

# Prognoza rynku pracy kierowców zawodowych w Polsce do 2020 roku

## Wprowadzenie

Niejednokrotnie wśród przedstawicieli zarządów przedsiębiorstw transportu samochodowego, a także środowiska organizacji transportowych w Polsce sły się opinie o braku kierowców zawodowych. Dotyczą one przede wszystkim kierowców z kategorią prawa jazdy C i C + E (samochody ciężarowe powyżej 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej (dmc) i samochody ciężarowe z przyczepami) oraz kierowców posiadających prawo jazdy D i D + E (autobusy i autobusy z przyczepami).

Pojawia się obawa, że kierowców z tymi uprawnieniami będzie w Polsce zbyt mało, aby sprostać przewidywanej w najbliższych kilku latach wysokiej dynamice popytu na przewozy samochodowe. W niniejszym artykule zaprezentowane zostaną rozważania dotyczące problematyki liczby kierowców, która przypuszczalnie będzie niezbędna do funkcjonowania przewozów samochodowych w Polsce. Trzeba jednak to zagadnienie poprzedzić ogólnymi rozważaniami dotyczącymi warunków funkcjonowania przedsiębiorstw transportu samochodowego. Otóż sukcesywnie zwiększając się przewozy i znacząca dynamika polskiego transportu międzynarodowego skutkują jego pozytywnym obrazem w specjalnym raporcie podsumowującym 2011 rok, opublikowanym na stronie Eurostatu<sup>1</sup>.

Polska zaczęła być postrzegana jako lider międzynarodowego transportu samochodowego w UE<sup>2</sup> oraz jako jedno z nielicznych państw, które w tym obszarze działania skutecznie przeciwstawiły się kryzysowi. W liczbie wykonanych tonokilometrów Polska już od 2005 r. zajmuje jedno z czołowych miejsc. W 2011 roku drugie za Niemcami (tj. Polska 207,65 mld tkm, Niemcy 323,83 mld tkm). Osoby zajmujące się profesjonalnie transportem i jego znawcy przestrzegają jednak przed nadmiernym entuzjazmem z tytułu zajmowanej pozycji, która nie jest pewna na przyszłość. Atutem transportu polskiego była przewaga konkurencyjna wynikająca z kosztów pracy, a już obecnie sytuacja w tym obszarze zaczyna się zmieniać. Rynek polski będzie się musiał bronić przed konkurencją ze Wschodu. Coraz większą rolę zacznie odgrywać mocne zaplecze finansowo-infrastrukturalne<sup>3</sup>.

Reasumując należy stwierdzić, że rynek transportu samochodowego w Polsce w ostatnich latach podlegał znaczącym przemianom zarówno od strony ilościowej, jak i jakościowej. Ta tendencja, wyrażająca się w liczbie przedsiębiorstw funkcjonujących na tym rynku, a także wynikami finansowymi firm prezentowanymi w rankingach sporządzanych przez dziennik „Rzeczpospolita”, daje podstawy do przypuszczeń, że w najbliższych latach te warunki działania transportu zostaną utrzymane, przy czym będzie to dotyczyło szczególnie przedsiębiorstw o liczbie taboru powyżej 50 sztuk, a także dużych operatorów logistycznych. Z obserwacji autorów wynika, że na rynku następuje bardzo powoli, ale jednak wyraźnie, proces koncentracji wyrażający się w większym, partnerskim udziale współpracy przedsiębiorstw mikro i małych z silniejszymi ekonomicznie pod względem liczby taboru i rodzajów działalności. Ponadto trzeba przyznać, że polski transport samochodowy stał się liczącym partnerem w rynku transportowym Unii Europejskiej.

Niemniej należy zwrócić uwagę na fakt, że pozycję polskich przewoźników, określanych jako „królowie Europy”, nie należy traktować jako dogmatu i stałej tendencji, zmieniające się bowiem warunki funkcjonowania całej gospodarki UE wymagać będą od polskiego transportu przemian strukturalno-jakościowych przy znacznych nakładach kapitałowych. Ponadto należy stwierdzić, że chcąc być „królem Europy” trzeba zwracać uwagę na stronę jakościową funkcjonowania tego transportu, a przede wszystkim na efektywność ekonomiczną. O tym zjawisku można mówić w przypadku, gdy analitycy będą mieli pełne informacje o ekonomicznej stronie funkcjonowania przedsiębiorstw transportu samochodowego zarówno na rynku polskim, jak i Unii Europejskiej. W tym celu niezbędna jest współpraca między praktyką a analityką. Warto też przyrzeć się opracowaniom wykonywanym w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS) w Warszawie w zakresie badania koniunktury w transporcie samochodowym<sup>4</sup>. Ten materiał może dać dużo do myślenia zarówno praktykom jak i teoretykom o przyszłościowej liczbie przedsię-

<sup>1</sup> <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

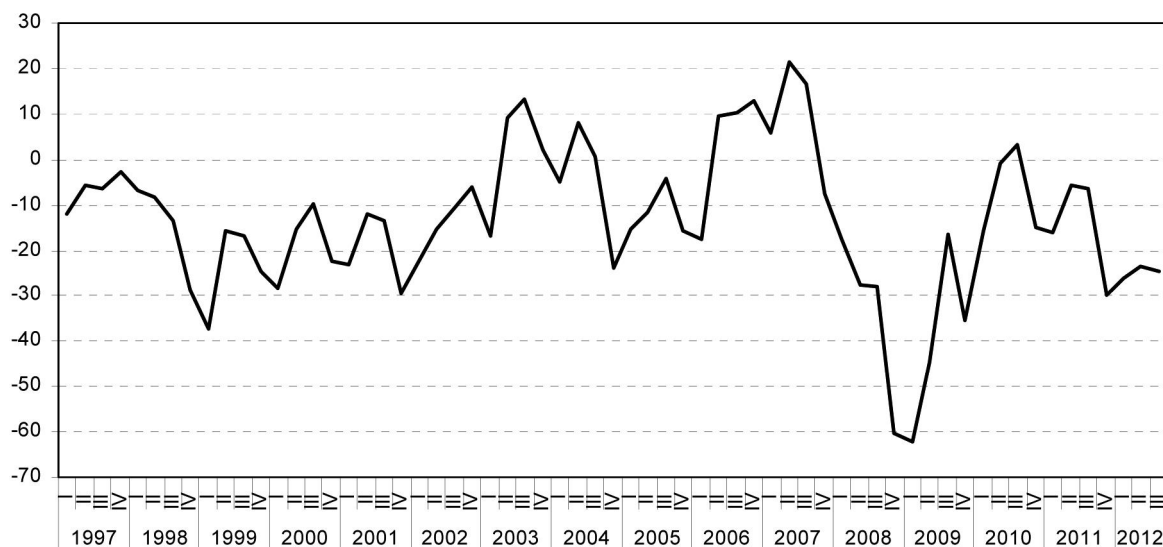
<sup>2</sup> A. Kublik, *Polskie firmy królami Europy*, „Gazeta Wyborcza”, 16 października 2012.

<sup>3</sup> W. Sienicki, *Bak do pełna i do przodu*, „Przewoźnik” nr 5/2012.

<sup>4</sup> S. Dorosiewicz, I. Dorosiewicz, Balke, *Koniunktura w transporcie*, Biuletyn ITS, 2012.

Rysunek 1

Kształtowanie się wskaźnika koniunktury w krajowym transporcie samochodowym w latach 1997–2012



Źródło: S. Dorosiewicz, I. Dorosiewicz, I. Balke, *Koniunktura w transporcie*, Biuletyn ITS, 2012.

biorstw transportu samochodowego działających na rynku transportowym, a tym samym bezpośrednio o liczbie kierowców, jaka będzie potrzebna do jego funkcjonowania.

Na rysunku zaprezentowano trend koniunktury w transporcie samochodowym krajowym w Polsce w latach 1997–2012.

Prowadzone przez ITS systematycznie od 1997 r. badania koniunktury w transporcie samochodowym wskazują, że w transporcie krajowym w ostatnich dwu latach jest ona na bardzo niskim poziomie. Te wyniki można także ekstrapolować dla transportu międzynarodowego, współcześnie można bowiem przyjmować, że w Polsce występuje unijny transport samochodowy. Można więc założyć, że nie nastąpi w najbliższej dekadzie gwałtowny wzrost zapotrzebowania na pracę nowych kierowców.

Innym ważnym czynnikiem w prognozowaniu pracy kierowców będzie także uwzględnienie kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, która coraz wyraźniej preferuje zastrzone kryteria nie tylko dostępu do zawodu przewoźnika, ale także zasad funkcjonowania rynku transportu samochodowego. UE proponuje, aby do 2050 roku stworzyć rynek transportowy, który charakteryzowałby się wysokim poziomem konkurencyjności i bardzo oszczędnie wykorzystywał nieodnawialne surowce naturalne. Ten generalny cel zostałby osiągnięty poprzez między innymi:

- zmniejszenie o połowę liczby samochodów z napędem konwencjonalnym do 2030 roku oraz całkowite wyeliminowanie tych pojazdów z ruchu miejskiego do 2050 r.;

- przeniesienie 30% ładunków z transportu drogowego na inne gałęzie transportu na odległościach powyżej 300 km do 2030 r. oraz 50% do 2050 r., a także stworzenie w tym celu ekologicznych korytarzy transportowych;
- ukończenie budowy sieci kolei dużych prędkości do 2050 r.;
- stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej, multimodalnej bazy sieci transportowej obejmującej cały obszar UE;
- osiągnięcie poziomu 40% wykorzystania paliw niskoemisyjnych w lotnictwie do 2050 r.;
- ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności do 2020 r.;
- ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych niemal do zera do 2050 r., a do 2020 roku zmniejszenie tej liczby o połowę;
- ostateczne wdrożenie zasady: użytkownik i zanieczyszczający płaci;
- posiadanie odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych w bazie eksploatacyjnej<sup>5</sup>.

Można przyjąć, że stopniowa realizacja tych kierunków działań może ograniczyć liczbę przedsiębiorstw transportu samochodowego, a tym samym zmniejszyć zapotrzebowanie na pracę kierowców.

<sup>5</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady/WE/ nr 1071/2009 z 21 października 2009 ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej — L300/51 z 14.11.2009.

## Liczby zarejestrowanych i eksploatowanych samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc w Polsce

W celu oszacowania niezbędnej liczby kierowców uprawnionych do kierowania samochodami ciężarowymi i samochodami ciężarowymi z przyczepami powyżej 3,5 t dmc oraz kierowców autobusów i autobusów z przyczepami o tej dopuszczalnej masie całkowitej za punkt wyjścia przyjęto liczby eksploatowanych w naszym kraju pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.

Dane GUS o liczbach zarejestrowanych samochodów ciężarowych<sup>6</sup> dotyczą ładowności pojazdów, a nie ich dopuszczalnej masy całkowitej. W szacunkach liczby samochodów ciężarowych w Polsce powyżej 3,5 t dmc przyjęto uproszczone założenie, że ta grupa masy dotyczy wszystkich samochodów ciężarowych o ładowności 1500 kg i większej oraz ciągników siodłowych z naczepami. Przy tych założeniach uznano, że park zarejestrowanych w Polsce samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc w końcu 2010 r. wynosił około 811 tys. pojazdów, w tym 214,6 tys. ciągników siodłowych z naczepami (tabl. 1).

Tabela 1

Liczba zarejestrowanych w Polsce samochodów ciężarowych wg grup dopuszczalnej masy całkowitej (stan na koniec 2010 r., w tys.)

Ogółem	2981,6
w tym:	
ciężarowe do 3,5 t dmc (ład. do 1499 kg)	2170,6
ciężarowe pow. 3,5 t dmc (ład. 1500 kg i więcej)	596,4
ciągniki siodłowe	214,6
ciężarowe i ciągniki siodłowe pow. 3,5 t dmc	811,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie GUS: Transport — wyniki działalności w 2010 r., s. 131, 134.

Samochody ciężarowe pow. 3,5 t dmc eksploatowane są w przedsiębiorstwach zarobkowego transportu zarówno międzynarodowego, jak i krajowego i w transporcie gospodarczym.

Liczba przedsiębiorstw transportowych w Polsce posiadających licencje wspólnotowe, w ostatnich latach dynamicznie wzrasta. W 2011 r. zarobkowo przewoży międzynarodowe wykonywało 26,3 tys. przedsiębiorstw<sup>7</sup>. Przedsiębiorstwa te dysponowały parkiem ciężarowym liczącym 147,7 tys. samochodów (tab. 2).

<sup>6</sup> GUS: *Transport — wyniki działalności w 2010 r.*

<sup>7</sup> K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, *Polski transport samochodowy w łańcuchach dostaw*. IX Konferencja Naukowo-Techniczna „Logistyka, Systemy Transportowe, Bezpieczeństwo w Transporcie” LOGITRANS 2012; Szczyrk, kwiecień 2012 r.

Tabela 2

Liczba przedsiębiorstw i pojazdów ciężarowych w międzynarodowym transporcie zarobkowym w Polsce (stan na koniec 2010 i 2011, w tys.)

Treść	2010 r.	2011 r.
Liczba przedsiębiorstw	24,7	26,3
Liczba pojazdów	136,7	147,7

Źródło: K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, *Polski transport samochodowy w łańcuchach dostaw*. IX Konferencja Naukowo-Techniczna „Logistyka, Systemy Transportowe, Bezpieczeństwo w Transporcie” LOGITRANS 2012; Szczyrk, kwiecień 2012.

Liczba przedsiębiorstw wykonujących zarobkowo przewozy krajowe w Polsce w końcu 2010r. szacowana była na około 61 tys.<sup>8</sup>. Przedsiębiorstwa te dysponowały parkiem ciężarowym liczącym 181,2 tys. samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t (tabl. 3).

Tabela 3

Liczba przedsiębiorstw i pojazdów ciężarowych w krajowym transporcie zarobkowym w Polsce (stan na koniec 2009 i 2010, w tys.)

Treść	2009 r.	2010 r.
Liczba przedsiębiorstw	62,2	61,2
Liczba pojazdów	180,5	181,2

Źródło: K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, *Polski transport samochodowy w łańcuchach dostaw*. IX Konferencja Naukowo-Techniczna „Logistyka, Systemy Transportowe, Bezpieczeństwo w Transporcie” LOGITRANS 2012; Szczyrk, kwiecień 2012.

Łączna liczba pojazdów ciężarowych w transporcie zarobkowym wg stanu na koniec 2010 r. szacowana jest na 317,2 tys. szt.

Biorąc pod uwagę ogólną liczbę zarejestrowanych w Polsce wg stanu na koniec 2010 r. pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc wynoszącą około 811 tys. szt. oraz liczbę pojazdów w transporcie zarobkowym, obliczona liczba taboru ciężarowego w transporcie gospodarczym wyniosłaby w 2010 r. około 494 tys. (około 60% parku ciężarowego powyżej 3,5 t dmc).

Tak wysoka liczba samochodów ciężarowych w transporcie gospodarczym wynika z jednej strony z charakteru rozwoju polskiej gospodarki, ale także z niedoskonałości danych ewidencyjnych CEPiK dotyczących liczby samochodów zarejestrowanych w Polsce. Dane te najprawdopodobniej mogą być nawet znacznie wyższe od liczby eksploatowanych w kraju samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc.

<sup>8</sup> Tamże.

W celu oszacowania liczby eksploatowanych samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc przyjęto uproszczone założenie, że samochody ciężarowe tej grupy dopuszczalnej masy całkowitej (uwzględniając również ciągniki siodłowe) wyprodukowane przed 1990 r. (czyli w wieku 22 lat i starsze) nie są już w ogóle eksploatowane lub w przypadkach kiedy są w posiadaniu prywatnych właścicieli, są eksploatowane sporadycznie. Wg bazy danych CEPIK dotyczy to takich marek samochodów ciężarowych, jak np. Skoda-Liaz, Star 28 i 29, Zil, Zis, Żubr itp.<sup>9</sup>.

Szacuje się, że 22-letnich samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc jest w Polsce około 230 tys. Nie są one prawdopodobnie eksploatowane (lub nawet już fizycznie nie istnieją), a znajdują się w ewidencji, ponieważ fakt zaprzestania ich eksploatacji nie został w minionych latach zgłoszony w urzędzie administracji państwowej zajmującym się ewidencją pojazdów.

Szacując zatem liczbę eksploatowanych w Polsce w transporcie gospodarczym samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc przyjęto, że ich liczba wynosi około 264 tys.

Podsumowując, rozpoznanie liczby eksploatowanych w Polsce samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc wg stanu na koniec 2010 r. przedstawia się następująco:

– zarobkowy transport międzynarodowy	148 tys.
– zarobkowy transport krajowy	181 tys.
– transport gospodarczy	264 tys.
<b>Razem</b>	<b>593 tys.</b>

W porównaniu z podaną na podstawie danych GUS liczbą zarejestrowanych w Polsce samochodów ciężarowych przekraczających 3,5 t dmc wyżej podany udział pojazdów eksploatowanych wynosi około 73%.

### Liczba zarejestrowanych i eksploatowanych autobusów powyżej 3,5 t dmc w Polsce

Wg GUS w Polsce w końcu 2010 r. zarejestrowanych było 97 tys. autobusów. W tej liczbie 12,1 tys. stanowiły autobusy komunikacji miejskiej w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób.

W przedsiębiorstwach zarobkowego, pozamiejskiego transportu autobusowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób eksploatowanych było 17,2 tys. autobusów.

Podobnie jak w przypadku samochodów ciężarowych, liczbę zarejestrowanych autobusów w Polsce wyprodukowanych przed 1990 r. oszacowano na podstawie danych z bazy CEPIK. Liczba autobusów li-

czących co najmniej 22 lata takich marek, jak np. Autosan, Ikarus, Skoda, Berliet, Karosa, San, Sanos, TAM<sup>10</sup>, wynosi około 31 tys. Przyjęto, że autobusy te, pomimo iż figurują w ewidencji, z uwagi na ich zaawansowany wiek nie są eksploatowane (albo nawet fizycznie nie istnieją) lub też są eksploatowane nieregularnie.

Oszacowane liczby autobusów eksploatowanych w Polsce wg stanu na koniec 2010 r. oszacowano następująco:

– transport miejski (przeds. pow. 9 zatrudniony)	12,1 tys.
– transport zarobkowy pozamiejski (przeds. pow. 9 zatrudnionych)	17,2 tys.
– pozostałe autobusy	36,7 tys.
<b>Razem</b>	<b>66,0 tys.</b>

W porównaniu z danymi GUS o liczbie zarejestrowanych w Polsce autobusów szacowany udział eksploatowanych autobusów wynosi około 68%.

### Liczba zawodowych praw jazdy w Polsce wg CEPIK

Wg danych dotyczących liczby uprawnionych do kierowania pojazdami, przygotowanych na podstawie internetowej publikacji CEPIK<sup>11</sup>, liczba osób w Polsce posiadających prawo jazdy zawodowe wynosiła (stan na koniec 2011 r.) 2693 tys. (tab. 4), w tym było przeszło 2222 tys. kierowców samochodów ciężarowych i około 471 tys. kierowców autobusów.

Z danych ewidencyjnych CEPIK wynika, że w końcu 2011 r. spośród kierowców zawodowych najliczniejszą grupę, tj. 46,5% stanowili kierowcy posiadający prawo jazdy kategorii C+E (około 1253,5 tys.). Kierowcy posiadający prawo jazdy kategorii C stanowili 35,3% (około 950,9 tys.).

Kierowcy autobusów posiadający kategorię prawa jazdy D+E stanowili 13,2% ogółu kierowców zawodowych w Polsce (około 354,3 tys.), a kierowcy z kategorią prawa jazdy D stanowili 3,8% (około 103,9 tys.).

Porównanie oszacowanych liczb eksploatowanych w Polsce samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc (593 tys.) i autobusów (66 tys.) z liczbą kierowców zawodowych wg bazy CEPIK posiadających prawo jazdy kategorii C i C+E oraz C1

Porównanie oszacowanych liczb eksploatowanych w Polsce samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc (593 tys.) i autobusów (66 tys.) z liczbą kierowców zawodowych wg bazy CEPIK posiadających prawo jazdy kategorii C i C+E oraz C1 i C1+E (2222,4 tys.), a także z liczbą kierowców zawodowych posiadających pra-

<sup>9</sup> I. Balke, M. Balke, J. Waškiewicz, *Badanie struktury ilościowej parku samochodowego w Polsce z uwzględnieniem marek i wieku wybranych rodzajów pojazdów według stanu na koniec 2009 roku*, Praca ITS 6002/ZBE, Warszawa 2011.

<sup>10</sup> Tamże.

<sup>11</sup> www.cepik.gov.pl

Tabela 4

Liczby uprawnionych do kierowania samochodami powyżej 3,5 t dmc w Polsce wg stanu na koniec 2011 r.

Kategoria prawa jazdy <sup>12</sup>	Liczba praw jazdy	Struktura wg kategorii [%]
C	950 896	35,3
C+E	1 253 519	46,5
C1	2 306	0,1
C1 + E	15 662	0,6
D	103 861	3,8
D + E	354 321	13,2
D1	531	0,0
D1 + E	12 325	0,5
Razem	<b>2 693 241</b>	100,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych internetowych CEPiK (www.cepik.gov.pl).

wo jazdy kategorii D i D+E oraz D1 i D1+E (470,1 tys.) sugeruje, że liczba kierowców zawodowych w Polsce w relacji do liczby eksploatowanych pojazdów jest dostateczna. Nie jest to jednak prawda, ponieważ dane CEPiK dotyczą wydanych praw jazdy. Natomiast w MSW nie prowadzi się weryfikacji tych danych przy uwzględnieniu chociażby wieku ich posiadaczy i faktu czy są oni zawodowo czynni.

Obliczone na podstawie danych CEPiK liczby kierowców, którzy w latach 2002–2011 uzyskiwali prawo jazdy wg poszczególnych kategorii zawodowego prawa jazdy, wskazują, że szczególnie w ostatnich latach spadła liczba kierowców uzyskujących wskazane na wstępie uprawnienia do prowadzenia pojazdów (tab. 5.).

Tabela 5

Liczba zawodowych praw jazdy wg kategorii wydawanych w Polsce w latach 2002–2011

Lata	Kategoria prawa jazdy							
	C	C+	C1	C1+E	D	D+E	D1	D1+E
2002	127 210	215 768	111	686	13 427	70 724	3	545
2003	99 090	132 446	100	1 289	9 170	38 058	15	1 138
2004	130 854	142 766	247	2 488	10 518	44 119	25	2 210
2005	105 860	116 880	423	2 818	8 245	30 014	56	2 393
2006	110 465	149 871	307	2 515	11 172	34 184	46	2 159
2007	22 243	43 755	121	678	7 888	3 674	38	639
2008	47 403	64 038	159	1 149	6 384	12 353	64	844
2009	59 221	56 480	199	1 047	4 812	15 306	61	800
2010	26 592	41 006	282	1 180	157	14 468	67	796
2011	16 501	29 258	92	1 372	-652	7 706	86	673

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych CEPiK (www.cepik.gov.pl).

