

Zarabiają sporo, ale i tak chcą odejść z pracy. Mowa o kierowcach zawodowych

data aktualizacji: 2017.08.03



fot. <http://jan-trans.net.pl>

Ze względu na brak kierowców blisko dwie trzecie firm transportowych ma problemy z wypełnieniem grafiku przewozów. Niedobory kadrowe sięgają 100 tys. wakatów, a co roku branża mogłaby zatrudnić 30-40 tys. osób. Tymczasem już co piąty kierowca rozważa w najbliższych latach odejście z zawodu - wynika z badań firmy doradczej PwC. Przewoźnicy postulują zatem zmiany w szkolnictwie zawodowym. Problemem branży są także regulacje, które wprowadzają państwa europejskie i które proponuje UE.

Kierowcy zawodowi w czołówce poszukiwanych zawodów

- Potrzebna jest natychmiastowa zmiana w szkolnictwie zawodowym. Na teraz potrzebujemy około 100 tys. kierowców w całej branży. Rokrocznie jesteśmy w stanie zatrudnić ich około 30-40 tys. osób. Należy zmienić podstawę programową tak, aby absolwent szkoły zawodowej mógł podjąć pracę w firmie transportowej na stanowisku kierowcy - mówi agencji Newseria Biznes Jan Buczek, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Kierowcy, w szczególności kierowcy samochodów ciężarowych, od kilku lat znajdują się w czołówce najbardziej poszukiwanych zawodów w Polsce. Już w tej chwili ponad 60 proc. firm transportowych ma okresowe, a około 20 proc. stałe problemy z wypełnieniem grafiku przewozów.

Analitycy firmy doradczej PwC w raporcie „Rynek pracy kierowców w Polsce 2016” oszacowali, że na polskim rynku pracy brakuje ok. 100-110 tys. zawodowych kierowców (20 proc. całego zatrudnienia

w branży). W ciągu najbliższych kilku lat to zapotrzebowanie będzie wzrastać o 2,5-3 proc. rocznie. W 2025 roku powinno być w Polsce o około 300 tys. zawodowych kierowców więcej niż obecnie.

Wypełnienie rynku przy 60 tys. nowych kierowcach rocznie

Tymczasem obecnie z zawodu odchodzi ok. 25 tys. kierowców rocznie, a kwalifikację uzyskuje 35 tys. To nie pozwala uzupełnić braków na rynku pracy. Aby było to możliwe, liczba osób uzyskujących każdego roku kwalifikację wstępną do zawodu powinna wynosić co najmniej 60 tys.

Eksperti PwC przestrzegają, że coraz większe braki kadrowe mogą zahamować rozwój polskich firm transportowych, które mają w tej chwili 25-proc. udział w europejskim rynku usług tego typu. Ponieważ transport ma znaczące przełożenie na całą gospodarkę, spadek dynamiki w tej branży spowodowany niedoborem kierowców wpłynie bezpośrednio na bilans płatniczy Polski i inne sektory, m.in. logistykę, handel i budownictwo oraz przedsiębiorstwa leasingowe.

- Ponad pół miliona osób zatrudnionych w branży międzynarodowego transportu samochodowego to też zysk w wymiarze społecznym. Do ok. 250 tys. kierowców zatrudnionych bezpośrednio trzeba doliczyć inne osoby zatrudnione w naszych w firmach w zapleczu technicznym, w magazynach. Korzyści z transportu obejmują około 500 tys. rodzin - podkreśla Jan Buczek.

Co piąty kierowca rozważa odejście z zawodu

Średnio co piąty zawodowy kierowca (20 proc.) rozważa obecnie odejście z zawodu. Głównym powodem jest wysokość wynagrodzeń. Mimo że kierowcy zarabiają relatywnie dobrze (średni dochód kierowcy na trasach międzynarodowych to ok. 6,5-7 tys. zł brutto), to mają poczucie, że kwota zarobków nie rekompensuje częstych rozstań z rodziną, długich pobyków poza domem i niedogodności związanych z wyposażeniem pojazdów ciężarowych, którymi jeżdżą w długie trasy.

Z drugiej strony dla osób zainteresowanych tą profesją poważną barierą są koszty, czas i trudności związane z uzyskaniem niezbędnych kwalifikacji. Koszt kursów i egzaminów koniecznych do podjęcia pracy może się wahać od 9,8 do 12,3 tys. zł. Brakuje też ośrodków, w których można przeprowadzić proces kwalifikacji wstępnej - w siedmiu województwach nie ma ani jednego Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy (ODTJ).

Przedstawiciele branży transportowej od lat apelują o wprowadzenie kierunku kierowca-mechanik do programu nauczania szkół zawodowych dla dorosłych i zapewnienie im finansowania.

Według ekspertów PwC konieczne jest też ustabilizowanie sytuacji prawnej kierowców w Unii Europejskiej, zwłaszcza w kontekście przepisów dotyczących krajowych płac minimalnych i delegowania pracowników. Rygorystyczne przepisy wymierzone pośrednio w zagranicznych przewoźników już wcześniej wprowadziły m.in. Niemcy i Francja.

Nowe zasady = groźba bankructwa dla niektórych firm

Zgodnie z projektem UE zmian dotyczących delegowania pracowników za czas pracy na terytorium innego państwa polski kierowca ma otrzymywać takie samo wynagrodzenie jak lokalny pracownik na podobnym stanowisku. Nowe regulacje wprowadziłyby też szereg nowych obowiązków administracyjnych, co dla firm będzie oznaczać wzrost obciążeń i kosztów, a w konsekwencji nawet groźbę bankructwa.

- W ostatnim czasie jesteśmy dotkliwie atakowani przez rządy państw Europy Zachodniej. Przypisuje się nam niszczenie ich wewnętrznego rynku. Chcę powiedzieć, że nie stoją za tym polscy przewoźnicy, ale kapitał tych państw, który - tworząc spółki-córki na terenie Polski, Węgier czy Rumunii - ściągą potencjał z Europy Wschodniej, aby nieuczciwie konkurować na własnym, wewnętrznym rynku. Jeżeli rządy tych państw nie potrafią uporać się z tym procederem i przerzucają winę na nas, przewoźników międzynarodowych, to jest to nieporozumienie. Oczekujemy aktywności naszego rządu, aby uporać się z tym problemem. Inaczej nasz potencjał pojazdów i firm transportowych niebawem będzie przeżywał ogromny kryzys, a skutki będą miały wymiar gospodarczy i społeczny - podkreśla prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Jak wynika z raportu „Rynek pracy kierowców w Polsce 2016”, który opublikowała w październiku firma doradcza PwC, na polskim rynku pracy jest obecnie ok. 600-650 tys. zawodowych kierowców, z czego około 500-550 tys. stanowią kierowcy samochodów ciężarowych. Niedobory sięgają 20 proc. całego zatrudnienia w branży, wskutek czego kierowcy nie mają problemu ze znalezieniem zatrudnienia. Ponad 70 proc. znajduje pracę w czasie krótszym niż tydzień, co jest ewenementem na polskim rynku pracy (wg danych GUS z 2016 roku średni czas poszukiwania pracy to 11 miesięcy). Mimo że w 2016 roku podwoiła się liczba ukraińskich i białoruskich kierowców zatrudnionych w polskich firmach transportowych (w stosunku rok do roku), to problem niedoborów w zawodzie się nie zmniejszył.

Źródło: