

Raport

# Zarobki kierowców zawodowych w Polsce 2023

Bezpieczeństwo  
i stan infrastruktury  
parkingowej



**POLSKI  
INSTYTUT  
TRANSPORTU  
DROGOWEGO**

kwiecień 2024

**Autorzy:**

dr inż. **Justyna Świeboda** | Polski Instytut Transportu Drogowego

**Martyna Jemiołek** | Polski Instytut Transportu Drogowego

**Beata Gądek** | TC Kancelaria Prawna

**Redakcja:**

**Anna Majowicz** | Polski Instytut Transportu Drogowego

**Bartłomiej Drażkiewicz** | Polski Instytut Transportu Drogowego

**Kamil Zajac** | Polski Instytut Transportu Drogowego

**Oprawa graficzna:**

Tomasz Michalik

**Kontakt:**

dr inż. Justyna Świeboda

jswieboda@pitd.org.pl

**Wydawca:****Partnerzy VIP wydania:****Partner wydania:****Partner medialny:**

## Spis treści

<b>1. Badanie w liczbach – ogólne podsumowanie</b>	<b>4</b>
<b>2. Zarobki kierowców zawodowych</b>	<b>6</b>
2.1. Zmiany w wynagrodzeniach kierowców w 2023	6
2.1.1. Odliczanie składek na nowo	6
2.1.2. Zmiany w zwolnieniach podatkowych	6
2.2. Charakterystyka badanych	7
2.3. Porównanie wynagrodzeń kierowców w ostatnich latach	8
2.4. Rozkład wynagrodzenia (przedziały) w 2023 roku	10
2.5. Wiek kierowcy a wysokość pensji	12
2.6. Doświadczenie kierowcy a zarobki	12
2.7. Czas zatrudnienia w jednej firmie a wysokość zarobków	12
2.8. System pracy a wysokość wynagrodzenia	13
2.9. Rodzaj wykonywanych tras a wynagrodzenie	14
<b>3. Co oferują pracodawcy?</b>	<b>15</b>
3.1. Jakie zarobki oferują pracodawcy?	17
3.2. Jaki system najczęściej oferują pracodawcy?	18
<b>4. Benefity i podwyżki. Czy na pewno dla każdego kierowcy?</b>	<b>19</b>
4.1. Benefity okiem kierowców	19
4.2. Benefity okiem pracodawców	20
4.3. Czy kierowcy dostali podwyżki?	21
<b>5. Czy kierowca lubi swoją pracę czy raczej myśli o jej zmianie?</b>	<b>23</b>
5.1. Co kierowcy w swojej pracy lubią a czego nie?	24
5.2. Czy kierowcy myślą o zmianie zawodu?	25
<b>6. Bezpieczeństwo i infrastruktura dla kierowców</b>	<b>27</b>
6.1. Poziom bezpieczeństwa na parkingach	27
6.2. Stan infrastruktury parkingowej i w miejscach załadunku	28
<b>7. Rynek pracy kierowców w transporcie drogowym</b>	<b>31</b>
7.1. Czy łatwo znaleźć kierowcę zawodowego do pracy?	32
7.2. Rotacja w firmach transportowych	33
<b>Podsumowanie</b>	<b>36</b>
<b>Literatura</b>	<b>38</b>

# 1. Badanie w liczbach – ogólne podsumowanie

# 8000

## kierowców wzięło udział w badaniu ankietowym



Badanie zrealizowane zostało metodą CAWI (Computer-Assisted Web Interview). Ankieta została przygotowana i dystrybuowana przez Polski Instytut Transportu Drogowego przy wsparciu wielu portali branżowych i partnerów raportu.

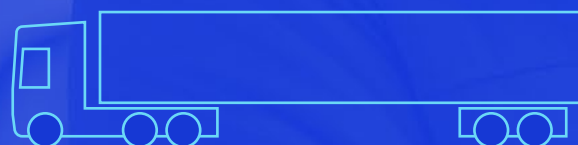
Wyniki badań przedstawiają  
zarobki kierowców w **2023 r.**



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



**90% to kierowcy samochodów  
ciężarowych z naczepą lub „solówką”.**



Pozostałe blisko **3%**  
to kierowcy autokarów.



**55% ankietowanych kierowców pracuje w ruchu  
międzynarodowym na terenie Unii Europejskiej.**

- 8% badanych realizuje trasy międzynarodowe poza Unię Europejską,
- 21% jest zatrudnionych w ruchu krajowym,
- a 17% ankietowanych wykonuje ruch typowo lokalny.



**W porównaniu do grupy badanych w 2022 roku, mamy spadek o 2% w przewozach na terenie UE,**  
natomiast w pozostałych kategoriach różnice są nieznaczne, sięgające maksymalnie 1%.



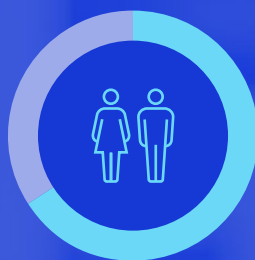


Nasze badanie pokazuje, że stopniowo zwiększa się udział kobiet wśród społeczności kierowców zawodowych. **W tegorocznej edycji badania aż 19% stanowiły respondentki. Był to rekord!** Dla porównania rok wcześniej było ich zaledwie 2%.



## 56%

badanych<sup>1</sup> ma mniej niż 40 lat (najwięcej kierowców mamy w grupie wiekowej w przedziale 31-40 lat – 36%). Wiek mniejszy niż 25 lat deklarowało tylko 4% ankietowanych. Pozostałe osoby są w wieku ponad 41 lat (44%, z czego 11% ma ukończone 51 lat lub więcej). W porównaniu do poprzedniej edycji, zwiększył się udział ankietowanych starszych kierowców.



## 64%

badanych jest w związku małżeńskim. Nieco ponad 1/4 kierowców pozostaje singlami. Po rozwodzie jest 7%, a w separacji 1% kierowców.



## 93%

osób zatrudnionych jest w oparciu o umowę o pracę. Zatrudnienie na umowę-zlecenie wynosiło 2%. Własną działalność gospodarczą deklarowało 4% ankietowanych. Minimalnie, o 2% wzrósł udział w zatrudnieniu na umowę o pracę, natomiast o 1% spadł udział w zatrudnieniu na własną działalność.



## 81%

**badanych lubi swoją pracę!**

Jest to wzrost o 1% w porównaniu do 2022 r. O zmianie zawodu myśli blisko połowa badanych (48%). Niestety wynik pogorszył się w stosunku do ubiegłego roku. Tylko 15% kierowców w ogóle nie rozważa zmiany pracy. Ten wynik także zmalał o 4%. Kierowcy najbardziej cenią sobie możliwość poznawania nowych miejsc i ludzi. Nie bez znaczenia są dla nich także wysokie zarobki. Natomiast najczęściej narzekają na stres, niewystarczającą liczbę miejsc parkingowych oraz długie rozłąki z bliskimi.



## 67%

**ankietowanych deklaruje komunikatywną znajomość języka angielskiego.**



1/3 kierowców zna język niemiecki, a 9% rosyjski. W sumie reszta kierowców deklaruje znajomość co najmniej jednego z innych języków (francuski, słowacki, czeski, ukraiński, włoski, czy hiszpański). Tylko 14% badanych przyznaje się, że nie potrafi porozumiewać się w żadnym języku obcym i był to nieznaczny wzrost wśród badanych, w stosunku do ubiegłorocznego badania.

W poprzednim raporcie przeczytacie Państwo nie tylko o zarobkach, ale również benefitach i technologiach, z których korzystają kierowcy i przewoźnicy w transporcie drogowym. W tej publikacji skupimy się na kwestii stanu infrastruktury sanitarnej na parkingach, a także warunkach pracy i poziomie bezpieczeństwa w różnych krajach.

**Zapraszamy do lektury!**

# 2. Zarobki kierowców zawodowych

**Jeżeli mówimy o roku 2023, to istotnym elementem było wprowadzenie kolejnych przepisów Pakietu Mobilności oraz Ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym. Zmiany poprawiły sytuację kierowców, a na ich pracodawców nałożyły nowe obowiązki i obciążenia finansowe.**

## 2.1. Zmiany w wynagrodzeniach kierowców w 2023

2023 rok przyniósł szereg zmian w zakresie sposobu ustalania i naliczania wynagrodzeń w branży transportowej. Wzrost wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz przeciętnego wynagrodzenia, a także wprowadzenie przepisów dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym istotnie wpłynęły na rozliczanie wynagrodzeń kierowców. W szczególności tych pracujących na terytorium innego kraju Unii Europejskiej.

W 2022 r. płaca minimalna wynosiła 3 010,00 zł brutto, a 1 stycznia 2023 r. wzrosła do 3 490,00 zł. Ponadto 2023 był pierwszym rokiem, w którym minimalne wynagrodzenie za pracę wzrosło dwukrotnie – od 1 lipca 2023 r. wynosiło bowiem 3 600,00 zł. Oprócz minimalnego wynagrodzenia w 2023 r. zmianie uległo również przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej. W 2022 r. wyniosło 6 346,15 zł, podczas gdy w 2023 r. było to 7 155,48 zł brutto.

### 2.1.1. Odliczanie składek na nowo

Inną, bardzo ważną z perspektywy kierowców zmianą, było wprowadzenie ustawą z dnia 28.07.2023 r., obowiązującą od 19.08.2023 r., przepisów dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym.

Ustawa ta, będąca kolejnym etapem wdrożenia Pakietu Mobilności, rozszerzyła zakres świadczeń, które można odliczyć od podstawy składek na ubezpieczenia społeczne.

Przed zmianami możliwe było odliczenie określonej w przepisach wysokości równowartości diety przysługującej z tytułu podróży służbowych poza granicami kraju, za każdy dzień pobytu. Z zastrzeżeniem, że tak określony miesięczny przychód tych osób, stanowi podstawę wymiaru składek i nie jest niższy od przeciętnego wynagrodzenia. Od 19.08.2023 r. kierowca, który wykonuje zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych i osiąga miesięczny przychód wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, od podstawy składki na ubezpieczenie społeczne może odliczyć równowartość kwoty 60,00 EUR za każdy dzień pobytu za granicą. Tak ustalony przychód nie może być jednak niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia. Ponadto od podstawy wymiaru składki na ubezpieczenia społeczne można odliczyć równowartość poniesionych przez kierowcę kosztów noclegu, korzystania z urządzeń sanitarnych czy innych udokumentowanych wydatków. **Trzeba jednak pamiętać, że zwolnienie lekarskie, urlop wypoczynkowy czy urlop bezpłatny nie jest wliczany do dni spędzonych za granicą.** W sytuacji, gdzie czas pobytu kierowcy wynosi mniej niż 12 godzin, kwoty ulegają proporcjonalnemu zmniejszeniu.

### 2.1.2. Zmiany w zwolnieniach podatkowych

Zmiany umożliwiły również kierowcom skorzystanie z nowych zwolnień podatkowych. Wolne od podatku dochodowego od osób fizycznych są bowiem przychody ze stosunku pracy oraz z umowy zlecenia

otrzymane przez kierowcę z tytułu wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych, w wysokości stanowiącej równowartość kwoty 20 euro za każdy dzień pobytu kierowcy za granicą. Dodatkowo podatkiem dochodowym od osób fizycznych nie został objęty zwrot kosztów noclegu kierowcy, podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu, czy też innych udokumentowanych, niezbędnych wydatków.

Wzrost płacy minimalnej, wzrost przeciętnego wynagrodzenia, nowe zwolnienia podatkowe oraz szerszy zakres świadczeń, które mogą zostać odliczone od podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne wpłyną na wzrost wynagrodzeń kierowców w porównaniu do 2022 r. Oznacza to, że przedsiębiorcy zatrudniający kierowców w 2023 r. musieli zwiększyć planowany budżet wynagrodzeń w stosunku do roku 2022 r.

## 2.2 Charakterystyka badanych

Jak już wcześniej wspomnieliśmy, w badaniu dominowali mężczyźni, stanowiący 81% respondentów. Pierwszy raz w historii mamy tak wysoki wynik udziału kobiet w ankietach. W badaniu ankietowym dominowali kierowcy zestawów (blisko 80%). Pozostali, czyli prowadzący „solówki”, busy i inne pojazdy stanowili jedynie 21%. Unia Europejska nadal pozostaje najpopularniejszym kierunkiem. Polscy kierowcy najczęściej pracują w firmach zarejestrowanych w naszym kraju, w prawie 9 na 10 przypadków.

Co ciekawe, kierowcy mają na co dzień możliwość prowadzenia nowych pojazdów. Prawie połowa ankietowanych kierowców ma do swojej dyspozycji pojazdy nie starsze niż 3 lata. Sukcesywnie też zmniejsza się liczba osób pracujących z flotą w kolejnych rocznikach. Pozytywnym zjawiskiem jest fakt, że jedynie 9% badanych używa najstarszych pojazdów, wyprodukowanych ponad 10 lat temu. Najmniejszy udział badanych kierowców jest w wieku poniżej 25 lat. Najwięcej kierowców, którzy wypełnili ankietę ma pomiędzy 31, a 40 lat.

Zdecydowana większość badanych, bo 7 na 10 kierowców, korzysta z nowych technologii. Wśród najpopularniejszych w tym roku wskazana została nawigacja dla pojazdów ciężarowych, ok. 60%. W pierwszej trójce znalazł się monitoring GPS i lokalizacja pojazdu. Coraz częściej kierowcy korzystają z asystenta eco-drivingu (co 4 kierowca). W poprzednim roku (2022), poniżej 1 na 10 wskazań miały terminale kierowcy (tablety pokładowe z zestawem aplikacji), a w 2023 udział się nieco zwiększa. W odpowiedzi na pytanie można było zaznaczyć kilka odpowiedzi.

### Z jakich rozwiązań technologicznych Pan/Pani korzysta?

<input checked="" type="checkbox"/>	Profesjonalna nawigacja dla pojazdów ciężarowych	57%
<input checked="" type="checkbox"/>	Monitoring GPS i lokalizacja pojazdu	45%
<input checked="" type="checkbox"/>	Informatory live o utrudnieniach na trasie	37%
<input checked="" type="checkbox"/>	Wideorejestratory i kamery samochodowe	34%
<input checked="" type="checkbox"/>	Asystent eco-drivingu	26%
<input checked="" type="checkbox"/>	Terminale kierowcy	22%
<input checked="" type="checkbox"/>	Elektroniczne aplikacje do kontroli i przesyłania do centrali wyników sprawności pojazdów	10%
<input checked="" type="checkbox"/>	inne	3%

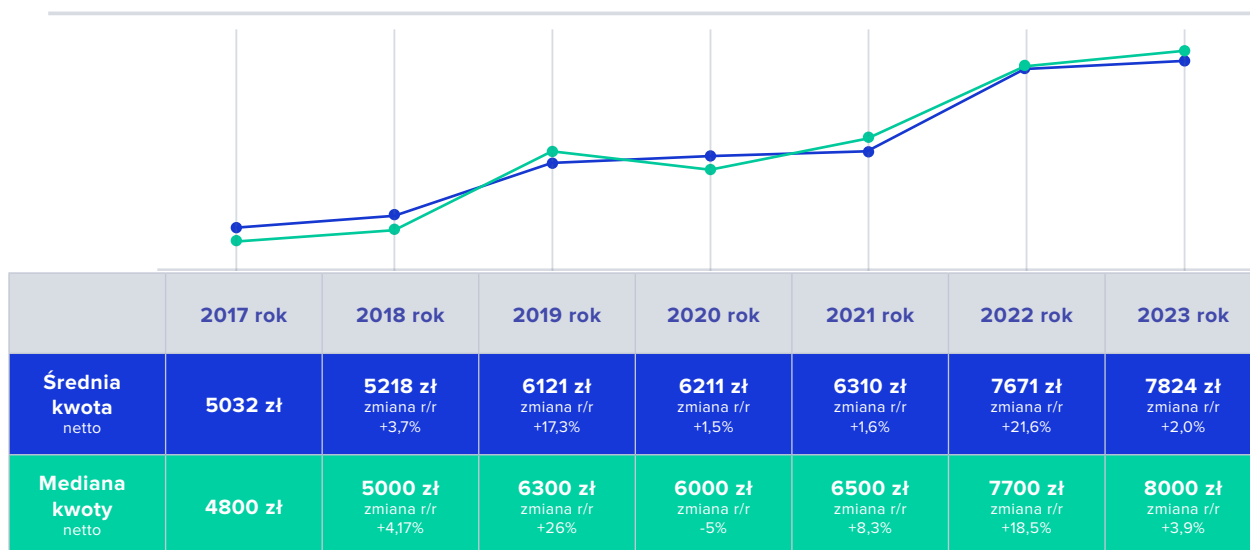
## 2.3 Porównanie wynagrodzeń kierowców w ostatnich latach

W związku z tym, że jest to już siódma edycja raportu o wynagrodzeniach kierowców zawodowych, warto przypomnieć wyniki badań z poprzednich lat. W 2023 roku mieliśmy podwyżki wynagrodzeń dla kierowców związanych z Pakietem Mobilności i ustawą o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym. Pytanie o ile rzeczywiście wzrosły wynagrodzenia dla kierowców.

