

17-letni kierowca zawodowy?

data aktualizacji: 2025.04.29



W Polsce w branży TSL brakuje od 100 do 200 tys. osób, szczególnie najmłodszych. Kierowcy do 25 roku życia to zaledwie 4 procent zatrudnionych "za kółkiem", podczas gdy w Europie ponad 10%. Jak przekonać młodych ludzi do kariery w branży transportowej? Czy remedium na lukę kadrową będzie unijny program Skilled Driver Mobility for Europe?

Już za kilka dni do egzaminu dojrzałości przystąpią tysiące polskich maturzystów, licząc, że matura jest pierwszym krokiem w budowaniu kariery zawodowej. Jednak zgodnie z ogólnopolskim Barometrem Zawodów, śledzącym zapotrzebowanie na pracowników w całej Polsce, w grupie najbardziej pożądanых na rynku znajdują się stanowiska nie wymagające wyższego wykształcenia, ale praktycznej wiedzy i umiejętności. W ich czołówce od lat znajdują się kierowcy zawodowi, których, zgodnie z barometrem, brakuje w niemal każdym rejonie Polski.

Wykonujący ten zawód mogą liczyć na spore i stale rosnące zarobki oraz stabilną pracę już od 21 roku życia. Mimo to kierowcy zawodowi nie garną się do pracy.

Pewna kariera w transporcie

- Zapotrzebowanie jest duże, ponieważ nasz kraj od wielu lat utrzymuje pozycję europejskiego lidera branży, obsługującego około 20% towarowych przewozów drogowych na kontynencie. Brak kierowców to jednak nie tylko bolączka Polski, ale całej Europy. Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) szacuje, że do 2028 roku obecna luka kadrowa zwiększy się do 745 tys., co wiąże

się z trudną sytuacją demograficzną w naszym regionie. Ratunkiem dla branży może okazać się zwiększenie liczby kierowców z zagranicy, również z dalekich części świata - komentuje Kamil Nowak, Dyrektor Sprzedaży w Transcash.eu.

Temu celowi służy między innymi unijny program "Mobilność Wykwalifikowanych Kierowców dla Europy" (Skilled Driver Mobility for Europe), za który odpowiada Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU). Program potrwa do końca 2025 roku, a jego celem jest ułatwienie podejmowania zawodu kierowcy przez obywateli ośmiu krajów partnerskich: Egiptu, Tunezji, Etiopii, Bangladeszu, Kenii, Maroka, Nigerii i Pakistanu. Wśród beneficjentów programu znajduje się także Polska. Krajowa branża od dawna zwraca uwagę zwłaszcza na uciążliwość formalności związanych z zatrudnianiem kierowców z zagranicy.

Nastolatki za kółkiem? UE daje zielone światło

Chętnych do zawodu brakuje zwłaszcza wśród młodych ludzi.

- Choć o uprawnienia starać się można już w wieku 21 lat, kierowcy do 25. roku życia stanowią w Polsce zaledwie 4% ogółu, a w Europie nieco ponad 10%. Branża od lat postuluje, że obniżenie wieku dopuszczenia do zawodu kierowcy i intensywna promocja zawodu mogłaby zwiększyć zainteresowanie nim wśród młodzieży - mówi Kamil Nowak.

Pierwszy krok właśnie został wykonany, Z końcem marca 2025 roku Parlament Europejski i Rada UE przyjęły porozumienie, które obniża minimalny wiek, w którym kierowca może uzyskać prawo jazdy na ciężarówkę, z 21 do 18 lat. Warunkiem przystąpienia do egzaminu jest uzyskanie certyfikatu kompetencji zawodowych. Dodatkowo, na mocy zmian kraje UE będą mogły umożliwić prowadzenie ciężarówek lub samochodów dostawczych na swoim terytorium już 17-latkom, jeśli będzie im towarzyszył inny doświadczony kierowca. Po formalizacji porozumienia kraje UE będą miały cztery lata na wdrożenie nowych wytycznych.

Ile zarabia kierowca zawodowy?

Do podjęcia zawodu kierowcy zachęcają wysokie pensje. Zgodnie z raportem Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, poświęconym zarobkom kierowców zawodowych w naszym kraju, średnia ich wynagrodzeń w roku 2023 wyniosła około 7800 zł netto, a mediana, czyli najczęściej spotykana płaca, 8000 zł netto. Równocześnie blisko połowa ankietowanych zadeklarowała, że w roku poprzedzającym badanie otrzymała podwyżkę. Najlepiej zarabiają kierowcy samochodów ciężarowych w transporcie międzynarodowym, zwłaszcza wyjeżdżający poza UE i pracujący w systemie 4/1, czyli 4 tygodnie w trasie i 1 w domu. W ich wypadku średnia zarobków przekracza 9000 zł. Kierowcy wykonujący wyłącznie przewozy krajowe mogą liczyć na średnio 6000 zł pensji, a w przypadku lokalnych około 5500 zł.

