2000 osób.¹¹ Ponadto Dania, Szwecja i Norwegia zgłaszają deficyty odpowiednio 2500, 5000, 3000 kierujących¹².

To absolutnie niepokojące dane, które wskazują, że kierowca to zawód starzejący się. Sytuacja jest bardzo podobna w większości państw europejskich. Z badań przeprowadzonych przez OCRK wynika, że średni wiek polskich kierowców wynosi 42 lata. Owszem, zachęca się młodych do pracy za kierownicą ciężarówki, prawie 95 proc. zatrudnionych jest w oparciu o umowę o pracę, a płaca w tym zawodzie jest wyższa niż średnia krajowa i wynosi minimum około pięć tysięcy PLN netto. Jednak to wciąż za mało, by przyciągnąć młodszych pasjonatów transportu – mówi Kamil Wolański. - Skutki deficytu truckerów odczuwamy wszyscy, a wkrótce będą zauważalne jeszcze bardziej. Zmniejszająca się liczba kierowców powoduje wzrost cen przewozu towarów, które przekładają się na ogólne podwyżki cen produktów transportowanych ciężarówkami, w tym głównie żywności. Problemem są też opóźnienia w dostawach – komentuje ekspert OCRK.

Środki zaradcze

Odpowiedzią na poszerzającą się liczbę wakatów w transporcie w Polsce i Europie jest napływ kierowców zza wschodniej granicy. Analizując dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego z ostatnich kilku lat, zauważalny jest wzrost ilości pracowników z krajów trzecich, którzy uzyskali świadectwa kierowców. W 2018 roku wydano 72 390 takich dokumentów, w tym ponad 56 tys. obywatelom Ukrainy, 13 622 Białorusinom, a 1075 Mołdawianinom. Dla porównania w 2017 wydano 46 178 świadectw, z czego 35 115 pracownikom z Ukrainy. Zaś pięć lat wcześniej - w 2014 roku GITD wydało zaledwie 6 809 dokumentów - analizuje ekspert OCRK. - Polska jest dobrym wyborem dla kierowców z Ukrainy czy Białorusi ze względu na stosunkowo niewielką odległość od rodzinnego domu, jednak rynki „starej Unii” kuszą pracowników ze Wschodu uproszczonymi przepisami i wyższymi zarobkami - dodaje.

Polska także zmienia przepisy, by zwiększyć ilość potencjalnych kandydatów do pracy za kółkiem. Ważnym krokiem jest przywrócenie do szkół zawodowych kierunku kierowca-mechanik. W październiku ubiegłego roku wprowadzono zmianę ustawy o kierujących pojazdami, w myśl której całkowity lub częściowy ubytek słuchu nie jest przeciwwskazaniem do uzyskania uprawnień kierowania pojazdami.¹³ Nieustannie trwają także prace nad poprawieniem bezpieczeństwa w branży. Pod koniec 2018 roku Unia Europejska zadeklarowała wielomilionowe inwestycje w infrastrukturę parkingową tak, by na terenie Wspólnoty powstało ok. 100 tys. nowych i przede wszystkim – bezpiecznych miejsc parkingowych dla ciężarówek.

¹⁰ <https://www.thesun.co.uk/news/5335306/trucker-shortage-threatens-post-brexit-trade-boom-with-45000-jobs-to-fill/>

¹¹ <https://theloadstar.com/truck-driver-shortage-crisis-now-spreading-across-whole-europe/>

¹² <https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/European-truck-driver-shortage-now-major-problem-for-shippers/74206.htm#.XOOziczzaM9>

¹³ Ustawa z dnia 12 kwietnia 2018 r.

Zmiany są widoczne, jednak ich rezultat będzie odczuwalny za kilka, a nawet kilkanaście lat. To, co możemy zrobić tu i teraz, to zapewnić kierowcom godne warunki pracy oparte na szacunku i wynagrodzeniu adekwatnym do wykonywanych obowiązków. Ważne są również wszelkie ułatwienia dla pracujących za kółkiem – od dobrze wyposażonego pojazdu i rozwiązań telematycznych, jak na przykład GBOX, ułatwiających pokonywanie trasy, po wsparcie ekspertów w sytuacjach kryzysowych. A są nimi między innymi kłopotliwe kontrole drogowe poza granicami kraju, konieczność kompletowania dokumentacji czy poprowadzenie komunikacji z inspekcjami z Francji, Niemiec czy Austrii, czyli w krajach, do których polscy kierowcy podróżują najczęściej – mówi Kamil Wolański, OCRK.

OCRK Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

ul. Karpacka 24/U2c, 43-300 Bielsko-Biała, NIP: 5472148876, REGON: 243433883, e-mail: biuro@ocrk.pl
Infolinia: 801 00 63 01, tel. +48 33 470 06 00, fax. +48 33 470 06 01, www.ocrk.pl Numer KRS: 0000704301; SĄD REJONOWY W BIELSKU-BIAŁEJ
VIII WYDZIAŁ GOSPODARCZY KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO; Kapitał zakładowy: 100 000 PLN