

RAPORT:

Problem braku kierowców zawodowych rekomendowane rozwiązania



Listopad 2017



I. Wstęp

II. Brak kierowców na rynku pracy

III. Wpływ braku kierowców na działalność firm z branży transportowej

1. Niestabilna sytuacja wynikająca z rotacji pracowników.
2. Niewykorzystywane zasoby i utracone szanse.
3. Brak inwestycji w rozwój firmy.

IV. Zarobki kierowców zawodowych

V. Rozwiązania, z których mogą - lub korzystają - przedsiębiorcy i firmy z branży transportowej

1. Kierowcy spoza Unii Europejskiej.
2. Krajowy Fundusz Szkoleniowy.
3. Umowy trójstronne.
4. Szkolenia indywidualne finansowane ze środków własnych przedsiębiorstwa.

VI. Rekomendowane rozwiązania

1. Kierowanie środków przeznaczonych na podnoszenie kwalifikacji zawodowych i aktywizację zawodową na rozwój branży transportowej.
2. Edukacja zawodowa a szkolenia zawodowe.
3. Program gwarancji kredytowych.



Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej, nasz kraj stał się potentatem w obszarze międzynarodowego transportu drogowego. **Dziś wyprzedzamy Niemcy i Hiszpanię - w 2016 roku osiągnęliśmy pułap 25% udziału w rynku.**

Pomimo wielu trudności związanych m.in. z wprowadzaniem przez kraje europejskie przepisów mających na celu ochronę ich wewnętrznych rynków przed konkurencyjnymi firmami ze wschodnich krajów Unii Europejskiej, polskie firmy w roku 2016 w przewozach międzynarodowych zanotowały 18,7% wzrostu w tonach przewożonych towarów i o 18% w tonokilometrach. Tym samym udział transportu międzynarodowego w ogólnych przewozach wzrósł z 16,2% do 18,5% dla ton i z 59,8% do 63,3% dla tonokilometrów¹.

W 2016 roku przychody z tytułu przewozów ładunków w transporcie samochodowym wynosiły 95 011,9 mln PLN w stosunku do 88 739,9 mln zł w roku 2015 (wzrost o 7,7%). Warto zauważyć, że sam transport samochodowy stanowi ponad **5,1% PKB Polski**. Już dziś zatrudnionych w transporcie i gospodarce magazynowej pośrednio lub bezpośrednio jest milion osób.

Wzrost ten widać też po dynamice rejestracji nowych pojazdów użytkowych. Dla samochodów ciężarowych wynosi on 18,6%, a przyczep i naczep 22,9% w 2016 r. w stosunku do roku 2015 roku.

Warto zaznaczyć, że Polska w 2016 roku odnotowała kolejny rekord zagranicznej sprzedaży usług, osiągając poziom 193,1 mld zł. Oznacza to wzrost o 14% w stosunku do roku poprzedniego. Tym samym w 2016 roku Polska uzyskała najwyższą od lat nadwyżkę 60 mld zł (dodatnie saldo w przypadku obrotów towarowych wyniosło w tym samym czasie 8,5 mld zł). Branża, która pozwoliła uzyskać taki wynik, to transport. Zagraniczne przychody urosły w ubiegłym roku o 12% i przekroczyły 50 mld zł. Główną rolę w tej puli zajmuje praca firm przewozowych. Nadwyżka wyniosła 21,7 mld zł, co oznacza, że transport wypracował 36% kwoty dla całej gospodarki w handlu usługami.

Przedstawiamy kolejną publikację, która dotyczy jednego z najważniejszych problemów branży transportowej - braku kierowców zawodowych. W Raporcie, jaki oddajemy w Państwa ręce, chcemy zarekomendować rozwiązania, które w obliczu wielu niekorzystnych informacji, jakie przyniósł rok 2017, pozwolą utrzymać dynamiczny wzrost branży na następne lata.

Marcin Wolak
Polski Instytut Transportu Drogowego

¹ http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5511/9/16/1/transport_wyniki_dzialalnosci_2016.pdf

II.

Brak kierowców na rynku pracy

Obecnie polska branża transportowa stoi przed wieloma wyzwaniami. Nie wiemy, jak ostatecznie zostanie rozstrzygnięta kwestia pracowników delegowanych w Unii Europejskiej. Podobnie z szeregiem innych regulacji wprowadzanych stopniowo przez kraje członkowskie. Jednak jedną z najczęściej wymienianych przez przedsiębiorców barier dalszego rozwoju branży jest brak kierowców zawodowych. Według raportu PwC realizowanego na zlecenie TLP² z 2016 roku szacuje się, że w transporcie drogowym pracuje 600-650 tysięcy kierowców. Ten sam raport mówi o deficycie w zawodzie kierowców sięgającym blisko 100 tys. pracowników. Potwierdzają to również dane uzyskane w badaniu przeprowadzonym na zlecenie TransJobs.eu (portalu specjalizującego się w rekrutacjach kierowców), a także przewoźnicy ze Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych oraz inne organizacje ściśle powiązane z branżą transportową.

Skąd wziął się ten sukces? Polskie firmy rozwijają się dynamicznie, ponieważ proponują konkurencyjne ceny. Nie bez znaczenia jest też fakt położenia geograficznego naszego kraju. Deficyt pracowników w oczywisty sposób może ten trend zahamować.

Główne przyczyny braku kierowców zawodowych:

- brak edukacji zawodowej
- brak obowiązkowej służby wojskowej (podczas której wielu młodych ludzi zdobywało uprawnienia do prowadzenia samochodów ciężarowych)
- emigracja zarobkowa
- demografia - starzejący się zawód
- **wysokie koszty uzyskania uprawnień**

Koszty uzyskania prawa jazdy:

	min	max
Kurs na prawo jazdy kat. C	1 800 zł	2 600 zł
Kurs na prawo jazdy kat. C+E	1 900 zł	2 500 zł
Kwalifikacja wstępna przyspieszona (dla os. poniżej 21 lat)	3 200, zł	5 000 zł
Kwalifikacja wstępna pełna (dla os. powyżej 21. lat)	2 200 zł	3 800 zł
Badania lekarskie		200 zł
Badania psychologiczne		150 zł
Egzamin na prawo jazdy kat. C		230 zł
Egzamin na prawo jazdy kat. C+E		245 zł
SUMA dla osób poniżej 21 lat	7 725 zł	10 100 zł
SUMA dla osób powyżej 21 lat	6 725 zł	8 900 zł