W poniższym zestawieniu wzięliśmy pod uwagę kierowców samochodów ciężarowych, zestawu lub „solówki”. Niezależnie od charakteru wykonywanej pracy, systemu, czy realizowanych tras w ruchu lokalnym lub międzynarodowym.

Według GUS, przeciętne pensja w 2023 r. (za 4 kwartał nie ma jeszcze danych) wzrosła o ok. 16% r/r. **W transporcie i gospodarce magazynowej wg GUS w 1-3 kwartale 2023 roku przeciętna pensja wynosiła 7057,75 zł brutto.** Dla porównania, w tym samym okresie rok wcześniej było to 6080,40 zł brutto. Zatem w przypadku omawianej grupy zawodowej (kierowców) mamy do czynienia z wyższym wynagrodzeniem od przeciętnego dla całego sektora, o jakieś 950 zł. Jeżeli jednak przyjrzymy się szerzej, to okaże się, że w zależności od trybu pracy kierowcy, systemu, kraju – wynagrodzenie wygląda różnie. Wątek ten omawiamy szerzej w dalszej części raportu.

### Porównanie wynagrodzeń kierowców w latach 2017-2023\*



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

**Dla kierowców zawodowych średnia pensja netto w 2023 roku wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 2%.** Mediana z kolei wzrosła o 300 zł. W 2023 roku kierowcy samochodów ciężarowych zarabiali średnio 7824 zł. Czy to dużo?

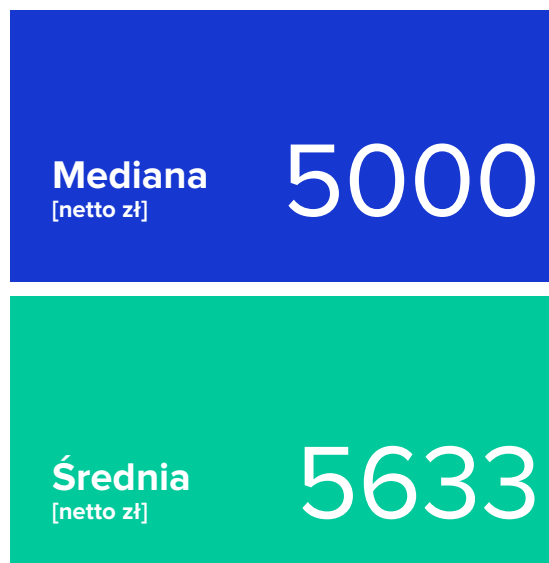
W 2023 roku średnie przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej wyniosło 7155,48 zł. W dziale transport i gospodarka magazynowa w samym tylko grudniu 2023 roku wyniosło ono 7574 zł. Biorąc pod uwagę uśrednione dane, to w pierwszych 3 kwarta-

W raporcie wzięli też udział kierowcy busów (ich udział stanowił 3% wszystkich ankietowanych). Wyniki podano w poniższym zestawieniu. Konfrontując te dane z zarobkami kierowców samochodów ciężarowych, widać, że kierowcy busów zarabiają zdecydowanie mniej, ale wynika to również z faktu, że takimi samochodami wykonuje się głównie transport lokalny.

Mediana zarobków wzrosła z 4400 zł w 2022 roku do 5000 zł w 2023. Z kolei średnia pensja w tym czasie zwiększyła się o 461 zł do poziomu 5633 zł.

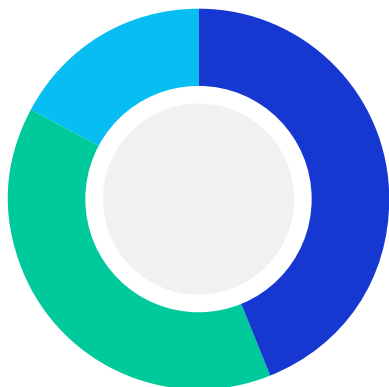


## Zarobki kierowców w 2023 r. Kierowca busa



Wynagrodzenie kierowców zawodowych w Polsce jest dość skomplikowane. Dlatego też zdecydowaliśmy się na łączną prezentację danych wynikającą z podstawy, diet i innych dodatków. Dlaczego? Bo te wartości najbardziej odzwierciedlają rzeczywistość. Dodatki w postaci premii, czy nadgodzin stanowią dużą część wynagrodzenia.

### Na Pana/Pani miesięczne wynagrodzenie oprócz podstawy składa się:



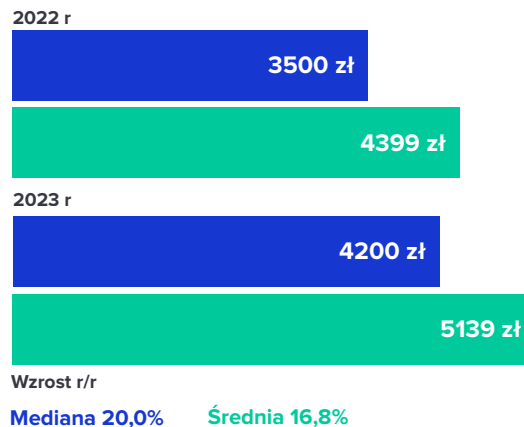
● dieta i ryczałt	44%
● premia (inne bonusy dodatki)	39%
● inne	17%

Każdy kierowca zatrudniony w oparciu o umowę (o pracę lub zlecenie) ma określoną podstawę. 4 na 10 kierowców ma dodatkowe bonusy i premie. W 2022 roku wyniki rozkładały się bardzo podobnie. W odpowiedziach oznaczonych jako „inne” kierowcy najczęściej wymieniali np. dodatki za kilometrówkę, za frachty, nadgodziny, czy dodatek za wysługę lat. **Co ciekawe kierowcy wspominali również o bonusach za niskie spalanie.** Niestety w tym roku w odpowiedziach pojawiły się również głosy „pod stołem”, co w obecnych czasach w wielu przedsiębiorstwach jest nie do przyjęcia, a w firmach transportowych się jeszcze zdarza. Na szczęście takich głosów był tylko 1%.

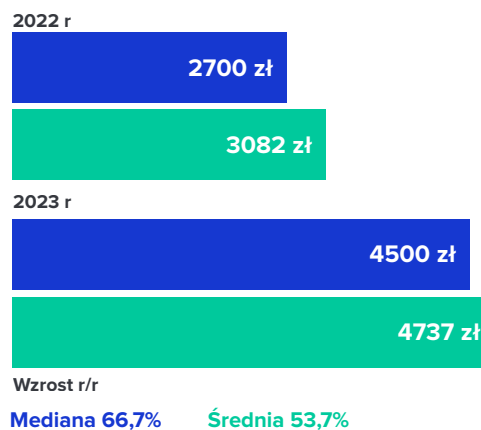
### Jaką kwotę podstawy Pan/Pani otrzymał w 2023 r.

(kwota bez diet, ryczałtów i premii)? [kwoty netto]

#### Kierowcy samochodów ciężarowych



#### Kierowcy busa



- Średnia kwota netto
- Mediana kwoty netto

Średnia podstawy kwoty netto kierowców samochodów ciężarowych wzrosła blisko o 17%, natomiast kierowców busów aż o 53,7%.

Analizując wyniki z zeszłych lat, kwota podstawy znacznie wzrosła u kierowców busów. Natomiast u kierowców samochodów ciężarowych była stabilna, z nieznacznym wzrostem. Kwota minimalnego wynagrodzenia netto w Polsce w 2023 wynosiła 2 783,86 zł netto na umowę o pracę. **W przypadku kierowców zawodowych samochodów ciężarowych, średnia kwota podstawy wynosi 5139 zł.** To prawie o 17% więcej w porównaniu do 2022 roku i prawie dwa razy więcej niż minimalne wynagrodzenie netto. Reszta wynagrodzenia wypłacana jest m.in. w dietach, premiach, itp. Potwierdzają to wyniki wskazane we wcześniejszej tabeli. W dalszej części raportu dowiedzą się Państwo, czy kierowcy są zadowoleni z wysokości swoich wynagrodzeń.

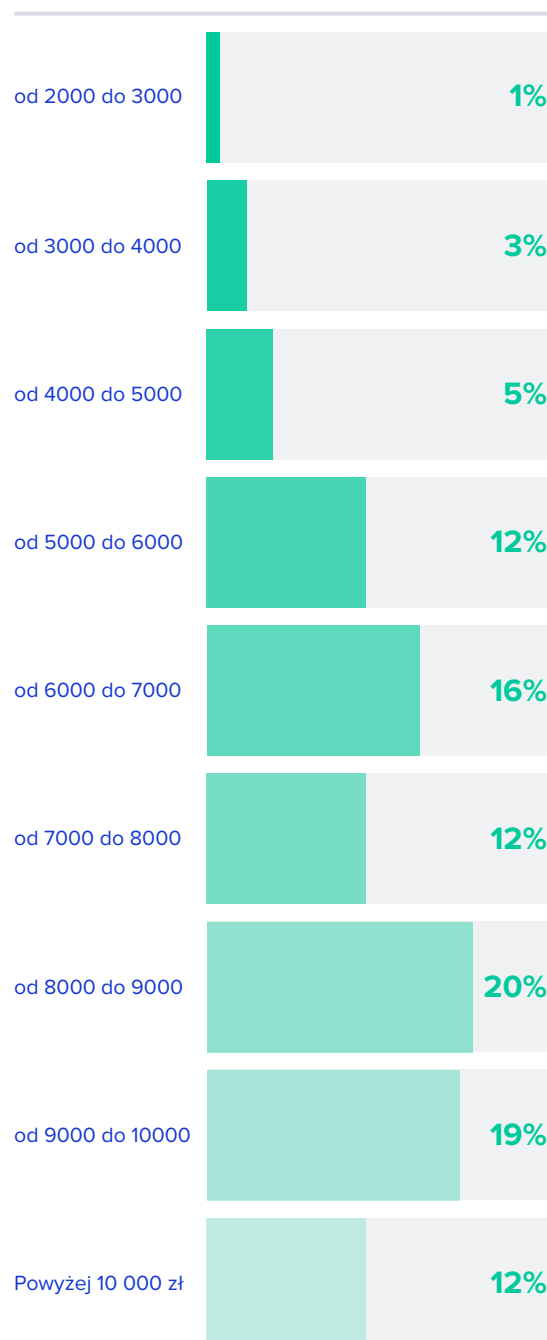
## 2.4 Rozkład wynagrodzenia (przedziały) w 2023 roku

Kierowców samochodów ciężarowych zapytaliśmy również o ich całkowite wynagrodzenie netto. Podzieliliśmy to na odpowiednie przedziały wynagrodzeń – dzięki temu sprawdzamy, który przedział wynagrodzeń najczęściej występuje u kierowców zawodowych.

Poniżej 5000 zł netto:

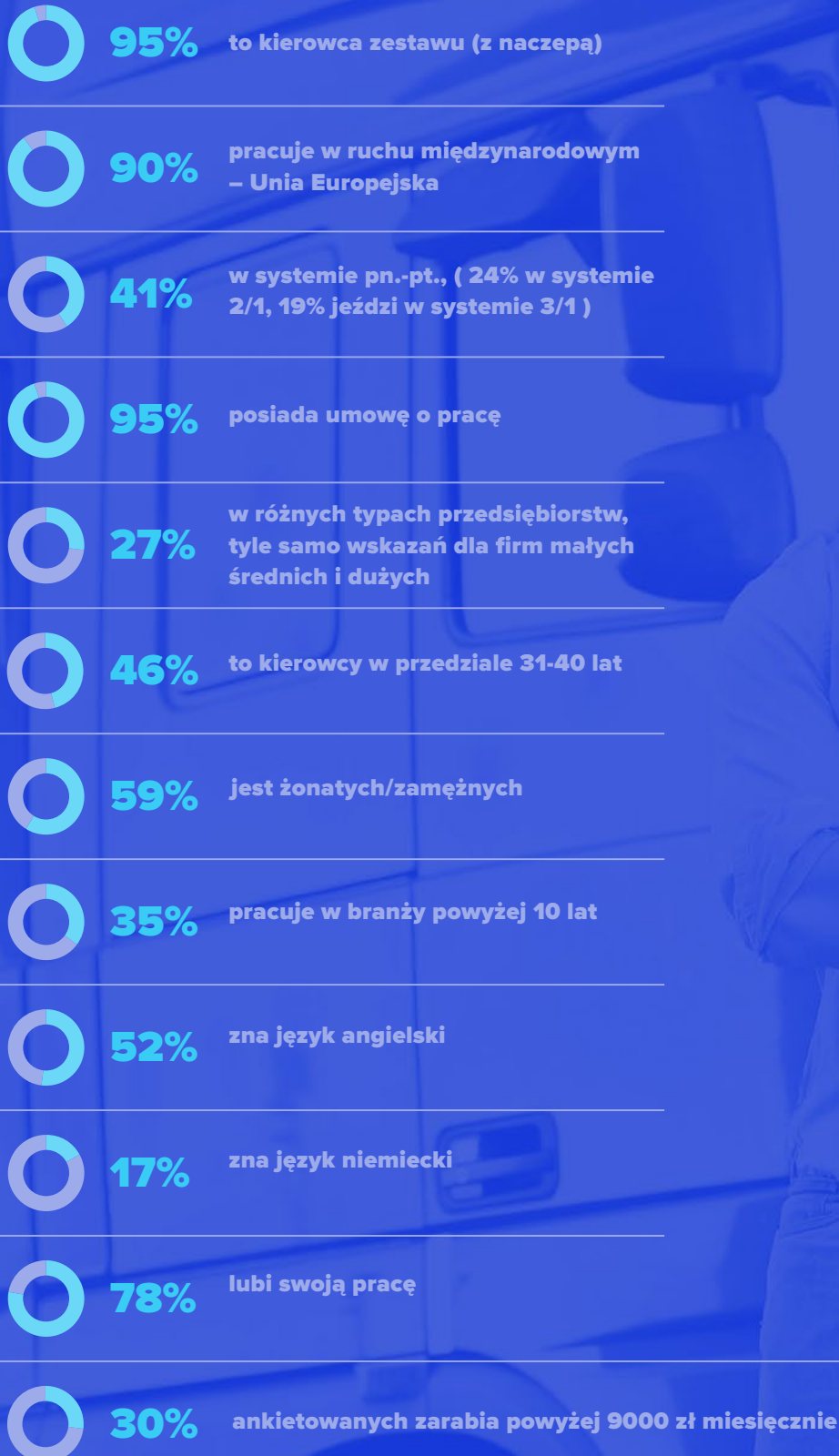
- w 2021 zarabiała aż 28% badanych kierowców,
- w 2023 zarabiała już tylko 14% kierowców!

## Przedziały wynagrodzeń [netto zł]



Z przedstawionych danych łatwo wywnioskować, że zarobki kierowców kształtują się dużo powyżej średniej przeciętnej wynagrodzenia, czy średniej krajowej. Z jednej strony mamy wysokie wynagrodzenia, a z drugiej strony ciężkie warunki pracy. **Powyżej 7000 zł netto zarabia 6 na 10 badanych kierowców.** Na wysokość wynagrodzenia kierowców składa się wiele czynników – poszczególne elementy badamy w dalszej części raportu.

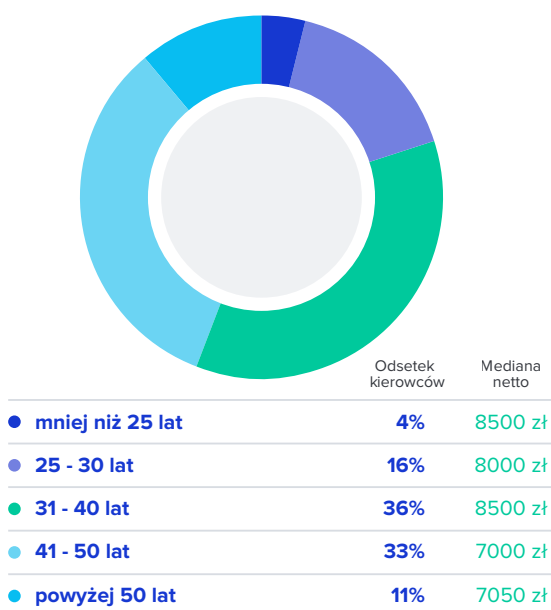
## Charakterystyka (model) kierowcy, który zarabia „na rękę” 9000 zł miesięcznie



## 2.5 Wiek kierowcy a wysokość pensji

Przeprowadzając badania ankietowe wśród kierowców, badamy różne czynniki, które mogą mieć wpływ na wysokość ich wynagrodzenia. Czy zatem wiek ma na to wpływ? Wyniki zamieszczono poniżej.

### Wiek

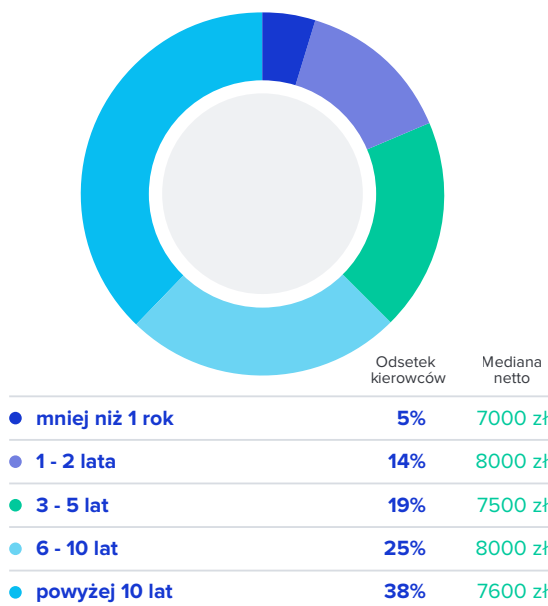


**Największy udział naszych ankietowanych stanowią kierowcy w wieku od 31 do 40 lat, dokładnie tak, jak było w zeszłym roku.** W poprzednich latach najniższe zarobki uzyskiwali kierowcy najstarsi. W 2023 roku najmniej zarabiają kierowcy w grupie 41-50 lat. Kierowcy od 31 do 50 lat to 69% badanych. **Najwięcej zarabiają kierowcy młodszy, poniżej 25 lat i w wieku 31-40.** Może to wynikać z wyjazdów międzynarodowych – ale to sprawdzimy w dalszej części badania.

## 2.6 Doświadczenie kierowcy a zarobki

Jeśli kierowcom młodszym oferuje się większe zarobki, to jak ma się do tego ich doświadczenie? Czy pracodawcy zwracają uwagę na to, jak bardzo doświadczeni są kierowcy i czy od tego uzależnione jest ich wynagrodzenie?

## Doświadczenie kierowcy w branży



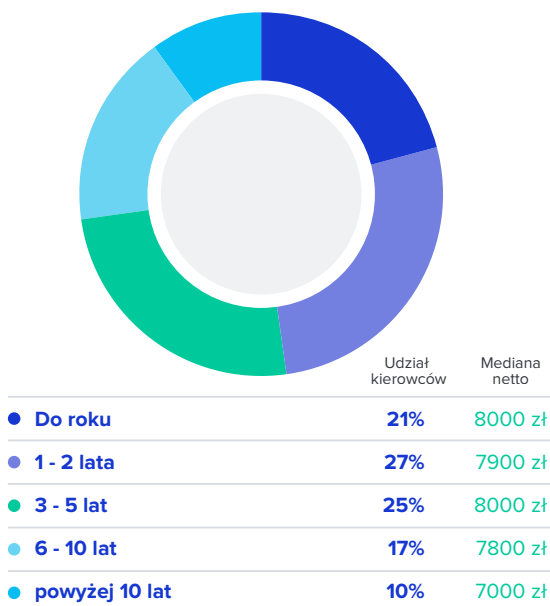
Najwięcej ankietowanych posiada doświadczenie powyżej 10 lat. Liczba doświadczonych truckerów wzrosła aż o 9% w stosunku do poprzedniej edycji. Kolejną największą grupą, to kierowcy pracujący pomiędzy 3 a 10 lat. Obie wskazane kategorie stanowią niecałą połowę wszystkich badanych. Osoby, które wzięły udział w badaniu to bardzo doświadczeni kierowcy, którzy pracują w branży kilka lat. W poprzednich raportach było tak, że mniej doświadczeni kierowcy zarabiali znacząco mniej. Najwyższa mediana jest u kierowców, którzy pracują w branży między 1-2 lata oraz w przedziale 6-10 lat. Przy tych wartościach w tabeli nie da się jednoznacznie stwierdzić, czy doświadczenie wpływa na wysokość wynagrodzenia. Wynagrodzenie idzie falowo. Wpierw wzrasta, potem maleje i wzrasta w przedziale 6-10, aby znów zmaleć.

## 2.7 Czas zatrudnienia w jednej firmie a wysokość zarobków

Podobnie jak w innych branżach panuje takie przekonanie - „im więcej masz doświadczenia, tym więcej dostajesz”.

Jak zatem na zarobki kierowców wpływa **doświadczenie u jednego pracodawcy?** Poniżej odpowiedzi kierowców zestawu z naczepą lub solówką.

## Lata pracy



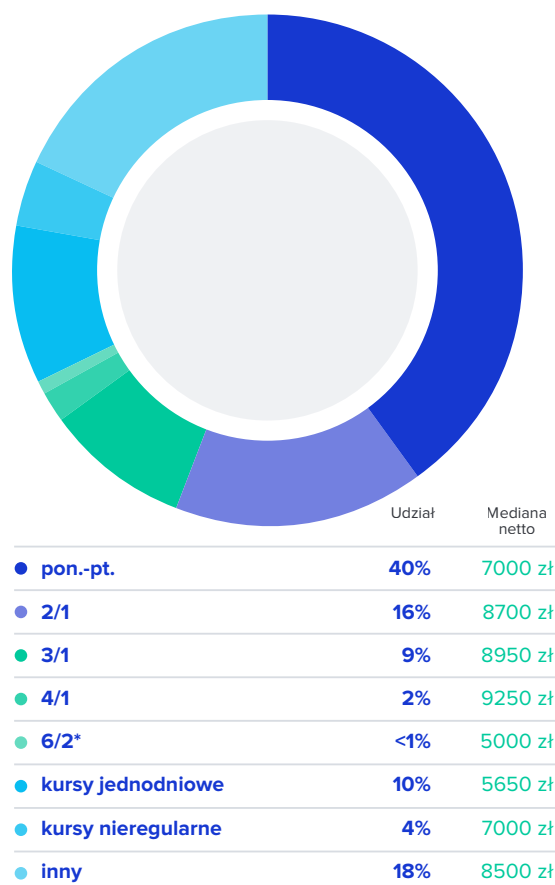
W tegorocznej edycji zwiększyła się liczba kierowców dłużej pracujących w jednej firmie. Aż o 7% spadła liczba „skoczaków”, którzy u jednego przewoźnika są tylko mniej niż rok. **Najwięcej zarabiają Ci, którzy pracują u danego pracodawcy w zasadzie do 5 lat. Do tego okresu mediana dla poszczególnych przedziałów doświadczenia jest podobna.** W roku 2022 wyglądało to wręcz książkowo – im dłużej pracowałeś u danego pracodawcy, tym więcej zarabiałeś. **Trochę się to zmieniło. Badanie pokazało, że nie opłacało się być zbyt długo w jednej firmie. Od 6 lat stażu, wraz z kolejnymi latami, zarobki spadają.** Największy spadek mediany zarobków był u kierowców pracujących więcej niż 10 lat – 1500 zł, w porównaniu do raportu z poprzedniego roku (-17,6%).

**73% ankietowanych pracuje u jednego pracodawcy do 5 lat.** Co to może oznaczać? W Polsce jest ponad 40 tys. firm transportowych, które prowadzą przewóz w transporcie drogowym. Dlatego też rynek pracy w transporcie drogowym jest bardzo duży, aczkolwiek nastąpił spadek stawek frachtów, co wiąże się ze zmniejszeniem zapotrzebowania na transport. Jednak nastąpiła trochę większa stabilizacja u pracowników. Trochę rzadziej zmieniają firmy niż w latach ubiegłych.

## 2.8 System pracy a wysokość wynagrodzenia

Kierowcy mają różny system pracy w zależności od tego, w jakiej firmie pracują, jaki ładunek przewożą i czy dana firma ma stałe kontrakty, czy głównie opiera się na ładunkach spotowych. Poniżej wyniki wynagrodzeń kierowców samochodów ciężarowych lub zestawu w zależności od systemu pracy.

### Aktualny system pracy:



\*Wynik może być mało reprezentatywny, ponieważ w badaniu wzięła udział niewielka liczba respondentów

Tak, jak w poprzednich latach – najbardziej popularnym systemem jest praca od poniedziałku do piątku, w którym pracowało 4 na 10 badanych. Ta liczba wzrosła o 4% w stosunku do ubiegłorocznego zestawienia. Najmniej popularne systemy to: 4/1, czyli 4 tygodnie w pracy i 1 tydzień w domu; czy 6/2, gdzie kierowca 6 tygodni jest w trasie, a 2 w domu. **Wszystkie systemy**

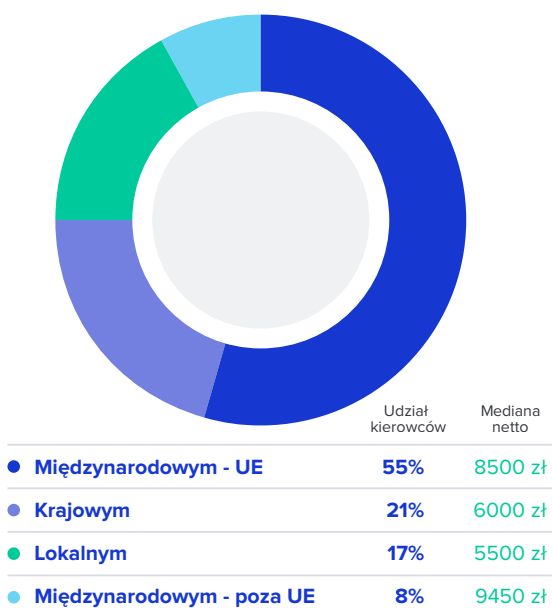
cechujące się powyżej 7 dni w pracy, mają medianę powyżej 8700 zł netto. Podsumowując wyniki nie wzięliśmy od uwagę systemu 6/1, zważywszy na pojedyncze odpowiedzi, które nie gwarantują reprezentatywności. We wskazanych wcześniej systemach kierowcy pracują w transporcie międzynarodowym – stąd też wysokie wynagrodzenia. Co ciekawe, w stosunku do poprzedniego badania zmniejszyła się popularność kursów jednodniowych. I tak w porównaniu do innego zawodu, kwota netto powyżej 5,6 tys. zł wydaje się bardzo atrakcyjna.

Wszystkie kwoty dotychczas analizowane są na podobnym poziomie w porównaniu do poprzednich lat. Wyraźnie spadły natomiast zarobki kierowców wykonujących kursy nieregularne, bo o ponad 1 tys. zł.

## 2.9 Rodzaj wykonywanych tras a wynagrodzenie

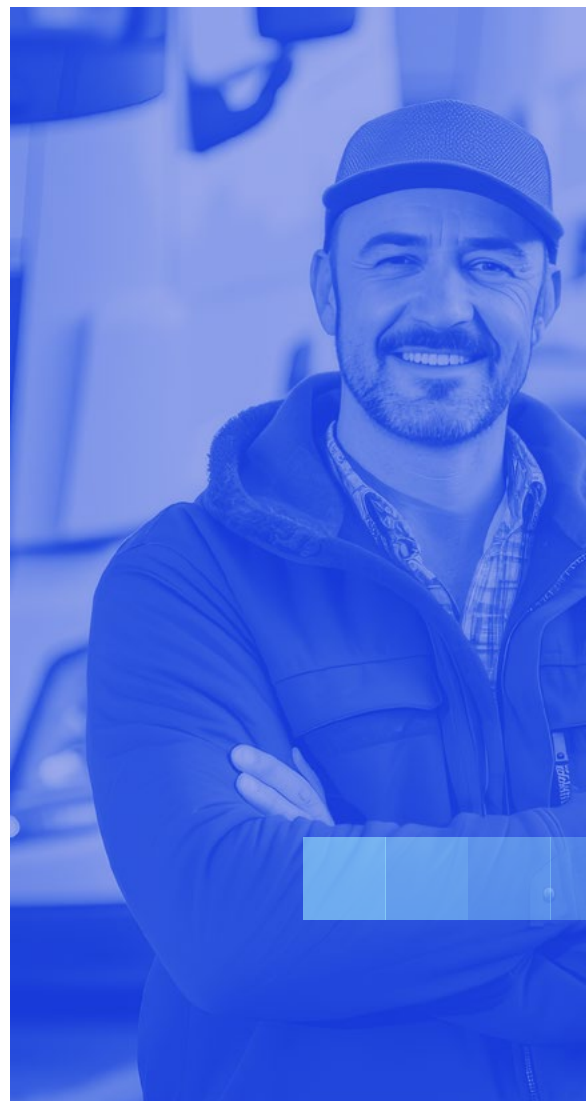
Analizując nasze wyniki badań, jak zwykle dominują kierowcy pracujący na trasach międzynarodowych w Unii Europejskiej. Poniżej zestawienie dla kierowców samochodów ciężarowych zestawu lub „solówki”.

### Aktualna praca w ruchu:



Niezmiennie od 2020 roku najwięcej zarabiają kierowcy na trasach poza Unią Europejską. W zależności od kraju, w zależności od sytuacji (np. wpływ wojny w Ukrainie) powoduje, że wyjazdy poza UE, są często niebezpieczne, a infrastruktura i parkingi są w gorszym stanie niż krajach UE. Kierowcy wyjeżdżający poza Wspólnotę mieli medianę zarobków na poziomie 9450 zł. Oni także dostali największe podwyżki - kwota wzrosła o około 500 zł. W porównaniu z innymi kolegami i koleżankami, ich wynagrodzenia były większe o prawie 1 tys. zł od kierowców wykonujących pracę na obszarze UE.

Dla transportu krajowego lub lokalnego pensje pozostały niemal na podobnym poziomie, jak w roku ubiegłym. W tym przypadku mediana netto zarobków wynosi 5500-6000 zł. **W transporcie międzynarodowym, w porównaniu do transportu krajowego, są to kwoty o ponad 50% wyższe.**



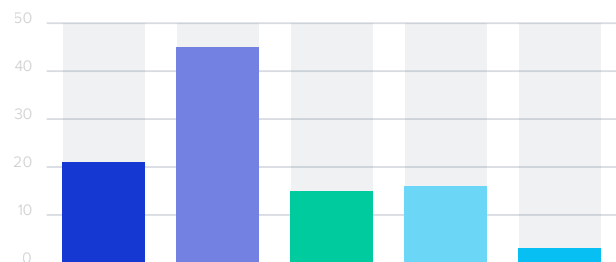
## 3. Co oferują pracodawcy?

W naszym badaniu wzięło udział 200 pracodawców, którzy w głównej mierze wykonują transport międzynarodowy na terenie Unii Europejskiej (80%). Blisko 7 na 10 ankietowanych prowadzi działalność na rynku już od 10 lat. Po równo rozkłada się udział prze-

woźników działających od 2 do 5 lat i od 6 do 19 lat. Odpowiednio po 13%. Nasza grupa badanych to głównie małe i średnie przedsiębiorstwa, posiadające flotę od 1 do 50 pojazdów. Stanowili oni łącznie 2/3 wszystkich respondentów.

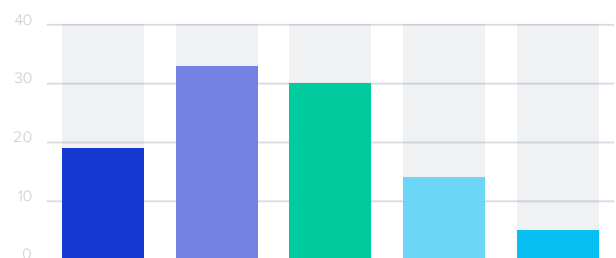
### Jakiej wielkości jest posiadana przez Państwa firmę flota?

od 1 do 5 pojazdów	21%
od 6 do 50 pojazdów	45%
od 51 do 100 pojazdów	15%
powyżej 100 pojazdów	16%
nie posiadam własnej floty	3%



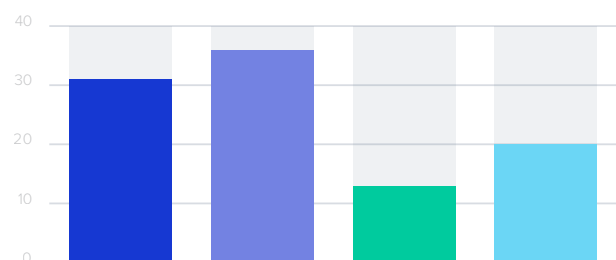
### Ilu pracowników zatrudnia Państwa firma?

do 10 pracowników	19%
od 11 do 50 pracowników	33%
od 51 do 250 pracowników	30%
od 251 do 1000 pracowników	14%
powyżej 1000 pracowników	5%



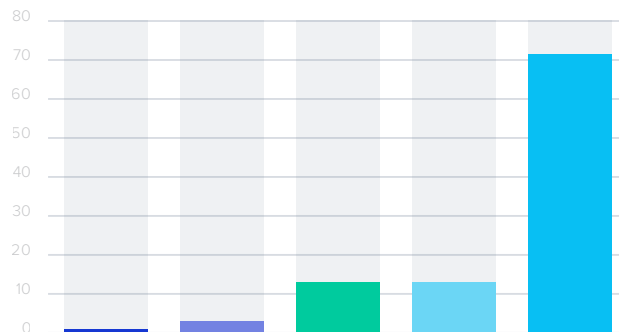
### Ilu spośród pracowników to kierowcy?

do 10 kierowców	31%
od 11 do 50 kierowców	36%
od 51 do 100 kierowców	13%
powyżej 100 kierowców	20%



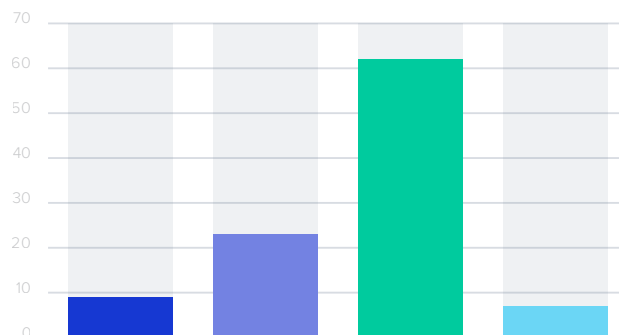
## Od kiedy Państwa firma jest na rynku?

● do 1 roku	1%
● od 1 roku do 2 lat	3%
● od 2 do 5 lat	13%
● od 5 do 10 lat	13%
● powyżej 10 lat	71%



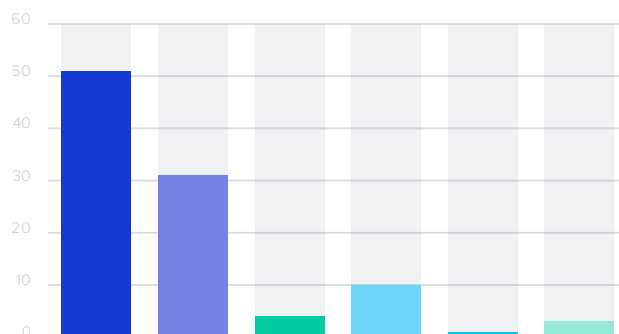
## W jakim ruchu pracują najczęściej Państwa kierowcy?

● Lokalnym	9%
● Krajowym	23%
● Międzynarodowym - Unia Europejska	62%
● Międzynarodowym poza Unią Europejską	7%



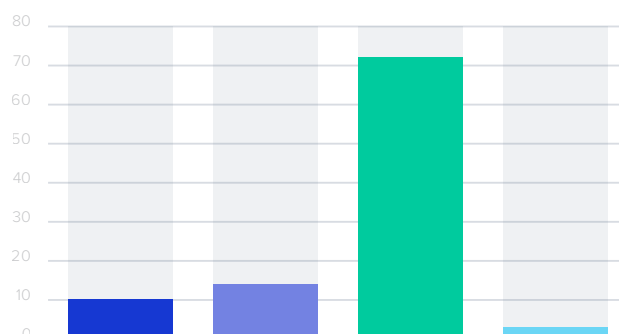
## W jakiej branży Państwo pracują?

● Transportowej	51%
● Spedycyjno-transportowej	31%
● Handlowej	4%
● Produkcyjnej	10%
● Usługi kurierskie	1%
● Inne	3%



## Jakimi samochodami najczęściej jeżdżą Państwa kierowcy?

● Bus	10%
● Samochód ciężarowy	14%
● Zestaw (ciągnik siodłowy z naczepą)	72%
● Inne	3%





Największy udział w grupie badanych mają pracodawcy zatrudniający między 11-50 kierowców, stanowią oni 36% badanych. Powyżej 100 truckerów zatrudnia 2 na 10 respondentów.

Co ważne, w badaniu dominowali w liczbie 51% przedstawiciele mniejszych firm, zatrudniających łącznie z kierowcami do 50 pracowników.

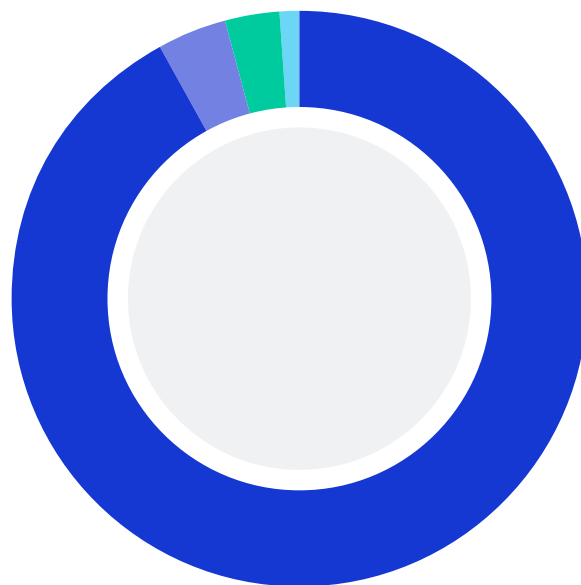
Przy analizie dość istotnym elementem jest również branża, w jakiej dane przedsiębiorstwo prowadzi działalność, a także na jakich głównych kierunkach ich kierowcy wykonują usługę. 51% firm prowadzi działalność w branży transportowej. Z kolei blisko 1/3 jest z branży spedycyjno-transportowej. Najmniej badanych było z branży handlowej i kurierskiej.



### 3.1 Jakie zarobki oferują pracodawcy?

Tak jak analizowaliśmy to w przypadku kierowców, tak i w przypadku pracodawców istnieje wiele czynników, które mają wpływ na wynagrodzenie kierowców. Zaczniemy od tego, jakie warunki pracy oferują kierowcom zawodowym zatrudniający ich pracodawcy? Bliższe 90% badanych ma flotę samochodów ciężarowych.

### Jakiego rodzaju umowę głównie posiadają Państwa kierowcy?



● umowa o pracę	92%
● umowa zlecenie	4%
● własna działalność	3%
● inna	1%

Przy wprowadzaniu kolejnych regulacji Pakietu Mobilności, pojawiło się wiele głosów, mówiących o tym, że kierowcy coraz częściej będą zatrudniani na inną umowę niż umowę o pracę. Okazało się to mitem, obalonym już w kolejnej edycji naszego raportu. Niemniej, **w przypadku ankietowanych kierowców i pracodawców – dalej umowa o pracę jest tą najbardziej popularną.** Podobnie odpowiadali kierowcy – 93% ankietowanych jest zatrudnionych w oparciu umowę o pracę (wzrost o 2% w stosunku do 2022 roku), 4% na własnej działalności i 2% na umowę zlecenie.

Z analizy zawartej w rozdziale 2 wynika, że kierowcy busów zarabiają mniej niż kierowcy samochodów ciężarowych z naczepą, czy „solówek”. Jakże warunki zatem oferowali tym kierowcom pracodawcy?

### Jaką kwotę netto średniego miesięcznego wynagrodzenia w 2023 r. otrzymał Państwa kierowca...

#### Busa

6600 zł

6866 zł

#### Samochodu ciężarowego lub zestawu

8500 zł

8257 zł

Mediana Średnia

Różnica między średnimi zarobkami kierowców busów a samochodów ciężarowych to blisko 1390 zł netto. W przypadku mediany jest to 1900 zł netto. Co ciekawe, w porównaniu do badania z 2022 roku, zmniejszyła się znacznie, bo o ok. 600 zł netto luka płacowa między kierowcami busów a pojazdów ciężarowych.

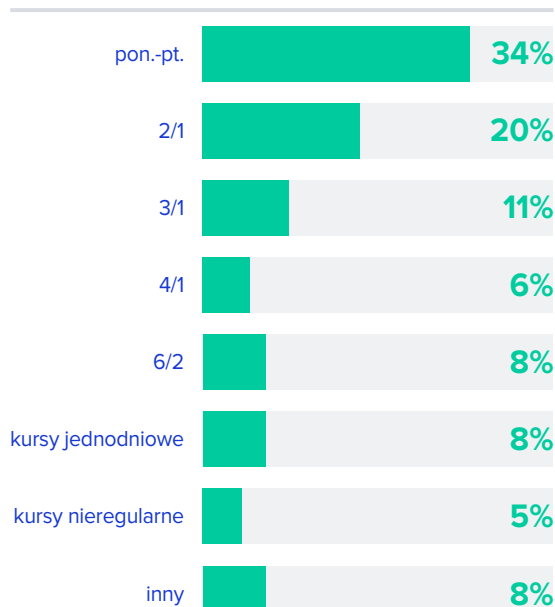
Kierowcy busów powiedzieli, że średnio zarabiają 5000 zł netto, a mediana wyniosła 5633 zł netto. Różnica między tym, co mówią pracodawcy, a kierowcy są dość spore. Wszystko też zależy od tego, jaki ruch najczęściej wykonują – czy międzynarodowy czy lokalny.

Natomiast w przypadku kierowców samochodów ciężarowych wyniki się zbliżone. Mediana jest o 500 zł wyższa niż to, co mówią kierowcy, a średnia jest zaledwie o 26 zł wyższa, w odpowiedziach pracodawców. To potwierdza, że dane mogą być wiarygodne. Oczywiście analizując bardziej szczegółowo wynagrodzenie kierowców, wynagrodzenie może się różnić. Jakże jeszcze czynniki wpływają na płace?

### 3.2 Jaki system najczęściej oferują pracodawcy?

Kierowcy odpowiedzieli, że najczęściej pracują w systemie od poniedziałku do piątku. Firmy, u których pracują wykonują głównie transport międzynarodowy na terenie Unii Europejskiej (55%). U pracodawców było podobnie – 62% z nich zajmuje się transportem towarów wewnątrz UE. Jaki system więc jest najczęściej oferowany przez pracodawców?

#### Aktualny system pracy:



Pracodawcy najczęściej oferują zatrudnienie w systemie od poniedziałku do piątku. Kolejną jest praca w systemie 2/1 lub 3/1. Pozostałe systemy charakteryzowały się podobną popularnością, w okolicy 5-8%. Przypomnijmy (rozdział 2.8), że najwyższa mediana wg kierowców jest w systemie 4/1 (9250 zł netto) i 3/1 (8950 zł netto).

# 4. Benefity i podwyżki.

## Czy na pewno dla każdego kierowcy?

Kierowcy w porównaniu do innych zawodów zarabiają dosyć sporo. Oczywiście składa się na to wiele czynników, wyrzeczeń i podejmowanego ryzyka. Kierowcy w ciągu dnia pracują wiele godzin, często są poza domem, najczęściej nawet w innym kraju. Ich noclegi w trasie najczęściej odbywają się w kabinie – choć ma się to zmienić zgodnie z przepisami Pakietu Mobilności. Praca kierowcy jest również narażona na wiele niebezpieczeństw, czy to miejscach postoju, czy to na drogach.

W jaki więc sposób można zniwelować te zagrożenia? Czy wynagrodzenia to jedyna droga by zatrzymać kierowcę w firmie? Czy kierowcy dostają podwyżki? Na jakie benefity mogą liczyć? Na te nurtujące pytania staramy się odpowiedzieć w dalszej części rozdziału.

### 4.1 Benefity okiem kierowców

Na rynku pracy coraz częściej pracodawcy „walczą” o pracowników, oferując im różnego rodzaju benefity. Karty sportowe i opieka medyczna to standard w większości przedsiębiorstw. „Owocowe czwartki”, zajęcia sportowe, wyjazdy integracyjne to tylko niektóre możliwości oferowane przez pracodawców.

