

R A P O R T

ZAROBKI KIEROWCÓW ZAWODOWYCH W POLSCE



PARTNER WYDANIA



C Z E R W I E C 2 0 2 1



Sfinansowano przez Narodowy Instytut Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa
Obywatelskiego ze środków Programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich
NOWEFIO na lata 2021–2030



R A P O R T

ZAROBKI KIEROWCÓW ZAWODOWYCH W POLSCE



PARTNER WYDANIA



C Z E R W I E C 2 0 2 1

Autorzy:**Marcin Wolak**, Polski Instytut Transportu Drogowego**dr inż. Justyna Świeboda**, Polski Instytut Transportu Drogowego**Yaroslav Kushta**, Polski Instytut Transportu Drogowego**Redakcja****Anna Majowicz**, Polski Instytut Transportu Drogowego**Kontakt:**

instytut@pitd.org.pl

Wydawca:



Partner wydania:



Partner medialny



Spis treści

1. Badanie w liczbach – ogólne podsumowanie	6
2. Zarobki kierowców zawodowych	8
2.1 Rozkład wynagrodzenia (przedziały)	10
3. Co oferują pracodawcy?	11
3.1 Co wpływa na zarobki kierowców zawodowych?	11
3.2 Długość zatrudnienia w jednej firmie a wysokość zarobków	11
3.3 System pracy a wysokość wynagrodzenia	12
3.4 Rodzaj wykonywanych tras a wynagrodzenie	13
3.5 Wiek kierowcy a wysokość pensji	13
4. Czy zmieniło się wynagrodzenie w czasie pandemii?	15
4.1 Problem przewoźników z frekwencją kierowców	15
4.2 Zmiana kierunków docelowych?	15
5. Czy kierowca lubi swoją pracę czy raczej myśli o zmianie?	17
5.1 Co kierowcy w swojej pracy lubią, a czego nie	18
5.2 Czy kierowcy myślą o zmianie zawodu?	19
6. Rynek pracy w transporcie drogowym	20
6.1 Rotacja w firmach transportowych	20
Podsumowanie	23

1. Badanie w liczbach – ogólne podsumowanie



**kierowców
wzięto
udział
w badaniu
ankietowym**

Badanie zrealizowane zostało metodą CAWI (Computer-Assisted Web Interview). Ankieta była dystrybuowana przez Polski Instytut Transportu Drogowego.

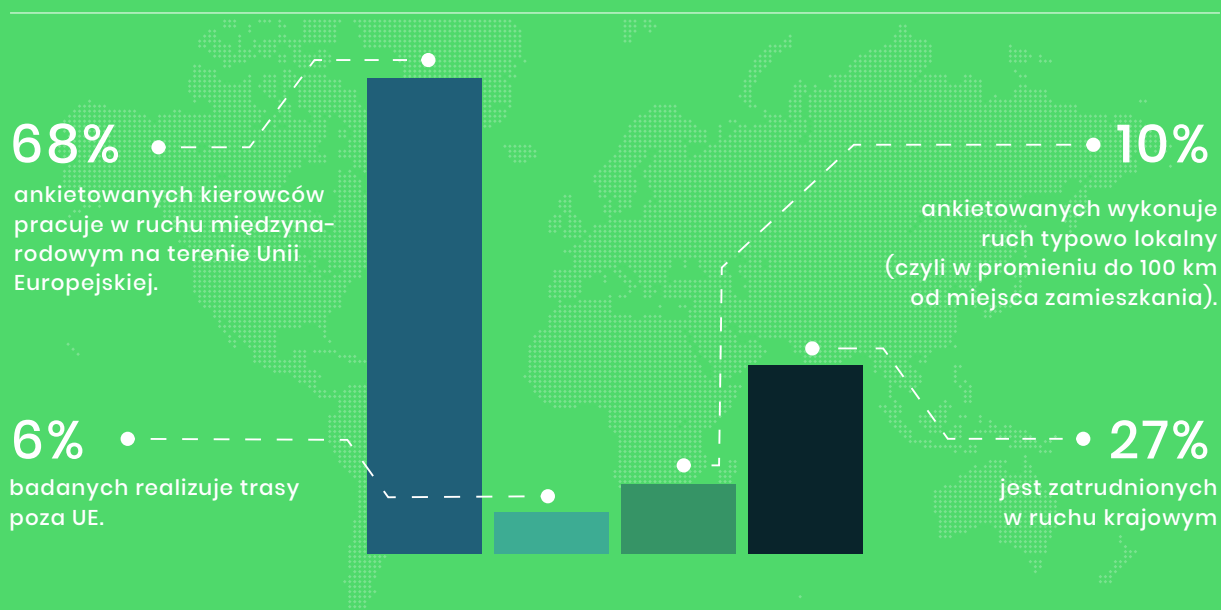
83% respondentów to kierowcy, którzy pracują na zestawach z naczepą



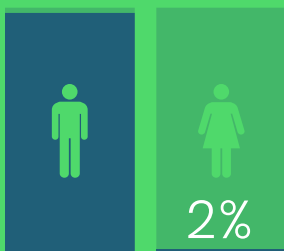
6% to kierowcy tak zwanych "solówek" (z wymaganym prawem jazdy kat. C)



3% to przede wszystkim kierowcy busów (o DMC do 3,5t) oraz innych pojazdów specjalistycznych



98%

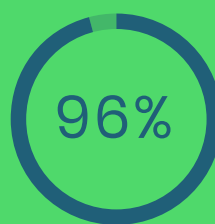


Nasze badanie pokazuje, że kierowca zawodowy to wciąż zawód typowo męski. Odzwierciedla to fakt, że **aż 98% ankietowanych to mężczyźni, a tylko 2% stanowiły kobiety**. Obecnie w mediach prowadzonych jest wiele kampanii, by pokazać, że kobiety również stanowią grupę kierowców zawodowych. Fundacja Truckers Life dba nie tylko o wizerunek kierowców, ale także o zwiększenie świadomości, że zawód ten jest wykonywany w bardzo trudnych warunkach i że coraz częściej wykonują go również kobiety.

76%



badanych ma mniej niż 40 lat. Najwięcej kierowców (39%) jest w przedziale wiekowym 31-40 lat, a mniej niż 25 lat deklarowało 10% ankietowanych. Pozostali (24%), to osoby w wieku ponad 41 lat (z czego tylko 6% ma ukończone 51 lat lub więcej).



osób zatrudnionych jest w oparciu o umowę o pracę.

Zatrudnienie w oparciu o umowę zlecenie lub własną działalność gospodarczą deklarowało 4% ankietowanych.



W ankiecie zapytaliśmy kierowców również o to, czy lubią swoją pracę. 85% odpowiedziało twierdząco. 15% ma do niej stosunek neutralny lub negatywny. Jednak aż 37% badanych myśli często lub bardzo często o zmianie zawodu. 21% kierowców w ogóle nie rozważa takiej ewentualności. Pozostali (42%) myślą o tym rzadko lub bardzo rzadko.

Ci którzy wskazali, że nie lubią swojej pracy, najczęściej wymieniają, że powodem są długie rozłąki z rodziną i przyjaciółmi (27%), stres (27%) czy niebezpieczeństwa na drodze (22%). Na długie godziny za kółkiem skarżyło się 14% kierowców, a 3% na za dużo szkoleń i kursów. 7% kierowców wskazało odpowiedź "inne" i tutaj wymienili niebezpieczeństwo na parkingach, brak wystarczającej liczby sanitariatów, czy ogólny brak szacunku i niechęć do zawodu kierowcy.

