

ZAROBKI KIEROWCÓW ZAWODOWYCH W POLSCE 2018



Spis treści:

Przedmowa	3
Badanie w liczbach - ogólne podsumowanie	4
Zarobki kierowców zawodowych	6
Co oferują pracodawcy?	10
Struktura wynagrodzenia wg pracodawców	11
Podwyżki w branży	12
Terminowość wypłaty wynagrodzenia	13
Wynagrodzenia to nie wszystko - benefity	14
Co wpływa na zarobki kierowców zawodowych?	15
Długość zatrudnienia w jednej firmie a wysokość zarobków	15
System pracy a wysokość wynagrodzenia	15
Typ zabudowy pojazdu a zarobki (porównanie)	16
Rodzaj wykonywanych tras a wynagrodzenie	17
Branża pracodawcy a wysokość wynagrodzenia	17
Wielkość firmy a wysokość wynagrodzenia	18
Wiek kierowcy a wysokość pensji	19
Doświadczenie kierowcy a zarobki	19
Czy kierowca lubi swoją pracę czy raczej myśli o zmianie?	20
Co kierowcy w swojej pracy lubią, a czego nie lubią	21
Czy kierowcy myślą o zmianie zawodu?	22
Rynek pracy w transporcie drogowym	23
Rotacja w firmach transportowych	23
Gdzie przewoźnicy szukają kierowców zawodowych?	24
Skąd kierowcy czerpią opinie na temat przyszłego pracodawcy?	24
Czy firmy mają problem znalezieniem kierowcy?	25
Kryteria wyboru pracodawcy	26
Podsumowanie	27
Kontakt	28

Przedmowa

Minął rok od publikacji pierwszej edycji Raportu TransJobs.eu "Zarobki kierowców zawodowych w Polsce". Tym razem wspólnie z Polskim Instytutem Transportu Drogowego zdecydowaliśmy, że po 12 miesiącach należy sprawdzić, czy na przestrzeni ostatniego roku sytuacja finansowa badanej przez nas grupy zawodowej się zmieniła i ponownie zbadaliśmy to niełatwe zagadnienie, którym jest kwestia wynagrodzeń w transporcie.

Przygotowując się do drugiej edycji, postanowiliśmy rozszerzyć zakres badań i analizy. Oprócz informacji uzyskanych od kierowców zawodowych za pośrednictwem ankiet (1600 respondentów), przeanalizowaliśmy też informacje płynące od pracodawców. Skorzystaliśmy w tym wypadku z danych pochodzących z serwisu TransJobs.eu, a także kwestionariuszy wypełnionych przez przedstawicieli firm transportowych.

Kwoty, które podajemy w raporcie, to wynagrodzenie otrzymywane "na rękę", na które składa się w przypadku wynagrodzenia całkowitego m.in.: podstawa, diety oraz premie i inne dodatki. Tam, gdzie było to istotne, pokazujemy wartości poszczególnych składników.

W większości przypadków wśród uzyskanych wartości posługujemy się medianą. Uważamy, że jest to wskaźnik, który lepiej od średniej obrazuje sytuację na rynku pracy. Wskazuje on wartość środkową, co oznacza, że połowa pracujących zarabia poniżej, a druga połowa powyżej tej kwoty.

Nasze wnioski? Kierowcy nadal uzyskują ponadprzeciętne pensje w stosunku do innych zawodów w polskiej gospodarce. Choć charakter pracy wiąże się z wieloma uciążliwościami setki tysięcy zatrudnionych nie decyduje się na zmianę pracy, ze względu właśnie na uzyskiwane dochody, ale co ciekawe również fakt, że po prostu lubią to co robią. Da się zauważyć również wzrost wynagrodzeń w stosunku do roku ubiegłego. Badanie przeprowadziliśmy na przełomie marca i kwietnia 2018 roku.

Jesteśmy przekonani, że nasza publikacja niesie dodatkową wartość szczególnie w obliczu trwającej dyskusji na temat proponowanych zmian w sposobie wynagradzania kierowców zawodowych. Należy pamiętać, że całkowite wynagrodzenie kierowców "na rękę", choć stosunkowo wysokie, to ma dosyć zawiłą strukturę. Kierowcy często otrzymują bardzo niskie wynagrodzenie wynikające z kwoty na umowie o pracę, a pozostałą, niemałą część otrzymują w postaci diet, które są nieoskładkowane. Ma to wpływ nie tylko na wysokość wynagrodzenia urlopowego czy wysokość przyszłej emerytury. Rodzi też poważne problemy np. w momencie, gdy kierowca stara się o kredyt.


Uważamy zatem, że dyskusja o sposobie wynagradzania kierowców jest potrzebna. Jednocześnie bardzo ważne pozostaje, by brać pod uwagę interesów zarówno pracodawców jak i zatrudnionych, by nie zaszkodzić całej, tak bardzo ważnej branży.

Zapraszamy do lektury publikacji oraz prześledzenia sytuacji na rynku pracy w branży transportowej.

Marcin Wolak

Badanie w liczbach - ogólne podsumowanie

Badanie zrealizowane zostało metodą CAWI (Computer-Assisted Web Interview) Ankieta była dystrybuowana wśród kierowców wśród kierowców zawodowych zarejestrowanych w serwisie **TransJobs.eu** oraz za pośrednictwem internetowych grup im dedykowanym.



PRZEANALIZOWALIŚMY
DANE PŁYNĄCE Z **1600**
ANKIET WYPEŁNIONYCH
PRZEZ KIEROWCÓW
ZAWODOWYCH



72,4%

respondentów to **kierowcy z prawem jazdy C+E**, którzy pracują na zestawach z naczepą.



10,8%

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



9,2%

to **"busiarze"**, a pozostali to kierowcy autobusów lub innych pojazdów wymagających dodatkowych uprawnień (np. śmieciarki, betoniarki itp.)



Nasze badanie potwierdza, że kierowca zawodowy to wciąż zawód typowo męski. **Aż 98,56% ankietowanych to mężczyźni, tylko 1,44% stanowiły kobiety.**



70,2% badanych ma mniej niż 40 lat (najwięcej kierowców mamy w grupie wiekowej w przedziale 31-40 lat - 28,7%, mniej niż 25 lat deklarowało 10,6% ankietowanych. 29,8% stanowiły osoby w wieku ponad 41 lat (z czego tylko 7,7% ma ukończone 51 lat lub więcej)).



94,2% osób zatrudnionych jest w oparciu o umowę o pracę. Umowę-zlecenie (szczególnie kurierzy lub "busiarze") lub własną działalność gospodarczą deklarowało kolejno 2,6% i 2,9%. To bardzo dobry wynik, a wskaźnik jest wyższy niż przed rokiem. Dowodzi to, że pracodawcy w branży transportowej nie stosują tak zwanych "śmieciówek", bo w tej branży się to po prostu nie sprawdza.



64,8% ankietowanych deklaruje komunikatywną znajomość języka angielskiego. Aż 38,3% języka niemieckiego, 22,7% rosyjskiego. Tylko 15,8% przyznaje się, że nie potrafi porozumiewać się w żadnym języku obcym.



Podobnie jak przed rokiem zapytaliśmy ankietowanych o to, czy lubią swoją pracę. **78,9% odpowiedziało, że "tak". 15,9% ma do niej stosunek neutralny. Tylko 5,2% kierowców zawodowych nie lubi swojej pracy.**

Informacje od pracodawców przygotowaliśmy na podstawie analizy 1280 ofert pracy oraz 114 wypełnionych ankiet firm operujących na rynku transportowym.

Zarobki kierowców zawodowych

Ponieważ jest to już druga edycja raportu wynagrodzeń kierowców zawodowych, warto przypomnieć wyniki badania z ubiegłego roku. Wszyscy zastanawiamy się, czy zarobki wzrosły, a jeśli tak, jaka mogła być skala tych podwyżek? Biorąc pod uwagę całą grupę ankietowanych kierowców, niezależnie od charakteru wykonywanej pracy, systemu czy realizowanych tras w ruchu lokalnym czy międzynarodowym, w ubiegłym roku mieliśmy następujące wyniki:

Rok	Średnia kwota netto	Mediana kwoty netto
2018	5032 zł	5218 zł
2017	4800 zł	5000 zł
	+4,17%	+3,7%

*Podane kwoty stanowią całkowite wynagrodzenie "na rękę", na które składają się: podstawa, diety i inne dodatki oraz premie.

Jak łatwo zauważyć, biorąc pod uwagę całą populację osób wykonujących zawód kierowców, zarówno średnia pensja jak i jej mediana wzrosły w stosunku do roku ubiegłego. Czy dużo? Dane GUS-u z marca 2018 roku pokazują, że średnia pensja w przedsiębiorstwach wzrosła rok do roku o 6,7%. Zatem w przypadku omawianej grupy zawodowej mamy do czynienia z niższą od przeciętnej dynamiką. 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 jeśli średnia płaca w Polsce wynosi 4886,56 zł brutto, a więc 3471,12 netto, całkowite zarobki kierowców wyglądają bardzo atrakcyjnie na tle całej gospodarki.

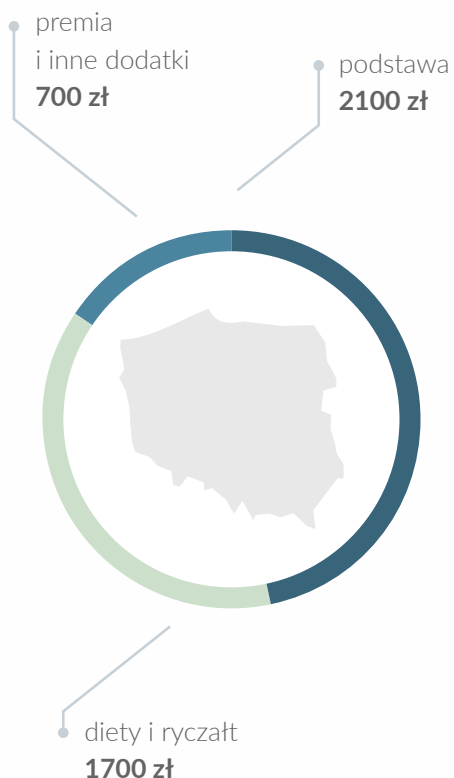
Dlaczego zdecydowaliśmy się na łączną prezentację danych wynikającą z podstawy, diet i innych dodatków? Bo te wartości najbardziej odzwierciedlają rzeczywistość. Dieta w wielu przypadkach stanowi dużą część tego wynagrodzenia. Pamiętajmy jednak, że wynika to wprost z przepisów o sposobie wynagradzania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

Wsluchając 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 medianę pozostałych składników.

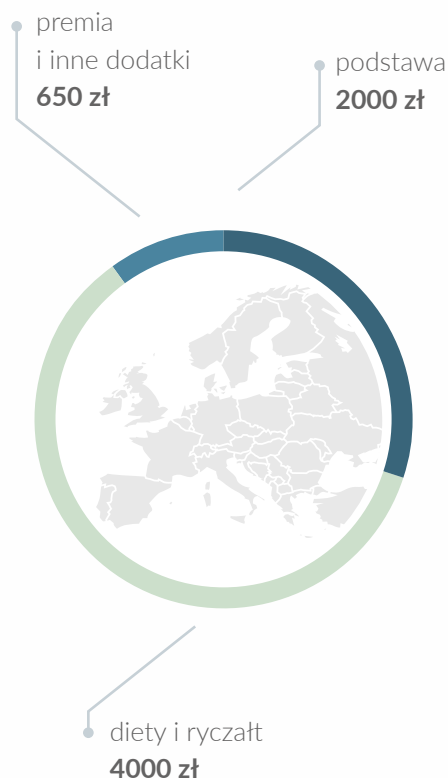
Jak prezentują się wyniki, pokazujemy w poniżej, gdzie rozróżniamy kierowców w ruchu międzynarodowym oraz krajowym i lokalnym.

Praca w ruchu

Lokalnym i krajowym



Międzynarodowy (UE i poza UE)



Połowa kierowców zawodowych na umowie o pracę ma zapisaną kwotę mieszczącą się w przedziale od minimalnej krajowej do 2000 tys. netto (około 2780 brutto). Wiąże się to z konsekwencjami, o których pisaliśmy we wstępie. Co ciekawe, kwota ta jest nieznacznie wyższa w przypadku kierowców pracujących w ruchu krajowym lub lokalnym. Dane te pokrywają się w pełni z informacjami przedstawionymi przez pracodawców.

Mediana diet i ryczałtów, co zrozumieliśmy, jest najwyższa przede wszystkim u kierowców pracujących w transporcie międzynarodowym. Za każdy dzień przebywania za granicą otrzymują około 50 € diety. Z kolei w tabeli poniżej warto zwrócić uwagę na to, że ten dodatek otrzymuje 58% zatrudnionych w branży w ogóle.

Premie i inne dodatki, najczęściej motywacyjne i uznaniowe dla połowy kierowców, wynoszą przeciętnie mniej niż 700 zł netto miesięcznie, a jak widać poniżej, otrzymuje je około 1/3 wszystkich zatrudnionych w zawodzie.

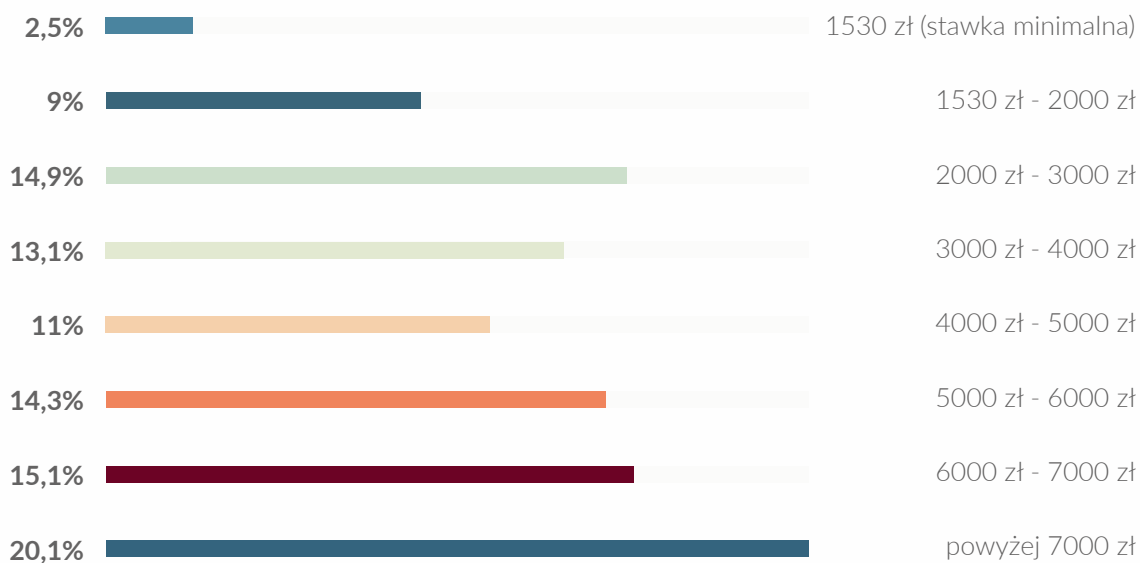
Co składa się na miesięczne wynagrodzenie kierowcy?

- **100%** podstawa
- **58%** diety i ryczałt
- **36,6%** premie i inne dodatki

Odsetek kierowców



Rozkład wynagrodzenia (przedziały)



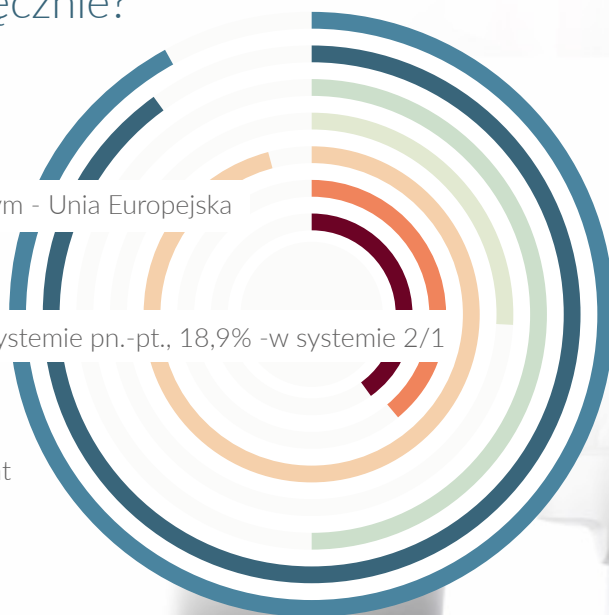
Odsetek kierowców

Dane pokazują, że powyżej kwoty 6000 zł netto zarabia aż 35,1% (ponad 1/3) kierowców zawodowych. Są to najczęściej osoby pracujące w ruchu międzynarodowym, z kategorią C+E w systemie pracy 3/1 lub 4/1.

Wciąż jednak 11,5% kierowców zarabia mniej niż 2000 netto miesięcznie. Są to najczęściej osoby pracujące lokalnie na samochodach dostawczych lub busach.

W takim razie, kto zarabia najwięcej 7000,00 zł “na rękę” miesięcznie?

- **92%** o kierowca zestawu (z naczepą)
- **90,7%** pracuje w ruchu międzynarodowym - Unia Europejska
- **49,5%** jeździ plandeką
- **26,6%** jeździ w systemie 3/1, 21,1% w systemie pn.-pt., 18,9% -w systemie 2/1
- **96,3%** posiada umowę o pracę
- **39,3%** to kierowcy w przedziale 31-40 lat
- **39,9%** w branży jest od 6-15 lat



Co oferują pracodawcy?

Tak, jak wspominaliśmy we wstępie, w tegorocznym raporcie przeanalizowaliśmy dane z portalu **TransJobs.eu**, sprawdzając, co oferują i czego wymagają pracodawcy od potencjalnych pracowników

Oferowane wynagrodzenie

Średnia kwota netto

5794 zł

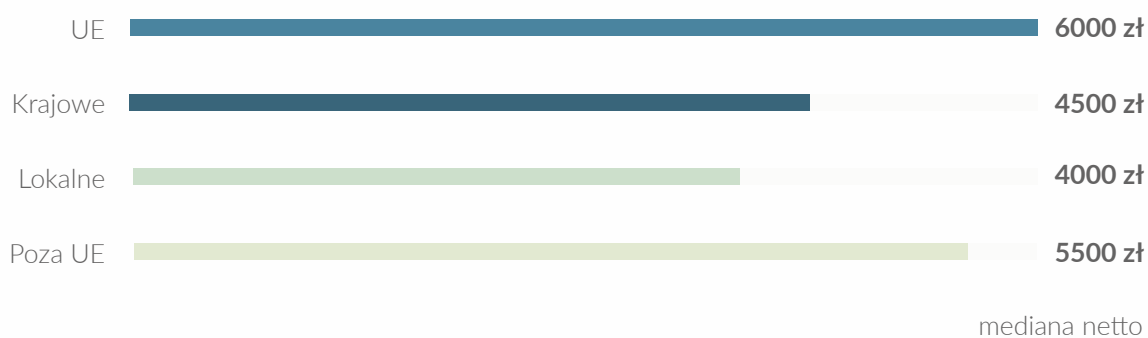
Mediana kwoty netto

5500 zł

Całkowita kwota netto

Jak widać przeciętne oferowane wynagrodzenie oraz mediana proponowanych wynagrodzeń całkowitych “na rękę” są około 500 zł wyższe od tych samych wartości jakie deklarują kierowcy. Warto zatem przyrzeć się tym wynikom bliżej

Praca w ruchu



Jak widać w przypadku wartości dotyczących wynagrodzenia na kierunkach międzynarodowych zarówno w UE jak i poza UE, pokrywają się z one z wartościami deklarowanymi przez kierowców.

Zdecydowana rozbieżność występuje w przypadku ruchu krajowego i międzynarodowego, ale wynika to z faktu, że dane TransJobs.eu uwzględniają również oferty pracy mieszane tzn. łączące pracę w ruchu krajowym jak i międzynarodowym, co zawyża medianę w ofertach pracodawców.

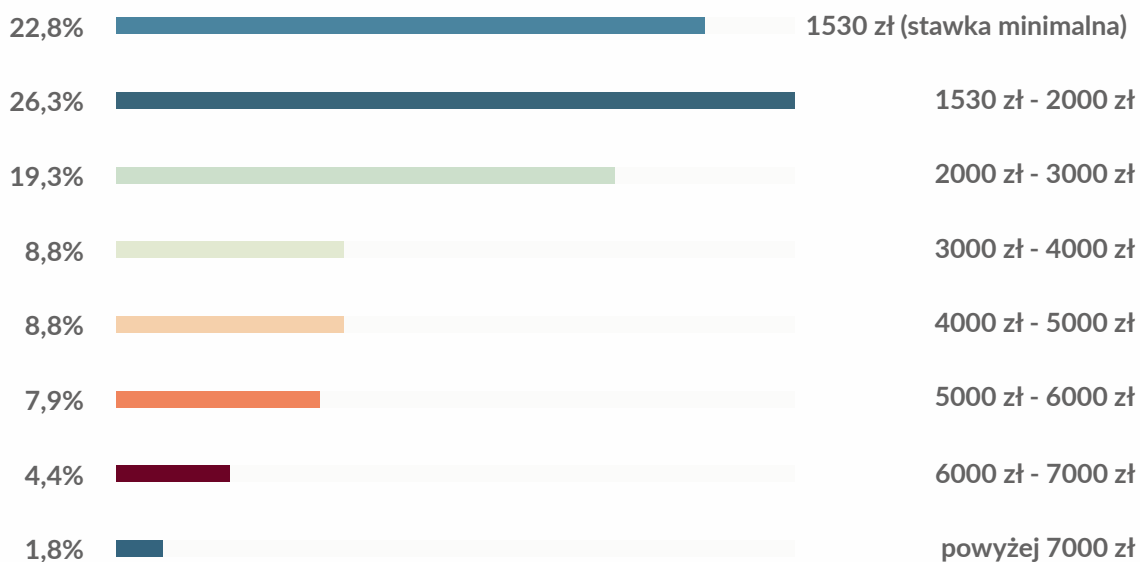
Struktura wynagrodzenia wg pracodawców

Najbardziej kontrowersyjnym tematem w przypadku zarobków kierowców zawodowych jest ich struktura. Pisaliśmy o tym już wcześniej. Pracodawcy często oferują niską podstawę na umowie, a reszta jest wypłacana w postaci diet, ryczałtów lub innych dodatków.

Taka forma wynagrodzenia wynika z przepisów. Z jednej strony pozwala na zachowanie wciąż konkurencyjnych cen w stosunku do firm transportowych z zachodu, ale z drugiej przekłada się na niskie składki chorobowe czy emerytalne, a także ograniczoną zdolność kredytową pracowników. Obecnie trwa dyskusja na temat konieczności zmian w przepisach. Należy jednak podchodzić do tego tematu bardzo ostrożnie, aby nie wylać dziecka z kąpielą. Zbyt radykalne zmiany w przepisach (np. rezygnacja z diet na rzecz oskładkowanych dodatków) mogą gwałtownie podnieść koszty pracownicze, przy jednoczesnej (nieuniknionej, bo część będzie musiała być przeznaczona na składki i podatki) obniżce wynagrodzenia netto kierowców, zmniejszenie konkurencyjności i finalnie wypieranie polskich przewoźników z rynku międzynarodowego przez tańszą konkurencję ze wschodu.

W ankietach skierowanych do pracodawców zapytaliśmy, jakiej wysokości wynagrodzenie netto proponują jako podstawę „na umowie”.

Wysokość podstawy netto



cena netto

Jak widać, połowa pracodawców oferuje na umowach najniższą krajową lub stawkę nie wyższą niż 2000 netto. Pokrywa się to z danymi płynącymi od kierowców, o czym pisałem wcześniej.

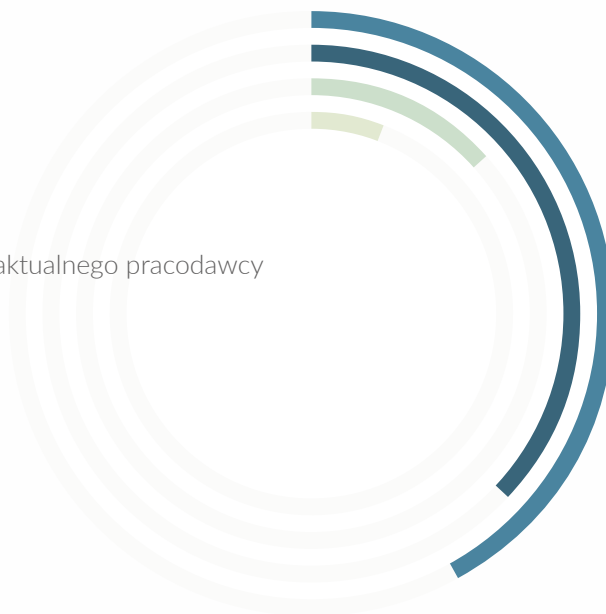
Sytuacja jednak nie jest najgorsza, bo aż 1/3 pracodawców daje podstawę wyższą niż 3000 zł netto (ok. 4200 zł brutto - czyli kwocie bliskiej średniej krajowej).

Podwyżki w branży

W ankiecie zapytaliśmy kierowców również o to, kiedy ostatnio otrzymali podwyżkę.

Ostatnią podwyżkę otrzymałem/am:

- **42,6%** Nie dostałem/am podwyżki u aktualnego pracodawcy
- **37,3%** mniej niż rok
- **13,6%** 1 - 2 lata
- **6,6%** powyżej 2 lat



Ponad 1/3 kierowców otrzymała podwyżkę w przeciągu ostatniego roku. Jednak aż 42,6% kierowców nie otrzymało podwyżki u aktualnego pracodawcy. Przyjrzyjmy się im bliżej

Jak długo u tego pracodawcy pracują?

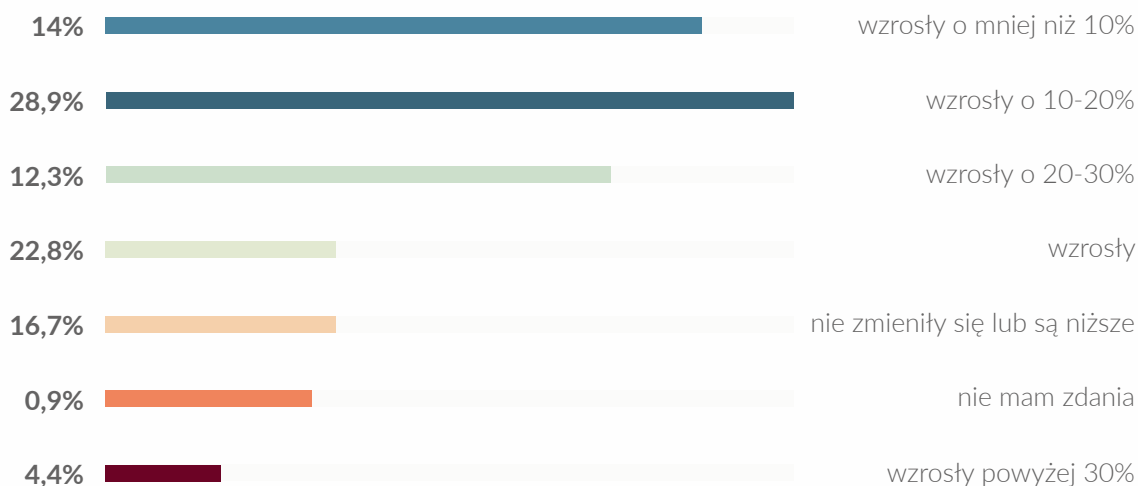
- **51,03%** do roku:
- **25,66%** 1 - 2 lata
- **14,96%** 2 - 5 lata
- **8,36%** powyżej 5 lat



Jak widzimy ponad połowa zatrudniona jest u tych pracodawców mniej niż rok, a kolejna 1/4 mniej niż 3 lata. Jednocześnie wynika z tego, że niektórzy pracownicy najbardziej lojalni, pracujący więcej niż 3 lata u jednego pracodawcy, już dawno nie otrzymało żadnej podwyżki. Być może niektórzy pracodawcy nie doceniają lojalności.

Podobne pytanie zadaliśmy również pracodawcom.

O ile wzrosły wynagrodzenia kierowców na przestrzeni ostatnich trzech lat?

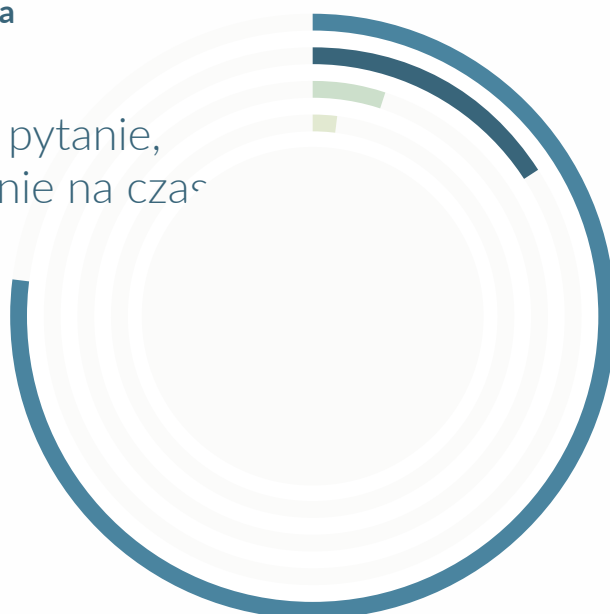


Większość przewoźników deklaruje, że w ich firmach na przestrzeni ostatnich trzech lat zarobki wzrosły i był to nawet wzrost dwucyfrowy. Co ciekawe, aż 16,7% pracodawców nie zauważyło wzrostu wynagrodzeń.

Terminowość wypłaty wynagrodzenia

Odpowiedzi kierowców na pytanie, czy otrzymują wynagrodzenie na czas

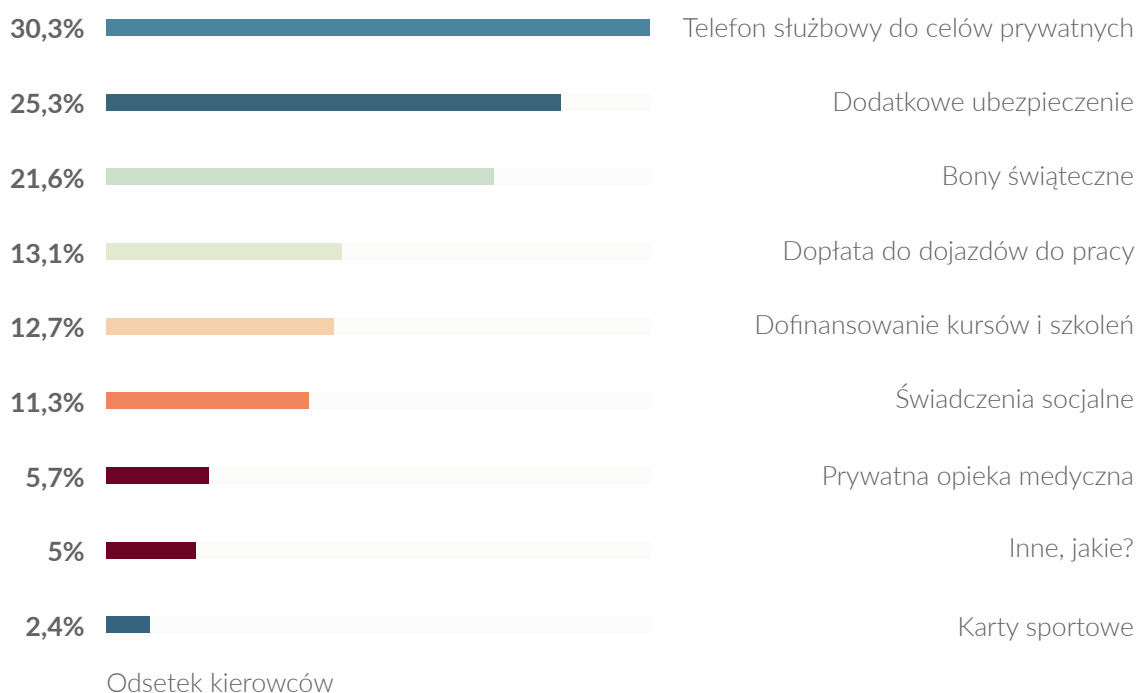
- 77,4% zawsze
- 16,3% często
- 4,7% rzadko
- 1,7% nigdy



Zwróćmy uwagę na rozkład procentowy dwóch ostatnich odpowiedzi: w sumie aż 6,4% kierowców “nigdy” lub “rzadko” otrzymuje wynagrodzenia na czas. To informacja niepokojąca, tym bardziej, że wartość ta nie uległa większej zmianie w porównaniu z rokiem ubiegłym. Przedsiębiorcy nigdy nie powinni uzależniać wypłaty wynagrodzenia od otrzymanych przelewów od kontrahentów co niestety jest najczęstszą przyczyną opóźnień w płatnościach.

77,4% kierowców otrzymuje wynagrodzenie na czas “zawsze” i choć wartość ta w przeciągu ostatnich 12 miesięcy wzrosła o 2,4 pp, wciąż jest bardzo dużo do poprawy w tym zakresie. Pracodawcy bardziej powinni się skupić na tym, aby przelewy z wynagrodzeniem trafiały na konto pracowników zawsze na czas, bo to nie tylko obowiązek, ale także główny czynnik, który wpływa na opinię o pracodawcy, a także rotację w jego firmie.

Benefity dla kierowców



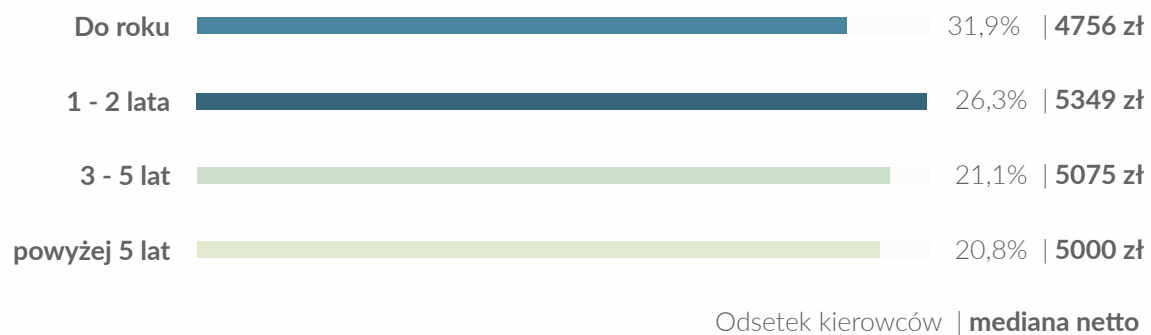
To, co najciekawsze w tym przypadku, to fakt że dwa z najpopularniejszych dzisiaj benefitów, czyli karty sportowe oraz prywatna opieka medyczna występują niezwykle rzadko. O ile w przypadku pierwszego, może to być o tyle zrozumiałe, że kierowcy często po prostu nie mieliby czasu na skorzystanie z oferty kart sportowych, jednak opieka medyczna, szczególnie w wariancie rodzinnym, to mógłby być atrakcyjny dodatek. Być może pracodawcy w branży transportowej nie dostrzegają potencjału tego benefitu, który obecnie na rynku jest już niemal standardem. Być może wina leży też po stronie ubezpieczycieli, którzy do tej pory nie przygotowali dedykowanej oferty dla branży?