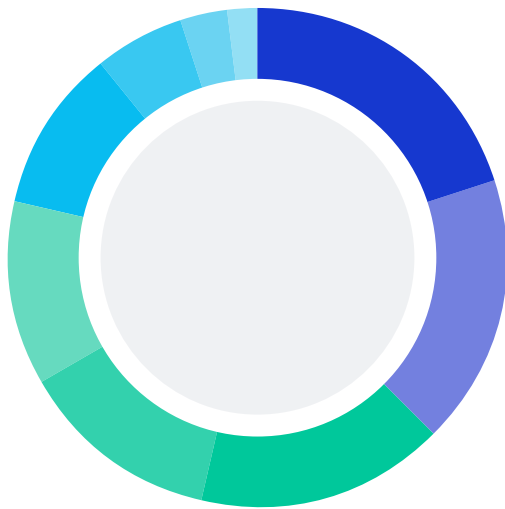
Co jednak z kierowcami? Czy „owocowe czwartki” i karta sportowa jest dla nich istotna? Zwłaszcza w takich przypadkach, gdy większość pracy spędzają w pojeździe, często poza granicami kraju. W naszym badaniu zapytaliśmy o istotne dla nich benefity, z czego korzystają, a z czego chcieliby korzystać w przyszłości. W obu przypadkach ankietowani mogli wybrać więcej niż jedną odpowiedź. Wyniki w porównaniu do roku poprzedniego różnią się nieznacznie.

### Jakie benefity dostaje Pan/Pani?



Jako inne kierowcy wskazywali karty paliwowe, premie świąteczne, zwrot kosztów za prysznice i toalety, czy zwroty za obiad. Jedna z osób napisała również, że ma „leasing e-bike” – ciekawe, o takim beneficie jeszcze nie słyszeliśmy.

## Jakie benefity Pan/Pani chciałby/chciałaby otrzymać?



● dopłata do dojazdów do pracy	32%
● dodatkowe ubezpieczenie	28%
● bony okolicznościowe	26%
● świadczenia socjalne	21%
● dofinansowanie kursów i szkoleń	19%
● karty sportowe	17%
● telefon służbowy do celów prywatnych	9%
● inne	5%
● prywatna opieka medyczna	3%

O to samo zapytaliśmy w badaniu w 2021 roku. **Wtedy tylko co 2 badany otrzymywał benefity.** Najczęściej otrzymywali dodatkowe ubezpieczenie oraz telefon służbowy i dopłaty do dojazdów do pracy. W 2022 podobnie, kierowcy dostają telefon służbowy, dodatkowe ubezpieczenie, czy jakieś bony i świadczenia socjalne. Można rzec, że są to dość podstawowe benefity w tym zawodzie – zważając na ryzyko zawodowe.

**W 2023 sytuacja praktycznie się nie zmieniła.** Kierowcy najczęściej dostają dodatkowe ubezpieczenie, telefon służbowy i bony okolicznościowe. To, co w innych branżach jest standardem, czyli prywatna opieka medyczna oraz karty sportowe, u kierowców występuje stosunkowo rzadko. Szkoda, bo opieka medyczna, szczególnie w wariantcie rodzinnym, to mógłby być atrakcyjny dodatek. W porównaniu do wyników

z 2022, więcej kierowców ma dopłaty do dojazdów do pracy, czy dofinansowanie do szkoleń.

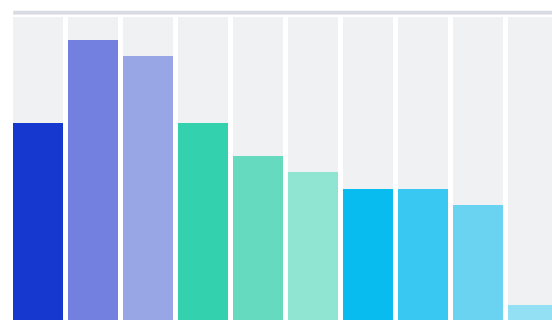
**Dodatek do dojazdów do pracy, jak co roku jest najbardziej oczekiwanym benefitem. Co oznacza, że kierowcy często za własne pieniądze muszą dojechać do miejsca pracy.** Zmianą w porównaniu do poprzednich wyników badań jest to, że „prywatna opieka medyczna, była na 3 miejscu w zeszłym roku, w tym badaniu jest na ostatnim. Jako inne kierowcy wymieniali potrzebę posiadania odzieży roboczej.

W związku z dużymi zmianami związanymi z Pakietem Mobilności, które głównie dotyczą kierowców, zapytaliśmy ich, czy pracodawcy zapewni im szkolenie w tym zakresie. **Tylko 17% kierowców miało takie szkolenie.**

## 4.2 Benefity okiem pracodawców

Skoro sprawdziliśmy jakie benefity otrzymują kierowcy, warto wziąć pod lupę pracodawców. Ich też zapytaliśmy o to, jakie benefity oferują swoim kierowcom.

## Jakie aktualne benefity otrzymują kierowcy w Państwa firmie?



● nie otrzymują żadnych benefitów	12%
● dodatkowe ubezpieczenie	17%
● telefon służbowy do celów prywatnych	16%
● dofinansowanie kursów i szkoleń	12%
● bony okolicznościowe	10%
● dopłata do dojazdów do pracy	9%
● prywatna opieka medyczna	8%
● świadczenia socjalne	8%
● karty sportowe	7%
● inne	1%

Pozytywnym trendem jest spadek liczby przewoźników, którzy nie dają swoim kierowcom żadnych benefitów. W 2023 roku zaledwie 12% nie miało żadnej oferty. W 2022 roku, aż 1/4 nie oferowała niczego.

**Widać znaczącą rozbieżność w opiniach przewoźników i kierowców w tym temacie. Aż 72% kierowców twierdzi, że nie otrzymuje żadnych dodatkowych bonusów od szefostwa.** Może to wynikać z faktu różnego postrzegania samej oferty jako benefitu. Przykładowo 16% firm deklaruje możliwość użytkowania telefonu służbowego do celów prywatnych. Z kolei dla pracowników, może to być już takim standardem, że nie uznają tego za żaden „benefit”.

Wśród przewoźników **najczęstszym bonusem jest to dodatkowe ubezpieczenie (17%)**. Na kolejnych miejscach jest telefon służbowy i dofinansowanie kursów i szkoleń. Prywatna opieka medyczna, bony okolicznościowe, karty sportowe, czy świadczenia socjalne są w końcówce stawki, choć ich udział nieco wzrósł w stosunku do ubiegłego roku.

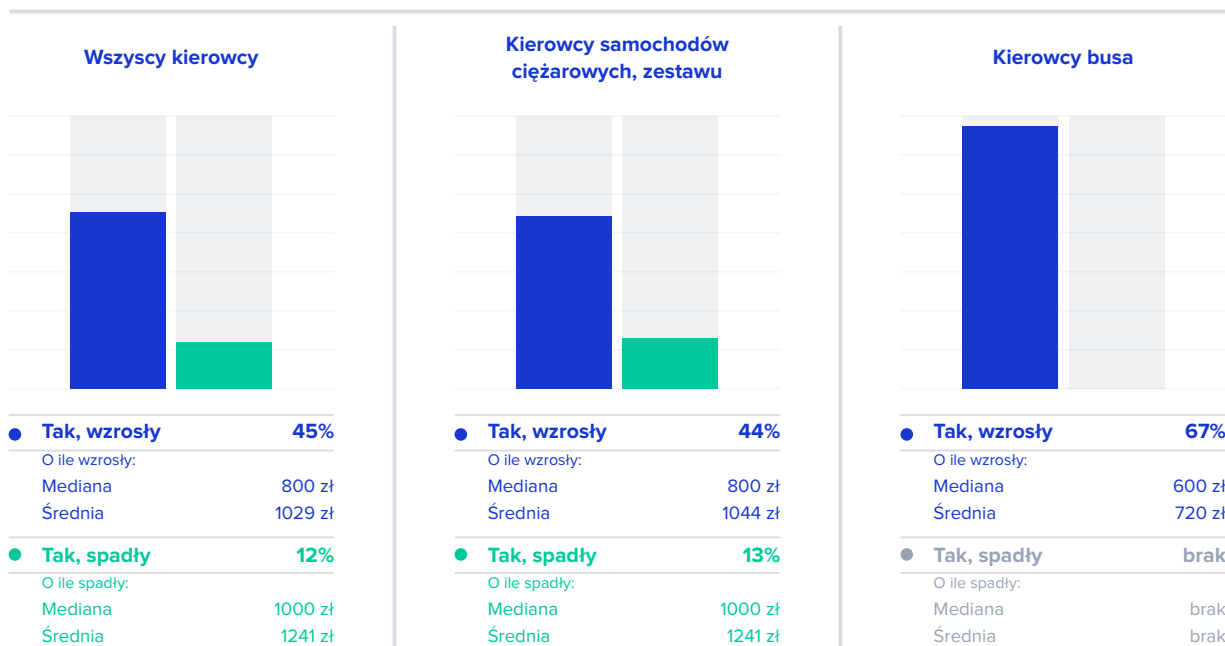
Jest to dość niepokojące, że benefity nie są tak ważne dla pracodawców i istnieje duża rozbieżność w ich postrzeganiu, zwłaszcza że kierowców ciągle brakuje.

### 4.3 Czy kierowcy dostali podwyżki?

Tegoroczne badanie zarobków kierowców prowadziliśmy w okresie wysokiej inflacji. Wywoływała ona presję na płace, jednakże w transporcie równoważyły tę presję zmniejszające się zapotrzebowanie na fracht, a tym samym popytu na pracę kierowców. Czy miało to odzwierciedlenie w podwyżkach pensji naszych kierowców. W poniższym porównaniu wzięliśmy pod uwagę również kierowców busów, których udział stanowił 3% wszystkich ankietowanych. Dzięki temu stawka kierowców samochodów ciężarowych jest bardziej wiarygodna.

„Ogólny wniosek, jest taki, że prawie tyle samo badanych w 2023 roku miało podwyżki, co ich brak!”

### Czy Pana/Pani miesięczne zarobki zmieniły się w porównaniu do 2022 roku w 2023 roku? Kwota podana w zł netto



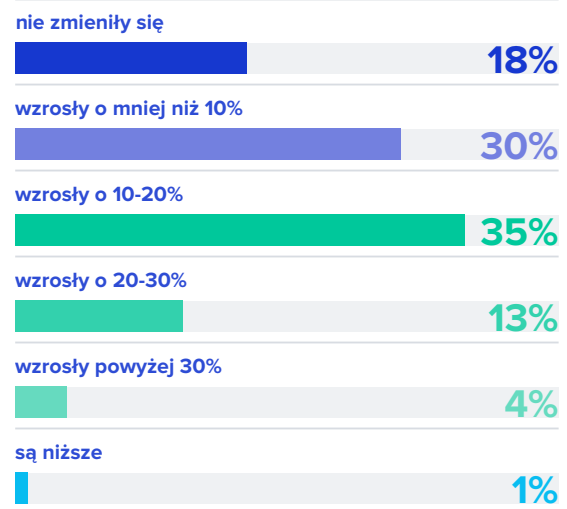
Blisko 45% wszystkich kierowców odpowiedziało, że ich wynagrodzenia w 2023 roku w porównaniu do 2022 roku wzrosły. Jest to mniej wskazań o prawie 15% (w porównaniu do 2022 roku). Natomiast u 43,5% kierowców wynagrodzenia się nie zmieniły. Pokazuje to, że spadek popytu na fracht zatrzymał presję na wzrost pensji, pomimo inflacji. Mediana zarobków kierowców ciężarowych (zestaw i solówka) to 8000 zł netto. Wzrosty pensji ewidentnie wyhamowały, bo w tym roku mediana podwyżek wynosiła zaledwie 800 zł, a więc poziom dynamiki wzrostu spadł o 20% w stosunku do 2022 roku. Rok temu mediana wzrostu wynosiła 1 tys. zł.

Dla 11,7% kierowców samochodów ciężarowych wynagrodzenia okazały się mniejsze – to więcej niż w poprzednim raporcie. Mediana spadków jest identyczna, jak w 2022 roku. Czy to rzeczywiście oznacza, że mieli mniejszą pensję? I tak i nie. **Pamiętajmy, że na wynagrodzenie kierowców składają się również diety, premie i inne dodatki.** Może więc to oznaczać, że kierowcy u których pensja się zmniejszyła, wykonywali mniej pracy, lub wykonywali ją w kraju, a nie na trasach międzynarodowych. Może być również tak, że wykonywali ten zawód „dorywczo”, lub byli więcej dni w kraju niż za granicą. Czyli powód spadku zarobków może być zatem identyczny, jak wyszło w poprzednich edycjach raportu.

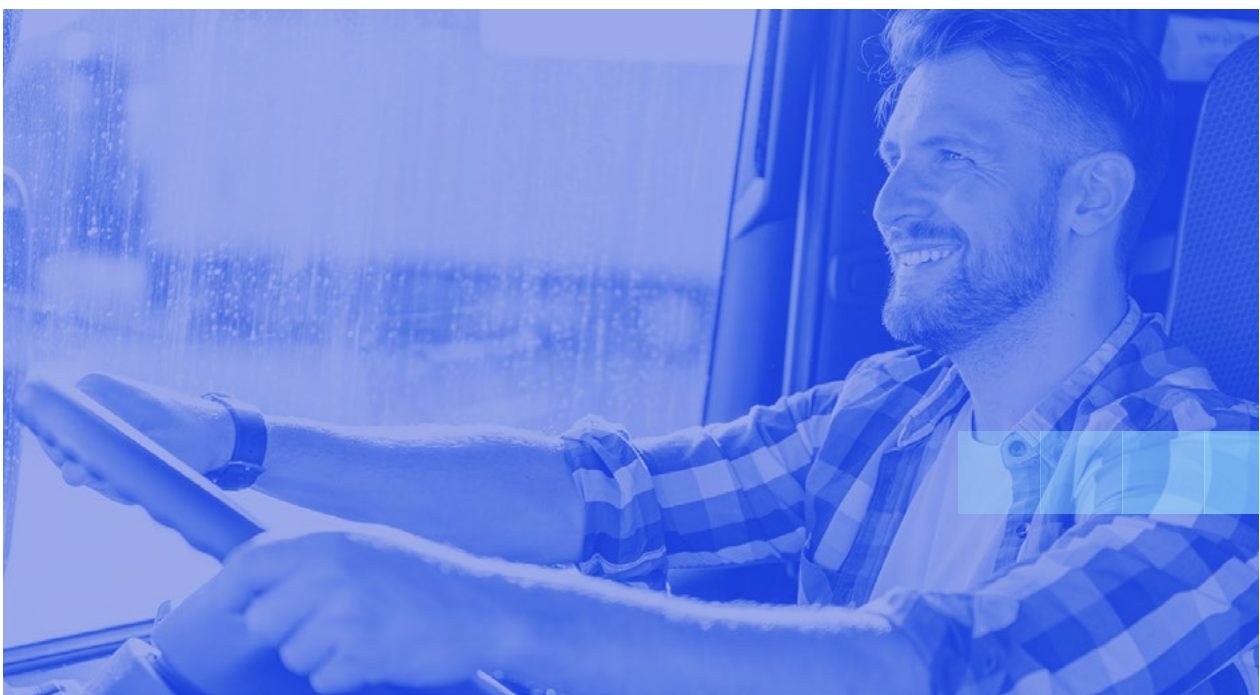
Podobnie było w przypadku kierowców busów. Dla 2/3 ankietowanych miało zwiększone wynagrodzenie. Tylko w tej grupie wzrosła liczba osób deklarujących

otrzymanie podwyżek. W tym przypadku ich mediana wzrostu ich poborów nieznacznie wzrosła z poziomu 500 zł netto w 2022 do 600 zł netto w 2023.

### W porównaniu do 2022 roku, w 2023 roku wynagrodzenia kierowców zawodowych w Państwa firmie:



**U nieco ponad 1/3 pracodawców kwoty wynagrodzeń kierowców wzrosły od 10% do 20%.** Z kolei, 76% kierowców zadeklarowało, że ich zarobki wzrosły maksymalnie do 1 tys. zł. Badanie pokazuje, że średnia pensja wzrosła 2% rok do roku. Kierowcy zadeklarowali mniejsze podwyżki niż pracodawcy.