*tabela nie uwzględnia kosztów uzyskania prawa jazdy kat. B

² <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf>

Problem braku kierowców zawodowych nie dotyczy wyłącznie Polski. Zauważalny jest w większości krajów Unii Europejskiej. Oznacza to, że **jeśli Polska jako pierwsza rozwiąże tę palącą kwestię, polskie firmy prowadzące działalność na terenie całej Europy, będą mogły liczyć na jeszcze większy udział w rynku przewozów międzynarodowych.**

Wpływ braku kierowców na działalność firm z branży transportowej

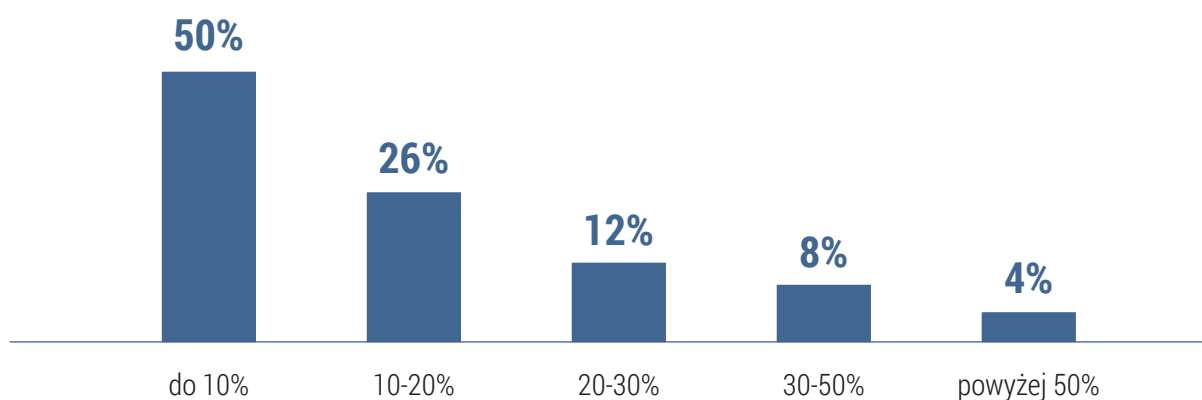
III.

Niestabilna sytuacja wynikająca z rotacji pracowników

1.

Jak pokazuje badanie przeprowadzone na zlecenie TransJobs.eu, deficyt w zawodzie kierowców ma istotny wpływ na wysoką rotację pracowników zatrudnionych na tych stanowiskach.

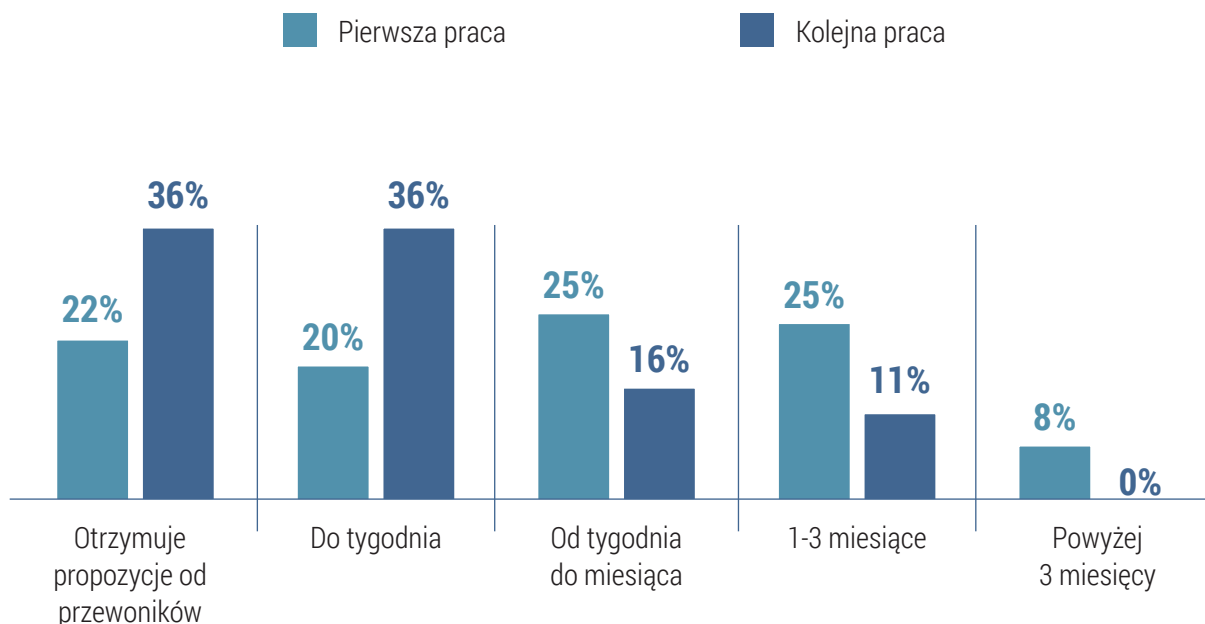
Poziom rotacji wśród kierowców w ciągu roku (jednokrotny wybór)



Niedostateczna ilość kierowców sprawia, że osoby poszukujące pracy w tym zawodzie, mogą przebierać w ofertach. Według danych raportu PwC³ średni czas potrzebny doświadczonemu kierowcy na znalezienie nowej pracy wynosi mniej niż 7 dni. W ponad 1/3 przypadków propozycję zmiany pracodawcy kierowcy otrzymują od przewoźników, którzy sami zabiegają o pozyskanie pracownika.

³ <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf>

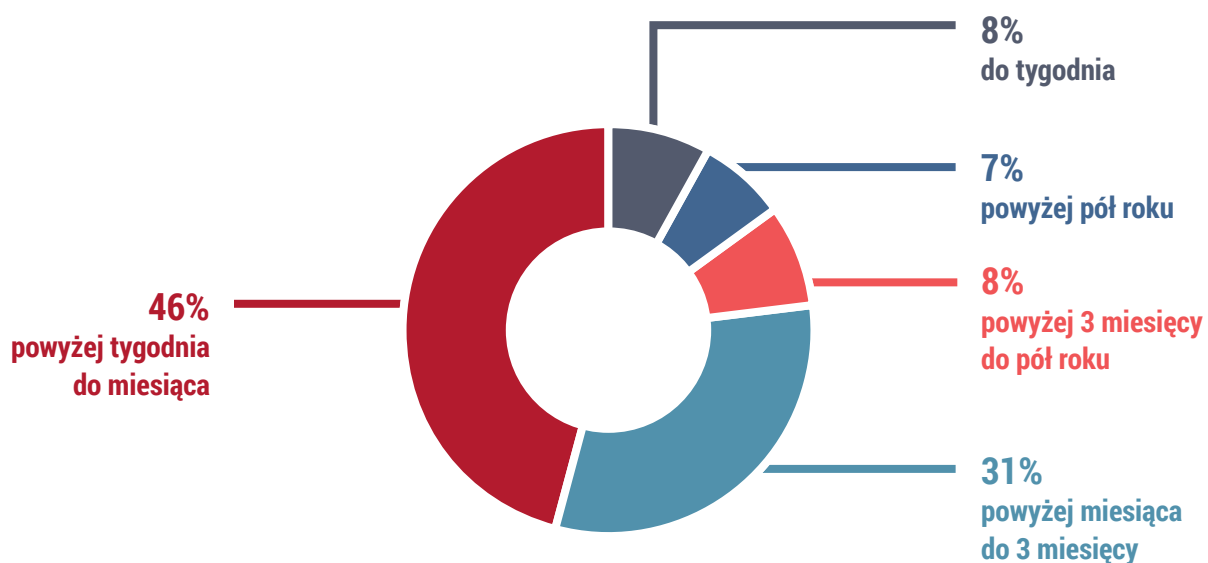
Szybkość znajdowania pierwszej i kolejnych prac w zawodzie kierowcy:



źródło: Opracowanie własne PwC

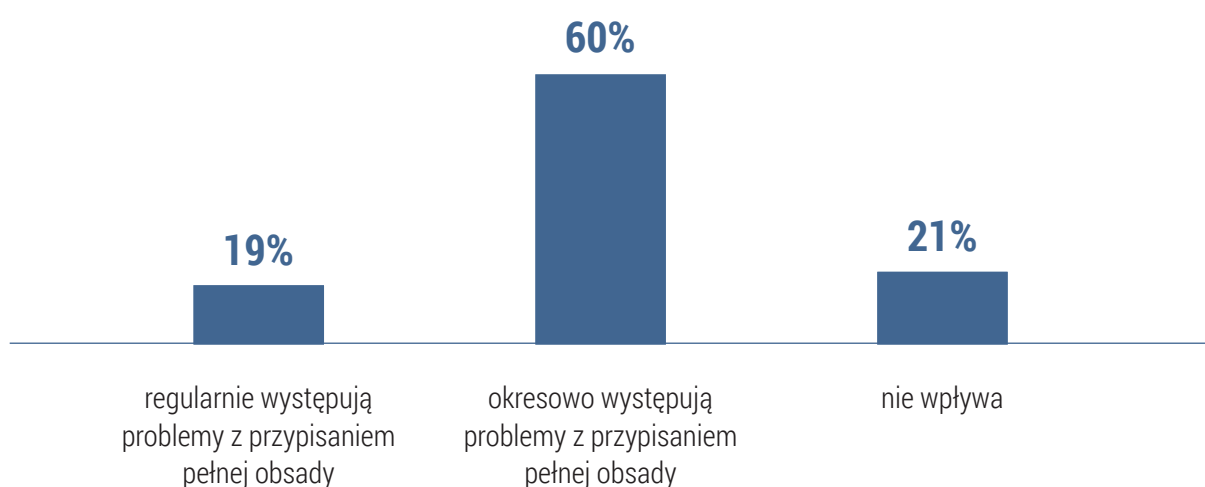
Widzimy, że z punktu widzenia pracodawcy sytuacja nie prezentuje się komfortowo. Żeby zatrudnić pracownika, często potrzebują na to nawet 3 miesiące. Wpływa to bardzo negatywnie na nastroje przedsiębiorców. Jednak przede wszystkim rodzi ryzyko utraty zakontraktowanych zleceń przewozowych, a często poniesienie wysokich kosztów kar umownych.

Czas potrzebny na znalezienie nowego kierowcy:

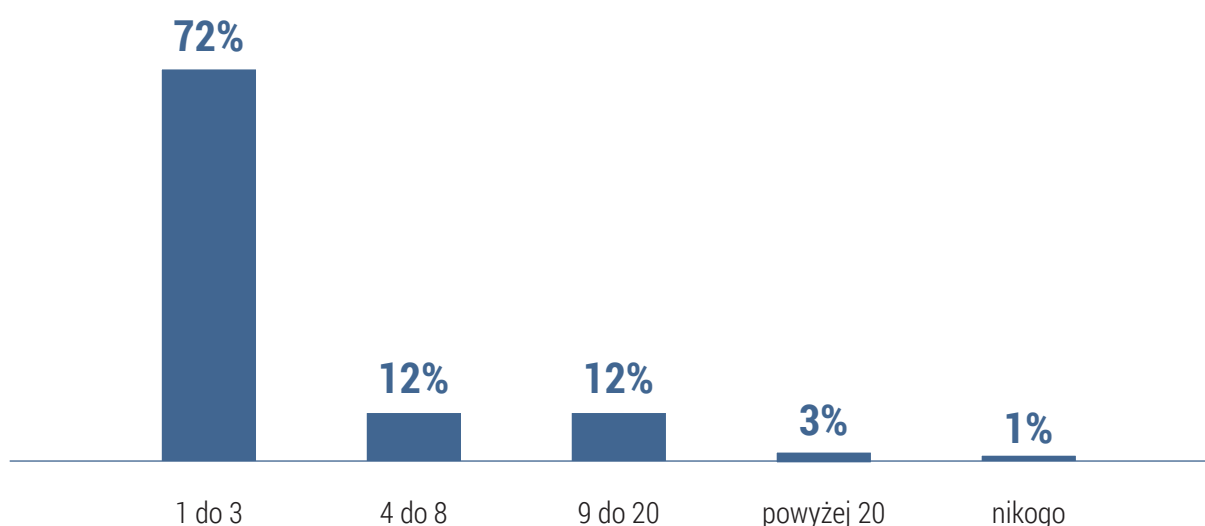


Według badania przeprowadzonego na zlecenie TransJobs.eu połowa pracodawców deklaruje ciągłe zapotrzebowanie na kierowców. Druga połowa - zależnie od czynników losowych (45%) lub sezonowości (5%). Przekłada się to bezpośrednio na koszty związane z brakiem możliwości przypisania pełnej obsady do posiadanych pojazdów. Często wiąże się to nawet z koniecznością rezygnacji ze zleceń. Oprócz kosztów stałych przedsiębiorstwa (takich jak np. utrzymania taboru) dochodzą również koszty utraconych korzyści. Sytuację niejednokrotnie wykorzystują przewoźnicy zza wschodniej granicy, których ciężarówki coraz częściej spotykamy na polskich drogach szybkiego ruchu.

Wpływ obecnego poziomu rotacji na funkcjonowanie firmy:



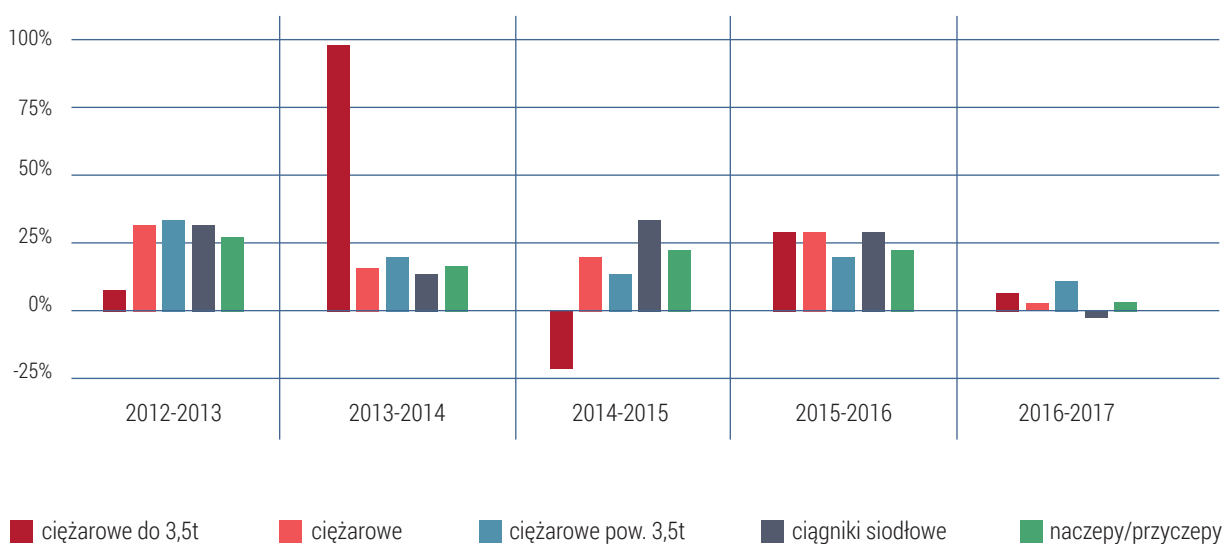
Ilość kierowców w firmie brakujących do optimum:



3. Brak inwestycji w rozwój firmy

Przedsiębiorcy w obawie przed ryzykiem związanym z brakiem kierowców ograniczają inwestycje w zakup nowej floty. Jak pokazują dane Związku Polskiego Leasingu, po 3. kwartale 2017 roku odnotowujemy pierwszą od lat stagnację na rynku leasingu samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych oraz naczep. I to pomimo najlepszej od lat koniunktury w gospodarce krajowej i europejskiej.

Wzrost rynku leasingu w transporcie w kolejnych latach:



źródło: Związku Polskiego Leasingu

Brak inwestycji w sektorze transportu to mniejsze wpływy podatkowe z tytułu podatku VAT, akcyzy i opłat paliwowych, ViaToll, CIT i szeregu innych.

Wyniki badania zleconego przez TransJobs.eu w maju 2017⁴ roku, przeprowadzonego na liczbie ponad 2500 respondentów, jasno pokazują, że zarobki kierowców zawodowych wyróżniają się pozytywnie na tle innych zawodów.

Średnia pensja kierowcy zawodowego wynosi 5032 zł. Jest to kwota uzyskiwana „na rękę”. Celowo nie mówimy tu o wynagrodzeniu netto, gdyż średnio 30% tej kwoty to nieskładkowane diety.

Jak pokazuje wspomniany raport, wynagrodzenie to jest bardzo zróżnicowane. Dzieje się tak m.in. ze względu na system pracy, rodzaj wykonywanego transportu (lokalny/krajowy/międzynarodowy), czy rodzaj posiadanego prawa jazdy. Na wysokość płac wpływają również takie zmienne jak: znajomość języków obcych czy wielkość firmy. W mniejszym stopniu decyduje długość doświadczenia czy wykształcenie - liczą się realne umiejętności.

Praca w ruchu vs. wynagrodzenie:

Mediana	
Międzynarodowym - poza UE	5300 zł netto
Międzynarodowym - UE	5500 zł netto
Krajowym	3 800 zł netto
Lokalnym	3200 zł netto

System pracy vs. wynagrodzenie:

Mediana	
3/1	6000 zł netto
4/1	5512 zł netto
6/2	5300 zł netto
2/1	5600 zł netto
pon-pt	4400 zł netto
kursy jednodniowe	3500 zł netto
inny	5400 zł netto

Kierowcy jeżdżący w ruchu międzynarodowym, zarabiają zdecydowanie więcej niż w ruchu lokalnym czy krajowym. Najwyższe dochody uzyskują jednak Ci pracownicy, którzy decydują się na pracę w systemie 3/1, co oznacza 3 tygodnie w trasie i tydzień wolnego.

Raport pokazuje również, że kierowcy zawodowi w zdecydowanej większości (91%) pracują na podstawie umowy o pracę. Pozostali są zatrudnieni w oparciu o umowy cywilno-prawne lub w systemie B2B⁵ - najczęściej są to jednak kierowcy samochodów o DMC⁶ < 3,5t (busy i kurierka).