- Dowodem na to, jak cenni dla branży są młodzi kierowcy jest fakt, że mediana zarobków netto w tej grupie jest najwyższa. Kierowcy do 25. roku życia zarabiają 8500 zł netto, a pensje zaczynają spadać dopiero po przekroczeniu 40. roku życia - zwraca uwagę ekspert Transcash.eu - To zjawisko można łączyć z mniejszą skłonnością do wyjazdów w trybie 4/1 lub 3/1 u starszych kierowców, ale także z rosnącymi oczekiwaniami finansowymi osób wchodzących na rynek, napędzanych rosnącymi zarobkami w całej gospodarce.

Co równie ważne, z raportu PITD wynika, że zdecydowana większość (ponad 90 proc.) polskich kierowców jest zatrudniona na umowę o pracę i może liczyć na dodatkowe benefity od pracodawcy.

Blaski i cienie pracy za kółkiem

Na poziomie zarobków praca w transporcie wydaje się więc świetnym wyborem. Zdecydowana większość kierowców w transporcie międzynarodowym na start może liczyć na wynagrodzenie znacznie powyżej średniej krajowej. Czemu w takim razie kierowca zawodowy znajduje się na liście zawodów deficytowych, a chętnych do pracy brakuje niemal w każdej części Polski? Odpowiedź jest złożona, ale najczęściej podnoszonym argumentem są warunki pracy, a zwłaszcza związane z nią długie pobyty poza domem. Zazwyczaj mowa o nieobecności sięgającej dwóch, trzech, a nawet czterech tygodni, co utrudnia prowadzenie życia rodzinnego i towarzyskiego.

Jak zauważa Kamil Nowak, dla przedstawicieli pokolenia Z work-life-balance to jedno z kluczowych wymagań wobec pracy, na równi z zarobkami i dobrą atmosferą.

- Trudno też mówić o komforcie pracy w sytuacji, w której standardem są noclegi w samochodach, a kiepskie wyposażenie MOP-ów na trasie utrudnia chociażby codzienną higienę. Warto jednak zwrócić uwagę, że w ostatnich latach zrobiono wiele, by zarówno na gruncie unijnego, jak i polskiego ustawodawstwa poprawić sytuację kierowców zwłaszcza w kwestii zarobków i zwiększenia komfortu pracy. Mowa o regulacjach związanych z czasem pracy, obowiązkowym wypoczynkiem poza kabiną czy dostosowaniem stawek godzinowych do kraju wykonywania przewozu - mówi ekspert.

Jak zachęcić młodych do pracy w transporcie?

Realnym wsparciem i zachętą dla młodych kierowców mogłoby być odciążenie ich na etapie zdobywania kwalifikacji zawodowych. Koszty kursów na prawo jazdy kategorii C+E, uprawniające do prowadzenia samochodów ciężarowych z ciągnikiem siodłowym, w zestawie z kompletem badań i kwalifikacji, to wydatek rzędu 10, a nawet 15 tys. zł. To spora bariera wejścia do zawodu zwłaszcza dla człowieka na początku zawodowej drogi. Firmy transportowe lub spedycyjne mogłyby podjąć się pokrycia części lub całości tych kosztów w zamian za deklarację pracy na ich rzecz przez określony czas, co obecnie praktykują podmioty zajmujące się transportem publicznym.

Szansą na odmłodzenie kadry kierowców jest też większa feminizacja zawodu. W USA odsetek kobiet-kierowców już kilka lat temu przekroczył 10%, podczas gdy w Europie to średnio 4% (dane IRU z 2024 roku). Popularyzacja zawodu kierowcy wśród kobiet mogłaby zwiększyć liczbę tzw. podwójnych obsad, gdy dwie osoby prowadzą jeden samochód. Taki tryb zwiększa efektywność transportu, a także komfort i bezpieczeństwo kierowców, zwłaszcza gdy obsadę tworzy para związana również w życiu prywatnym.

Zawód wymagający, ale dający satysfakcję

Kierowca zawodowy to styl życia, i podkreślanie jego dobrych stron to podstawa, jeśli branża chce przyciągać młodych ludzi. Kontrapunktem do długich wyjazdów i nie zawsze komfortowych warunków może być możliwość poznawania nowych miejsc, a także elastyczność związana z takim trybem pracy. Zawód kierowcy zawodowego, jak każda profesja, niesie ze sobą zarówno wyzwania, jak i unikalne korzyści. Co istotne, aż 81% kierowców przebadanych przez PITD deklaruje zadowolenie z wykonywanej pracy, mimo niedogodności z nią związanych. To pokazuje, że ten zawód ma realny potencjał, który warto podkreślać, szczególnie w kontekście przyciągania młodego pokolenia do branży.

- Branża transportowa mierzy się dziś z wyzwaniem, które z roku na rok przybiera na sile - coraz trudniej znaleźć chętnych do pracy za kierownicą. Starzejąca się kadra, wysokie koszty wejścia do zawodu i wymagające warunki pracy sprawiają, że luka kadrowa pogłębia się w całej Europie - podsumowuje Kamil Nowak z Transcash.eu - Jeśli nie zaczniemy systemowo inwestować w wizerunek zawodu kierowcy i ułatwiać dostępu do niego, już niedługo na rynku może zabraknąć kluczowych pracowników, od których zależy codzienne funkcjonowanie gospodarki.

Fot. Transcash

Źródło: