

## Polska mniej przyjazna kierowcom ze Wschodu

Od kilku lat lawinowo rośnie liczba cudzoziemców, głównie zza wschodniej granicy, którzy rozpoczynają pracę w Polsce. Dla branży TSL zmagającej się z poważnym deficytem kadrowym to szansa na obsadzenie wakatów, których liczba w najbliższym czasie może wzrosnąć nawet do 200 tys. Niestety i ten scenariusz okaże się niewystarczający, a to za sprawą zachodniego rynku pracy, który otworzył się na obcokrajowców ze Wschodu. Okazuje się jednak, że konkurencyjne zarobki sąsiada to nie jedyny powód, dla którego obcokrajowcy chcą opuścić Polskę. Według ostatnich doniesień NIK, polska administracja publiczna w żaden sposób nie jest przygotowana do przyjmowania wniosków cudzoziemców. Brakuje sprawnej, rzetelnej i terminowej obsługi, nie dysponujemy dokumentami regulującymi politykę naszego kraju w zakresie kształtowania migracji, a to tylko nieliczne z uchybień, które skutecznie zniechęcają przybyszów zza Buga do ubiegania się o pobyt w Polsce.

Polscy przewoźnicy nie mają wątpliwości, że to jeden z trudniejszych okresów dla rodzimej branży transportowej. Na polskiej i europejskiej scenie politycznej wciąż toczą się dyskusje na temat ostatecznego kształtu nowych zasad zwanych pakietem mobilności, wedle których miałyby funkcjonować transport drogowy w krajach Wspólnoty. Wszystko wskazuje na to, że termin pierwszego czytania w Radzie może się odbyć jeszcze w tym roku, wówczas będzie wiadomo, czy wejdą w życie niekorzystne zapisy dotyczące polskiego transportu. **I choć odpowiedź Komisji Europejskiej na ostatnie głosowanie PE w sprawie pakietu mobilności daje światło w tunelu, to jednocześnie musi ona cały czas stawiać czoło innemu wyzwaniu, jakim są pogłębiające się braki kadrowe.**

### Pracownik ze wschodu potrzebny od zaraz

Zapotrzebowanie na ręce do pracy nieustannie rośnie i szukamy ratunku wśród emigrantów zarobkowych zza wschodniej granicy. Jak podaje NIK, w latach 2014-2018 do urzędów wojewódzkich w całej Polsce wpłynęło łącznie ponad 910 tys. wniosków o zezwolenie na pracę, z czego w 2014 było ich zaledwie 47 tys. a w 2018 już 367 tys. W pierwszym półroczu 2019 roku liczba oświadczeń o powierzeniu pracy obcokrajowcom wzrosła do niemal 850 tysięcy. To między innymi za sprawą dwucyfrowego wzrostu zapotrzebowania, m.in. w przemyśle i w branży TSL. Niestety, wszystko wskazuje na to, że zagraniczni ochotnicy nie rozwiążą problemu deficytu kadrowego w polskim transporcie. Jednym z powodów będzie konkurencyjna oferta na rynku pracy naszego zagranicznego sąsiada – Niemiec.

*Dotąd rodzima branża upatrywała ratunku w kierowcach ze Wschodu, którzy coraz częściej kierowali pojazdami na polskich tablicach rejestracyjnych. Niestety, patrząc z perspektywy zmian, które prowadzą do tego, że po nowym roku drzwi do niemieckiego rynku pracy będą stały otworem szczególnie dla kandydatów z Ukrainy czy Białorusi, możemy się spodziewać znacznego odpływu pracowników właśnie tej nacji. Ostrożne szacunki mówią, że z naszego kraju może wyjechać nawet pół miliona pracowników ze Wschodu, co miałoby niewątpliwie destrukcyjny wpływ na polski PKB, który szacuje się, że tylko z tego powodu, mógłby spaść o około 1,5 proc – mówi Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).*

Pewne jest, że polscy przewoźnicy szczególnie z sektora MŚP nie będą w stanie konkurować zarobkami z zachodnim sąsiadem, a jeśli zapłacą pracownikom więcej, to dla wielu przedsiębiorców będzie to oznaczało nierentowny biznes. Z danych rynkowych wynika, że aż 95 proc. krajowych firm to małe, rodzinne przedsiębiorstwa z taborem do 10 samochodów ciężarowych, których nie będzie stać na znaczne podwyższenie pensji. Biorąc pod uwagę prognozowane wzrosty kosztów prowadzenia działalności, związane z wdrożeniem nowych procedur legislacyjnych, niskimi cenami frachtów, wydłużającymi się terminami płatności, może się okazać, że zmiany te będą zabójcze dla biznesu. Czy możemy konkurować z zachodnim rynkiem pracy na innych polach?