Można zauważyć, że szczególnie w ostatnich 2–3 latach liczby kierowców uzyskujących prawo jaz-

dy kategorii C i C+E oraz D i D+E są zdecydowanie mniejsze niż w latach wcześniejszych. Przyczyną tego stanu może być wprowadzenie wymogu posiadania świadectwa kwalifikacji wstępnych (oprócz odpowiedniej kategorii prawa jazdy), warunkującego dopuszczenie do wykonywania zawodu kierowcy. Uzyskanie takiego świadectwa wymaga odbycia odpowiedniego szkolenia, które jest stosunkowo kosztowne np. dla młodego wiekiem, potencjalnego kandydata do zawodu kierowcy.

Jeśli policzyć na podstawie danych tabeli 5 liczby wydanych zawodowych praw jazdy za okres 10 lat (2002–2011), okaże się, że liczby te są znacznie wyższe niż liczby eksploatowanych samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc i autobusów w Polsce, którymi mogliby kierować posiadacze zawodowego prawa jazdy. Oznacza to, że nie powinno się odczuwać deficytu kierowców zawodowych w Polsce.

Wniosek ten, jak wspomniano na początku, wg opinii OZPTD, popartej doświadczeniami rozpoznanej grupy kierownictwa i właścicieli przedsiębiorstw przewozowych nie jest do końca trafny, ponieważ w praktyce odczuwają oni niejednokrotnie braki kierowców. Świadczy to o tym, że bazy danych CEPiK o kierowcach nie są aktualizowane.

## Oszacowanie aktualnej liczby kierowców zawodowych w Polsce

Liczbę kierowców posiadających uprawnienia do kierowania samochodami ciężarowymi powyżej 3,5 t

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. 2011 nr 30, poz 151).

dmc oszacowano w tym miejscu jako iloczyn liczby samochodów wg rodzaju transportu (zarobkowy transport międzynarodowy, zarobkowy transport krajowy, transport gospodarczy) i założonej średniej liczby kierowców przypadających na 1 statystyczny samochód wg tego rodzaju transportu.

Źródłem informacji o średniej liczbie kierowców przypadających na jeden statystyczny samochód ciężarowy są wyniki badań ankietowych, jakie ITS prowadzi w przedsiębiorstwach transportu samochodowego przy okazji rozpoznania dotyczących kształtowania się średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu<sup>13</sup>.

Wg dokonanych badań w okresie 2006–2011 średnia liczba kierowców przypadających na jeden statystyczny samochód ciężarowy powyżej 3,5 t dmc ulegała zmniejszeniu, czego jedną z przyczyn mogło być wprowadzenie norm czasu pracy kierowców.

Średnia liczba kierowców na 1 samochód w latach 2006–2009 w dużych przedsiębiorstwach kształtowała się od 1,14 do 1,25. W mniejszych przedsiębiorstwach liczba ta kształtowała się w granicach od 1,04 do 1,12.

W przedmiotowych obliczeniach, biorąc pod uwagę wysoki udział małych przedsiębiorstw w strukturze przedsiębiorstw zarobkowego międzynarodowego w Polsce, przyjęto średnio 1,11 kierowcy na jeden statystyczny samochód ciężarowy o masie całkowitej powyżej 3,5 t.

W przedsiębiorstwach zarobkowego transportu krajowego, na podstawie zbadanej w ITS w latach 2006–2011 próby, średnia liczba kierowców na 1 samochód kształtowała się od 1,07 do 1,13. Przyjęto średnio 1,09 kierowcy na jeden statystyczny samochód ciężarowy o masie całkowitej powyżej 3,5 t.

W transporcie gospodarczym przyjęto średnio 1 kierowcę na 1 samochód ciężarowy.

Przy tych założeniach liczby kierowców samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc eksploatowanych w Polsce szacuje się następująco:

– zarobkowy transport międzynarodowy	148 tys. sam. x 1,11 = 164 tys.
– zarobkowy transport krajowy	181 tys. sam. x 1,09 = 197 tys.
– transport gospodarczy	264 tys. sam. x 1,0 = 264 tys.
<b>Razem</b>	<b>593 tys. sam x 1,1 = 625 tys.</b>

Szacując liczbę kierowców uprawnionych do kierowania autobusami przyjęto założenie, że transportem miejskim średnia liczba kierowców przypadająca na 1 autobus wynosi 1,9<sup>14</sup>. W pozamiejskim zarobkowym transporcie autobusowym przyjęto odpowiednio średnio 1,8 kierowcy na 1 autobus, a w pozostałym transporcie autobusowym, wykonującym przewozy na potrzeby własne przyjęto średnio 0,9 kierowcy przypadających na 1 autobus.

Przy powyższych założeniach liczby kierowców autobusów eksploatowanych w Polsce oszacowano tak:

– transport miejski (przeds. pow. 9 zatrudnionych)	12,1 tys. autob. x 1,9 = 23 tys.
– transp. zarobk. pozamiejski (przeds. pow. 9 zatrudn.)	17,2 tys. autob. x 1,8 = 31 tys.
– pozostałe autobusy (transport gospodarczy)	36,7 tys. autob. x 1,0 = 36,7 tys.
<b>Razem</b>	<b>66,0 tys. autob. x 1,37 = 90,7 tys.</b>

Łączna liczba kierowców niezbędna do kierowania samochodami ciężarowymi powyżej 3,5 t dmc i autobusami, szacowana jest na koniec 2010 r. na około 716 tys. (w tym 625 tys. kierowców posiadających prawo jazdy kategorii C, C+E, C1 i C1+E, oraz 90,7 tys. kierowców posiadających prawo jazdy kategorii D, D+E, D1 i D1+E).

### Obcokrajowcy zatrudnieni jako kierowcy w polskich przedsiębiorstwach transportu samochodowego i polscy kierowcy zawodowi pracujący w firmach przewozowych poza granicami kraju

W ubiegłych latach BOTM (obecnie ITD) wydał następujące liczby świadectw kierowców dla obcokrajowców:

- 2008 r. 2385,
- 2009 r. 1513,
- 2010 r. 2546,
- 2011 r. 3758.

Łącznie w latach 2008–2011 wydano obcokrajowcom przeszło 10 tys. świadectw kierowcy umożliwiających podjęcie pracy w zawodzie w przedsiębiorstwach transportu samochodowego zlokalizowanych na obszarze Polski. Byli to m.in. kierowcy z Ukrainy, Białorusi, Mołdawii. Kierowcy ci stanowili niecałe 1,5% oszacowanej liczby kierowców zawodowych w Polsce.

Jeśli chodzi o liczbę polskich kierowców, którzy podjęli pracę w zawodzie w innych krajach UE, wg szacunków eksperckich dokonanych m. in. we współpracy z ZMPD i z przedstawicielstwami IRU w wybranych krajach, w przedsiębiorstwach transportowych w krajach UE poza Polską w 2011 r. zatrudnionych było 3,0–4,0 tys. polskich kierowców.

### Prognoza liczby samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc w Polsce w perspektywie 2020 r.

Prognozowane liczby silnikowego parku ciężarowego w Polsce do 2020 r. obliczono jako iloraz prognozowanej pracy przewozowej przewidywanej do wykonania przez polskich przewoźników taborem powyżej 3,5 t dmc oraz przewidywanej śred-

<sup>13</sup> Z. Kordel, K. Bentkowska-Senator, J. Waśkiewicz, *Opracowanie kompleksowej analizy kosztów w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego*. Projekt badawczy własny nr: N N509 557139. Temat ITS nr 9071/ZBE; Warszawa, wrzesień 2012 r.

<sup>14</sup> I. Mitraszewska, G. Nowacki, T. Kamiński, *Analiza ekonomiczna rynku pracy kierowców zawodowych w Polsce*, Biuletyn ITS 2009 r.

niej wydajności pracy przewozowej statystycznego pojazdu.

Przyjęto wariant maksymalnej wielkości prognozowanej pracy przewozowej transportu samochodowego. W 2020 r. przewidywany popyt na pracę przewozową transportu samochodowego wyniesie około 365 mld tkm<sup>15</sup>. Przy tym zakłada się, że 77% prognozowanej pracy przewozowej zostanie wykonane przez polskich przewoźników<sup>16</sup>, z tego 94% taborem powyżej 3,5 t dmc (264 mld tkm).

Prognozowaną średnią wydajność pracy przewozowej eksploatowanego samochodu ciężarowego powyżej 3,5 t dmc w Polsce w 2020 r. (rzędu 400 tys. tkm/rok) przyjęto zakładając wariant postępu organizacyjnego w tym sektorze, który spowoduje wzrost średniej wydajności samochodu w porównaniu z okresem wyjściowym prognozy. W 2010 r. średnia wydajność pracy przewozowej samochodu ciężarowego powyżej 3,5 t dmc wyniosła około 355,5 tys. tkm/rok (210,8 mld tkm/593 tys. samochodów). Zakładana dynamika wzrostu średniej rocznej wydajności pracy przewozowej samochodu ciężarowego powyżej 3,5 t dmc w latach 2010–2020 powinna być rzędu 14–15%<sup>17</sup>.

Prognozowana przy powyższych założeniach na 2020 r. liczba samochodów ciężarowych w Polsce powyżej 3,5 t dmc powinna wynieść około 650 tys. pojazdów.

## Prognoza liczb autobusów w Polsce w perspektywie 2020 r.

Cytowana prognoza popytu na przewozy zakłada w perspektywie 2020 r. spadek pracy przewozowej w autobusowym transporcie pozamiejskim o około 15% oraz w zasadzie utrzymanie na tym samym poziomie pracy przewozowej wykonywanej miejskim transportem autobusowym.

Tabor eksploatowanych w Polsce autobusów pozamiejskich stanowi około 1 eksploatowanego polskiego parku autobusowego. Prognozowany spadek przewozów w tym sektorze transportu samochodowego może wpłynąć na zmniejszenie liczby autobusów, jednak w skali całego parku autobusowego w Polsce będzie to zmiana w granicach dopuszczalnego błędu szacunków.

Stąd zakłada się, że liczba eksploatowanych w Polsce autobusów w 2020 r. będzie zbliżona do aktualnej liczby autobusów w naszym kraju, czyli byłaby to liczba około 66 tys. autobusów.

<sup>15</sup> J. Burniewicz, *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030, luty 2012*, za: MTBiGM *Strategia rozwoju transportu do 2020r. (z perspektywą do 2030r.)*, Warszawa, 15.03.2012 r.

<sup>16</sup> Tamże, *Załącznik 2 do Strategii rozwoju transportu*, Ministerstwo Infrastruktury, styczeń 2011.

<sup>17</sup> J. Waśkiewicz, E. Menes, S. Dorosiewicz, *Polski ciężarowy transport samochodowy u progu drugiej dekady nowego wieku. Stan i wyzwania*, Część 2, (w:) *Projekcja zmian w polskim ciężarowym transporcie samochodowym w perspektywie 2025 r.*, praca IIS nr 6001/ZBE, Warszawa, grudzień 2010 r.

## Prognozowana minimalna liczba zawodowych praw jazdy w Polsce

Minimalną liczbę kierowców niezbędnych do kierowania samochodami ciężarowymi i autobusami, w ilościach przewidywanych do eksploatacji w Polsce w 2020 r., obliczono jako iloczyn liczby pojazdów według ich rodzajów oraz zakładanej średniej liczby kierowców przypadających na jeden pojazd.

Przewidywana na rok 2020 minimalna liczba kierowców samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc posiadających prawo jazdy kategorii C oraz C+E, a także C1 oraz C1+E wyniesie 715 tys. kierowców (650 tys. sam. x 1,1 kier/sam.).