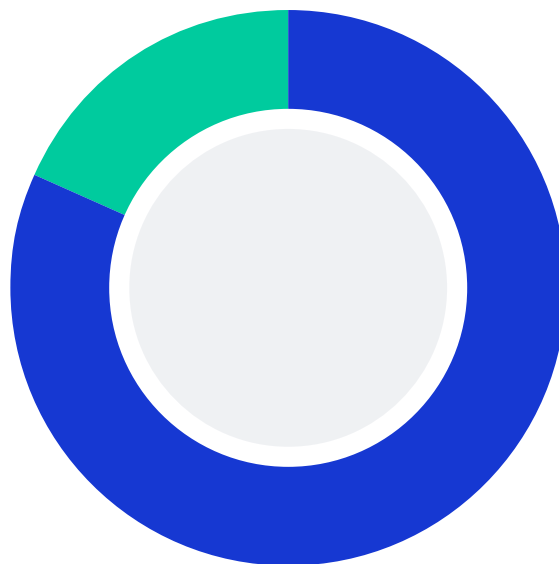
# 5. Czy kierowca lubi swoją pracę czy raczej myśli o jej zmianie?

**Wiele osób spoza branży TSL nie zdaje sobie sprawy z tego, że transport dotyczy nas wszystkich. Dlatego też zawód kierowcy zawodowego nie jest doceniany.**

Polski Instytut Transportu Drogowego wraz z InPost, TVM Transport & Logistics oraz Transsped, opracował w 2022 roku kampanię „Respect My Way”. Jej celem było zachęcenie młodych ludzi do wykonywania zawodu kierowcy. Chcieliśmy pokazać, że mimo iż zawód nie należy do najłatwiejszych, można z niego czerpać szereg korzyści. To satysfakcjonujące zajęcie dla osób ceniących wolność i lubiących podróże. Na stronie <https://respectmyway.pl/> w zakładce historii można znaleźć wiele odpowiedzi od kobiet i mężczyzn, którzy wykonują ten trudny zawód. Na pytanie „dlaczego lubią swoją pracę?” najczęściej pada odpowiedź: poznawanie nowych miejsc i ludzi. Oczywiście wysokie zarobki są także w czołówce odpowiedzi.

Jednak, żeby dopełnić wyniki, sprawdziliśmy też korelację zadowolenia z wykonywanego zawodu z medianą zarobków – tu nie ma zaskoczenia. Im niższa pensja, tym zadowolenie z pracy mniejsze. Różnica mediany zarobków netto w przypadku niezadowolenia z pracy w 2023 roku jest tylko o 200 zł netto niższa. W 2022 roku różnica była identyczna, co pokazuje utrzymanie się tendencji.

## ■ Czy lubisz swoją pracę?



mediana zarobków netto

● Tak	81%	8000 zł
● Nie	18%	7800 zł



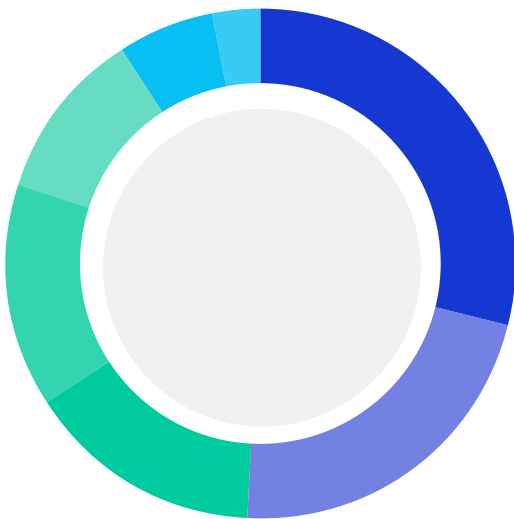
**8 na 10 kierowców odpowiedziało, że lubi swoją pracę. Jest to wynik prawie na takim samym poziomie co w roku poprzednim.** Pamiętajmy, że z roku na rok zwiększa się niedobór kierowców, nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Z kolei, im lepsze warunki ich pracy, im większe zadowolenie z wykonywanego zawodu, tym lepiej dla nas wszystkich. Bo to dzięki nim właśnie codziennie mamy towar na sklepowych półkach, a o tym często osoby z poza branży zapominają lub nie wiedzą.

### 5.1 Co kierowcy w swojej pracy lubią a czego nie?

Jeżeli już wiemy, że kierowcy lubią swoją pracę, to teraz warto się dowiedzieć za co najbardziej? Tutaj kierowcy mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź.

**8 na 10 kierowców lubi swoją pracę**

#### Co lubisz najbardziej w swojej pracy?



● Poznanie nowych miejsc	29%
● Wysokie zarobki	22%
● Poznanie nowych ludzi	15%
● Elastyczne godziny pracy	14%
● Duża ilość wakatów na rynku	11%
● Inne	6%
● Dodatkowe benefity	3%

**Poznanie nowych miejsc już od kilku lat jest na pierwszej pozycji w naszym badaniu.** Od kilku lat występuje dokładnie taki sam rozkład (ranking/pozycje) odpowiedzi. Zmieniają się tylko wartości. Kierowcy lubią swoją pracę za wysokie zarobki, ale nie jest to dla ich najważniejsze. Najbardziej lubią swoją pracę za poznawanie nowych miejsc, a najmniej za benefity.

W 2018 roku prawie połowa kierowców uznała, że jest dla nich najważniejsze poznawanie nowych miejsc, w 2023 roku twierdzi tak 3 na 10 badanych kierowców. Elastyczne godziny pracy oraz poznawanie nowych ludzi są na dalszych pozycjach. Kierowcy doceniają również fakt, że na rynku jest obecnie wiele ofert pracy. Daje im to duży komfort psychiczny i większe poczucie wolności.

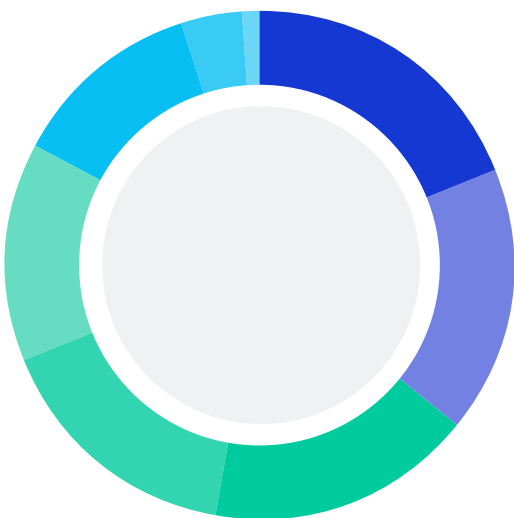
Jako „inne” kierowcy wymieniali: „spokój”, „wolność”, „lubię jeździć ciężarówkami”, „bo to moja pasja”. Cenią sobie spokój, brak „szefa nad głową”, i pewną „swobodę”.

Najmniej kierowcy interesują się benefitami (tylko 3% badanych). I tu pytanie dlaczego? Naszym zdaniem benefity dla kierowców są niedopasowane. W podrozdziale 4.1 kierowcy w odpowiedziach **zdecydowanie zaznaczyli (72%), że w ich pracy nie ma benefitów.** Teraz pytanie za co kierowcy nie lubią swojej pracy. W tym pytaniu kierowcy również mogli udzielić kilku





## Czego nie lubisz w swojej pracy?



● stres	19%
● niewystarczającą liczbę miejsc parkingowych	17%
● długie rozłąki z rodziną/przyjaciółmi	17%
● warunki sanitarne	16%
● niebezpieczeństwa na drodze	14%
● długie godziny za kółkiem	12%
● inne	4%
● dużo kursów i szkoleń	1%

odpowiedzi. W tym roku dodaliśmy również w odpowiedziach warunki sanitarne i niewystarczającą liczbę miejsc parkingowych.

Odpowiedzi na pytanie, za co kierowcy nie lubią w swojej pracy nie są zaskakujące. Rozłąka z najbliższymi, co roku była zawsze na pierwszym miejscu. **W tym roku najczęściej kierowcy wymieniali stres. Od 2020 roku kierowcy, ten stres przesuwali wyżej i w końcu jest na pierwszej pozycji.** W wynikach nie ma dużych różnic, co w zasadzie można ocenić, że każda z tych pozycji jest dla nich ważna i przeszkadza im w pracy.

Długie godziny w samochodzie to coś, co stanowi największe wyzwanie. Nie powinno to być zaskoczeniem, gdyż 63% badanych deklarowało, że wykonują przewozy międzynarodowe. Dodatkowo jest to praca, która niesie ze sobą wiele powodów do stresu. **Dopiero na**

**5 pozycji znalazły się niebezpieczeństwa na drodze.** Może być to wynik stosowania systemów telematycznych zwiększających bezpieczeństwo i komfort jazdy kierowców.

W poprzednich latach wśród „innych” odpowiedzi najczęściej mówiono o niebezpieczeństwie i kradzieży na parkingach. W tym roku najczęściej kierowcy podkreślali brak lub złą współpracę ze spedytorami, nieprzestrzeganie kodeksu pracy czy wymuszanie na nich łamania przepisów „by zdążyć na czas”. Wymieniano również „brak komunikacji między przewoźnikiem, kierowcą i firmą, dla której są świadczone usługi”. **Kierowcy wspominali również o zbyt ciężkiej pracy fizycznej, a także braku szacunku do nich w magazynach, czy u dostawców.** Pojawiło się też kilka głosów o wzmożonych kontrolach przez różne służby.

W poprzednich latach w kategorii „inne” kierowcy skarżyli się również na niską podstawę wynagrodzenia – tylko niektóre odpowiedzi to „niska wypłata”, w większości kierowcy są zadowoleni ze swojej pensji. **Przypominamy, że tylko 20% kierowców nie lubi swojej pracy, dlatego też takich odpowiedzi jest naprawdę niewiele.** W poprzednich latach pojawiały się głosy, że stosowany był mobbing – obecnie takich głosów już nie ma.

Czy w na to, czy kierowcy lubią swoją pracę może wpływać ich stan cywilny? **Z naszych badań tak nie wynika – 82% kawalerów/panien oraz 82% żonatych/zamężnych kierowców odpowiedziało, że lubi swoją pracę, w kontraście do „nie lubię”.** Tylko w grupie osób będących w separacji, wyniki rozłożyły się po równo. Zaobserwowaliśmy taki sam udział osób lubiących i nie lubiących swoją pracę.

## 5.2 Czy kierowcy myślą o zmianie zawodu?

Na naszą sumienność oraz zaangażowanie w powierzone nam zadania ma wpływ nasze samopoczucie w miejscu pracy. W przypadku kierowców ważne by kierowca czuł się częścią firmy i był doceniany, tak by

nie zastanawiał się nad odejściem z pracy. Zwłaszcza z tego powodu, że branża TSL od lat zmagą się z niedoborem kierowców. Co zatem myślą nasi ankietowani?

## Czy myślisz o zmianie zawodu?



	Odsetek kierowców	Mediana netto
● Wcale	15%	7500 zł
● Bardzo rzadko	12%	7900 zł
● Rzadko	25%	8150 zł
● Często	31%	7500 zł
● Bardzo często	17%	7800 zł

**Aż 48% kierowców myśli o zmianie zawodu często lub bardzo często.** Niestety to o 10% więcej niż w 2022 roku. Odwrócił się trend, gdyż w zeszłorocznym raporcie zauważyliśmy odmienny kierunek i to smuci. Co ważne, trudno jest wskazać, czy ma to związek z wysokością zarobków. Najczęściej chcą zrezygnować Ci co mają najniższe zarobki. Tylko, że osoby, które wcale nie myślą o zmianie zawodu mają najniższe zarobki (mediana 7500). Prawdą jest, że osoby myślące rzadko o zmianie pracy zarabiają najwięcej – 8150 zł, ale już ci z grupy „bardzo rzadko” zarabiają o 250 zł mniej od nich. Może to wskazywać, że to jednak dodatkowe aspekty pracy mogą wpływać na chęć pozostania w zawodzie. W szczególności benefity oraz warunki i komfort pracy. Co ważne, stres jest na czele czynników, za które kierowcy nie lubią swojej pracy. I to on może determinować.



# 6. Bezpieczeństwo i infrastruktura dla kierowców

Warunki sanitarne i niewystarczająca liczba miejsc parkingowych są jednymi z najbardziej rzucających się w oczy elementów, przez które kierowcy mogą nie lubić swojej pracy. Aż 1/3 truckerów właśnie powoływała się na te kwestie. Wychodząc naprzeciw naszym kierowcom postanowiliśmy w tegorocznej edycji badania sprawdzić bezpieczeństwo na parkingach i stan infrastruktury sanitarnej w różnych krajach.

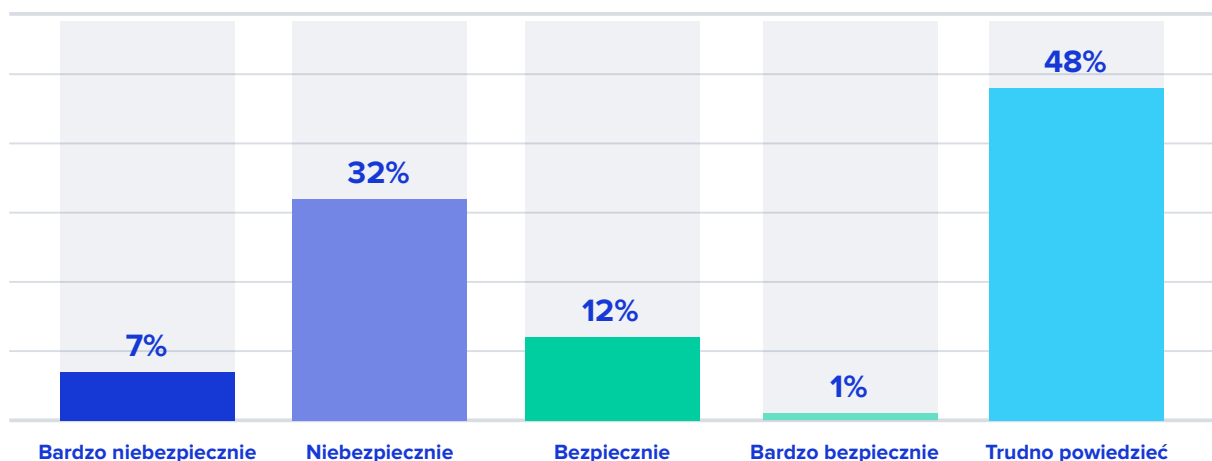
Okazuje się, że zdecydowanie w domu jest najbezpieczniej. Ponad 5 na 10 kierowców właśnie Polskę wskazało jako miejsce, gdzie są najbezpieczniejsze parkingi w Europie! Na kolejnych miejscach ulokowali oni Niemcy i Czechy. 12% badanych wskazało „inne” kraje (między innymi: Austria i Holandia), jako bezpieczne miejsca postoju. Najmniej bezpiecznie truckerzy czują się z kolei w Hiszpanii, we Francji i Włoszech.

## 6.1 Poziom bezpieczeństwa na parkingach

Generalnie prawie połowie kierowców trudno jest jednoznacznie wskazać czy czują się bezpiecznie na parkingach czy nie. Jednak aż 39% procent uważa, że na parkingach jest niebezpiecznie lub bardzo niebezpiecznie. Przeciwnego zdania jest jedynie 13%.

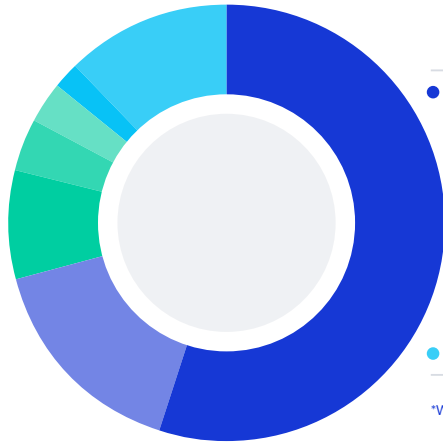
„Polska posiada w opinii kierowców najbezpieczniejsze i najlepiej wyposażone parkingi w Europie”

### Poziom bezpieczeństwa na parkingach



## Parkingi w Europie

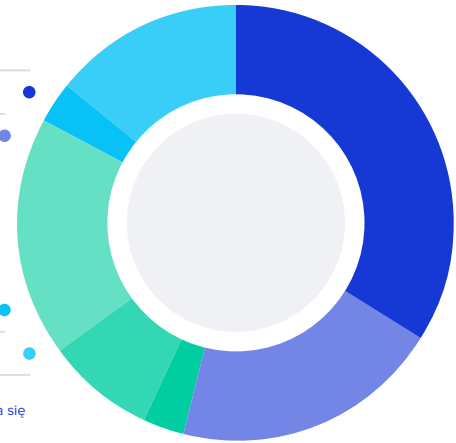
W jakim państwie są najbezpieczniejsze parkingi?



W jakim państwie jest najlepsze wyposażenie na parkingach?

Państwo	Procent
Polska	34%
Niemcy	20%
Czechy	3%
Włochy	8%
Francja	18%
Hiszpania	3%
*Inne	14%

\*W kategorii inne, najczęściej w czołówce pojawiają się Austria, Wielka Brytania i Holandia.



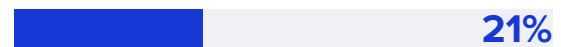
### 6.2 Stan infrastruktury parkingowej i w miejscach załadunku

Bolączką trapiącą wszystkich kierowców jest stan europejskiej infrastruktury sanitarnej. **7 na 10 kierowców uważa, że stan infrastruktury sanitarnej jest na niskim lub bardzo niskim poziomie.** Zaledwie 7% było odmiennego zdania, uznając jej poziom za wysoki. Co ciekawe, nikt nie przypisał stanu sanitariatów do grupy „bardzo wysoki”. Wyniki świadczą jednoznacznie, że należy pod tym kątem wiele zrobić w różnych krajach i Europa z pewnością nie ma się czym chwalić.

Przyjrzyjmy się zatem jak wyglądają parkingi w Europie pod względem ich wyposażenia. Tutaj znowu nasz kraj zostawił resztę w tyle. Prawie 1/3 kierowców uważa, że u nas są najlepsze miejsca postojowe. Na kolejnym miejscu także znalazły się Niemcy. Ciekawym przypadkiem są z kolei Czechy. Posiadają bezpieczne parkingi, ale stosunkowo słabo wyposażone. Jedynie 3% wskazało naszych sąsiadów jako miejsce z dobrą infrastrukturą. Odmiennie jest we Francji. Można określić tamtejsze postoje, jako dobrze wyposażenie (18% wskazań), ale niebezpieczne. Być może wiąże się to z kwestią tzw. grup nielegalnych imigrantów, włamujących się do ciężarówek, o czym wielokrotnie wspominają nasi kierowcy.

### Oceń poziom infrastruktury sanitarnej dostępnej dla kierowców

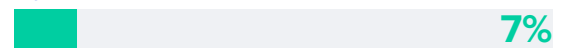
Bardzo niski



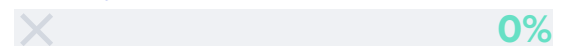
Niski



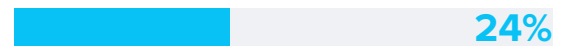
Wysoki



Bardzo wysoki



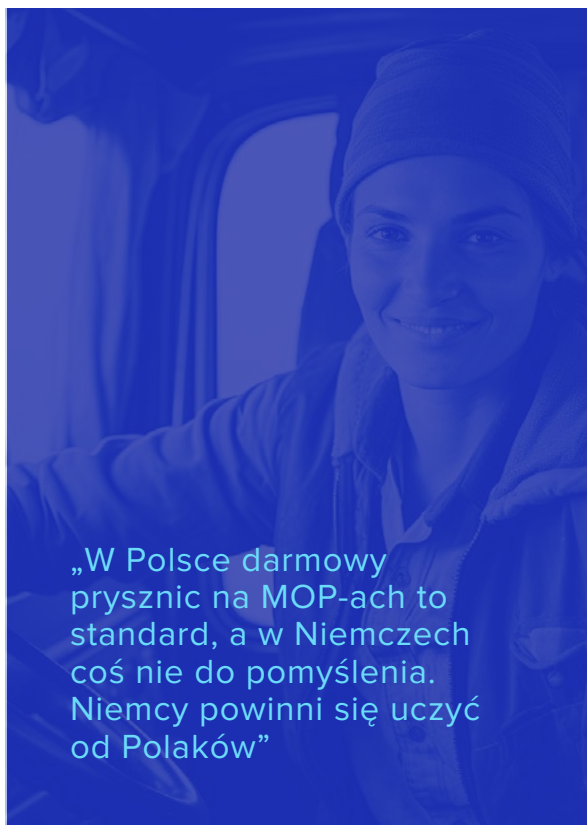
Trudno powiedzieć



Poprosiliśmy też badanych, aby podzielili się z nami szczegółowymi uwagami o stanie infrastruktury w Europie. Kierowcy skarżyli się, że służby notorycznie podnoszą wysokość mandatów za niestosowanie się do czasu jazdy i przerw, ale nic nie robią, aby zwiększyć dostępność miejsc parkingowych. Truckerzy narzekają, że ciągłe szukanie postoju wiąże się z nieustannym stresem dla nich. Kwestia niedostatecznego poziomu bezpieczeństwa jest regularnie podnoszona u badanych. W tym przypadku najczęściej pojawia się brak monitoringu, dostatecznego oświetlenia w nocy, czy

ambiwalentny stosunek policji do patrolowania miejsc postojowych.

Na szczególne podkreślenie zasługuje zdanie wypowiedziane przez jednego z badanych:

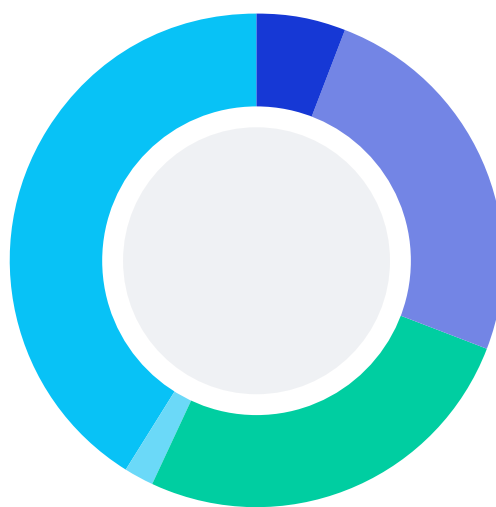


Zważywszy, że w naszej profesji jest coraz więcej kobiet, istotnym argumentem dla komfortu pracy jest częsty brak pryszniców, zaniedbane toalety, a także **notoryczny brak osobnych toalet dla kobiet.**

Dostęp do bieżącej wody, a w szczególności do wody pitnej mógłby wydawać się w cywilizowanej XXI wiekowej Europie czymś normalnym. Okazuje się, że jest wprost przeciwnie. **Kierowcy twierdzili, że „na większości parkingów, np. w Niemczech kierowca musi prosić się o wodę do bańki lub za nią płacić”.** Dodatkowym problemem jest częste ulokowanie miejsc parkingowych pomiędzy hałasujące obiekty. Powoduje to niemożność normalnego odpoczynku podczas paury. W odpowiedziach odnotowaliśmy także niedobór specjalnych ramp do odśnieżania ciężarówek, czy zakazy wymiany ogumienia.

Parkingi są ważnym miejscem dla całego transportu, ale obok nich kolejnym newralgicznym punktem na mapie infrastruktury są miejsca załadunku i rozładunku. Tutaj opinie kierowców są mocno podzielone. Za złe uważa je 31%, a za dobre 28%. W tej kwestii zadania nie ma aż 4 na 10 badanych.

### Oceń warunki pracy w miejscach załadunku lub rozładunku?



● <b>Bardzo złe</b>	<b>6%</b>
● <b>Złe</b>	<b>25%</b>
● <b>Dobre</b>	<b>26%</b>
● <b>Bardzo dobre</b>	<b>2%</b>
● <b>Trudno powiedzieć</b>	<b>41%</b>

Reasumując, ogólnie **w Europie stan infrastruktury parkingowej jest zły (69% wskazań).** Okazuje się, że dla porównania stan infrastruktury parkingowej za oceanem, w USA jest dużo lepszy niż w Unii Europejskiej, co potwierdziła Rhonda Hartman z America's Road Team Captain (ATA), podczas jednego z webinarów IRU. Szerzej pisaliśmy o tym w artykule: „Jak przyciągnąć młodzież i kobiety do zawodu kierowcy?”. Niestety kierowcy przyznają wprost, że: „Niemcy, Holandia, Dania, Belgia to katastrofa w znalezieniu parkingu, nie mówiąc już o higienie!”. Ukazuje to, że kierowca nie jest traktowany z szacunkiem należnym do wagi jego zawodu dla gospodarki.

**Dorota Tobór**

kierowca zawodowy

Bezpieczeństwo na parkingach to jeden z kluczowych aspektów pracy kierowcy zawodowego. Myślę, że jest to jeden z decydujących czynników brany pod uwagę przy podejmowaniu decyzji przez potencjalnego kandydata na kierowcę zawodowego. Rozważa on, czy warto podjąć się tego zawodu czy też nie? Czy wybrać pracę na tzw. „międzynarodówce” czy też „krajówce”?

Pomimo tego, iż w każdym kraju zwraca się coraz większą uwagę na poziom bezpieczeństwa na parkingach, to wciąż jest wiele takich miejsc, gdzie kierowca czuje się mniej bezpiecznie. Mówię tutaj przede wszystkim o takich krajach, jak Francja, Hiszpania, czy też Włochy i Anglia. Najczęściej wciąż zdarzają się kradzieże paliwa, ale coraz głośniej mówi się również o włamaniach bezpośrednio do kabin kierowców oraz kradzieżach sprzętu osobistego, takiego jak telefony, nawigacje lub laptopy. Co prawda, powstaje coraz więcej parkingów oświetlonych z monitoringiem, czy nawet ochroną wraz z dodatkowymi zabezpieczeniami. Jednak nawet tam, gdzie jest bardzo dobre oświetlenie, potrafi dojść do różnych incydentów.

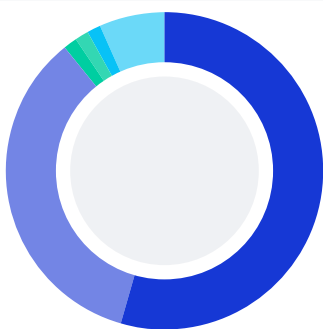
Zdecydowanie przydałoby się więcej parkingów z ochroną, okamerowaniem, dobrym ogrodzeniem, gdyż w takich miejscach poziom bezpieczeństwa jest jak dla mnie największy. Osobiście nie doznałam jeszcze żadnych przykrych zdarzeń na parkingach i mam nadzieję, że tak też pozostanie. Bardzo lubię ten zawód i chciałabym go wykonywać bez obawy o swoje zdrowie, życie, rzeczy osobiste, towar i paliwo.



# 7. Rynek pracy kierowców w transporcie drogowym

Nadal, pomimo spadku zapotrzebowania na kierowców aktualnie mamy rynek pracownika. Według szacunków IRU w 2023 roku w Europie 7% otwartych stanowisk dla kierowców pozostało nieobsadzonych, z łącznym zapotrzebowaniem na 233 tys. Ten sam raport wskazuje deficyt 29 tys. kierowców w samej Polsce. Według GITD w 2023 roku było 88,9 tys. świadectw kierowców pochodzących z Ukrainy. Ta liczba wyraźnie spadła (o 30%) w stosunku do 2022 roku, co przełożyło się na to, że stanowili oni już tylko 55% kierowców z zagranicy. Ma to wyraźny związek z wojną na Ukrainie. Co ciekawe, w 2023 roku wyraźnie wzrósł udział Białorusinów (o 97%), którzy stanowili drugą wedle liczebności nację pracujących kierowców w Polsce. GITD wskazuje na 56,3 świadectw, co stanowiło 35% obcokrajowców.

## Świadectwa kierowców w 2023 roku



● Ukraina	54,7%
● Białoruś	34,6%
● Mołdawia	1,5%
● Uzbekistan	1,4%
● Gruzja	1,4%
● Inne	6,4%

## Liczba aktywnych świadectw w latach 2019-2023



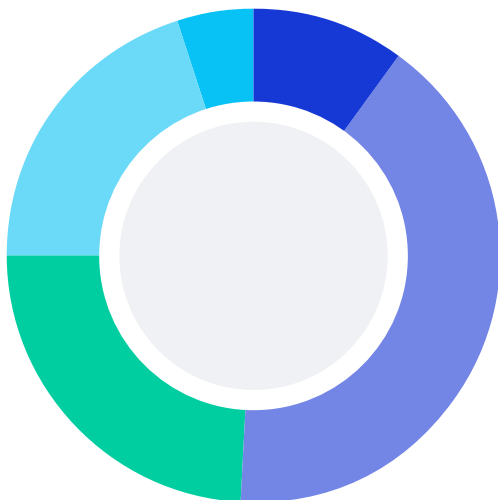
Liczba kierowców [w tys.]

Zapytaliśmy więc pracodawców, jakie warunki oferują kierowcom, a także czy mają problem z ich znalezieniem.

## 7.1 Czy łatwo znaleźć kierowcę zawodowego do pracy?

Ochłodzenie koniunktury w transporcie widać gołym okiem. Jeśli w 2022 roku 44% firm miało problem ze znalezieniem kierowcy, to już w 2023 tylko 1/4 przewoźników miała ten problem. **Blisko połowa badanych pracodawców twierdzi, nie ma już problemu z zatrudnieniem kierowcy.**

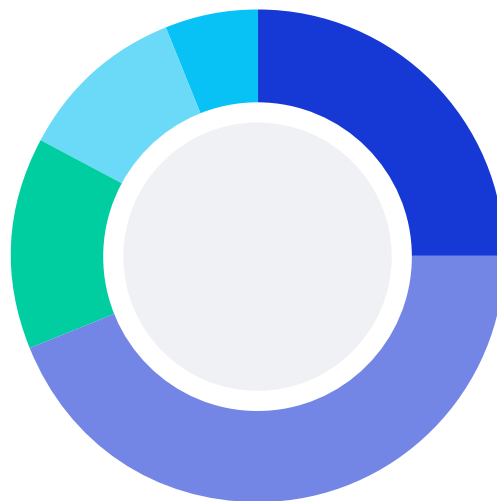
### Czy firmy mają problem ze znalezieniem kierowcy?



● Zdecydowanie nie	10%
● Raczej nie	41%
● Trudno powiedzieć	24%
● Raczej tak	20%
● Zdecydowanie tak	5%

Ile zatem czasu jest potrzebne by znaleźć odpowiedniego kandydata? O 11 % wzrosła liczba firm, które na znalezienie kierowców potrzebują mniej czasu. Najczęściej, bo 44% przewoźników odpowiada, że pomiędzy 1 a 3 tygodnie. Z kolei 1/4 potrzebuje mniej niż jeden tydzień. Reasumując, najszybszą rekrutację prowadzi prawie 2/3 firm. Spadła także liczba przewoźników, którzy szukają truckerów najdłużej, bo 8 tygodni. Ich liczba zmalała z 13% do 7%. W ostatnich latach kierowcy byli rozchwytywani, ale widać, że ten trend zaczął się odwracać na stronę pracodawców.