Odpowiedzi pojawiające się wśród “innych” to m.in. możliwość zjechania autem pod dom, paczki okolicznościowe czy dodatkowy zwrot kosztów za wyżywienie w trasie (wypłacane obok diet).

Co wpływa na zarobki kierowców zawodowych?

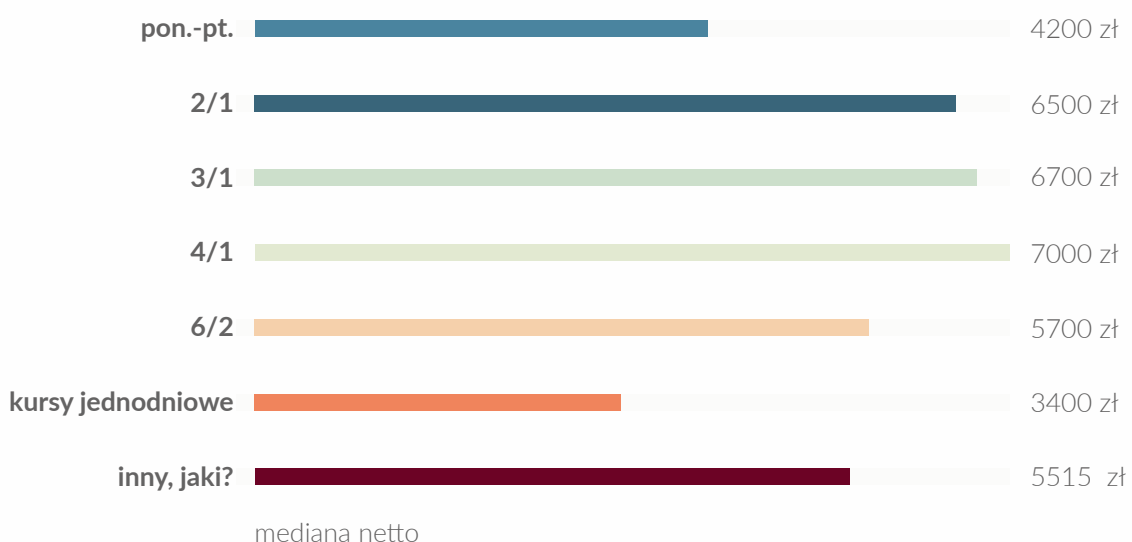
Długość zatrudnienia w jednej firmie a wysokość zarobków

Staż pracy kierowców w jednej firmie



Dane pokazują, że najwięcej zarabiają Ci, którzy pracują u danego pracodawcy od roku do dwóch. Najmniejsze zarobki uzyskują Ci, którzy dopiero zaczęli pracę, ale dużo ciekawsze pytanie brzmi: dlaczego mniej od tej pierwszej grupy zarabiają Ci, którzy pracują powyżej 3 a nawet 5 lat? Można to 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.

Aktualny system pracy:

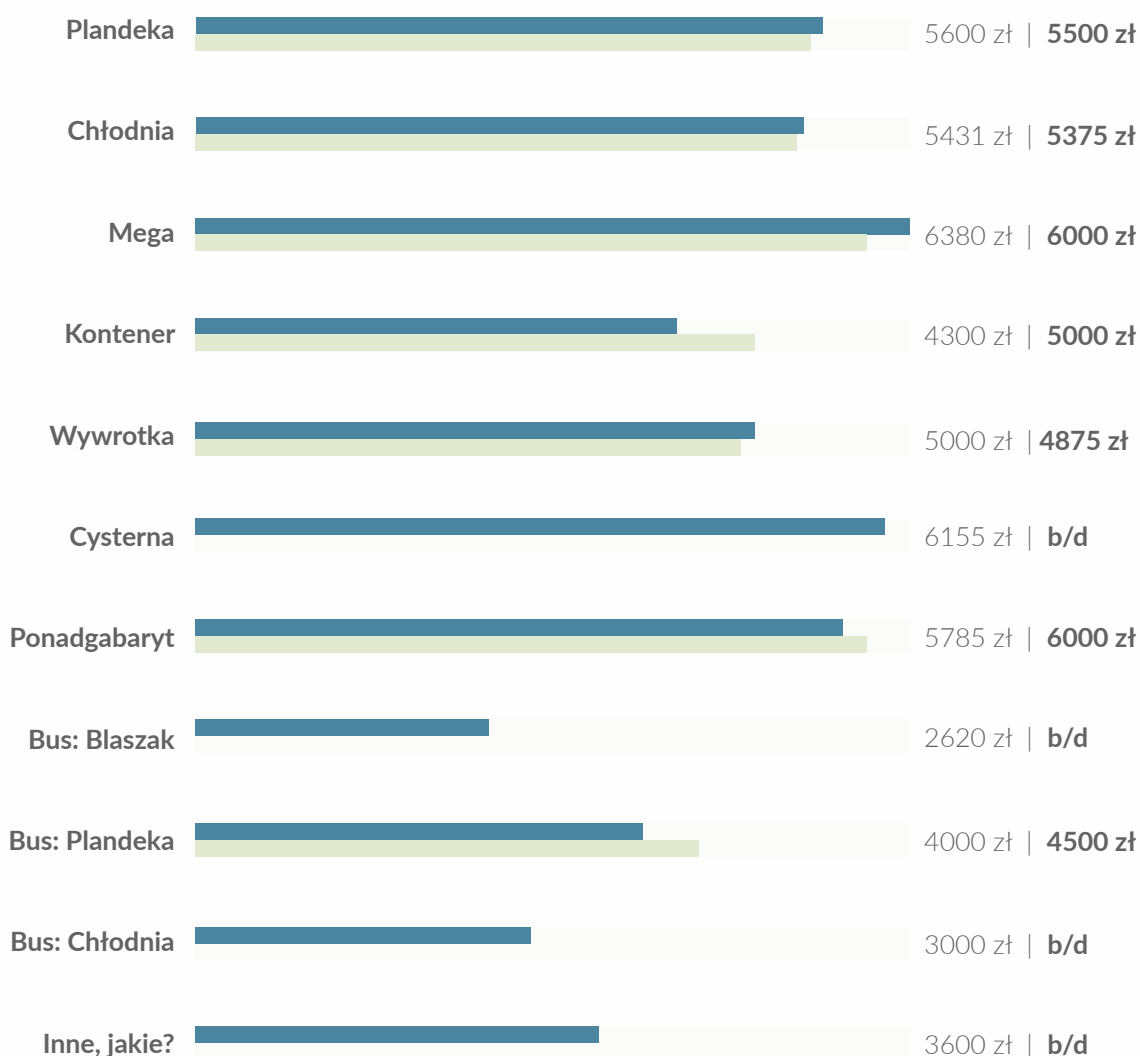


Najbardziej popularnym systemem to praca od poniedziałku do piątku. Wiąże się on jednak z niższymi zarobkami. Najniższe dochody uzyskują kierowcy wykonujący kursy jednodniowe, czyli w typowym ruchu lokalnym. Za to im dłużej w trasie w "międzynarodówce", tym dochody wyższe. Warto zaznaczyć, że system pracy 6/2 jest występuje już bardzo rzadko i pracuje w nim niewiele ponad 2% kierowców. Podobnie jest z systemem 4/1 - tutaj niespełna 4% zatrudnionych w zawodzie.

Co jednak w tym wyniku najciekawsze, to w porównaniu do badania z ubiegłego roku, wzrost wynagrodzenia w przypadku systemu 3/1 wyniósł aż 11%, a 16% w przypadku 2/1. To dużo, biorąc pod uwagę, że według danych GUS-u z marca 2018 roku przeciętne pensje Polaków zwiększyły się 6,8%.

Typ zabudowy pojazdu a zarobki (porównanie)

Typ nadwozia



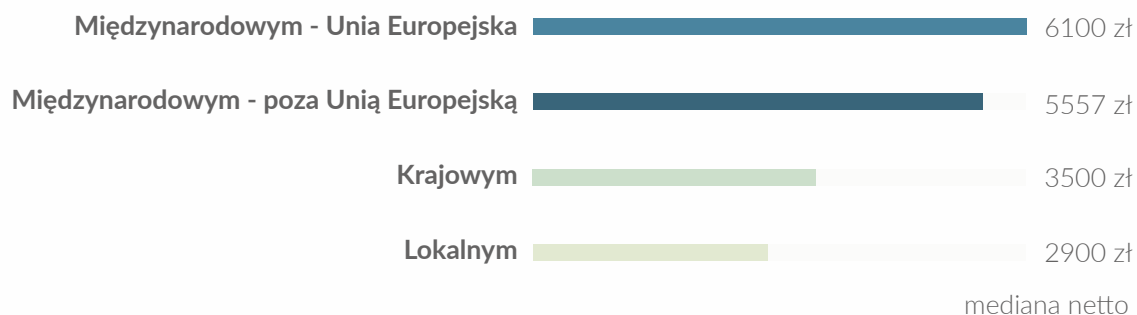
badanie kierowców

**Dane z ofert TransJobs.eu
(mediana netto)**

W tym wypadku uzyskane wyniki z ankiet kierowanych do kierowców postanowiliśmy zestawić z danymi z portalu TransJobs.eu. W większości przypadków wartości są zbieżne. Wniosek jest taki, że największe zarobki są na przyczepach typu mega, ale to z kolei bierze się stąd, że najczęściej tego typu zabudowy wykorzystywane są do tych najdłuższych tras.

