

## BRAK ZAWODOWYCH KIEROWCÓW ZAGROŻENIEM DLA PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTU DROGOWEGO

W artykule omówione zostały problemy związane z niedoborem zawodowych kierowców oraz wpływ tego problemu na branżę transportową oraz gospodarkę. Przedstawiono także przyczyny niedoboru kierowców zawodowych oraz stan transportu, który jest jednym z kluczowych obszarów funkcjonowania państwa, Unii Europejskiej oraz Europy. Zaprezentowano dane statystyczne dotyczące liczby zatrudnionych w transporcie, wielkości przewożonych towarów i osób oraz omówiono zasady zatrudniania cudzoziemców.

### WSTĘP

W krajach Unii Europejskiej, zgodnie z obowiązującymi przepisami, usługi transportu drogowego świadczone są przez wyspecjalizowanych przewoźników drogowych, mających odpowiednie pojazdy samochodowe spełniające wymogi bezpieczeństwa, a także mających odpowiednie uprawnienia.

Polityka transportowa Unii Europejskiej zorientowana jest na harmonijny, zrównoważony i ciągły rozwój transportu europejskiego, który zapewnia realizację usług transportowych na wysokim poziomie.

Zapotrzebowanie na usługi transportowe, zarówno w zakresie przewozu pasażerów jak i towarów wykazuje stały wzrost i, jak wynika z prognoz, będzie rósł w przyszłości.

Ilość przewiezionych towarów transportem drogowym systematycznie rośnie. W Unii Europejskiej transport drogowy odgrywa główną rolę w przewozach lądowych i stanowi 75% pracy przewozowej. W mniejszym stopniu przewóz realizowany jest przez transport morski i kolejowy.

Transport drogowy jest jednym z kluczowych obszarów funkcjonowania państwa, Unii Europejskiej oraz Europy. Potwierdzają to statystyki odnoszące się do szacunkowej liczby pracowników, zatrudnionych bezpośrednio przy realizacji transportu drogowego (także w całej branży TSL) oraz szczególny wpływ na funkcjonowanie gospodarki, mikro oraz makro regionalnej. Wg GUS w EU w 2013 roku w transporcie ogółem zatrudnionych było ponad 10,5 mln osób [2].

Polska zajmuje czołowe miejsce na rynku przewozu towarów w Unii Europejskiej. Spowodowane to zostało przez konkurencyjne ceny oraz położenie geograficzne naszego kraju (tranzyt). W Polsce aktualnie brakuje około 100 tysięcy kierowców zawodowych samochodów ciężarowych [11].

Przedsiębiorcy transportu drogowego dążą do tego, aby Polska kształciła przyszłych kierowców.

### 1. STATYSTYKI DOTYCZĄCE ZATRUDNIENIA ORAZ PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE DROGOWYM

W 2015 roku i w I kw. 2016 roku według GUS liczba osób zatrudnionych w Polsce i średnie miesięczne wynagrodzenie przedstawiono w tabeli 1 i 2. Informacje o liczbie pracujących, przeciętnym zatrudnieniu, wynagrodzeniach i o czasie pracy dotyczą pod-

miotów gospodarki narodowej, bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób.

**Tab. 1. Pracujący w 2015 roku i w I kw. 2016 roku [2]**

Wyszczególnienie	Ogółem	Okres poprzedni=100
Pracujący stan na koniec okresu w tys.		
2015 I	8628,9	100,2
2015 II	8636,9	100,1
2015 III	8664,6	100,3
2015 IV	8711,9	100,5
2016 I	8829,9	101,4

**Tab. 2. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w 2015 roku i I kw. 2016 roku [2]**

Wyszczególnienie	Ogółem	Okres poprzedni=100
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej w zł		
2015 I	4054,89	102,8
2015 II	3854,88	95,1
2015 III	3895,33	101,0
2015 IV	4066,95	104,4
2016 I	4181,49	102,8

W tabeli nr 3 zaprezentowano porównanie głównych gałęzi gospodarki narodowej dotyczące zatrudnienia oraz miesięcznego wynagrodzenia w I kwartale 2016 roku.

**Tab. 3. Przeciętne zatrudnienie oraz przeciętne miesięczne wynagrodzenie w wybranych sektorach gospodarki narodowej w I kwartale 2016 roku w tysiącach [1, 2]**

Wyszczególnienie	Pracujący, stan w dniu 31 marca 2016 r.	Przeciętne zatrudnienie	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto
<b>Ogółem</b>	<b>8829,9</b>	<b>8428,0</b>	<b>4181,49</b>
Sektor publiczny	2985,8	2877,0	4926,52
Sektor prywatny	5844,1	5551,0	3858,17
Przemysł	2637,9	2569,0	4233,42
Sektor publiczny	291,4	286,6	5353,72
Sektor prywatny	2346,5	2282,5	4092,75
Handel, naprawa poj. s.	1243,2	1175,7	3887,89
Sektor publiczny			
Sektor prywatny	3,8	3,7	4722,62
	1239,4	1172,0	3885,26
Edukacja	1083,8	1042,8	4854,01
Sektor publiczny	974,2	939,0	5030,60
Sektor prywatny	109,6	103,8	3255,98
Opieka zdrowotna	655,4	626,9	3856,44

I pomoc społeczna			
Sektor publiczny	530,0	510,8	3951,45
Sektor prywatny	125,4	116,0	4348,17
Administracja publiczna i obrona narodowa	641,3	613,7	5586,42
Sektor publiczny	640,9	613,3	5586,82
Sektor prywatny	0,4	0,3	4865,08
<b>Transport i gospodarka magazynowa</b>	<b>528,3</b>	<b>510,4</b>	<b>3767,09</b>
Sektor publiczny	217,7	209,5	40092,53
Sektor prywatny	310,6	300,9	3540,50

Legenda: Informacje o liczbie pracujących, przeciętnym zatrudnieniu, wynagrodzeniach dotyczą podmiotów gospodarki narodowej, bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób.

Transport drogowy to jedna z najdynamiczniej rozwijających się gałęzi polskiej gospodarki i odgrywa w Polsce szczególną rolę. Ponad 85% ładunków przewożonych jest samochodami ciężarowymi, co wynika z raportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Ponadto sektor transportu drogowego w Polsce zajmuje znaczące miejsce w gospodarce ze względu m.in. na wielkość udziału w wytwarzanym produkcie krajowym brutto, liczbę zatrudnionych jak również z uwagi na udział w europejskim rynku transportowym. Duży wpływ na tak dynamiczny rozwój transportu w Polsce ma rosnąca międzynarodowa wymiana handlowa, jednakże nie bez znaczenia jest również lokalizacja Polski na mapie Europy.

**Tab. 4. Wykonana praca przewozowa [2]**

Wyszczególnienie	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ogółem w mln t·km	318 474	327 343	347 887	349 578	360 634	<b>385 678</b>
<b>Transport samochodowy</b>	<b>218 888</b>	<b>233 310</b>	<b>259 708</b>	<b>262 860</b>	<b>273 107</b>	<b>303 560</b>
Transport kolejowy	53 746	48 903	50 881	50 073	50 603	<b>50 650</b>
Transport rurociągowy	23 461	22 325	20 112	22 098	21 843	<b>22 204</b>
Transport morski	21 341	21 867	16 299	13 621	12 739	<b>8 242</b>
Śródlądowy tr. wodny	909	815	768	779	2 187	<b>832</b>
Transport lotniczy	129	123	119	146	156	<b>190</b>

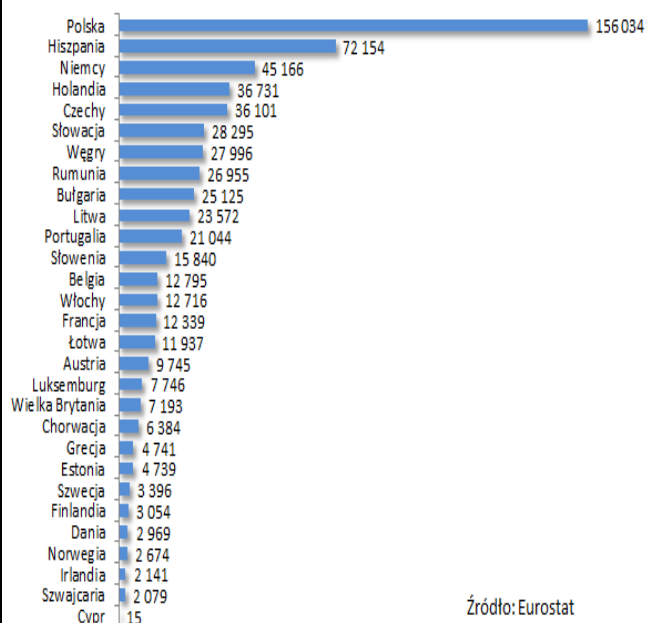
Transportem samochodowym w 2016 r. przewieziono 1546,6 mln ton ładunków, tj. o 2,7% więcej niż w 2015 r. i wykonano pracę przewozową w tonokilometrach większą o 11,2%. Udział transportu zarobkowego w ogólnych przewozach wyniósł 61,7%, zaś transportu gospodarczego – 38,3%, natomiast w pracy przewozowej udział transportu zarobkowego osiągnął poziom 86,2%, a na transport gospodarczy przypadło 13,8%. Transportem zarobkowym przewieziono 954,5 mln ton (o 7,0% więcej niż przed rokiem), a praca przewozowa była wyższa o 12,6%. Transportem gospodarczym dostarczono 592,1 mln ton ładunków (o 3,5% mniej niż w 2015 r.), a praca przewozowa zwiększyła się o 3,1%. Osiągnięta wielkość przewozów ładunków transportem samochodowym wyrażona w tonokilometrach stanowiła 14,7% w ogólnych przewozach Unii Europejskiej, co lokuje Polskę wśród 28 krajów Unii Europejskiej na

drugiej pozycji, za Niemcami, a przed Hiszpanią i Wielką Brytanią. Według Eurostatu, aż trzy czwarte transportu towarów w Unii Europejskiej, nie licząc transportu morskiego, przewożone jest z wykorzystaniem transportu drogowego. W ostatnich latach pozycję lidera uzyskała Polska w przewozach międzynarodowych uwzględniając tonokilometry, co przedstawiono na rysunku 1.

Zgodnie z opublikowanymi przez GUS danymi statystycznymi, przedsiębiorstwa transportu drogowego wykonały w 2016 roku pracę przewozową 303,6 mln tonokilometrów zarówno w transporcie krajowym jak i międzynarodowym. Jest to o 11,2 proc. więcej niż rok wcześniej.

Polskie firmy transportowe znajdują się w czołówce jako pośrednicy w przewozach dwustronnych pomiędzy innymi państwami Unii Europejskiej, wykonują ponad 1/3 wszystkich tego rodzaju przewozów w UE. W tym sektorze działalności ich udział wzrósł w okresie 2004-2015 z 8,8% do 34,1%.

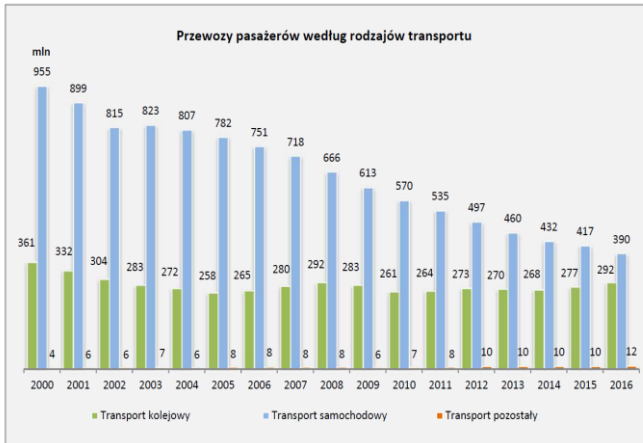
**Drogowy transport międzynarodowy towarów wg krajów (mln tonokilometrów w 2015 r.)**



Źródło: Eurostat

**Rys. 1. Drogowy transport międzynarodowy towarów wg krajów (mln tonokilometrów w 2015 roku) [7, 8]**

W 2016 r. transportem autobusowym przewieziono 390,4 mln pasażerów, tj. o 6,3% mniej niż w roku 2015 przy niższej pracy przewozowej w pasażerokilometrach o 11,1%. Zmniejszyły się przewozy pasażerów w komunikacji regularnej (o 8,2%), natomiast wzrosły przewozy w komunikacji regularnej specjalnej (o 2,7%) oraz przewozy pozostałe (o 4,5%). Przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej zmniejszyły o 0,7% niż w 2015 r., a praca przewozowa w pasażerokilometrach spadła o 17,2%. Poziom przewozów pasażerów według rodzajów transportu przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Przewozy pasażerów według rodzajów transportu [2]

## 2. BRAK KIEROWCÓW PROBLEMEM SEKTORA TRANSPORTU DROGOWEGO

Dalszy rozwój transportu drogowego uzależniony jest od wielu czynników, z których najistotniejszym jest niedobór zawodowych kierowców. Obecnie rynek usług transportowych jest zagrożony z uwagi na brak kierowców zawodowych. Wielkość przewozów transportem drogowym z roku na rok wzrasta, a na rynku pracy brakuje wykwalifikowanych kierowców. Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że krajowy rynek pracy kierowców zawodowych ulega silnym niekorzystnym przekształceniom. Np. brak kierowców zawodowych, szczególnie autobusów i samochodów ciężarowych jest konsekwencją otwarcia granic. Coraz więcej doświadczonych kierowców z Polski pracuje w innych krajach Unii Europejskiej lub odchodzi na emeryturę, a na ich miejsce brakuje następców. Prezes ZMPD Jan Buczek wskazał, że w kwestii kierowców pojazdów kategorii C (samochody ciężarowe) oraz C+E (ciągniki siodłowe z naczepą) występują dwa problemy. Jednym z nich jest to, że Polska stała się w Unii Europejskiej "ofiara" swojej dobrej oferty transportowej [10]. Kolejnym problemem jest trudność z pozyskiwaniem chętnych do pracy w tej branży. Tę grupę zawodową charakteryzuje wysoka średnia wieku oraz brak kierowców, którzy mogliby wykonywać zadania transportowe na określonym poziomie. Nie bez znaczenia jest również fakt, że kierowcy często zmieniają pracodawców. Wysoka rotacja wśród kierowców spowodowana jest wysokością zarobków, trybem pracy, a także regularnością wypłat. Według opracowanego raportu przez PwC, co trzeci zbadany przez PwC przewoźnik mający flotę liczącą więcej niż 50 pojazdów odnotował rotację wyższą niż 30 proc. rocznie.

Wpływ na zaistniałą sytuację mają między innymi wysokie koszty uzyskania kwalifikacji zawodowych wraz z prawem jazdy danej kategorii. Szacunkowy koszt kursów i egzaminów koniecznych do podjęcia pracy może wahać się od ponad 9000 do 12000 złotych. Tak wysokie koszty ponoszą najczęściej osoby młode, które nie ukończyły 21 roku życia, a chciałyby posiadać pełne uprawnienia do wykonywania zawodu. Uzyskanie niezbędnych uprawnień przez młode osoby nie gwarantuje automatycznego podjęcia pracy w najbardziej atrakcyjnym sektorze rynku, czyli w przewozach międzynarodowych, ponieważ w przewozach międzynarodowych pracodawcy chętniej zatrudniają kierowców z doświadczeniem, co daje większe gwarancje bezpieczeństwa. Kolejną przyczyną braku wykształconych kierowców było zniknięcie z rynku wielu państwowych przedsiębiorstw i szkół przyzakładowych kształcących kierowców [5, 6].

Barierę wejścia do zawodu kierowcy oraz jego specyfika mogą negatywnie wpływać na chęć podjęcia pracy w tym zawodzie przez

osoby młode w tym kobiety. Poważną barierą dla osób zainteresowanych zawodem kierowcy jest czasochłonność i coraz większe wymagania merytoryczne stawiane kierowcom. Od kierowcy wymagana jest wszechstronna wiedza. Kierowca musi znać międzynarodowe przepisy, w tym między innymi: przepisy celne, finansowe, przepisy dotyczące bezpieczeństwa oraz mocowania ładunków [9].

Brak zawodowych kierowców spowodowany jest również tym, że wymagania zawodowych kierowców wobec pracodawców rosną, co spowodowane jest dużym popytem na kierowców zawodowych. Wielu kierowców uważa, iż wysokość wynagrodzenia nie rekompensuje w pełni niedogodności ich pracy. Najważniejszym kryterium zatrudnienia jest wysokość wynagrodzenia. Ponadto dla młodych kierowców poważnym problemem są trudy życia w trasie i częsta rozłąka z rodziną, a podczas realizacji dłuższych tras jest to niuankione. Poza tym bardzo istotne dla młodych kierowców są różnego rodzaju kursy i szkolenia, które opłaci pracodawca. Kierowcy, zwłaszcza początkujący, zwracają uwagę na możliwość rozwoju. Istotny jest również fakt, że rocznie z zawodu odchodzi ok. 25 tys. osób, a liczba osób, które uzyskują kwalifikację wstępną w tym samym okresie jest zaledwie o 10 tys. wyższa.

Z zadowoleniem przyjąć należy utworzenie od września 2016 roku ponad 30 klas kształcących w zawodzie kierowca-mechanik, co może przyczynić się do obniżenia kosztów uzyskania koniecznych uprawnień przez część młodych osób zainteresowanych wykonywaniem zawodu. Jednak na podkreślenie zasługuje fakt, że żadna ze szkół nie kształci kierowców kategorii C oraz C+E. Program wyłącznie daje szkołom możliwość kształcenia kierowców kategorii B. Taka sytuacja może zniechęcać młode osoby do podjęcia nauki w tych szkołach.

Według raportu PwC<sup>1</sup> liczba kierowców pojazdów ciężarowych i pasażerskich wynosi obecnie w Polsce ok. 600-650 tys., w tym 500-550 tys. to kierowcy pojazdów ciężarowych. W związku z zaistniałą sytuacją aktualnie 20 proc. firm transportowych odczuwa stały brak kierowców, a ponad 60% ma problemy okresowe ze skompletowaniem pełnej obsady do realizacji przewozów, co stwarza ogromne zagrożenie dla sektora transportu drogowego. Z opracowanego raportu wynika, że na polskim rynku może brakować nawet 100 tys. zawodowych kierowców. Szacuje się, że zapotrzebowanie na kierowców w transporcie drogowym rzeczy będzie rosło w tempie zbliżonym do tempa wzrostu przewozów towarowych - czyli o 2,5 - 3 proc. rocznie. Problem niedoboru kierowców może prowadzić w przyszłości do zaburzeń w powiązanych z transportem branżach przemysłowych, a co za tym idzie problem ten będzie miał wpływ na całą gospodarkę Polski. Zapotrzebowanie na pracę rośnie w większości branż, natomiast szczególnie silny wzrost odnotowywany jest w budownictwie i transporcie czy też w przetwórstwie przemysłowym.

Z raportu wynika, że w ostatnich latach zwiększyła się liczba obcokrajowców pracujących dla polskich przewoźników - w samym 2016r. przybyło dwukrotnie więcej Ukraińców i Białorusinów, w stosunku do roku poprzedniego, co ostatecznie i tak nie zabezpiecza w pełni zapotrzebowania na kierowców. W perspektywie długoterminowej kierowcy zagraniczni nie zlikwidują problemu niedoboru kierowców, głównie z powodu braku kierowców zainteresowanych pracą w Polsce z powodu wyczerpania rezerw.

Wielu polskich pracodawców zdecydowało się na zatrudnienie osób z uprawnieniami do prowadzenia pojazdów z Ukrainy czy Białorusi. W takiej sytuacji zarówno przedsiębiorcy jak i osoby zainteresowane pracą w Polsce zobowiązane są do podjęcia złożonych

<sup>1</sup> Firma doradcza PwC przedstawiła 7 11.2016 r., podczas konferencji prasowej w Warszawie, raport "Rynek pracy kierowców w Polsce", przygotowany na zlecenie i we współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

i długotrwałych procedur administracyjnych, niezbędnych do zalegalizowania pobytu i pracy kierowcy na terenie Polski. Chociaż zatrudnianie kierowców obcokrajowców wymaga dopełnienia wielu formalności przez przedsiębiorców to ostatecznie i tak jest to opłacalne dla przedsiębiorców. W przypadku zatrudnienia obcokrajowców spoza EU wymagana jest również kwalifikacja wstępna oraz szkolenia okresowe. Kwalifikacja wstępna to szkolenie dla osób chcących wykonywać pracę w transporcie drogowym, której ukończenie uprawnia do kierowania pojazdami. Szkolenie składa się z 280 godzin zajęć dydaktycznych (teoria i praktyka) i należy ukończyć je zanim kierowca rozpocznie pracę u polskiego przewoźnika. Aby przystąpić do kwalifikacji kierowca musi posiadać orzeczenie lekarskie i psychologiczne. Egzamin teoretyczny kończy kwalifikację wstępną. Kierowca zobowiązany jest co pięć lat ukończyć szkolenia okresowe oraz musi też przeprowadzić odpowiednie badania i wymienić prawo jazdy.

Dla kierowcy niebędącego obywatelem państwa członkowskiego UE zatrudnionego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy, na wniosek przedsiębiorcy wydawane jest świadectwo kierowcy. Jest ono potwierdzeniem legalności zatrudnienia. Świadectwo wydaje się na wniosek przedsiębiorcy posiadającego licencję wspólnotową. Świadectwo kierowcy wydaje Główny Inspektor Transportu Drogowego na okres do 5 lat. Przy zmianie pracodawcy musi nastąpić wymiana świadectwa kierowcy. Oryginał dokumentu musi być przechowywany w pojeździe i należy go okazywać na żądanie upoważnionych służb podczas kontroli drogowej. Wypis ze świadectwa musi być przechowywany w siedzibie przewoźnika. Obowiązek posiadania świadectwa kwalifikacji reguluje art. 32a Ustawy z dn. 6 września 2001 o transporcie drogowym. Liczbę wydanych świadectw kierowcy przedstawiono w tabeli 5.

**Tab. 5. Liczba wydanych świadectw kierowcy [10]**

Kraj	2013	2014	2015	2016
Białoruś	1 657	1 864	2 678	5 422
Kazachstan	17	12	12	15
Moldawia	207	287	289	515
Rosja	50	54	87	232
Ukraina	2 752	4 477	10 022	20 215
Inne	88	115	150	225
Razem	4 771	6 809	13 238	29 945

### 3. ZEZWOLENIE NA PRACĘ

Podejmowanie pracy za granicą u pracodawców zagranicznych odbywa się w trybie i na zasadach obowiązujących w państwie zatrudnienia oraz określonych w umowach międzynarodowych. Przepisy dotyczące zatrudniania cudzoziemców w Polsce reguluje ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1065 z późn. zm.) oraz rozporządzenia wykonawcze. Do podjęcia przez cudzoziemca legalnej pracy w Polsce uprawnia zezwolenie na pracę przy założeniu, że przebywa on legalnie w Polsce, z możliwością wykonywania obowiązków zawodowych. Zezwolenia nie trzeba załatwiać między innymi w przypadku obywateli Unii Europejskiej oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego, cudzoziemców mających pozwolenie na pobyt stały, posiadaczy Karty Polaka, itp. Obywatele Ukrainy, Gruzji, Armenii, Białorusi, Moldawii, Rosji mogą pracować bez zezwolenia 6 miesięcy w ciągu roku. O wydanie zezwolenia wnioskuje pracodawca, który ma zamiar zatrudnić obcokrajowca. Jako załącznik do wniosku należy dołączyć informację Starosty dotyczącą potrzeb rynku pracy. Wcześniej pracodawca musi złożyć w Urzędzie Pracy ofertę na stanowisko, na którym chciałby zatrudnić cudzo-

ziemca. Jeżeli na ofertę nie zgłoszą się polscy obywatele nie ma przeszkód do zatrudnienia obywatela zagranicznego. Chodzi o to, że cudzoziemiec może zostać zatrudniony tylko wówczas, gdy żadna osoba zarejestrowana jako bezrobotna w urzędzie pracy nie spełnia wymagań pracodawcy. Zezwolenie na pracę jest wydawane na czas określony, nie dłuższy niż 3 lata i może być przedłużone. Uzyskanie zezwolenia na pracę nie zwalnia z określonych odrębnymi przepisami wymogów, od spełnienia których uzależnione jest wykonywanie zawodów regulowanych lub działalności gospodarczej.

Według Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej w 2016 r. następował dalszy wzrost zatrudnienia cudzoziemców w Polsce. Rok 2016 był rekordowy zarówno pod względem liczby wydanych zezwoleń na pracę cudzoziemca (ponad 127 tys.) jak i zarejestrowanych oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcowi (ponad 1,3 mln)<sup>2</sup>. Liczba zezwoleń wydanych do końca 2016 r. br. wzrosła o ok. 94 % względem roku 2015, a zarejestrowanych oświadczeń o ok. 68%<sup>2</sup>. Także w pierwszych 2 miesiącach 2017 r. kontynuowany był wzrost liczby wydawanych zezwoleń i rejestrowanych oświadczeń. Według orientacyjnych danych w okresie styczeń luty wydano ok. 30 tys. zezwoleń (wzrost ponad 100% r/r) i zarejestrowano ok. 290 tys. oświadczeń (wzrost ok. 44% r/r).

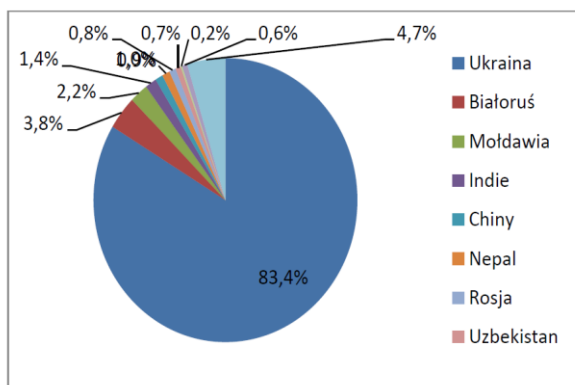
Podział zezwoleń na pracę ze względu na obywatelstwo wykazuje, że najbardziej dominującą grupą są pracownicy z Ukrainy. W 2016 r. w ogólnej liczbie wydanych zezwoleń 83% (106 223 zezwolenia) dotyczyło tej grupy. W 2015 r. obywateli Ukrainy dotyczyło 76,71 % wydanych zezwoleń, w 2014 r. ponad 60%. Dalsze w kolejności kraje pochodzenia cudzoziemców to: Białoruś (wzrost o 139 % względem 2015 r.), Moldawia, Indie, Chiny, Nepal.