Bardzo interesującym wnioskiem płynącym z raportu jest fakt, że aż **86% ankietowanych lubi swoją pracę, co jest wyraźnym sygnałem dla osób zastanawiających się, czy warto zostać kierowcą zawodowym.**

⁴ https://transjobs.eu/Raport_wynagrodzen_TransJobs.eu.pdf

⁵ Dotyczy kierowców prowadzących działalność gospodarczą

⁶ Dopuszczalna Masa Całkowita

Biorąc pod uwagę, że przeciętnie 70% średniego wynagrodzenia kierowców stanowi część wynikająca z umowy o pracę i regularnie oskładkowane (premie i inndodatki), wynagrodzenie netto, z pominięciem diet, wynosi średnio 4959,51 zł brutto (3522,4 zł netto).

Rocznie wpływy na rzecz podatków i ubezpieczeń społecznych z tytułu pracy kierowcy:

Składki NFZ: 4 621,92 PLN

Składki na ubezpieczenia społeczne: 18 907,68 PLN

Składki na Fundusz Pracy i FGŚP: 1 517,64 PLN

Podatek PIT: 4 464,00 PLN

Łącznie: 29 511,24 PLN

Suma tych samych przychodów podatkowych z tytułu ubezpieczeń społecznych dla płacy minimalnej, która obowiązywać będzie od 2018 roku (2100,00 zł brutto), wynosi 12033,72 zł.

Zauważmy jednak, że znaczna ilość kierowców z kat. C+E w transporcie międzynarodowym uzyskuje zarobki nawet dwukrotnie wyższe od średniej, dla której przeprowadzono powyższe wyliczenia.

Wysokość opodatkowania i składek na ubezpieczenie na podstawie średniego wynagrodzenia kierowcy⁷:

	Brutto	ZUS				NFZ	Zaliczka	Netto	Koszt pracodawcy			
		emeryt.	rent.	chorob.	razem				ZUS	FP	FGŚP	Suma
I	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
II	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
III	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
IV	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
V	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
VI	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
VII	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
VIII	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
IX	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
X	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
XI	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
XII	4 959,51	484,05	74,39	121,51	679,95	385,16	372	3 522,40	895,69	121,51	4,96	5 981,67
Suma	59 514,12	5 808,60	892,68	1 458,12	8 159,40	4 621,92	4 621,92	42 268,80	10 748,28	1 458,12	59,52	71 780,04

⁷ <https://www.money.pl/podatki/kalkulatory/plac/>

Kierowcy spoza Unii Europejskiej 1.

Szacuje się, że obecnie w branży transportowej zatrudnionych jest nawet 40 tys. pracowników (w 2016 roku było to 20 tys.) spoza Unii Europejskiej. Są to głównie obcokrajowcy z Ukrainy. Na kolejnych pozycjach znajdują się: Białoruś, Rosja i Mołdawia. Skala pokazuje, że jest to rozwiązanie, które w znacznym stopniu uzupełnia braki na polskim rynku pracy. Nie jest jednak pozbawione mankamentów.

Kierowcy spoza Unii Europejskiej często traktują pracę w transporcie jako zajęcie tymczasowe/przejściowe, rozglądając się za możliwością podjęcia pracy w innych, ale lepiej płatnych zawodach u pracodawców z tzw. Starej Unii (Niemcy, Francja, Holandia itd.). Ponadto pozwolenia o pracę wydawane cudzoziemcom są dokumentami czasowymi, które wymagają odnawiania. Istnieje również ryzyko dotyczące rzeczywistych umiejętności kierowców i trudności związane ze zweryfikowaniem legalności posiadanych dokumentów.

Ponadto należy wspomnieć, że polscy pracodawcy, pomimo legalnego zatrudnienia cudzoziemców w swoich firmach, spotykają się z odmową wydawania zaświadczeń A1 przez terenowych urzędników Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. ZUS tym samym uniemożliwia im pracę w międzynarodowych przewozach drogowych⁸. Nie bez znaczenia przy tym pozostaje fakt, że ZUS pobierając składki za tychże pracowników, jednocześnie nie chce wystawiać zaświadczeń potwierdzających opłacanie składek (druków A1), co dodatkowo utrudnia sytuację całej polskiej branży transportowej.

Krajowy Fundusz Szkoleniowy 2.

Funkcjonowanie Krajowego Funduszu Szkoleniowego (KFS) reguluje ustawa o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. 17.1065 z późn. zm.) oraz rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 maja 2014 r. w sprawie przyznawania środków z Krajowego Funduszu Szkoleniowego (Dz. U. 14.639, Dz. U. 16.2155). KFS stanowi wydzieloną część Funduszu Pracy i jest przeznaczony na wsparcie pracodawców inwestujących w kształcenie ustawiczne pracowników i swoje własne.

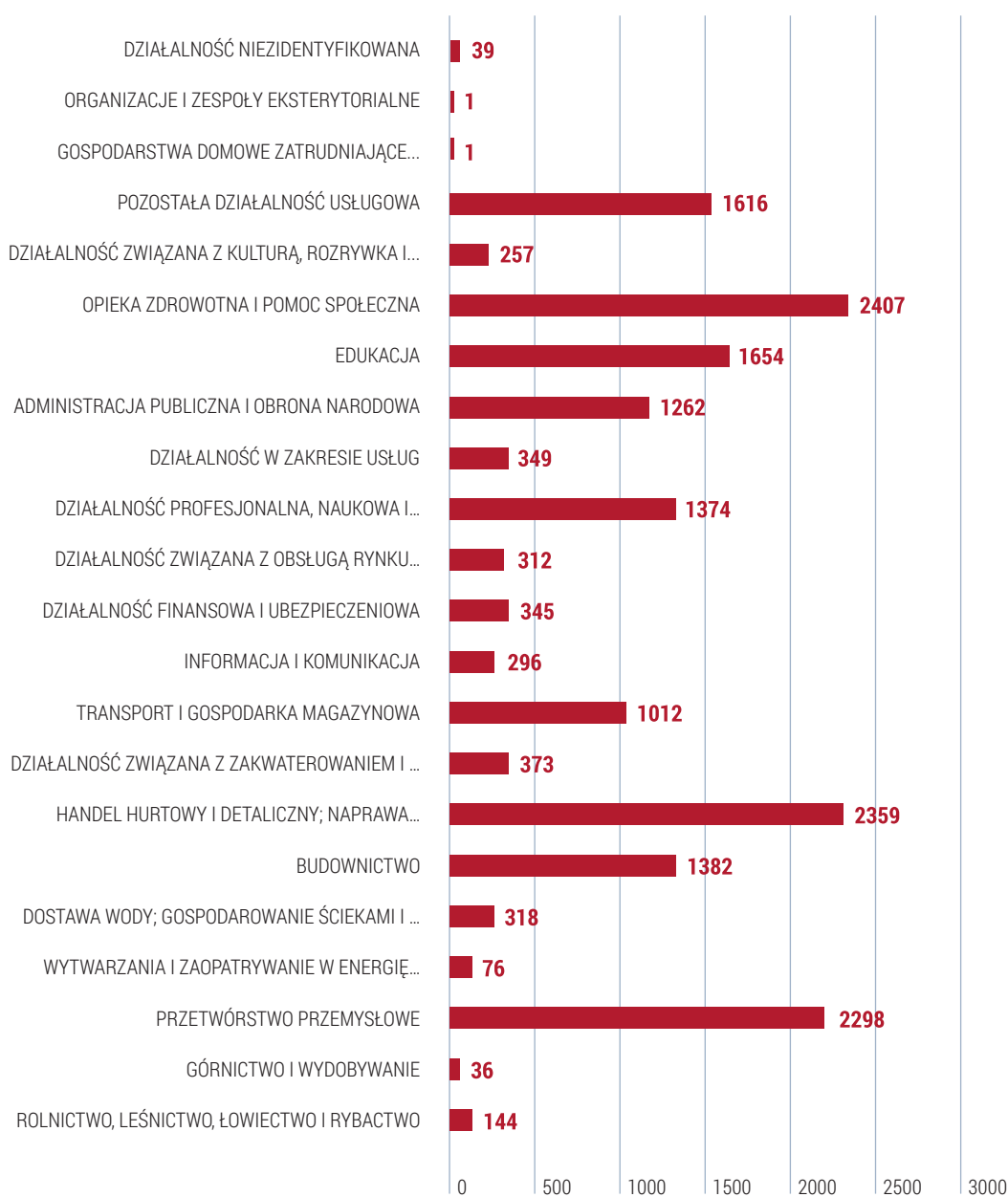
W 2016 r. wydatkowano ze środków KFS na kształcenie ustawiczne ogółem 182 mln zł. Ze wsparcia skorzystało ponad 115 tys. osób. Oznacza to, że **przeciętnie na jednego uczestnika kształcenia ustawicznego wydatkowano ok. 1,6 tys. zł.**

Niestety ta forma finansowania nie cieszy się dużą popularnością wśród pracodawców z branży transportowej. Wynika to z konieczności uzyskania wysokich środków (nawet 6-krotność średniej), które pozwoliłyby pokryć finansowanie kursów i kwalifikacji dla pracowników i przyszłych kierowców. I to nawet pomimo pojawienia się zawodu kierowcy samochodu ciężarowego na liście priorytetów KFS zarówno w 2016 jak i 2017 roku.

⁸ <https://trans.info/dlaczego-kierowcy-z-ukrainy-nie-dostaja-zaswiadczen-a1-mamy-odpowiedz-zus-68087>

W roku 2016 środki z KFS najczęściej otrzymali pracodawcy (podmioty) branż: opieka zdrowotna i pomoc społeczna (ok. 13%), handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle (13%), przetwórstwo przemysłowe (13%). Na ten wynik wpływ miały także priorytety wydatkowania środków KFS, wśród których w roku 2016 było wsparcie kształcenia ustawicznego w branży usług opiekuńczych (obok branży transportowej w zawodach: kierowcy samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych oraz maszynisty kolejowego). Dane pozyskane bezpośrednio z MRPiPS za 2016 r. pokazują, że 1012 podmiotów działających w obszarze transportu i gospodarki magazynowej, skorzystało z środków KFS. Można jednak wnioskować, że niewielka liczba dzięki nim zdobyła zawód kierowcy samochodu ciężarowego lub ciągnika siodłowego właśnie ze względu na wysokość kosztów.

Liczba firm, które otrzymały wsparcie KFS wg sekcji PKD, 2016



Aktualnie Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej nie przeznaczają bezpośrednio środków na kształcenie kierowców. Środki Funduszu Pracy, których dysponentem jest minister właściwy do spraw pracy, są przekazywane do samorządu powiatu, a starosta może je przeznaczyć na działania aktywizacyjne, w tym m.in. na sfinansowanie szkoleń dla osób bezrobotnych, zgodnie z ustawą o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z 2017 r. poz.1065 z późn. zm.).

Powiatowe Urzędy Pracy kontraktują szkolenia dla grup bezrobotnych w odpowiedzi na zidentyfikowane potrzeby rynku pracy oraz finansują szkolenia indywidualne - na wniosek bezrobotnych. W ramach tych działań do dyspozycji bezrobotnych jest instrument znany jako "Bon szkoleniowy". Niestety wysokość świadczenia nie wystarcza na pokrycie pełnego kompletu kursów, szkoleń i egzaminów, a niektóre PUP-y oczekują wręcz oświadczenia pracodawców, którzy po takim szkoleniu zapewnią zatrudnienie.

Realizowane są też tzw. trójstronne umowy szkoleniowe, zawierane między powiatowym urzędem pracy, pracodawcą i instytucją szkoleniową (pracodawca określa potrzeby, instytucja szkoleniowa dostosowuje ofertę, urząd pracy kieruje bezrobotnych na szkolenie). Dane statystyczne pokazują, że w 2016 r. najwięcej uczestników szkoleń dla osób bezrobotnych ukończyło kursy organizowane przez urzędy pracy w zakresie usług transportowych (w tym kursy prawa jazdy) – 12,9 tys. osób (tj. 25% uczestników wszystkich szkoleń i jest to najwyższy odsetek w podziale na branże). 59% uczestników tych szkoleń pozostawało w zatrudnieniu 3 miesiące po ukończeniu szkolenia. W 2016 r. na wszystkie usługi szkoleniowe (kursy szkoleniowe, egzaminy, studia podyplomowe) dla osób bezrobotnych wydatkowano 89,9 mln zł. W sprawozdaniach statystycznych nie są niestety ujmowane szczegółowe dane, jaka konkretnie kwota została przeznaczona na kształcenie kierowców kat. C lub C+E. Trudno zatem powiedzieć, ilu spośród przeszkolonych 12,9 tys. osób uzyskało uprawnienia do prowadzenia samochodów ciężarowych lub ciągników siodłowych.

Problem pojawia się, gdy urząd wraz z pracodawcą przystępują do rekrutacji zainteresowanych odbiciem szkolenia na prawo jazdy kat. C i C+E⁹. **Do kursu mogą przystąpić wyłącznie osoby bezrobotne zarejestrowane we wskazanym powiatowym urzędzie pracy.**

Szkolenia indywidualne finansowane ze środków własnych przedsiębiorstwa

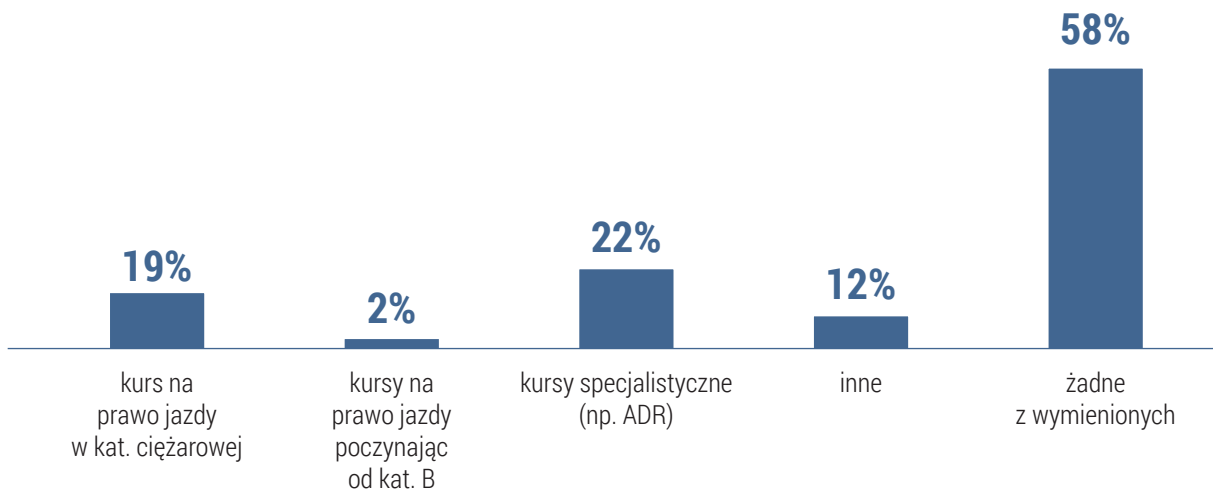
4.

Jest to narzędzie stosowane przez niewielką grupę firm. Wynika to z braku skutecznych instrumentów pozwalających wyegzekwowanie od przeszkolonych, przyszłych kierowców podjęcia pracy lub zwrotu zainwestowanych środków w przypadku porzucenia zatrudnienia. W tym wypadku zawiera się stosowne umowy lojalnościowo-szkoleniowe, które zapewniają minimum komfortu pracodawcy.

Pomimo że nawet 19% firm deklaruje możliwość sfinansowania prawa jazdy dla kandydatów na kierowców, brakuje instrumentu pozwalającego na wyegzekwowanie warunków płynących chociażby z umowy lojalnościowo-szkoleniowej. W ostateczności jest to skuteczna blokada na etapie przejścia od deklaracji do realizacji.

⁹ Dane uzyskane bezpośrednio z MPRIiPS

Możliwe do poniesienia przez firmę koszty wyszkolenia kierowcy:



V. Rekomendowane rozwiązania

1.

Kierowanie środków przeznaczonych na podnoszenie kwalifikacji zawodowych i aktywizację zawodową do branży transportowej

Jako Polski Instytut Transportu Drogowego rekomendujemy precyzyjne skierowanie środków rokrocznie przeznaczanych na aktywne formy aktywizacji zawodowej do branży transportowej. Dla uzyskania pełnej efektywności programu wymagane jednak byłoby zniesienie wymogu pozostawania osobą bezrobotną - zarejestrowaną w powiatowym urzędzie pracy.

Jak podaje serwis TransJobs.eu, chętnych do pracy w transporcie drogowym nie brakuje - szczególnie w regionach o najwyższym bezrobociu (w Polsce wciąż są miasta i powiaty, gdzie bezrobocie jest nie tylko dwucyfrowe, ale ponad 20-procentowe). Warto jednak podkreślić, że pracą w zawodzie kierowcy, są zainteresowani również Ci, którzy pozostają aktywni zawodowo.

Tutaj warto zaznaczyć, że każda złotówka zainwestowana w wyszkolenie osoby, która podejmie pracę jako kierowca kat. C lub C+E, zwróci się bardzo szybko do budżetu w postaci podatków czy składek na ubezpieczenia społeczne. Korzystając z efektu skali, w ramach Ogólnopolskiego Programu Szkolenia Kierowców dodatkowo uzyskuje się atrakcyjne stawki za kursy.

Dlaczego inwestowanie w szkolenie kierowców zwraca się zdecydowanie szybciej niż przy innych zawodach? Ponieważ możemy oczekiwać wyższych wpływów do budżetu z podatków i składek na ubezpieczenia społeczne.

- Wpływy z PIT i ubezpieczenia społeczne pracownika (średnio 2500 zł miesięcznie).
- Wpływy z ViaToll (nawet 1800 zł miesięcznie).
- Wpływy z akcyzy i podatków zawartych w cenie paliwa (nawet 7000 zł miesięcznie).
- Wpływy z CIT przedsiębiorcy dzięki wyższemu zyskom.
- Wpływy z podatku od ubezpieczeń OC, AC, OCP, kosztów eksploatacyjnych i wielu innych.

Powyższe wartości wyraźnie pokazują, że **wpływy podatkowe uzyskane dzięki pracy jednego kierowcy zawodowego, mogą pokryć poniesioną inwestycję na jego przeszkolenie już po jednym miesiącu pracy tej osoby.**

Edukacja zawodowa a szkolenia zawodowe

2.