Przewidywana na rok 2020 minimalna liczba kierowców autobusów posiadających prawo jazdy kategorii D oraz D+E, a także D1 oraz D1+E wyniesie 90,7 tys. kierowców (66 tys. sam. x 1,37 kier/sam.).

Łącznie najmniejsza liczba kierowców zawodowych w Polsce posiadających prawo jazdy kategorii C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E powinna w 2020 r. wynieść około 806 tys.

## Prognozowana liczba kierowców uzyskujących prawo do wykonywania zawodu

Chcąc odpowiedzieć na pytanie o najmniejszą średnią liczbę kierowców zawodowych w Polsce, którzy powinni każdego roku uzyskiwać prawo do wykonywania zawodu, przede wszystkim powinna być znana aktualna liczba kierowców czynnych zawodowo wg ich wieku oraz posiadających uprawnienia do wykonywania zawodu.

Niestety, takich danych Departament CEPiK MSWiA nie udziela ani do celów badawczych, ani do celów komercyjnych.

Również dostępne na stronie internetowej aktualne dane o liczbie kierowców zawodowych wg kategorii prawa jazdy i wg grup wieku nie odpowiadają oczekiwaniom, ponieważ dotyczą liczby wydanych praw jazdy.

Natomiast świadectwa ukończenia tzw. kwalifikacji wstępnych kierowców zawodowych wydawane są przez starostwa powiatowe. Próba pozyskania takich danych z ponad 300 starostw powiatowych byłaby pracochłonna i jak wykazuje praktyka, nie gwarantowałyby uzyskania wiarygodnej bazy danych.

Prognozując minimalną liczbę szkolenych rocznie kierowców uprawnionych do wykonywania zawodu w Polsce, w perspektywie do 2020 r. przyjęto z konieczności metodę uproszczoną, wykorzystując oszacowane liczby kierowców samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc oraz autobusów. Liczby te wg stanu na koniec 2010 r. to 716 tys. kierowców, a przewidywane w 2020 r. to 806 tys. kierowców.

Istotne założenie w szacunkach dotyczy średniej liczby lat aktywności zawodowej kierowców. Przyjęto, że średnio kierowca pracuje w swoim zawodzie przez 30 lat. Założenie to poparte jest konsultacją w Dziale Szkolenia ZMPD.

Minimalna liczba kierowców, którzy powinni być każdego roku przygotowywani do wykonywania zawodu, powinna wynikać z przewidywanego wzrostu liczby eksploatowanych samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t dmc i wzrostu liczby autobusów oraz uwzględnić liczbę odchodzących z zawodu z racji osiągniętego wieku, z przyczyn zdrowotnych i innych przyczyn pozostających w gestii przedstawicieli tej grupy zawodowej.

Przy przyjętych założeniach, w Polsce w latach 2011–2020, rocznie powinno być szkolonych co najmniej 33–35 tys. osób w celu uzyskania zawodowej kategorii prawa jazdy, które podejmą pracę w zawodzie kierowcy. Liczba ta wynika z przewidywanej liczby kierowców odchodzących z zawodu (średnio 24–26 tys. rocznie) i liczby nowych kierowców niezbędnych w związku z przewidywanym rozwojem parku (średnio 9 tys. rocznie).

Jednak, co należy podkreślić, liczba zawodowych praw jazdy posiadanych przez Polaków jest obecnie przeszło 3,5 razy większa niż minimalna liczba kierowców niezbędna do wykonywania zawodu. Stąd należy zakładać, że w perspektywie nadchodzących lat również będzie istniała liczna grupa osób posiadających stosowne uprawnienia, jednak z różnych przyczyn będą to osoby nie pracujący jako kierowcy.

Jeśli zatem przyjąć założenie, że liczba szkolonych w nadchodzących latach kierowców powinna być (np. proporcjonalnie do obecnego stanu) wyższa niż minimalna liczba szkolonych kierowców, którzy pozostaną w zawodzie, wówczas liczbę rocznie szkolonych kierowców zawodowych można oszacować na 110–120 tys. osób.

Jak z tego wynika, rozpiętość przedziału szacowanej w najbliższych latach liczby szkolonych kandydatów na kierowców w Polsce jest bardzo duża. Trudno jest dokładnie przewidzieć rozwój sytuacji w tym zakresie. Może się zdarzyć, że osoby z uprawnieniami do pracy w zawodzie kierowcy np. z innych krajów UE, będą szukały pracy w Polsce, co w pewnym stopniu wpłynęłoby na złagodzenie problemu. Ale tego nie sposób obecnie przewidzieć.

Również szkolenia w celu uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej poświadczającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej i upoważniającego do wykonywania zawodu kierowcy powinny dotyczyć rocznie co najmniej tej liczby osób.

Zgodnie z Ustawą o transporcie drogowym<sup>18</sup>, kierowca obowiązany jest co pięć lat, począwszy

od dnia uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej poświadczającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej, ukończyć szkolenie okresowe odpowiednio do rodzaju pojazdu, którym wykonuje przewóz drogowy.

Z uwagi na fakt, że w Polsce świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowców obowiązują od września 2008 r. (dla kierowców autobusów) i od września 2009 r. (dla kierowców samochodów ciężarowych) i szkolenia okresowe kierowców powinny odbywać się co 5 lat, pierwsze szkolenia okresowe będą obowiązywały odpowiednio od 2013r. i od 2014r.

Liczba kierowców, którzy co roku powinni odbywać szkolenia okresowe, będzie wynikała z liczby kierowców uzyskujących w poszczególnych latach świadectwa kwalifikacji zawodowej. Można zakładać, że w okresie od 2014 r. do 2020 r. będzie to w skali roku 110–120 tys. osób.