*Przewaga, jaką mamy nad Niemcami, to niewątpliwie położenie naszego kraju, które jest znacznie korzystniejsze. Mieszkaniec Ukrainy potrzebuje od kilku do kilkunastu godzin, żeby wrócić do swojego kraju, podczas gdy w przypadku pracy w Niemczech – czas ten wydłuża się nawet do doby. Patrząc jednak z perspektywy Czech czy Słowacji, które również zaczynają konkurować o wschodniego pracownika, nie jest to karta przetargowa dla Polski. W naszym przypadku na korzyść działa również podobieństwo języka. Ukraińcowi znacznie łatwiej będzie porozumieć się z Polakami niż z Niemcami - mówi ekspert OCRK.*

### **Przewaga, dzięki administracji publicznej?**

Okazuje się, że jest jeszcze jeden kluczowy obszar, którym możemy konkurować z zagranicznym rynkiem pracy i który może zahamować odpływ cudzoziemców z naszego kraju, a jak wskazuje najnowsze badanie Najwyższej Izby Kontroli – jest prawdziwą piętą Achillesową dla Polski. Mowa oczywiście o rodzimej administracji publicznej, która nie radzi sobie z lawinowo rosnącą liczbą cudzoziemców przyjeżdżających do pracy. Kontrola NIK wykazała, że na przełomie ostatnich 4 lat czas legalizacji pobytu wydłużył się ponad trzykrotnie – z 64 do 206 dni, a w skrajnych przypadkach trwał nawet 3 lata. Jeżeli dodamy do tego brak sprawnej i rzetelnej obsługi obcokrajowców, a także brak strategicznego dokumentu określającego politykę państwa w zakresie kształtowania migracji – to nie dziwi fakt, że frustracja i niechęć do ubiegania się o pracę w naszym kraju systematycznie rośnie.

*Krótki czas legalizacji pobytu, sprawna i rzetelna obsługa pracowników ze Wschodu może okazać się dla naszego rynku pracy kluczowa w pozyskiwaniu i zatrzymywaniu kandydatów. Szczególnie dla branży TSL, w której często wymagane są dodatkowe kursy lub certyfikaty, aby rozpocząć pracę jako kierowca pojazdów w transporcie ciężkim, jest to istotne. System kształcenia pracowników ze Wschodu nie przewiduje szkoleń specjalistycznych, w praktyce to polscy kierowcy uczą swoich ukraińskich kolegów zasad jazdy. Od 1 marca 2018 roku GITD wymaga dołączenia do wniosku o wydanie świadectwa kierowcy kopii dokumentu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe. To oznacza, że szkolenie wstępne lub okresowe powinno odbyć się w Polsce. Każde takie działanie wiąże się z czasem, a zarówno jednej, jak i drugiej stronie zależy na jak najszybszym załatwieniu wszelkich formalności – dodaje Kamil Wolański.*

### **Odpowiednia obsługa ma znaczenie**

Zachodni sąsiad wprawdzie będzie wymagał od kandydatów odpowiednich kwalifikacji, podstaw językowych i dodatkowych certyfikatów zawodowych, ale już wiele firm zabiega o uproszczenie tych zasad i zliberalizowanie obecnego projektu. Dlatego również i Polska powinna podjąć kroki w kwestii uporządkowania działań w strukturach administracji publicznej. Tymczasem wciąż nie ma stosownego dokumentu o strategicznym charakterze, który określałby politykę Polski względem kształtowania migracji, a poprzednio obowiązujące pisma tej rangi są już nieadekwatne do obecnej sytuacji.

*Ważną kwestią jest również problem, na który zwracają uwagę polscy przedsiębiorcy, tzw. uwiązania do pracodawcy. W przypadku zwolnienia obcokrajowiec ma jedynie 30 dni na złożenie kolejnego wniosku o wydanie zezwolenia na pracę, które przyznawane jest na podstawie umowy z nową firmą. To zdecydowanie zbyt krótki czas na znalezienie zatrudnienia i dopełnienie formalności – komentuje ekspert OCRK. Ostatnie analizy PwC pokazują, że na polskim rynku jest obecnie około 650 tys. aktywnych zawodowo kierowców. Co roku odchodzi około 25 tysięcy, natomiast tych, którzy zyskują kwalifikacje jest ok. 35 tys. To jednak nie pozwala na uzupełnienie deficytów kadrowych. Braki na rynku pracy wynoszą już 100 tys. wakatów dla kierowców, a w perspektywie kolejnych lat może to być nawet 200 tys. Patrząc na przyszłość nie tylko polskiego transportu, ale także innych sektorów gospodarki – wsparcie zagranicznych pracowników, będzie dla nas kluczowe.*