41%



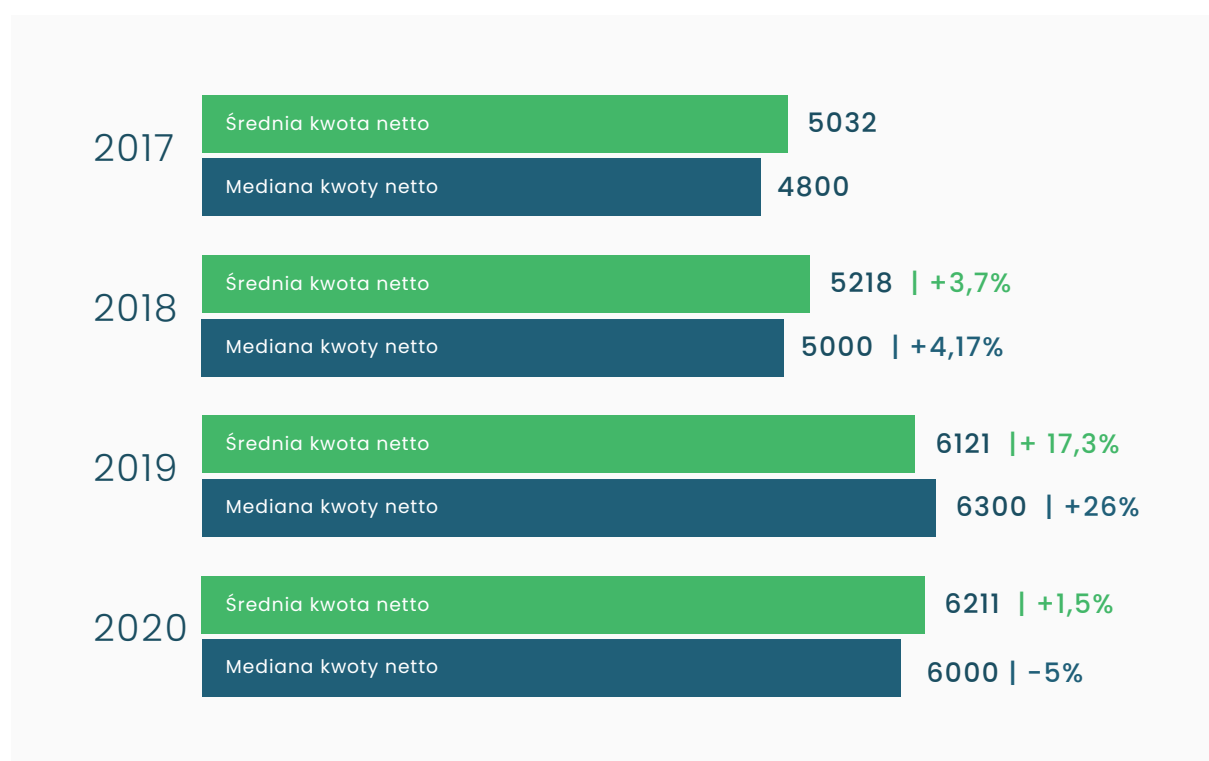
ankietowanych deklaruje komunikatywną znajomość języka angielskiego (spadek w stosunku do lat ubiegłych). 24% badanych zna język niemiecki, 10% rosyjski. Łącznie 15% kierowców deklaruje znajomość co najmniej jednego z języków obcych (słowacki, czeski, ukraiński, włoski czy hiszpański). Tylko 7% badanych przyznaje się, że nie potrafi porozumiewać się w innym języku niż język polski.



W obecnych czasach nie mogliśmy pominąć wpływu pandemii na wysokość zarobków kierowców zawodowych. O tym przeczytacie Państwo już w dalszej części publikacji.

2. Zarobki kierowców zawodowych

Ponieważ jest to już kolejna edycja raportu wynagrodzeń kierowców zawodowych, warto przypomnieć wyniki badań z poprzednich lat. Wszyscy zastanawiamy się, czy zarobki wzrosły, a jeśli tak, jaka mogła być skala tych podwyżek. Na zwrócenie uwagi zasługuje również fakt pandemii COVID-19, i jej wpływu na wynagrodzenia. Czy pracodawcy podnieśli pensję, biorąc pod uwagę, że kierowcy to kluczowy element całego łańcucha dostaw? W badaniach wzięto pod uwagę całą grupę ankietowanych kierowców, niezależnie od charakteru wykonywanej pracy, systemu czy realizowanych tras w ruchu lokalnym czy międzynarodowym. Przedstawiona poniżej średnia kwota netto zawiera również diety, premie i inne dodatki.



Uwzględniając całą populację osób wykonujących zawód kierowcy, średnia pensja wzrosła w stosunku do roku ubiegłego. Mediana z kolei spadła o 300 zł. Największy wzrost był w 2019 roku. W 2020 roku kierowcy samochodów ciężarowych (solówki lub zestawu) zarabiali średnio 6211 zł. Czy to dużo? Dane GUS-u za 2019 rok pokazują, że średnia pensja w przedsiębiorstwach transportowych wzrosła rok do roku o 7,8%. Zatem w przypadku omawianej grupy zawodowej mamy do czynienia z wyższą dynamiką od przeciętnej. Jeśli jednak przyjrzymy się głębiej, to okaże się, że w zależności od charakteru pracy kierowcy sytuacja wygląda różnie. Wątek ten omawiamy szerzej w dalszej części raportu.

Pamiętamy, rozumiemy i często wspominamy w raporcie o problemach struktury wynagrodzenia w transporcie. Warto jednak zaznaczyć, że przeciętna płaca w Polsce w 2020 roku wg GUS wynosiła 5167,47 zł brutto, a więc 3732 zł netto. Jest to wzrost o 5,1% w porównaniu do roku poprzedniego. Zatem porównując to ze średnią krajową – całkowite zarobki kierowców wyglądają bardzo atrakcyjnie na tle całej gospodarki.

Dlaczego zdecydowaliśmy się na łączną prezentację danych wynikającą z podstawy, diet i innych dodatków? Bo te wartości najbardziej odzwierciedlają rzeczywistość. Dieta w wielu przypadkach stanowi dużą część tego wynagrodzenia. Pamiętajmy jednak, że wynika to wprost z przepisów o sposobie wynagradzania kierowców zawodowych.

Co składa się na miesięczne wynagrodzenie?

Dieta i ryczałt

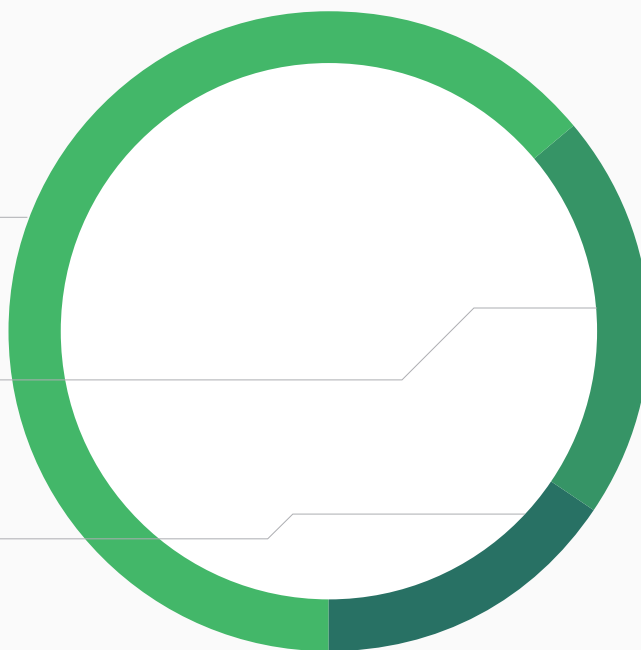
64%

Premia (inne bonusy dodatki)

20,5%

Inne

15,5%

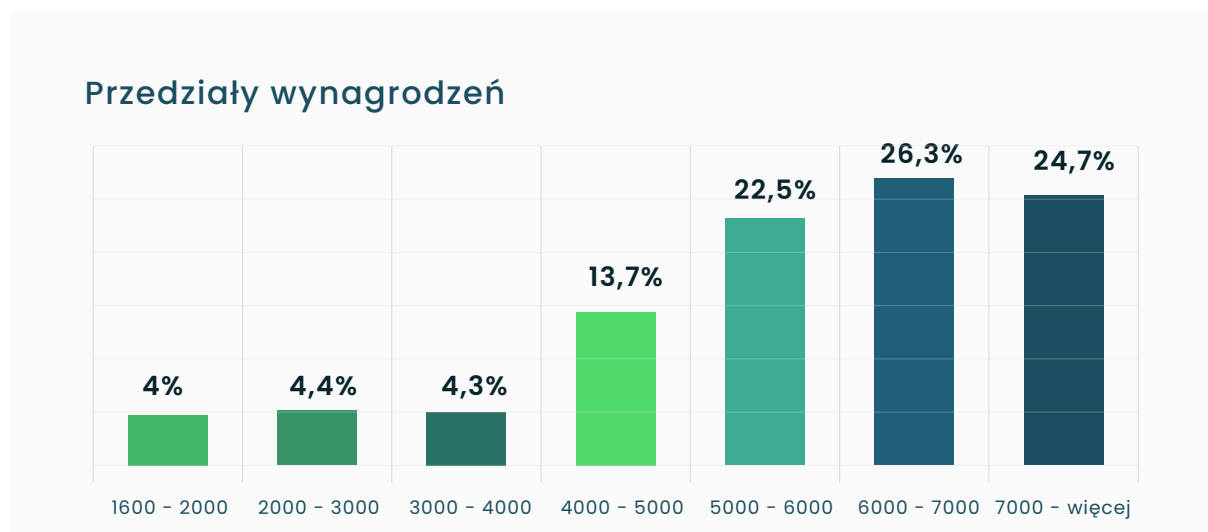


Powyższe dane potwierdzają naszą tezę. Na całkowite wynagrodzenie kierowców składają się również dieta i ryczałt. Tak odpowiedziało ponad 60% ankietowanych. 2 na 10 kierowców stwierdziło, że ma dodatkowe premie. W odpowiedziach oznaczonych jako "inne" kierowcy zaznaczali, że mają dodatki za kilometrówkę, frachty, czy dniówki.

Wsluchując się w głosy, jakie pojawiły się w środowisku po naszej zeszłorocznej publikacji, w tym roku zapytaliśmy kierowców również o ich wynagrodzenie netto wynikające z samej tylko podstawy, a więc kwoty zapisanej w umowie o pracę. Dzięki temu możemy zaprezentować dane, które pokazują ile kierowców zarabia w danym przedziale.

2.1 Rozkład wynagrodzenia (przedziały)

Istotnym elementem jest również to, by sprawdzić ilu kierowców zarabia najmniej, a ilu najwięcej.



TYLKO ¼ kierowców zarabia poniżej 5000 zł netto. Największą grupę stanowią truckerzy, którzy zarabiają pomiędzy 6000 a 7000 zł netto (26,3%). Kierowcy busa zarabiają średnio 4612,5 zł netto. Jak widać z przedstawionych danych, zarobki kierowców są dużo powyżej średniej przeciętnej, czy średniej krajowej. Powyżej 7000 zł zarabia prawie ¼ truckerzy.

Kto zarabia najwięcej? Charakterystyka(model) kierowcy, który zarabia 7000,00 zł "na rękę" miesięcznie.



94% to kierowca zestawu (z naczepą)



93% pracuje w ruchu międzynarodowym – Unia Europejska



15% jeździ w systemie 3/1, **35%** w systemie pn.-pt., **19%** –w systemie 2/1



96% posiada umowę o pracę



34% pracuje w małym przedsiębiorstwie od 11 do 50 pracowników,



43% to kierowcy w przedziale 31-40 lat



33% w branży jest powyżej 10 lat



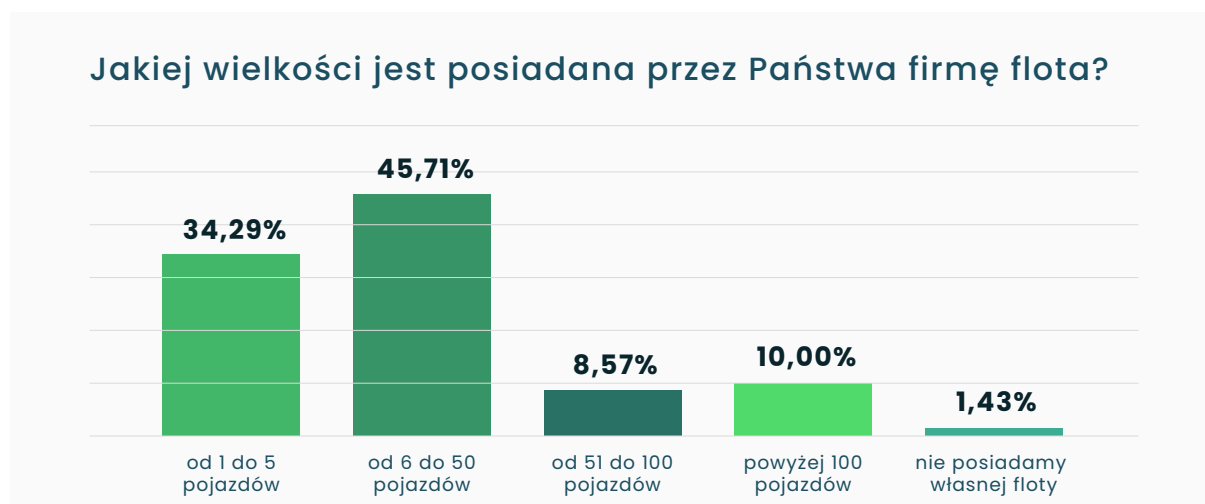
77% zna język angielski, **52%** zna język niemiecki, **17%** zna język rosyjski



88% lubi swoją pracę

3. Co oferują pracodawcy?

W naszym badaniu wzięło udział 70 pracodawców, którzy w głównej mierze wykonują transport międzynarodowy na terenie Unii Europejskiej (66%). Są to firmy z mocną pozycją na rynku, które prowadzą działalność od 10 lat (57%). Przedsiębiorstwa transportowe od 2 do 5 lat zarządzane są przez 23% badanych. W głównej mierze są to również przedstawiciele dużych firm z flotą od 6 do 50 pojazdów.



Największy udział w grupie mają pracodawcy zatrudniający do 50 osób (70%). Małe firmy do 10 pracowników, to 41% badanych. Blisko 3 na 10 pracodawców zatrudnia od 11 do 50 pracowników. Najmniejszą grupę stanowią pracodawcy zatrudniający powyżej 1000 osób (4,3%).

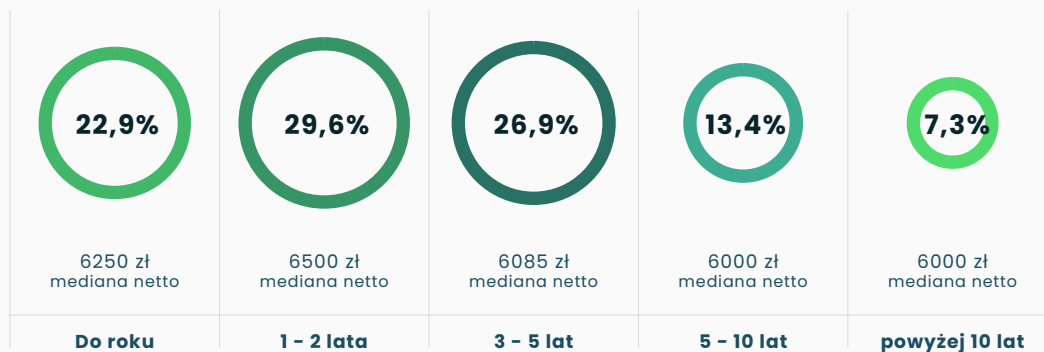
3.1 Co wpływa na zarobki kierowców zawodowych?

Istnieje wiele czynników, które mają wpływ na wynagrodzenie kierowców. Podobnie jak w innych branżach. Im więcej masz doświadczenia, tym więcej dostajesz. Ale czy na pewno? Co jeszcze wpływa na zróżnicowanie wypłaconego wynagrodzenia?

3.2 Długość zatrudnienia w jednej firmie a wysokość zarobków

Jak zatem na zarobki wpływa posiadane doświadczenie? Poniżej wyniki dla kierowców zestawu z naczą, solówki.

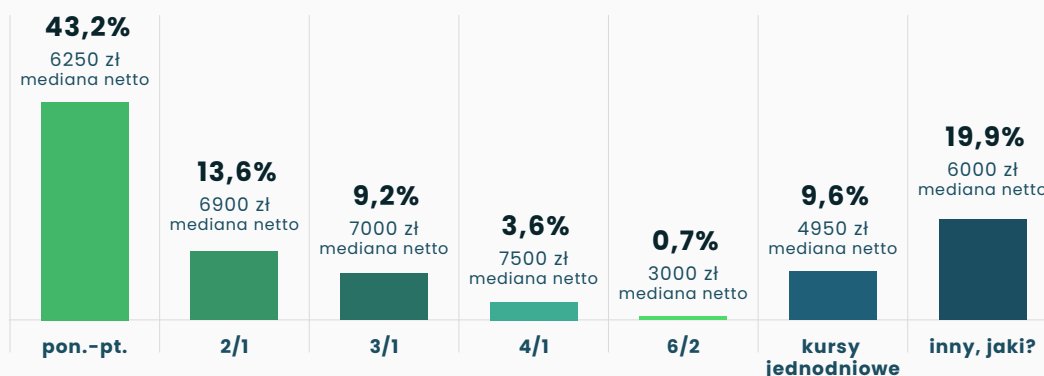
Udział kierowców



Dane pokazują, że najwięcej zarabiają Ci, którzy pracują u danego pracodawcy od roku do dwóch. Dokładnie takie same wyniki otrzymaliśmy w badaniu w 2018 roku. Najmniejsze zarobki uzyskują Ci, którzy pracują powyżej 5 i 10 lat. Może wynikać to z tego, że kierowcy nie otrzymują podwyżek (lub nie otrzymują tak wysokich podwyżek). A tym, którzy dopiero zaczynają pracę proponuje się większą stawkę, aby zachęcić ich do pracy. Stawka 6250 zł dla początkujących kierowców jest bardzo atrakcyjna. Można to również interpretować w ten sposób, że osoby ceniące sobie stabilne zatrudnienie w mniejszym stopniu wywierają presję na podniesienie wynagrodzenia. Jednocześnie pracodawcy mogą wychodzić z założenia, że długoletni, lojalny pracownik nie odejdzie.

3.3 System pracy a wysokość wynagrodzenia

Aktualny system pracy:



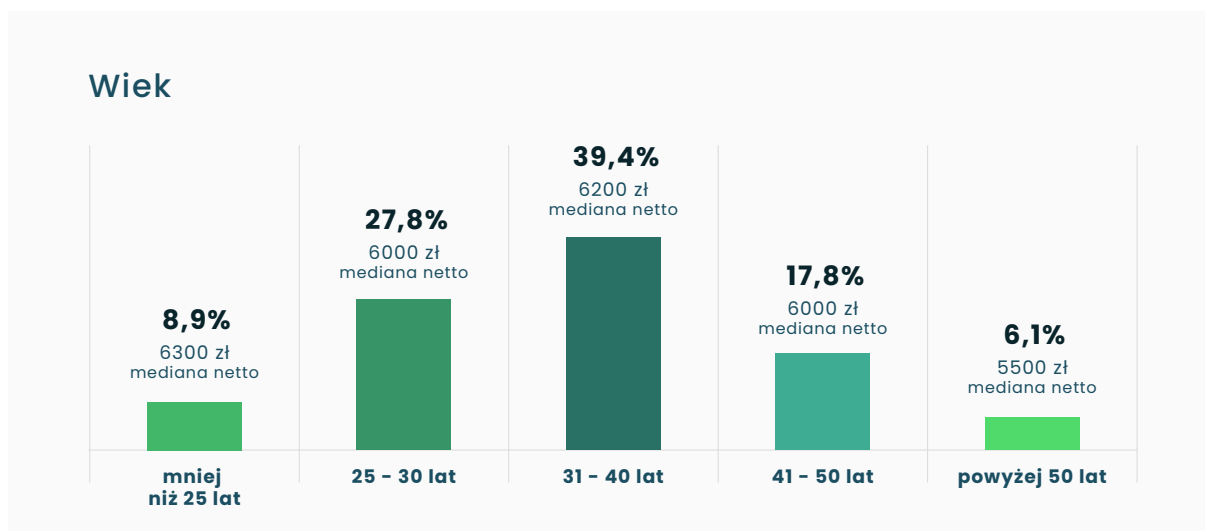
Najbardziej popularnym systemem jest praca od poniedziałku do piątku. Wiąże się on jednak z niższymi zarobkami. Najniższe dochody uzyskują kierowcy wykonujący pracę w systemie 6/2. Praca od pon. do pt. wiąże się z pensją niższą o ok. 1000 – 1500 zł. Jest to praca w typowym ruchu lokalnym. Za to im dłużej w trasie w "międzynarodówce", tym wyższe dochody. Najwięcej kierowcy zarabiają w systemie 4/1.

3.4 Rodzaj wykonywanych tras a wynagrodzenie



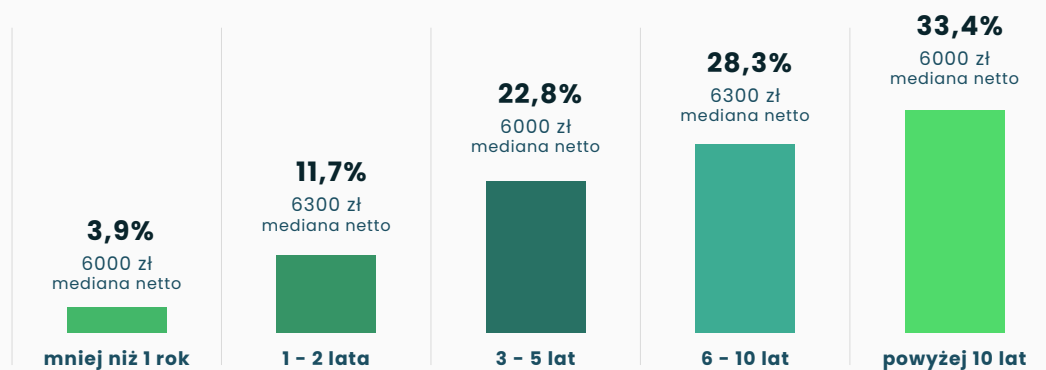
W naszym badaniu w 2018 roku najwięcej zarabiali Ci, którzy wykonywali swoją pracę w ruchu międzynarodowym na terenie Unii Europejskiej. Co ciekawe, osoby pracujące na trasach na kierunku wschodnim, czy północnym (poza Unią) uzyskiwały zarobki niemal 10% niższe. Natomiast w 2020 roku sytuacja się nieco zmieniła. Najwięcej kierowcy zarabiają na trasach poza Unią Europejską. Praca w ruchu krajowym lub lokalnym zapewnia kierowcy zawodowemu częstszy lub niemal codzienny pobyt w domu. W takim przypadku zarobki są najniższe – co również potwierdzają wyniki naszego badania.

3.5 Wiek kierowcy a wysokość pensji



Najniższe zarobki uzyskują najstarsi kierowcy. Dlaczego osoby w wieku 50+ pomimo wieloletniego doświadczenia, zarabiają mniej, niż młodszy kierowcy? Odpowiedź jest dość prosta. Osoby w tym wieku chętniej niż ich koledzy wybierają pracę, która pozwala być częściej w domu i raczej na kierunkach w ruchu lokalnym czy krajowym. Najwięcej zarabiają najmłodszy kierowcy, a także kierowcy III grupy wiekowej (od 31 do 40 lat). Jednocześnie osoby takie są mniej skłonne do zmiany pracodawcy, a jak wykazaliśmy wcześniej, lojalność częściej przekłada się na rzadsze podwyżki, a więc i na medianę zarobków w tym przedziale wiekowym.

Doświadczenie kierowcy w branży



Najwięcej ankietowanych posiada doświadczenie powyżej 10 lat. Zaraz po nich są kierowcy pracujący pomiędzy 6, a 10 lat. Obie te grupy stanowią ponad 60% wszystkich ankietowanych. Osoby, które wzięły udział w badaniu, to doświadczeni kierowcy, którzy pracują w branży kilka lat. Najwyższa mediana jest dla osób pracujących pomiędzy 1, a 2 lata oraz pomiędzy 6, a 10 lat (6300 zł netto). Osoby z najdłuższym doświadczeniem częściej decydują się na pracę "bliżej domu", ale jednocześnie cenią sobie też stabilizację, więc rzadziej zmieniają pracę, co przekłada się na wysokość wynagrodzenia. W poprzednich latach było tak, że mniej doświadczeni zarabiali gorsze pieniądze, ale po przekroczeniu 3 lat doświadczenia, wiek już nieznacznie wpływał na wynagrodzenie.



4. Czy zmieniło się wynagrodzenie w czasie pandemii?

Pandemia COVID-19 bez wątpienia wpłynęła na transport drogowy towarów. Kiedy fabryki zostały zamknięte – głównie w branży automotive – transport został zatrzymany. Natomiast kiedy była potrzeba zrealizowania takiego transportu, szczególnie w kierunku do Włoch – stawki wzrastały horrendalnie. Ciężko było znaleźć kierowców, gdyż zwyczajnie bali się wyjeżdżać, aby się nie zarazić i nie zarażać swoich najbliższych. **Wg jednego z badań przeprowadzonych na początku kwietnia 2020 roku wśród polskich przewoźników – 90% z nich doświadczyło spadku zleceń. Ponad połowa respondentów – stwierdziła również, że terminy płatności za transport zdecydowanie się wydłużyły.***

4.1 Problem przewoźników z frekwencją kierowców

Po pierwsze – stawka. Ponad połowa przewoźników w ww. badaniu stwierdziła, że stawki mocno spadły. Pośród nich znaleźli się tacy, którzy twierdzili, że stawka za przewóz wzrosła. Byli to przewoźnicy, którzy rozszerzyli swoją działalność w branży medycznej i chemicznej. Nie powinno to dziwić, zwłaszcza, że podczas pierwszej fali pandemii brakowało maseczek, rękawiczek czy płynów dezynfekcyjnych.

Po drugie – frekwencja kierowców. Blisko połowa przewoźników potwierdziła, że ma problem z dostępnością kierowców. Okazało się, że głównym powodem niestawienia się kierowców do pracy jest obawa przed wyjazdem na teren o szczególnym zagrożeniu epidemiologicznym. Niestety wielu kierowców zostało również zarażonych koronawirusem, a część z nich była na przymusowej kwarantannie.

4.2 Zmiana kierunków docelowych?

Transport to branża, w której zmiany są bardzo dynamiczne. Szybkie reagowanie na zmiany jest niewątpliwie cechą najlepszych przewoźników. W ww. badaniu ponad połowa przewoźników stwierdziła, że wycofała się z realizowania niektórych tras.

Rezygnowano głównie z przewozów ładunków do/z Włoch. To również nie powinno dziwić – Włochy w ogóle nie radziły sobie z pierwszą falą pandemii. Zaskakujący jest fakt, że prawie co 2 przewoźnik rozszerzył w tym czasie swoją działalność (kierunek Niemcy/ Austria).

Zatem, czy przy tych wszystkich zawirowaniach na rynku, problemach przewoźników, zmienił się system wynagradzania pracowników? Czy kierowcy dostawali mniej pieniędzy, albo więcej ze względu na ryzyko? O to zapytaliśmy kierowców w naszym badaniu.

* <https://trans.info/pl/spadek-zleceń-transportowych-zobacz-wyniki-ankiety-trans-info-180878>

Czy podczas pierwszej fali pandemii wysokość Pana/Pani pensji zmieniła się?

Tak, wzrosła

6,6%

O ile?
średnia 980 zł
mediana 600 zł

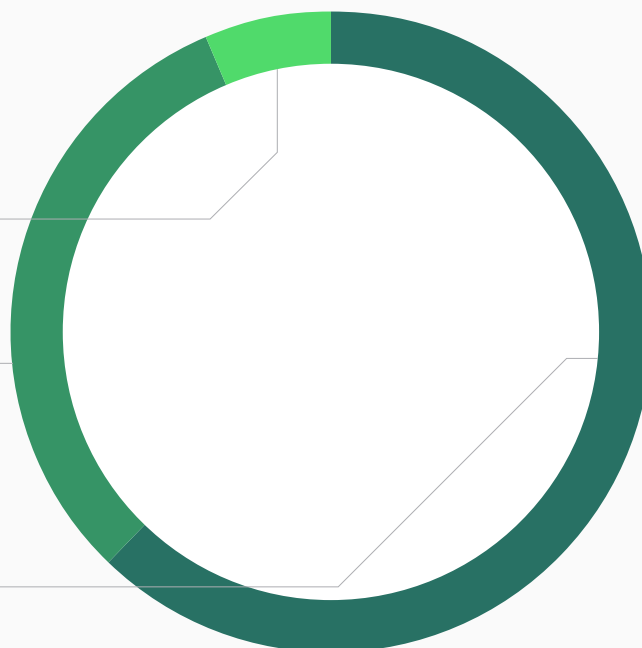
Tak, zmniejszyła się

31,2%

O ile?
średnia 1080 zł
mediana 1000 zł

Nie zmieniła się

62,2%



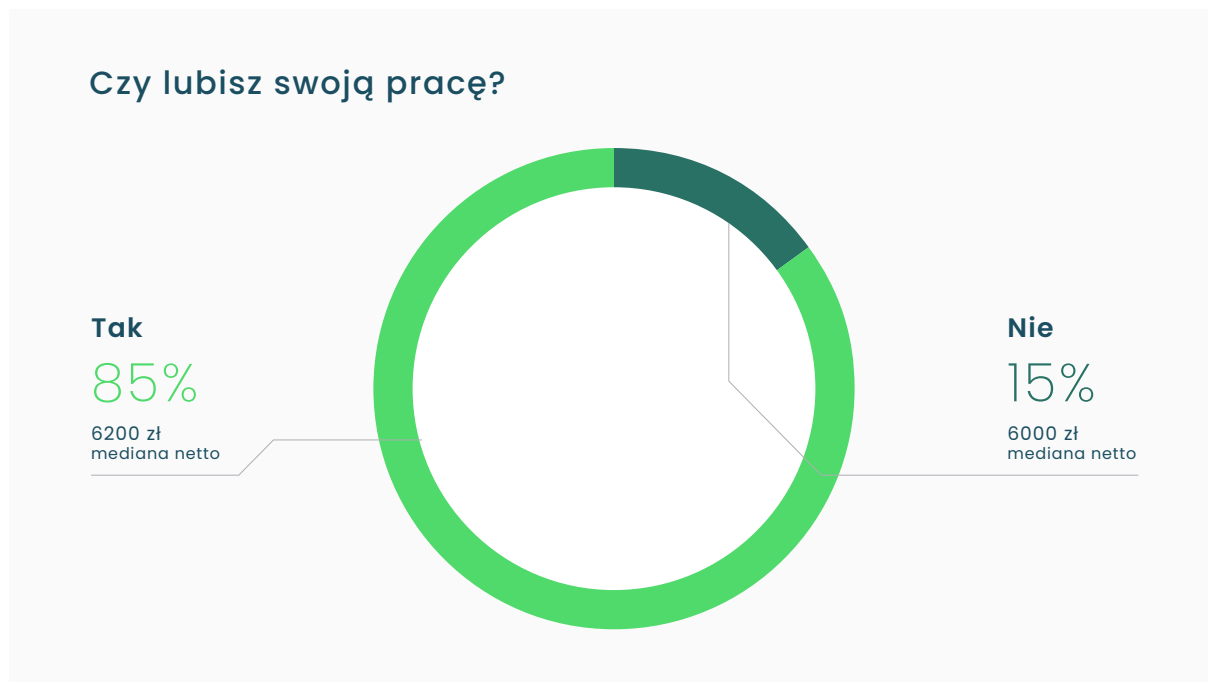
6 na 10 kierowców stwierdziło, że pandemia nie miała wpływu na ich wynagrodzenie. Tylko 6,6% (74 osoby) kierowców powiedziało nam, że ich pensja wzrosła. Średnia kwota wzrostu to 980 zł. Pensja natomiast zmniejszyła się u 1/3 kierowców – i tutaj średnio o 1080 zł.

Biorąc pod uwagę wyzwania przewoźników w czasie pandemii, to wynik i tak jest całkiem niezły. Na prawdę powinien cieszyć fakt, że w większości przypadków pandemia nie zmieniła wynagrodzenia kierowców.



5. Czy kierowca lubi swoją pracę czy raczej myśli o zmianie?

Podobnie jak w ubiegłych latach i tym razem zapytaliśmy kierowców czy lubią swoją pracę. Uzyskany wynik może być dla wielu miłym zaskoczeniem. Aby dopełnić wyniki, sprawdziliśmy też korelację z medianą zarobków – tu nie ma zaskoczenia. Im niższa pensja, tym zadowolenie z pracy mniejsze. Aczkolwiek ta pensja jest niższa tylko o 200 zł.



Aż 85% kierowców odpowiedziało, że lubi swoją pracę. Jest to o 6% lepszy wynik, niż ten uzyskany w 2018 roku.

Rok 2020 były wyzwaniem dla każdego pracodawcy. Zatem pytanie czy lubisz swoją pracę to "trochę" za mało. Podczas pandemii istotna była również możliwość pracy zdalnej. Jednak w przypadku kierowców praca zdalna jest niemożliwa. W badaniu przeprowadzonym przez portal praca.pl oraz Experience Institute wzięło udział 1023 ankietowanych. Nieco ponad połowa z nich miała możliwość pracy zdalnej, *jednakże tylko co 4 ankietowany pracował tylko zdalnie. W badaniu tym zapytano również o satysfakcję z pracy. Średnia oceny w skali od 1 do 10 (zdecydowanie zadowolony/a) wśród badanych wyniosła 6,2. Najwyższą satysfakcję miały osoby pracujące tylko zdalnie, a najniższą – osoby nie korzystające z możliwości pracy w domu.

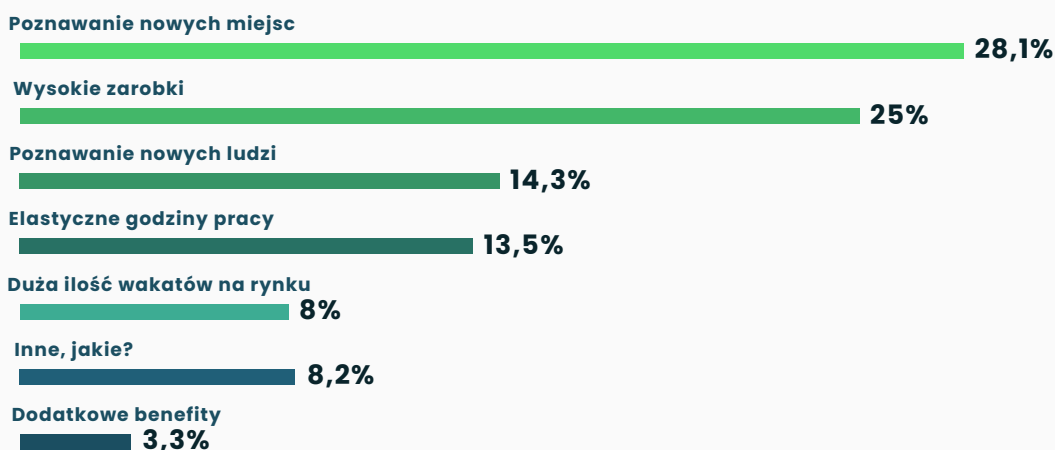
Oczywiście należy pamiętać, że są zawody związane, np. z produkcją, czy transportem, w których nie jest możliwa praca zdalna. Porównując jednak wyniki naszego badania, gdzie 8 na 10 kierowców lubi swoją pracę, widać, że jest to zawód chętnie wykonywany.

* https://www.praca.pl/poradniki/dla-pracodawcow/raport-experience-institute-i-praca-pl-postawy-pracownikow-w-dobie-pandemii-analiza-satysfakcji-i-zaangazowania-w-prace-przez-pryzmat-pracy-zdalnej-oraz-typologii-pracownikow_pr-5094.html

5.1 Co kierowcy w swojej pracy lubią, a czego nie

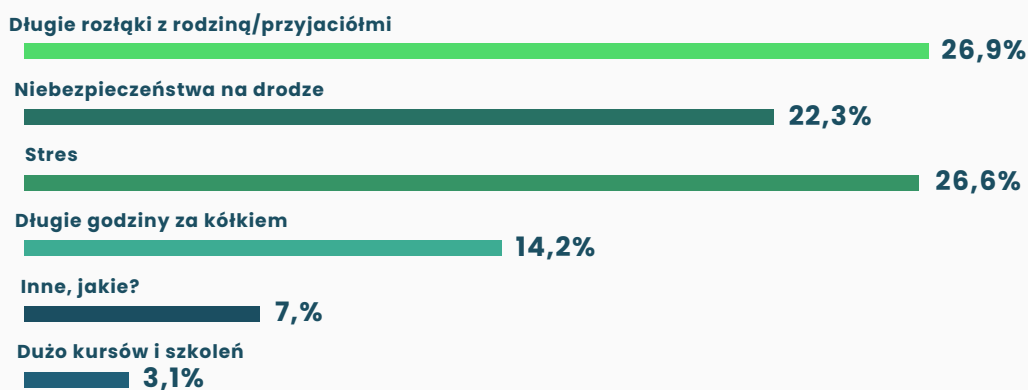
Teraz warto znaleźć odpowiedź na pytanie, co kierowcy w swojej pracy lubią najbardziej, bo o to również zapytaliśmy naszych ankietowanych.

Co lubisz najbardziej w swojej pracy?



W tym pytaniu kierowcy mogli udzielić więcej niż jednej odpowiedzi. Tylko ¼ kierowców wskazała, że lubi swoją pracę za wysokie zarobki. To niekoniecznie musi zaskakiwać, szczególnie jeśli wysokość zarobków zestawimy z innymi zawodami. W 2018 roku prawie połowa kierowców uznała, że jest dla nich najważniejsze poznanie nowych miejsc. W 2020 twierdził tak prawie co 3 kierowca. Poznanie nowych miejsc już od kilku lat jest na pierwszej pozycji w naszym badaniu. Elastyczne godziny pracy oraz poznanie nowych ludzi są w końcu stawki. Najmniej kierowcy interesują się benefitami (tylko 3,3% badanych). Kierowcy doceniają również fakt, że na rynku jest obecnie bardzo dużo ofert pracy dla wykonywanego przez nich zawodu. Daje im to duży komfort psychiczny i większe poczucie wolności. Jako „inne” kierowcy wymieniali: spokój, nie ma problemu z pracą na rynku, czy po prostu „lubię jeździć ciężarówkami”.

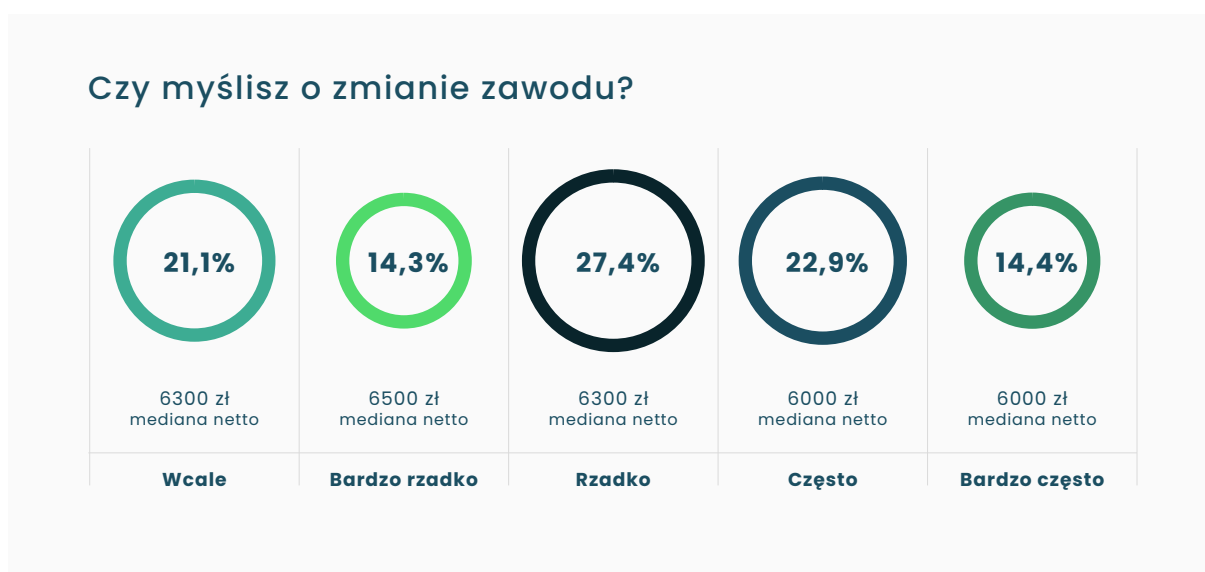
Czego nie lubisz w swojej pracy?



W tym pytaniu kierowcy również mogli udzielić kilku odpowiedzi. Nie zaskakują odpowiedzi na pytanie, czego kierowcy nie lubią w swojej pracy. Rozłłka z najbliższymi i długie godziny w samochodzie to coś, co stanowi największe wyzwanie. Nie powinno być to zaskoczeniem, gdyż 73% badanych deklaroowało, że wykonują przewozy międzynarodowe. Dodatkowo jest to praca, która niesie ze sobą wiele powodów do stresu. Wśród innych odpowiedzi najczęściej mówiono o niebezpieczeństwie i kradzieżach na parkingach. **Niestety wielu kierowców odpowiedziało, że ich zawód nie jest szanowany (nie tylko przez osoby spoza branży, ale również na załadunkach) i panuje do nich ogólna niechęć na drogach.**

5.2 Czy kierowcy myślą o zmianie zawodu?

2 na 10 kierowców w ogóle nie myśli o zmianie zawodu, a 4 na 10 zastanawia się nad zmianą. Jest to dosyć niepokojące. Z jednej strony jest to skorelowane z wysokością zarobków, ale powinno to być również sygnałem ostrzegawczym dla pracodawców, którzy już dziś borykają się z problemem braku specjalistów na rynku pracy. Dodatkowe odejścia z pracy spowodują wyłącznie pogłębienie problemu. Warto już dziś pomyśleć o dalszej korekcie wynagrodzeń, benefitach oraz pozytywnej atmosferze w pracy.



6. Rynek pracy w transporcie drogowym

Bez wątpienia aktualnie mamy rynek pracownika. Szczególnie w branży transportowej, która narzeka na brak rąk do prowadzenia ciężarówek. W raporcie PWC analitycy szacują, że w 2022 r. będzie brakowało nawet 200 tys. kierowców. Zapytaliśmy więc pracodawców, jakie warunki oferują kierowcom, a także czy mają problem z ich znalezieniem.

6.1 Rotacja w firmach transportowych

Czy mają Państwo problem z rotacją kierowców w firmie, jeśli tak to jak ona wpływa na działalność?

Nie mamy problemu z rotacją

55,7%

Mamy rotację, ale nie utrudnia ona bieżącej działalności

18,6%

Mamy rotację i wpływa ona negatywnie na realizację zleceń

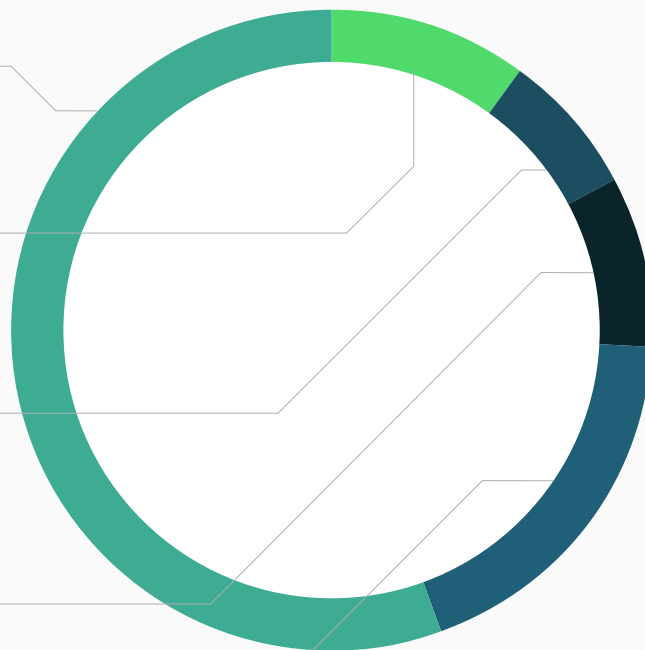
8,6%

Mamy rotację i powoduje ona utratę korzyści w postaci mniejszej ilości realizowanych zleceń

7,14%

Nie mam zdania

10%



6 na 10 pracodawców twierdzi, że nie ma problemu z rotacją kierowców. Taki fakt cieszy, zwłaszcza, że jeszcze w 2018 roku twierdził tak co 4 pracodawca. 15% pracodawców uważa, że rotacja kierowców negatywnie wpływa na realizowanie zleceń w ich firmie. Blisko 2 na 10 uważa, że ma rotację pracowników, chociaż nie przeszkadza to w bieżącym prowadzeniu działalności. Stanowi to jednak sygnał ostrzegawczy.

Gdzie przewoźnicy szukają kierowców zawodowych?

Serwisy internetowe z pracą



47,1%

Rekomendacje innych kierowców



38,6%

Fora internetowe



4,3%

Ogłoszenia na plandekach



1,4%

Ogłoszenia w prasie



7,1%

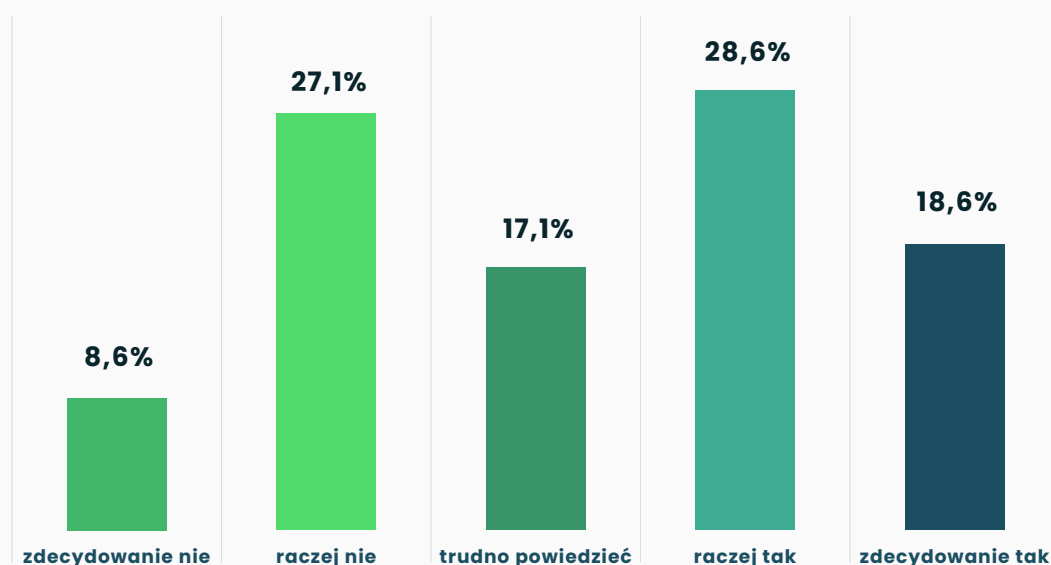
Inne



1,4%

Pracodawcy najczęściej szukają kierowców korzystając z serwisów internetowych. Co ciekawe jest to spadek o 12% w porównaniu z rokiem 2018. Za to ogłoszenia w prasie wzrosły dwukrotnie w przeciągu dwóch lat. Prawie co 4 pracodawca na 10 stwierdził, że przy szukaniu pracowników korzysta z rekomendacji innych kierowców. Pracodawcy najrzadziej korzystają z for internetowych oraz ogłoszeń na plandekach.

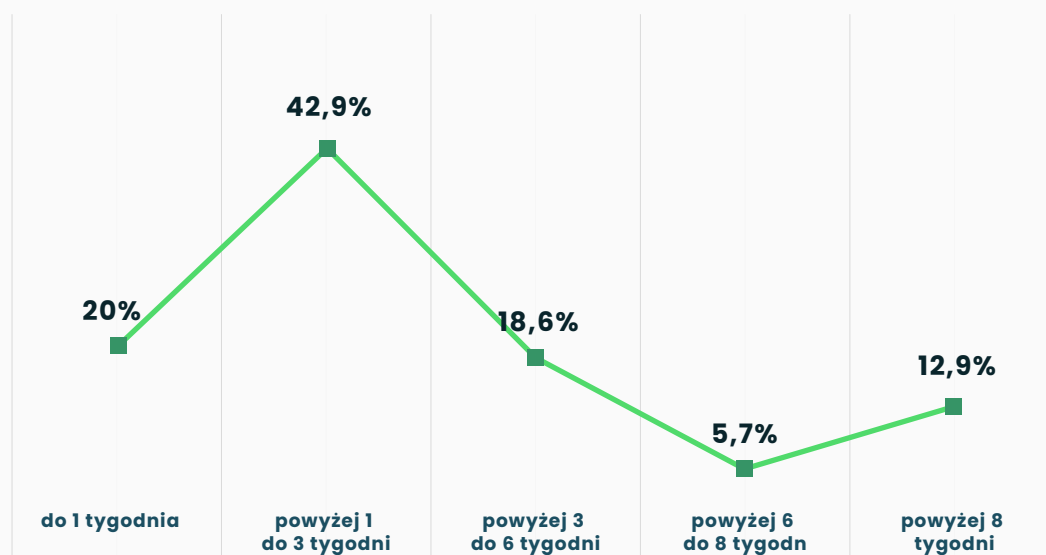
Czy firmy mają problem znalezieniem kierowcy?



Tylko co 3 pracodawca podkreśla, że nie ma problemu w znalezieniu kierowcy. Trudności w znalezieniu kierowców deklaruje blisko połowa (47%) przewoźników. Jest to sytuacja, która utrzymuje się od wielu lat w branży transportowej (w porównaniu z rokiem 2018 jest to wzrost o 7%). Dlatego też możemy stwierdzić, że brak kierowców nie jest mitem i rozwiązanie systemowe ze wsparciem instytucji państwowych wciąż jest potrzebne.

Czy jest problem ze znalezieniem kierowców? Najczęściej przewoźnicy odpowiadają, że znalezienie kierowcy zajmuje od 1 do 3 tygodni. 2 na 10 pracodawców przyznaje, że trwa to powyżej 6 tygodni. 1/3 deklaruje, że znajduje kierowcę do 1 tygodnia.

Ile czasu potrzeba na znalezienie kierowców?



Podsumowanie

Nasza tegoroczna edycja raportu wyróżnia się na tle poprzednich, a wynika to z nowej rzeczywistości w której przyszło nam wszystkim w ostatnich kilkunastu miesiącach funkcjonować. Pandemia odczuwalnie wpłynęła na życie wielu z nas, a na pewno zmieniła (i nadal zmienia) bardzo wiele w całej gospodarce. Nie bez wpływu pozostaje również transport drogowy. Ale czy pandemia również wpłynęła na wysokość zarobków kierowców zawodowych? Między innymi na to pytanie próbowaliśmy znaleźć odpowiedź.

Jak wynika z niniejszego opracowania, dynamika wzrostu średniego wynagrodzenia była zdecydowanie niższa od tego w poprzednich latach. Zaobserwowaliśmy również spadek mediany wynagrodzenia. Jak należy to interpretować? Istnieje pewna grupa kierowców, która wspólnie z firmami dla których pracowała, potrafiła na kryzysie zyskać – i to ich zarobki wpływają na wzrost średniej. Tym samym powiększyła się jednak grupa kierowców, których zarobki w 2020 roku były niższe niż w latach poprzednich ustalając medianę na poziomie 6000 zł “na rękę”.



Czy to oznacza, że podstawa wynagrodzenia kierowców uległa obniżeniu? Zdecydowanie nie. Struktura zarobków kierowców jest tak skonstruowana, że podstawa to tylko jeden ze składników wypłaty, a znaczącym elementem są diety (czasem też dodatkowe premie). I to właśnie diety miały największy wpływ na obserwowany spadek wynagrodzenia u tych kierowców, którzy deklarowali, że ich sytuacja pod tym względem uległa pogorszeniu. Średnio spadek ten wynosił aż 1000 zł netto i wynikał właśnie z mniejszej ilości realizowanych przez niektóre firmy zleceń przez pewien okres czasu. Kierowca, który pokonywał mniejszą liczbę kilometrów – szczególnie przebywając krócej poza granicami Polski (co miało miejsce zwłaszcza w okresie marzec – maj 2020), siłą rzeczy otrzymywał niższą dietę. Ponadto z raportu jasno wynika, że zdecydowany wpływ na wysokość zarobków ma system pracy, czyli im dłużej w trasie, tym większa kwota wpływa na konto. Ma to naturalny związek z kierunkami pracy. Najwyżej jest wyceniany transport międzynarodowy.

W niniejszym raporcie odpowiadamy również na pytanie czy kierowcy lubią swoją pracę oraz czy myślą o zmianie zawodu. Na pierwsze pytanie 85% z badanych odpowiada że tak, ale i oni czasem myślą o zmianie pracy w krótszej lub dłuższej perspektywie. Co ciekawe jednak, wysokość zarobku niewiele ma tu do rzeczy. To stres i rozłąka z rodziną są najczęstszą przyczyną takich rozważań.

Na koniec warto dodać, że raport odnosi się w dużej mierze do szczególnego roku 2020 i przełomu z rokiem 2021. Dziś, w drugim półroczu 2021 roku widzimy, że w branży nie ma spokoju. Zleceń coraz więcej, przestrzeni ładunkowej coraz mniej, stawki szaleją, a w dodatku ciągła niepewność co będzie z gospodarką za kilka miesięcy. Jakie długofalowe wpływy będą miały wszelkie programy pomocowe rządów na całym świecie i czy czeka nas kolejna fala lockdownów w Europie i na świecie? Jak to odbije się na stabilności zatrudnienia i wysokości zarobków, nie tylko kierowców, ale wszystkich pracowników branży TSL? Na to pytanie postaramy się z pewnością odpowiedzieć w kolejnej edycji raportu. Chcesz pomóc? Zapraszamy do współpracy przy kolejnych publikacjach.

Agnieszka Sz waj

Marketing Manager Poland & CEE, Webfleet Solutions



Branżę transportową niewątpliwie czeka wiele wyzwań, które będą miały duży wpływ na zatrudnionych pracowników. Mowa tu oczywiście o przepisach europejskiego Pakietu Mobilności, ale także o postępującym niedoborze zawodowych kierowców. Szacuje się, że już w przyszłym roku (2022) luka ta może wynieść nawet 200 tys. osób*. Dlatego ważne jest, aby nie tylko zatrudniać najlepszych dostępnych pracowników, ale także jak najlepiej korzystać z tych, którzy są już częścią zespołu. Nowe technologie, w tym rozwiązania telematyczne wychodzą naprzeciw tym oczekiwaniom i wywierają duży wpływ na komfort, zapewnienie bezpieczeństwa i wydajność kierowców.

Z raportu wynika, że wśród negatywnych czynników wymienianych przez kierowców niezadowolonych z wykonywanej pracy, najczęściej wymieniany jest m.in. stres (27%), niebezpieczeństwa na drodze (22%) czy długie godziny za kółkiem (14%). Rozwiązania cyfrowe mogą do pewnego stopnia odciążyć kierowców, pozwalając by skupili się na najważniejszych zadaniach. Dla przykładu urządzenia w kabinie ułatwiają komunikację z biurem czy dyspozytorem, podają aktualne informacje drogowe, ostrzegają o możliwości utknięcia w korku, a automatyzacja zadań administracyjnych ogranicza papierkową robotę. Dobrze zaplanowane trasy, optymalizacja obsługi zleceń, wyliczone dokładnie czasy ETA dzięki teledatyce, to także mniejsza presja i mniejszy stres związany z ewentualnymi opóźnieniami. Z naszych ostatnich badań dotyczących bezpieczeństwa drogowego wynika, że jednym z bardzo istotnych czynników stresogennych jest obawa przed fałszywymi roszczeniami i oskarżeniami wnoszonymi przez innych użytkowników dróg przeciwko kierowcom. Takie zastrzeżenia zgłosiło aż 65% menedżerów flot**. W tym obszarze bardzo skutecznym narzędziem są systemy teledatyki wideo, które łączą nagrania z kamer samochodowych z danymi jazdy, co zapewnia pełen wgląd w kontekst zdarzeń drogowych, dostarcza klarowny materiał dowodowy i umożliwia szybkie, bezstresowe procedowanie postępowań roszczeniowych.

Bezpieczeństwo to kluczowy czynnik sukcesu firm transportowych, a największy wpływ na jego zapewnienie mają umiejętności i styl jazdy kierowców. Tak wg badania z maja 2021 twierdzi blisko 73% osób zarządzających flotami transportowymi.*** Funkcje telematyczne zapewniają ogromne wsparcie w tym zakresie – od monitoringu zachowań kierujących pojazdami, oceny ich umiejętności pod kątem różnych KPIs, coachingu, przez dostarczanie aktywnych informacji zwrotnych podczas jazdy, podnoszenie efektywności szkoleń czy nawet organizacji wewnętrznych lig i grywalizacji. Cyfryzacja jest postępującym procesem i nie ma przed nim ucieczki, a branża transportowa jest dziś jedną z najdynamiczniej digitalizujących się. Jestem przekonana, że właściwa implementacja i wykorzystanie nowych technologii może znacząco wpłynąć na zmianę wizerunku zawodu kierowcy i sprawić, że będzie on atrakcyjny dla zupełnie nowej grupy pracowników. Czas pożegnać się ze stereotypem starszego pana z brzuszkiem, który ma kłopot z obsługą telefonu komórkowego, a powoli przyzwyczajać się do wizji świetnie wyszkolonego kierowcy – operatora naszpikowanego technologią pojazdu i wspieranego przez sztuczną inteligencję. Ta wizja wcale nie jest tak odległa jak nam się wydaje.

* „Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w latach 2020–2030”, PwC we współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”

** Raport bezpieczeństwa drogowego 2021, Webfleet Solutions

*** Raport bezpieczeństwa floty transportowej 2021, Eurologistics Polska