**Tab. 6. Liczba zezwoleń na pracę wydanych w latach 2010 – 2016 oraz stopa wzrostu w poszczególnych latach lata [3]**

Lata	Liczba wydanych zezwoleń	Zmiana (%) w stosunku do roku poprzedniego
2010	36622	24,82%
2011	40808	11,43%
2012	39144	-4,08%
2013	39078	-0,17%
2014	43663	11,73%
2015	65786	50,67%
2016	127 394	93,65%

Największa liczba wydanych zezwoleń na pracę w 2016 roku dotyczyła województwa mazowieckiego (38%). Obecnie udział tego województwa na tle innych regionów zmniejsza się. W 2015 r. województwa mazowieckiego dotyczyło niecałe 50% wydanych cudzoziemcom zezwoleń na pracę, w roku 2014 było to 56%. Kolejne województwa, w których w 2016 r. odnotowano najwyższy udział wydawanych zezwoleń to: małopolskie (12%), dolnośląskie (ok. 8%) i wielkopolskie (8%).

<sup>2</sup> Należy zwrócić uwagę, że coraz większa liczba cudzoziemców może pracować na innej podstawie niż zezwolenie na pracę cudzoziemca czy oświadczenie o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcowi. Można tu wskazać np. obywateli UE, cudzoziemców posiadających zezwolenie na pobyt czasowy i pracę (do dnia 30 września 2016 roku wydano 41 526 tego typu zezwoleń). oraz niektóre inne zezwolenia na pobyt czasowy, cudzoziemców posiadających zezwolenie na pobyt stały lub którym udzielono ochrony międzynarodowej.



Rys. 3. Zezwolenia na pracę cudzoziemców wydane w 2016 roku (10 państw najliczniejszych) [3]

## 4. ZEZWOLENIE NA PRACĘ

Zarejestrowane przez pracodawcę w powiatowym urzędzie pracy oświadczenie umożliwia wykonywanie pracy bez zezwolenia przez okres 6 miesięcy w ciągu kolejnych 12 miesięcy obywatelom Armenii, Białorusi, Gruzji, Moldawii, Rosji i Ukrainy. W 2016 nastąpił dalszy wzrost liczby rejestrowanych oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcowi. W 2016 r. zarejestrowano 1 314 127 oświadczeń (wzrost o 68% w stosunku do 2015 r.).

Dane za 2016 rok wskazują, że najwięcej oświadczeń zarejestrowano w odniesieniu do obywateli Ukrainy, na których przypadło 96% wszystkich zarejestrowanych w 2016 r. oświadczeń (dla porównania w 2015 r. było to 98%). Liczba oświadczeń zarejestrowanych w 2016 roku dla obywateli poszczególnych państw objętych procedurą uproszczoną przedstawiała się następująco: Ukraina – 1 262 845, Białoruś – 23 400, Moldawia – 20 650, Rosja – 3 937, Gruzja – 1 698, Armenia – 1 597.

Tab. 6. Liczba zarejestrowanych oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcowi z procentowym podziałem na województwa [3]

Województwa	Oświadczenia					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dolnośląskie	9,47%	11,66%	9,75%	9,50%	9,34%	10,26%
Kujawsko - Pomorskie	0,69%	0,93%	1,24%	2,46%	3,80%	3,69%
Lubelskie	8,49%	7,93%	7,68%	6,78%	7,16%	5,72%
Lubuskie	3,17%	3,49%	2,77%	2,84%	4,36%	5,15%
Łódzkie	3,44%	2,48%	2,28%	2,94%	4,82%	7,56%
Małopolskie	3,57%	3,50%	3,92%	5,17%	5,92%	7,72%
Mazowieckie	52,66%	53,34%	55,58%	52,38%	40,41%	28,11%
Opolskie	1,63%	1,44%	1,66%	1,59%	1,88%	1,81%
Podkarpackie	0,97%	0,77%	1,15%	2,04%	1,29%	0,85%
Podlaskie	1,00%	0,48%	0,48%	0,47%	0,90%	0,72%
Pomorskie	2,09%	1,74%	1,39%	1,50%	3,23%	5,13%
Śląskie	3,68%	3,07%	2,81%	2,91%	4,39%	6,52%
Świętokrzyskie	2,60%	2,41%	2,57%	1,89%	2,19%	2,18%
Warmińsko - Mazurskie	0,17%	0,28%	0,37%	0,37%	0,46%	0,68%
Wielkopolskie	4,55%	5,04%	4,97%	5,68%	7,50%	9,66%
Zachodniopomorskie	1,83%	1,44%	1,38%	1,48%	2,34%	4,23%
Ogółem	259 777	243 736	235 616	387 398	782 222	1 314 127

## PODSUMOWANIE

Brak zawodowych kierowców to nie tylko problem Polski. Podobny problem występuje w innych państwach Unii Europejskiej, jak również i w USA. Przyczyny braku kierowców wszędzie są podobne

i spowodowane szybkim wzrostem popytu na usługi transportowe, związane ze stale rosnącą międzynarodową wymianą handlową.

Należy podjąć zdecydowane działania, które wpłyną na złagodzenie wpływu niedoboru kierowców zawodowych na branżę transportową oraz polską gospodarkę.

Działania powinny być podejmowane zarówno przez administrację publiczną, przewoźników, jak i ośrodki szkoleniowe.

Należy podjąć działania, które wpłyną na rozwój szkolnictwa zawodowego, które wykształci kierowców zawodowych o wysokich kwalifikacjach.

Celowa wydaje się promocja zawodu kierowcy oraz zaproponowanie takich warunków pracy, które będą na tyle atrakcyjne, że będzie to zawód chętnie podejmowany przez młode osoby.

## BIBLIOGRAFIA

1. Dziennik Gazeta Prawna, nr 217 z dnia 9 listopada 2016, <https://edgp.gazetaprawna.pl/wydanie/816,9-listopada16-nr-217.html>.
2. GUS, Transport, wyniki działalności w 2016 r., Warszawa, 2017, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2016-r-9,16.html>.
3. Informacja nt. zatrudniania cudzoziemców w Polsce. Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej Departament Rynku Pracy, 22 marca 2017 roku. [https://www.mpips.gov.pl/gfx/mpips/userfiles/\\_public/1\\_NOWA%20STRONA/Analizy%20i%20raporty/cudzoziemcy%20pracujacy%20w%20polsce/Inf.%20zatrudnianie%20cudzoziemcow%2003.17.pdf](https://www.mpips.gov.pl/gfx/mpips/userfiles/_public/1_NOWA%20STRONA/Analizy%20i%20raporty/cudzoziemcy%20pracujacy%20w%20polsce/Inf.%20zatrudnianie%20cudzoziemcow%2003.17.pdf).
4. Raport PwC, „Rynek pracy kierowców w Polsce”, przygotowany na zlecenie i we współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, 07.11.2016, <https://www.pwc.pl/pl/publikacje/2016/rynek-pracy-kierowcow-w-polsce-raport-pwc.html>.
5. Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE parlamentu Europejskiego i Rady. Dz. U. UE L 74, 19.3.2016, p. 8–27.
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE. Dz. U. UE L 300, 14.11.2009, p. 51–71.
7. Statistics, Eurostat, [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight\\_transport\\_statistics](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics). 17 May, 2017.
8. Statistics, Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/>, 5 June, 2017.
9. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1414, Dz. U z 2016 r. poz. 1935).
10. Zestawienia statystyczne ze stron internetowych: Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (<http://mib.gov.pl>), Głównego Inspektora Transportu Drogowego (<http://www.gitd.gov.pl>), Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (<http://www.zmpd.pl>).
11. <https://moto.wp.pl/w-polsce-brakuje-100-tys-kierowcow-ciezarowek-a-chetnych-nie-ma-6100998483550849a>.

### Lack of professional drivers as threat for road transport companies

*Paper discussed the problems of lack professional drivers and the impact of mentioned aspect on transport sector and economy. The reason of lack drivers and transport condition is the key functioning area of Poland Republic, European Union and Europe were stressed. Furthermore the statistics data referring employed number of personnel in transport and dimensions of persons and goods carried as well as rules of employing foreigners.*

Autorzy:

mgr **Małgorzata Walendzik** – Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Telematyki Transportu, Pracownia Wdrażania i Eksploatacji Systemów Informatycznych, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, tel.: +48 22 43-85-186, faks: +48 22 43 85 383, [malgorzata.walendzik@its.waw.pl](mailto:malgorzata.walendzik@its.waw.pl)

dr hab. inż. **Gabriel Nowacki**, prof. WAT, Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Cybernetyki, 00-908 Warszawa, ul. Gen. S. Kaliskiego 2, tel.: +48 261 83 94 59, faks: +48 261 83 75 39, [gabriel.nowacki@wat.edu.pl](mailto:gabriel.nowacki@wat.edu.pl)