Edukacja zawodowa o profilu kierowca-mechanik przed ponad 20. laty została zlikwidowana i zniknęła z programów nauczania w Polsce. Od dwóch lat obserwujemy powolną reanimację tej specjalizacji, która oferowana jest przez coraz większą liczbę placówek w całej Polsce. Pojawia się jednak pytanie, czy nie jest to rozwiązaniem tylko pozorne? Dlaczego? Przyczyn mamy kilka:

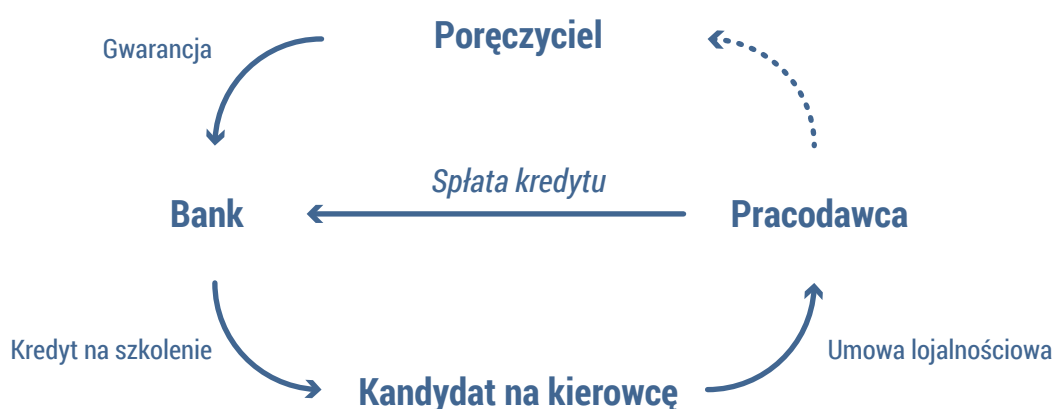
- W 2016 roku było 50 szkół, w których zawodu kierowca-mechanik uczyło się niewiele ponad 500 uczniów (w roku 2017/2018 wedle deklaracji zostało uruchomionych co najmniej drugie tyle klas w Zespołach Szkół Zawodowych i Technicznych, jednak jeszcze nie udało nam się uzyskać z MEN-u listy tych placówek).
- Nie wszystkie ośrodki mogły otworzyć pełne klasy, więc uczniowie zdobywają wiedzę w klasach wielozawodowych (brak dostatecznej promocji zawodu).
- Absolwenci tych szkół w zasadzie nie uzyskują zawodu kierowcy - nie mają uprawnień do prowadzenia samochodów ciężarowych oraz ciągników siodłowych. Program nauczania nie przewiduje również uzyskania Kwalifikacji Wstępnej, która jest niezbędna do wykonywania zawodu, choć zdarzają się szkoły, które starają się organizować tego typu zajęcia.
- Program nauczania nie jest dostosowany do dzisiejszych realiów. Każdy kierowca zawodowy oczywiście powinien znać podstawy działania urządzeń mechanicznych, silników czy sprzęgła jednak nie ma to wiele wspólnego z praktycznymi umiejętnościami, jakie współczesny kierowca powinien posiadać. Nie mówiąc o znajomości języków czy umiejętnościach miękkich (np. komunikacja).
- Nawet jeśli dojdzie do gruntownej reformy programu nauczania, to od jego wdrożenia minie od 3 do 5 lat zanim na rynku pracy pojawią się absolwenci, którzy uzupełnią lukę na rynku pracy w branży transportowej. **Problem braku kierowców w wyniku wieloletnich zaniedbań występuje tu i teraz.**

Proponowanym przez Polski Instytut Transportu Drogowego rozwiązaniem byłoby wydzielenie środków, które można przeznaczyć dla uczniów ostatnich klas szkół zawodowych i średnich w ramach zajęć dodatkowych/pozalekcyjnych. Taki model szkolenia przyniósłby efektywne, realne i elastyczne korzyści, które już po jednym roku od wdrożenia programu pozwoliłoby wprowadzić na rynek pracy przyszłych zawodowych kierowców transportu krajowego i międzynarodowego.

Jednym z warunków do skorzystania z programu, może być średnia ocen uzyskana przez uczniów w poprzednich latach czy pozytywna rekomendacja nauczyciela. Kwestia wymagałaby szerokiej konsultacji społecznych.

Warto przy tym zaznaczyć, że praca za kierownicą jest szczególnie interesującym rozwiązaniem dla osób najmłodszych i wchodzących na rynek pracy. Ponadto zawód ten często stanowi dziś realną alternatywę dla emigracji zarobkowej ze względu na możliwość uzyskania atrakcyjnego wynagrodzenia już na początku kariery zawodowej.

3. Program gwarancji kredytowych



Jak pokazują badania, wiele firm gotowych jest finansować prawo jazdy oraz wymagane kwalifikacje wstępne dla kandydatów na kierowców. Bariere stanowi jednak brak narzędzia pozwalającego na egzekucję zobowiązań zawartych pomiędzy pracodawcą a kierowcą zawodowym.

Jako Polski Instytut Transportowego Drogowego rekomendujemy utworzenie Programu Gwarancji Kredytowych dla Kierowców Zawodowych, jako systemu wzorowanego na brytyjskim modelu wsparcia branży transportowej.

Schemat działania programu wygląda następująco:

- Kandydat na kierowcę uzyskuje oświadczenie o zatrudnieniu od przyszłego pracodawcy.
- Pracodawca zobowiązuje się do spłaty Kredytu zaciągniętego na rzecz Kandydata na kierowcę, po ukończeniu kursów i pod warunkiem podjęcia przez niego pracy na określonym stanowisku.
- Wybrany bank finansuje (poprzez kredyt lub pożyczkę) szkolenie kandydata na kierowcę.
- Po ukończeniu kursu, już jako kierowca, uczestnik rozpoczyna pracę w wybranej firmie.
- Firma spłaca kredyt według wcześniej ustalonego harmonogramu (12-24 m-c).
- W przypadku zakończenia współpracy z kierowcą przed całkowitą spłatą - pozostałe raty przechodzą na kierowcę.
- W roli gwaranta kredytu występuje państwo poprzez odpowiednią instytucję (BGK).

Pracodawcy, z którymi jako Polski Instytut Transportu Drogowego rozmawialiśmy, są gotowi przystąpić i skorzystać z takiego rozwiązania jak najszybciej. Tylko wspólnymi siłami poprzez wielowymiarowe działania będziemy w stanie działać na rzecz branży, która wyznacza krwioobieg całej polskiej gospodarki.

Marcin Wolak



Kontakt

Marcin Wolak
Prezes Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

mail: mwolak@pitd.org.pl
tel.: **+48 662 434 567**



Polski Instytut Transportu Drogowego., ul. Chabrowa 4, 52-200 Wysoka; KRS: 0000698738