## Podsumowanie

Dostępne dane o rynku kierowców w Polsce stanowią publikacje internetowe CEPiK dotyczące liczby kierowców zawodowych wg wieku i wg kategorii uprawnień na koniec poszczególnych lat. Na podstawie analizy tych danych można wnioskować, że np. w latach, tj. 2010 i 2011 r. mniej młodych (18–24 lat) kandydatów do zawodu kierowcy uzyskało prawo jazdy w porównaniu z latami wcześniejszymi. Wniosek taki można wysnuć porównując liczby kierowców w tej grupie wiekowej na koniec lat 2011, 2010 i 2009. Liczba kierowców w wieku 18–24 lat wg stanu na koniec tych trzech lat ulega zmniejszeniu. Nie oznacza to, że liczba kierowców w Polsce spada, ponieważ kierowcy w wieku 24 lat np. w roku 2010, w roku 2011 już statystycznie zostali zaliczeni do grupy wiekowej 25–34 lat. Jednak może to być sygnał, że zainteresowanie zawodem kierowcy wśród młodych ludzi zmniejsza się, co jest widoczne w latach 2010 i 2011.

Przyczyny tego stanu mogą być wielorakie i dotyczyć m.in.:

- ograniczonego zapotrzebowania na kierowców;
- małej atrakcyjności oferowanych zarobków w odniesieniu do wymagań, jakie stawiają pracodawcy;
- wysokich kosztów uzyskania prawa jazdy zawodowego i świadectwa kwalifikacji wstępnej dla młodego człowieka, zamierzającego dopiero podjąć pracę zarobkową.

Pierwszej przyczynie (brakowi popytu na kierowców) przeczą np. opinie OZPTD, świadczące o zapotrzebowaniu na kierowców zawodowych i ich braku na rynku. Natomiast w uzyskanej przez ITS opinii kierownictwa wielu dużych firm transportowych w Polsce, problemem jest nie tyle brak kierowców, ile brak dobrych kierowców, którym można powierzyć samochody o wysokich paramet-

<sup>18</sup> Ustawa o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. nr 125, poz. 874 z późn. zm.).



trach technicznych i realizację odpowiedzialnych zadań.

Druga przyczyna (niskie zarobki i wysokie wymagania pracodawców) może stanowić pewien powód braku zainteresowania zawodem kierowcy przez młodych ludzi z uwagi na rzeczywiste rozmiernie się potrzeb ludzi wchodzących dopiero w okres życia zawodowego z realiami na rynku pracy. Choć badania kosztowe w transporcie samochodowym, jakie prowadzi od szeregu lat ITS, świadczą o tym, że wynagrodzenia kierowców w transporcie ciężarowym wzrosły w ostatnich latach.

Trzecia przyczyna spadku zainteresowania zawodem kierowcy w Polsce wśród młodych ludzi wydaje się najbardziej prawdopodobna, a mianowicie relatywnie wysokie koszty uzyskania prawa jazdy zawodowego i świadectwa kwalifikacji wstępnej. Sytuację ratują pracodawcy ponoszący przynajmniej w części koszty szkoleń.

Jednym z rozwiązań sprzyjających pozyskiwaniu kierowców zawodowych w Polsce jest finansowanie ich szkoleń w zakresie kwalifikacji wstępnych np. z funduszy programu „Kapitał ludzki”.

## Summary

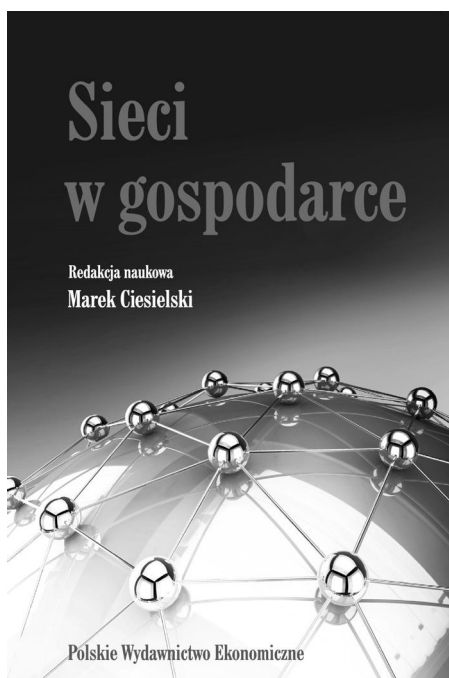
### Forecast of the labor market for professional drivers in Poland by the 2020

A brief assessment of the current situation and prospects of development of the Polish road transport. Estimation of the number of trucks over 3.5 tones gross vehicle weight and buses in Poland by the end of 2010 and the forecast in perspective by the 2020. Estimation of the current number of active professional drivers in Poland. Forecast of professional drivers by the 2020 and the number of drivers who should have, every year, periodic training. Discussion about possible reasons for the lack of an adequate supply of professional drivers in the labor market.

**Nowość**

Redakcja naukowa Marek Ciesielski

## Sieci w gospodarce



Sieciowość jest obecnie jedną z najważniejszych właściwości gospodarki. Wiedza o sieciach gospodarczych jest zatem niezbędna do zrozumienia zjawisk gospodarczych w każdej skali. Sieć stała się dziś też sposobem konkurencji, co przejawia się w obiegowym stwierdzeniu „konkuruje nie przedsiębiorstwa, ale ich sieci”. Autorzy książki — pracownicy i współpracownicy Katedry Logistyki i Transportu Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu — chcieliby przyczynić się do upowszechnienia wiedzy o zjawisku sieciowości w gospodarce. Książkę podzielono na dwie części. Pierwsza ma charakter analityczno-teoretyczny. Autorzy skupili w niej uwagę na: zjawisku sieciowości w nauce i gospodarce, dobrach sieciowych, sieciach przedsiębiorstw, zależnościach między sieciami a rynkiem, rozkładzie władzy w sieciach, znaczeniu sieci dla konkurencyjności przedsiębiorstw oraz wpływie sieci na strategię firm. W drugiej części książki zaprezentowano wybrane typy sieci na przykładzie pięciu branż — odzieżowej, FMCG, mleczarskiej, komputerowej i motoryzacyjnej.

[www.pwe.com.pl](http://www.pwe.com.pl)