Rodzaj wykonywanych tras a wynagrodzenie

Aktualna praca w ruchu:

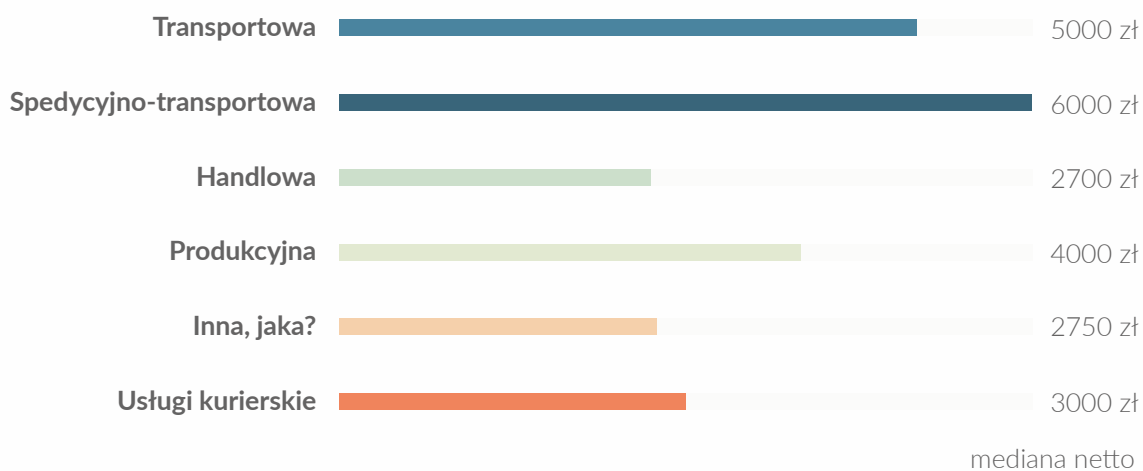


Najwięcej ankietowanych wykonuje swoją pracę w ruchu międzynarodowym na terenie Unii Europejskiej. Oni też uzyskują najwyższe wynagrodzenie. Co ciekawe, osoby pracujące na trasach na kierunku wschodnim - uzyskują zarobki niemal 10% niższe.

Praca w ruchu krajowym lub lokalnym zapewnia, że kierowca zawodowy jest częściej lub niemal codziennie w domu, ale zarobki są wtedy najniższe.

Branża pracodawcy a wysokość wynagrodzenia

Branża Twojego aktualnego pracodawcy:

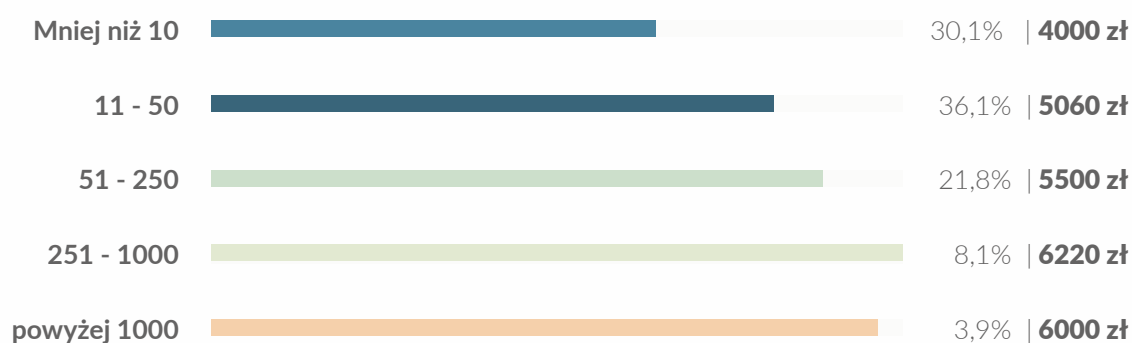


Najwyższe zarobki uzyskują kierowcy pracujący w branży transportowej lub spedycyjno-transportowej. Wynika to z prostego faktu - kierowcy wykonujący swoją pracę w branży handlowej najczęściej pracują w ruchu lokalnym, co wiąże się z niższym wynagrodzeniem. W przypadku branży produkcyjnej największy odsetek stanowią kierowcy pracujący w ruchu krajowym od poniedziałku do piątku, co również wiąże się z zarobkami na niższym poziomie.

Co ciekawe, w stosunku do roku ubiegłego wzrost wynagrodzenia widać we wszystkich obszarach za wyjątkiem usług kurierskich.

Wielkość firmy a wysokość wynagrodzenia

Liczba pracowników w firmie:



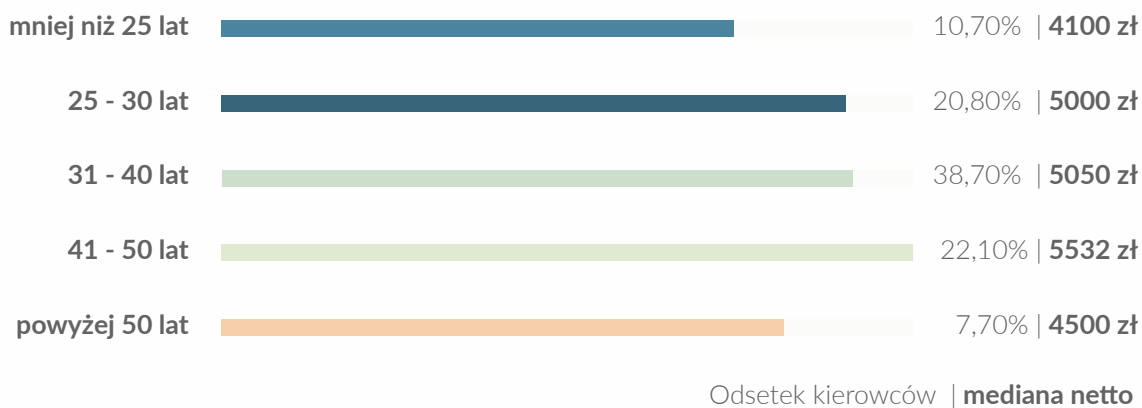
Odsetek kierowców | mediana netto

Branża transportowa jest bardzo rozdrobniona, dlatego też najczęściej ankietowanych przypada na firmy zatrudniające mniej niż 50 pracowników łącznie. W tych firmach zarobki są też najniższe. Jak pokazuje nasze badanie, im większa firma tym większe zarobki można uzyskać.



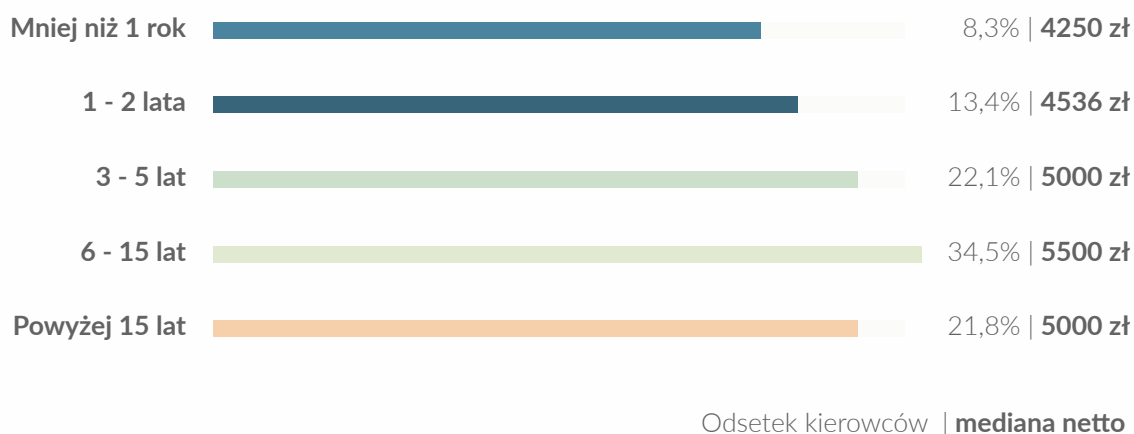
Wiek kierowcy a wysokość pensji

Wiek:



Najniższe zarobki uzyskują kierowcy najmłodszy oraz najstarsi. To pierwsze nie dziwi - niższy wiek to mniejsze doświadczenie, a więc niższe wynagrodzenie. Dlaczego jednak osoby w wieku 50+ zarabiają mniej niż kierowcy od nich młodszy często pomimo wieloletniego doświadczenia? Odpowiedź jest prosta. Osoby w tym wieku częściej niż ich koledzy wybierają pracę, która pozwala być częściej w domu i raczej na kierunkach w ruchu krajowym. Jednocześnie osoby takie są mniej skłonne do zmiany pracodawcy, a jak wykazaliśmy już wcześniej, lojalność częściej przekłada się na rzadsze podwyżki, a więc i na medianę zarobków w tym przedziale wieku

Doświadczenie kierowcy a zarobki



Najwięcej ankietowanych posiada doświadczenie w przedziale 6-15 lat. Ta grupa też uzyskuje największe zarobki. Jak widać zarobki rosną wraz z okresem pracy w zawodzie kierowcy, ale w pewnym momencie zaczynają spadać - sytuacja ma się podobnie jak w przypadku wieku. Osoby z dłuższym doświadczeniem częściej decydują się na pracę "bliżej domu", ale jednocześnie cenią sobie też stabilizację, więc rzadziej zmieniają pracę, co przekłada się na wysokość wynagrodzenia.

Czy kierowca lubi swoją pracę czy raczej myśli o zmianie?

Podobnie jak w ubiegłym roku i tym razem zapytaliśmy kierowców czy lubią swoją pracę. Uzyskany wynik może być dla wielu miłym zaskoczeniem. Jednak, żeby dopełnić wyniki, sprawdziliśmy też korelację z medianą zarobków - tu nie ma zaskoczenia. Im niższa pensja, tym zadowolenie z pracy mniejsze.

Czy lubisz swoją pracę?

- **50,5%** tak
- **28,4%** raczej tak
- **15,9%** neutralnie
- **3,4%** raczej nie
- **1,8%** nie



Aż 78,9% kierowców odpowiedziało, że lubi swoją pracę. 15,9% ma do niej stosunek neutralny co też jest dobrym wynikiem. Jedynie 5,2% ankietowanych raczej lub na pewno nie lubi swojej pracy. Oni też zarabiają najmniej w tej grupie zawodowej.

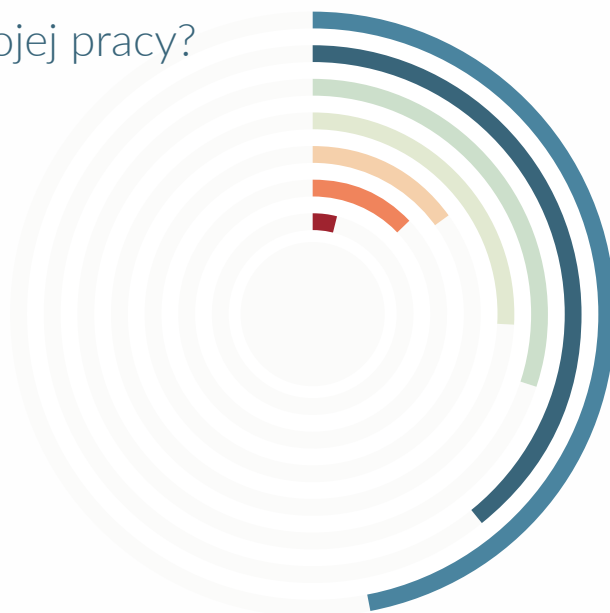
To świetny wynik, ponieważ ubiegłoroczne badanie portalu Praca.pl pokazuje, że nie wszyscy Polacy są szczęśliwi w swoich miejscach pracy. Spośród 12. możliwych odpowiedzi na pytanie: „Za co najbardziej lubisz swoją pracę?”, najwięcej, bo aż 25% ankietowanych zaznaczyło, że nie lubi jej wcale. Wygląda na to, że w przypadku kierowców ten wynik jest aż 5 razy mniejszy.

Co kierowcy w swojej pracy lubią, a czego nie lubią

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?

- **47,9%** Poznanie nowych miejsc
- **39,6%** Wysokie zarobki
- **29,6%** Poznanie nowych ludzi
- **26,3%** Elastyczne godziny pracy
- **15,9%** Duża ilość wakatów na rynku
- **13,4%** Inne, jakie?
- **3,8%** Dodatkowe benefity



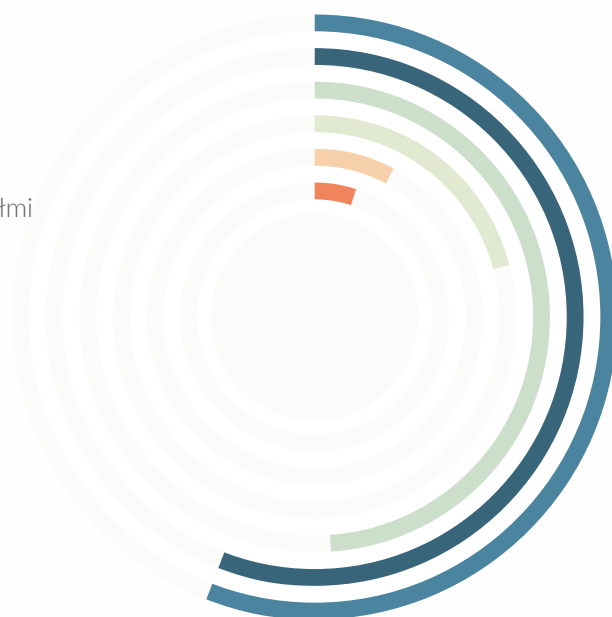
Jak zwykle na pierwszym miejscu jest możliwość poznawania nowych miejsc oraz poznawanie nowych ludzi (3. lokata). Jak widać, wysokość zarobków jest drugim najczęściej wymienianym powodem. To nie koniecznie musi zaskakiwać, szczególnie jeśli wysokość zarobków zestawimy z innymi grupami zawodowymi, bo wtedy wypadają one bardzo atrakcyjnie.

Kierowcy doceniają również fakt, że na rynku jest obecnie bardzo dużo ofert pracy dla kierowców. Daje im to duży komfort psychiczny i większe poczucie wolności.



Czego nie lubisz w swojej pracy?

- **56,9%** Długość rozłąki z rodziną/przyjaciółmi
- **56,9%** Niebezpieczeństwa na drodze
- **49,2%** Stres
- **20,4%** Długie godziny za kółkiem
- **8%** Inne, jakie?
- **5,5%** Dużo kursów i szkoleń



Odpowiedzi na pytanie, czego kierowcy nie lubią w swojej pracy, nie zaskakują. Rozłąka z najbliższymi, długie godziny w samochodzie to coś, co stanowi największe wyzwanie. Dodatkowo jest to praca, która niesie ze sobą wiele powodów do stresu. Wśród innych odpowiedzi najczęściej mówiono o korkach na drogach, monotonii pracy, pracy w godzinach nocnych, oczekiwaniu na rozładunek /załadunek. Pojawiały się też, na szczęście pojedyncze, ale jednak zarzuty mobbingu czy przerzucanie na kierowców odpowiedzialności - szczególnie za rzeczy, na które oni nie mają żadnego wpływu. Powinno to dać do myślenia niektórym pracodawcom.

Czy kierowcy myślą o zmianie zawodu?

- **24,1%** Wcale
- **15,3%** Bardzo rzadko
- **27,1%** Rzadko
- **21,7%** Często
- **11,9%** Bardzo często



Na koniec zapytaliśmy kierowców również o to, czy myślą o zmianie zawodu. Okazuje się, że 1/3 z nich myśli o tym często lub bardzo często. 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, dodatkowych benefitach oraz pozytywnej atmosferze w pracy.

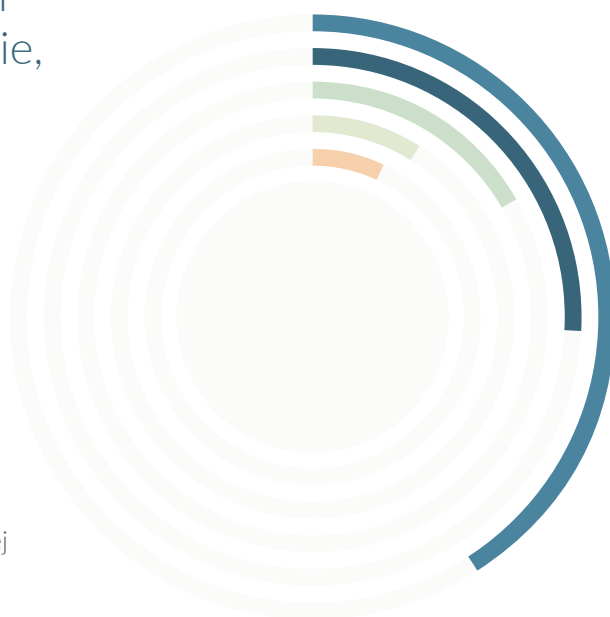
Rynek pracy w transporcie drogowym

Bez wątpleni aktualnie mamy rynek pracownika. Szczególnie w branży transportowej, która narzeka na brak rąk do prowadzenia ciężarówek. Zapytaliśmy więc pracodawców, jak ta sytuacja wpływa na rotację w ich firmach

Rotacja w firmach transportowych

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

- **41,9%** Nie mamy problemu z rotacją
- **26,7%** Mamy rotację, ale nie utrudnia ona bieżącej działalności
- **15,1%** Mamy rotację i wpływa ona negatywnie na realizację zleceń
- **9,3%** Mamy rotację i powoduje ona utratę korzyści w postaci mniejszej ilości realizowanych zleceń
- **7%** Nie mam zdania



Jak się okazuje, dla niemal ¼ przewoźników problem rotacji jest poważny, bo regularnie wpływa na utratę korzyści w postaci mniejszej ilości zleceń lub braku możliwości ich realizacji. Kolejne 26,7% boryka się z problemem, chociaż nie przeszkadza to w bieżącym prowadzeniu działalności. Stanowi to jednak sygnał ostrzegawczy.



Gdzie przewoźnicy szukają kierowców zawodowych

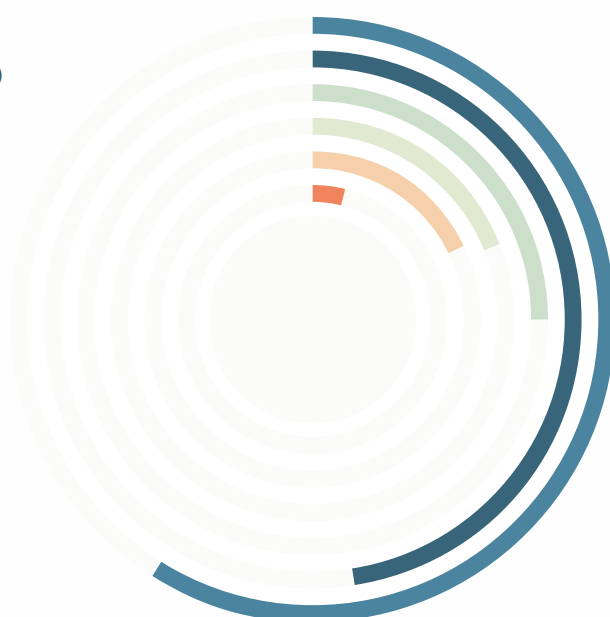
- **53%** Serwisy internetowe z pracą
- **38,6%** Rekomendacje innych kierowców
- **3,6%** Fora internetowe
- **1,2%** Ogłoszenia na plandekach
- **3,6%** Ogłoszenia w prasie



Pracodawcy najczęściej szukają kierowców korzystając z serwisów internetowych z ogłoszeniami o pracę. Niewielki odsetek wciąż korzysta z tradycyjnych ogłoszeń w prasie drukowanej i co ciekawe dokładnie taka sama grupa szuka pracowników poprzez fora internetowe. Jak widać jednak, rekomendacje odgrywa ważną rolę bo aż 1/3 przewoźników korzysta z sieci kontaktów

Skąd kierowcy czerpią opinie na temat przyszłego pracodawcy?

- **65,8%** znajomi
- **38,9%** fora internetowe
- **25,2%** rozmowy na parkingu
- **19,1%** grupy na Facebooku
- **18,9%** nie sprawdzam opinii
- **3,9%** inne, jakie?



Pracownicy przed podjęciem pracy w nowej firmie zwykle starają się dowiedzieć jak najwięcej na temat przyszłego pracodawcy. Nie inaczej jest w branży transportowej. Jak się okazuje pierwszym źródłem wiedzy jest sieć kontaktów, a kolejnym fora internetowe. Dla ponad ¼ kierowców tak zwany "uniwersytet parkingowy" jest wciąż ważnym źródłem wymiany opinii. Wśród pojawiających się innych odpowiedzi najczęściej padała weryfikacja u źródła, czyli rozmowa z pracodawcą i opinie innych firm.

Ciekawym jest, że ⅓ badanych wcale nie sprawdza opinii, może to być zrozumiałe szczególnie w przypadku przewoźników o powszechnej pozytywnej ocenie, których na rynku pracy nie brakuje. Pokazuje to jak ważnym jest, aby pracodawcy dbali o swój wizerunek i opinie u obecnych, ale również byłych pracowników, bo to oni decydują o tym czy trudno będzie im uzupełnić brakujące wakaty

Czy firmy mają problem znalezieniem kierowcy?

- **19,3%** zdecydowanie nie
- **5,3%** raczej nie
- **32,5%** trudno powiedzieć
- **21,1%** raczej tak
- **21,9%** zdecydowanie tak



Tylko ¼ pracodawców deklaruje, że raczej lub zdecydowanie nie mają problemów ze znalezieniem kierowców. Trudności pojawiają się u ponad 40% przewoźników i jest to stan, który utrzymuje się od wielu lat w branży transportowej. To tylko potwierdza, że brak kierowców nie jest mitem i rozwiązanie systemowe tego problemu ze wsparciem instytucji państwowych wciąż jest potrzebne.



Kryteria wyboru pracodawcy

- **81%** Zarobki
- **51%** Opinie na temat firmy
- **21%** Jakość taboru
- **7%** Wielkość firmy
- **6%** Benefity
- **9%** Inne



Wysokość zarobków wciąż stoi na pierwszym miejscu wśród kryteriów którymi kierują się kierowcy podejmując decyzję o wyborze pracodawcy. Dodatkowe benefity mają mniejszy wpływ, ale to zrozumiałe. Stanowią one ważny dodatek, ale szczególnie dla już zatrudnionych osób. Jak się okazuje 1/3 kierowców zwraca uwagę na swoje przyszłe miejsce pracy, a więc jakość taboru, którym dany pracodawca jeździ. Można to odczytywać, że komfort pracy jest bardzo istotny, tym bardziej gdy kierowca spędza w trasie nawet kilka tygodni.



Podsumowanie

Obraz, który się wyłania z naszego raportu wyraźnie pokazuje, że pensja która wpływa na konta kierowców zawodowych, szczególnie tych pracujących w przewozach międzynarodowych, wyraźnie wyróżnia się na tle zarobków osób pracujących w innych branżach. Ponadto, zarobki te w niektórych przypadkach w ostatnim roku rosły znacznie szybciej niż szacowane przez GUS zarobki w sektorze przedsiębiorstw w całej gospodarce. Przewidujemy, że w związku z sytuacją na rynku pracy (niskie bezrobocie oraz utrzymujący się deficyt pracowników w branży transportu drogowego), presja płacowa będzie się nasilać, a przedsiębiorcy będą zmuszeni podnosić wynagrodzenie. Czy przełoży się to na wysokość stawek za przewóz towarów? To nieuniknione, w związku z czym wyższe koszty transportu będą musieli zaakceptować załadownicy.

To o czym wielokrotnie wspominamy w opracowaniu to problem wynikający ze struktury wynagrodzenia, które składa się ze stosunkowo niskiej podstawy i nieoskładkowanych wysokich dodatków. Model "podróży służbowej" i takiej formy wynagradzania wynika wprost z obowiązujących przepisów.

Niedawno Ministerstwo Infrastruktury zaprezentowało projekt rozwiązania, które spowodowałyby konieczność odejścia od funkcjonującego dziś modelu wynagradzania kierowcy opartego na koncepcji "podróży służbowej". Zakładając chęć utrzymania wynagrodzenia "netto" kierowców na obecnym poziomie, wprowadzenie proponowanych zmian spowodowałoby wzrost kosztów pracowniczych po stronie pracodawców o ponad 20%. W skali całej branży mogłaby to być kwota rzędu 4 miliardów złotych. Wiele małych, rodzinnych firm mogłoby nie udźwignąć takiej rewolucyjnej zmiany, a mając na uwadze, że stanowią one 95% branży, moglibyśmy mieć do czynienia z falą bankructw oraz skokowym wzrostem bezrobocia. Ucierpiałby na tym również sami kierowcy, których wynagrodzenia "na rękę" spadłyby, lub co najmniej przestały by rosnąć w najbliższych latach.

Wprowadzanie wszelkich zmian, w sposobie rozliczania pracy kierowców, powinno być wdrażane etapami rozpisanyymi na kilka lat. Nie można przy tym nie zapominać o przepisach unijnych, które zmierzają w kierunku utrudnienia pracy polskich przedsiębiorców i przewoźników świadczących swoje usługi na terenie Unii Europejskiej. Rządzący powinni wspierać branżę, która generuje 7% PKB i jest kluczowa w bilansie handlowym eksportu usług. Należy tworzyć mądre i przemyślane rozwiązania, na których nie ucierpi polska przedsiębiorczość oraz pracownicy zatrudnieni w polskich firmach.

Kontakt

Marcin Wolak

tel. 662 434 567

mail: mwolak@transjobs.eu

TransJobs.eu Sp. z o.o

ul. Raławicka 2-4

53-146 Wrocław

NIP 8992804377

KRS 0000651523

www: transjobs.eu

mail: info@transjobs.eu

tel: +48 71 733 36 09