## Ile czasu potrzeba na znalezienie kierowców?



● do 1 tygodnia	25%
● od 1 do 3 tygodni	44%
● od 3 do 6 tygodni	14%
● od 6 do 8 tygodni	11%
● powyżej 8 tygodni	6%



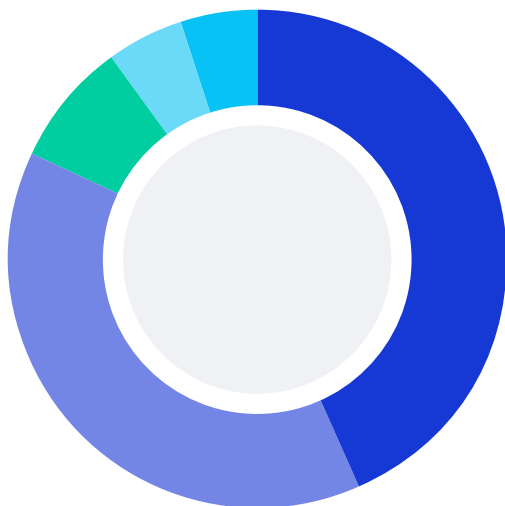


## 7.2 Rotacja w firmach transportowych

Zwiększył się odsetek firm do 44%, które twierdzą, że w 2023 roku nie miało problemu z rotacją kierowców. Także więcej jest przewoźników twierdzących, że mają rotację, ale nie utrudnia im to prowadzenia działalności. Odpowiedziało tak 4 na 10 badanych.

Zmalał natomiast o 7% w stosunku do 2022 roku udział pracodawców twierdzących, że rotacja utrudnia im w jakikolwiek sposób działanie operacyjne. 5% pracodawców twierdzi, że rotacja kierowców negatywnie wpływa na realizowanie zleceń w ich firmie, a także powoduje utratę korzyści, w postaci mniejszej liczby realizowanych zleceń. Wyraźnie to pokazuje, że o kierowców jest łatwiej niż w latach poprzednich.

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



● Nie mamy problemu z rotacją	44%
● Mamy rotację, ale nie utrudnia ona bieżącej działalności	39%
● Mamy rotację i wpływa ona negatywnie na realizację zleceń	8%
● Mamy rotację i powoduje ona utratę korzyści w postaci mniejszej liczby realizowanych zleceń	5%
● Nie mam zdania	5%

Pracodawcy też odpowiedzieli nam, na jakie jeszcze aspekty funkcjonowania firmy miał wpływ niedobór lub rotacja kierowców. Z pozytywów pojawiła się odpowiedź, że firma nie ma problemu z rotacją, bo posiada bardzo lojalny personel o stażu pracy bliskiemu 20 lat. Natomiast z negatywów - rotacje wpływały na bieżącą pracę z klientami przy stałych projektach, oraz stawkę dzienną. Co więcej, na osiągnięte wyniki i realizację zakładanych celów sprzedażowych. Pojawiały się też odpowiedzi, że w dalszym ciągu obowiązujące przepisy regulujące wyliczanie należnego wynagrodzenia są niezrozumiałe dla kierowców.



**Mariusz Kowalski**

członek zarządu Imaginare HR

Badanie rynku pracy kierowców w transporcie drogowym wskazuje interesującą dynamikę pomiędzy podażą a popytem na tę grupę zawodową w Polsce, szczególnie w kontekście ostatnich wydarzeń tj. wojny w Ukrainie.

- 1. Niewykorzystany potencjał.** *Pomimo spadającego zapotrzebowania, istnieje znaczny procent niewypełnionych miejsc pracy dla kierowców. To wskazuje na możliwości dla polityk zatrudnienia i strategii branżowych, skierowanych na zaspokojenie tego niewykorzystanego popytu.*
- 2. Czynniki zewnętrzne.** *Zmniejszenie liczby kierowców pochodzących z Ukrainy pokazuje, jak czynniki zewnętrzne, takie jak konflikty międzynarodowe, wpływają na rynek pracy. To podkreśla potrzebę elastyczności i adaptacji strategii rekrutacyjnych do zmieniających się realiów. Osobiście uważam, iż w przyszłych latach będziemy obserwować wzrost rekrutacji z dalszych regionów świata – Azji i Ameryki Łacińskiej.*

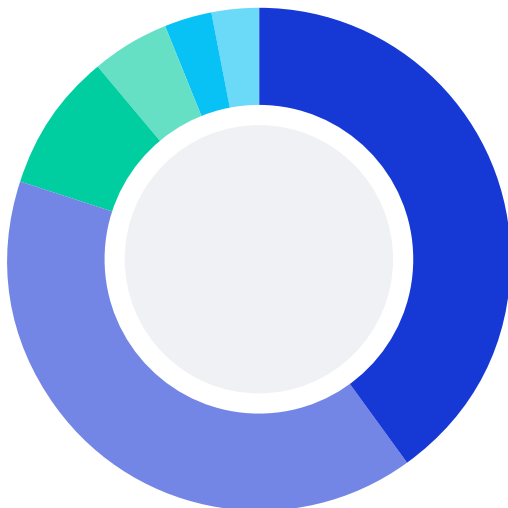
3. **Zwiększona efektywność rekrutacji oraz obniżenie problematyki rotacji wśród kierowców.** Skrócenie czasu potrzebnego na znalezienie odpowiednich kandydatów oraz spadek liczby firm borykających się z problemami rekrutacyjnymi świadczy o poprawie efektywności procesów rekrutacyjnych, ale z drugiej strony pokazuje, jak słusznie zauważyli autorzy raportu, „ochłodzenie koniunktury w transporcie (...)”. Myślę, że kwestia efektywności rekrutacji oraz temat rotacji wróci w przyszłości wraz z poprawą koniunktury.

Rynek pracy kierowców w transporcie drogowym jest złożony. Widzimy pozytywne tendencje, takie jak poprawa procesów rekrutacyjnych i stabilizacja zatrudnienia. Kluczem do dalszego rozwoju będzie elastyczność i dostosowanie do ciągle zmieniającego się środowiska.

W ramach naszego badania zastawialiśmy się również, **gdzie pracodawcy najczęściej szukają kierowców zawodowych, a także co przynosi największy rezultat.** O to drugie zapytaliśmy trzeci raz, wsłuchując się w głosy naszych czytelników. W tym pytaniu pracodawcy mogli wskazać więcej niż 1 odpowiedź.

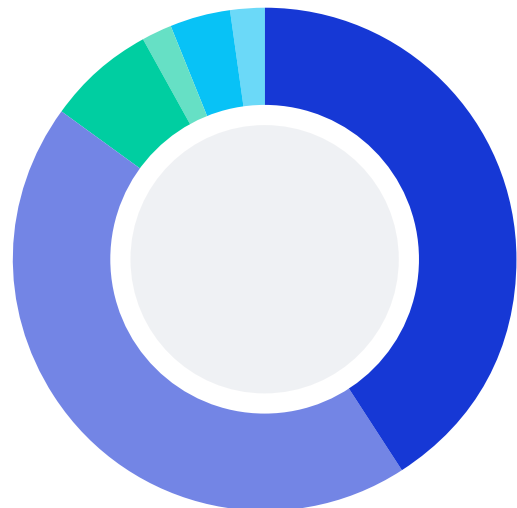
W 2018 roku połowa przewoźników szukała kierowców na serwisach internetowych z pracą. Natomiast w kolejnych latach udział ten nieco zmalał i ta tendencja się nadal utrzymuje. **Pracodawcy najczęściej szukają kierowców na serwisach internetowych z pracą lub z rekomendacji innych kierowców. Ten ostatni kanał odnotował wzrost swojej popularności u przewoźników. Te dwa sposoby, przynoszą również niezmiennie największe rezultaty.** Za to ogłoszenia w prasie i na plandekach mają minimalną popularność.

### Gdzie przewoźnicy szukają kierowców zawodowych?



● Serwisy internetowe z pracą	40%
● Rekomendacje innych kierowców	40%
● Fora internetowe	9%
● Ogłoszenia w prasie	5%
● Inne	3%
● Ogłoszenia na plandekach	3%

### Jakie kanały przynoszą największy rezultat?



● Serwisy internetowe z pracą	41%
● Rekomendacje innych kierowców	44%
● Fora internetowe	7%
● Ogłoszenia w prasie	2%
● Inne	4%
● Ogłoszenia na plandekach	2%

**Dariusz Terlecki**

Regional Director Poland &amp; EE, Webfleet

Raport o zarobkach kierowców na stałe wpisał się już w kalendarz istotnych dla rynku TSL punktów informacyjnych. Analizując zawarte w nim dane, zawsze staramy się odpowiedzieć na szereg pytań. Czy to był dobry rok dla kierowców i dla branży? Co zrobiliśmy i możemy zrobić, aby wesprzeć kierowców oraz ułatwić im wykonywanie codziennych zadań i w pełni wykorzystać ich potencjał?

Z lektury raportu wynika, że rok 2023, pomimo niesprzyjających okoliczności makroekonomicznych i geopolitycznych (wojna za naszą wschodnią granicą, inflacja, wzrost kosztów pracy, kryzys branży transportowej oraz rolniczej, związany z transportem produktów z Ukrainy, itd.) nie był wcale najgorszy. Blisko 45% kierowców otrzymała wyższe wynagrodzenia i spadła liczba przewoźników, którzy nie oferują im żadnych dodatkowych benefitów. Co więcej, sami kierowcy wydają się być zadowoleni z aktualnych warunków, bo 81% deklaruje, że lubi swoją pracę. Czy to oznacza, że jako pracodawcy odrobiliśmy pracę domową i nie powinniśmy się martwić?

Wyniki zaprezentowane w raporcie są zbieżne z wynikami badania zrealizowanego na zlecenie Webfleet wśród kierowców pojazdów dostawczych, na próbie ponad 1 tys. respondentów, na różnych rynkach europejskich. Tu również obserwujemy bardzo wysokie wskaźniki zadowolenia z wykonywanej pracy (łącznie ponad 90% badanych). Pogłębiona analiza wskazuje, że głównie wpływa na nie sam charakter wykonywanej pracy (możliwość podróżowania, poznawania nowych miejsc i ludzi, elastyczność, wolność, etc.), a niekoniecznie super warunki oferowane przez przewoźników. Praca kierowcy jest niezwykle wymagająca. Wiąże się ona z dużym stresem. Jest to główny i podstawowy czynnik negatywny, wymieniany przez respondentów, zaraz przed kiepską infrastrukturą drogową, parkingową i sanitarną oraz zagrożeniami związanymi z bezpieczeństwem. Być może nie na wszystko mamy bezpo-

średni wpływ (infrastruktura drogową i parkingową), ale akurat do podniesienia poziomu bezpieczeństwa oraz minimalizowania stresu jesteśmy całkiem dobrze oprzyrządowani.

W odniesieniu do wspomnianych wyzwań, telematyka i systemy do zarządzania flotą oferują duże wsparcie i cieszy fakt, że stopień ich wykorzystania rośnie w roku na rok. Jak pokazują wyniki raportu, profesjonalna nawigacja w pojazdach ciężarowych zaczyna być już standardem (60% korzystających), a wśród najbardziej popularnych narzędzi znajdują się informatory live o ruchu drogowym (37% wskazań) oraz wideorejstratory (34%). Aby móc w pełni korzystać z nowych technologii potrzebne są profesjonalne terminale w kabinach, a ich posiadanie deklaruje już ponad 1/5 badanych. Chcąc minimalizować stres warto rozszerzyć te narzędzia o rozwiązania z zakresu lepszego planowania pracy, takie jak choćby: optymalizacja tras, aplikacje mobilne do planowania, obsługi zleceń i procesowania dokumentacji transportowej (w tym e-CMR), czy dokładnego szacowania ETA (estymowanego czasu przybycia). Wśród nowoczesnych i zalecanych rozwiązań z zakresu poprawy bezpieczeństwa warto natomiast wymienić min. kamery z wbudowaną sztuczną inteligencją, które potrafią identyfikować niebezpieczne sytuacje drogowe i alertować kierowcę, czy też zaawansowane systemy TPMS (monitoring ciśnienia i stanu opon).

Technologia cały czas się rozwija i możemy się spodziewać, że coraz więcej tego typu narzędzi i rozwiązań będzie znajdować się w kabinie kierowcy. Czas już skończyć z pokutującym w branży mitem, że kierowca nie chce, nie umie i boi się innowacji. Raport Webfleet o kierowcach pojazdów dostawczych w Europie jasno pokazuje, że kierowcy są otwarci na nowe rozwiązania i dostrzegają realne korzyści płynące z ich stosowania. Przykładowo, ponad 80% korzystających z rozwiązań wspierających bezpieczeństwo (kamery, TPMS, eco-driving) jest z nich zadowolona, a 2/3 z tych, którzy nie mają do nich dostępu, chcieliby spróbować.

Dotychczasowe perturbacje (pandemia, konflikty zbrojne, blokady na granicach) pokazały jak ważny jest transport, zapewniający ciągłość dostaw, a w tym istotna rola kierowców. Jesteśmy przekonani, że zarówno wizerunek tego zawodu, jak i jego specyfika będzie się pozytywnie zmieniać. Wierzymy, że nowe technologie będą miały w tym swój duży udział. Z niecierpliwością czekamy na kolejną edycję badania.

# Podsumowanie

Rok 2023 w transporcie stał w obliczu spadającego popytu na fracht. Firmy musiały mocno ze sobą rywalizować o każdy ładunek, jednocześnie stale pilnując kosztów. Nastąpił znaczący ubytek kierowców z Ukrainy, którzy zostali zastąpieni przez truckerów z Białorusi, a także egzotycznych dla nas państw, jak: Indie, czy Filipiny. Zmniejszenie zapotrzebowania na transport załagodziło nieco lukę kadrową na rynku kierowców, co potwierdziło się w zmniejszeniu czasu na znalezienie nowego pracownika, a także negatywnych konsekwencji rotacji kadrowych dla przewoźników.

Zahamowała dynamika wzrostu wynagrodzeń kierowców zawodowych. 45% kierowców wskazało, że ich wynagrodzenia wzrosły w stosunku do roku 2022. Pensje zmalały jedynie u 12%, co jest dwukrotnym wzrostem wskazań w stosunku do poprzedniej edycji. Te badania zrealizowano już dwa lata od wprowadzenia w życie przepisów Pakietu Mobilności, zwiększających podstawę wynagrodzenia kierowców. Wbrew czarnym wizjom i sugestiom różnych ekspertów, o lawinowej zmianie formy zatrudnienia kierowców, nadal dominowała umowa o pracę. Aż 93% dalej deklaruje, że pracuje na przysłówkowym etacie. **Średnia kwota podstawy u kierowców samochodów ciężarowych wynosiła 5139 zł, co było wzrostem o 16,8% rok do roku. Natomiast mediana kwoty netto wynosiła 4200 zł, wzrost o 20%.** W przyszłym roku, jak uczyniliśmy to już siedmiokrotnie, sprawdzimy czy te warunki uległy zmianie.

Kolejne już badanie Polskiego Instytutu Transportu Drogowego potwierdza, że blisko 8 na 10 kierowców lubią swoją pracę i ten wynik nie uległ zmianie. Co ważne, nie koniecznie za wysokie zarobki. Choć są one ważne, to jednak poznawanie nowych miejsc i ludzi jest wiodącym czynnikiem. Pensja uplasowała się dopiero na drugim miejscu.

**Niepokojącym zjawiskiem, kolejny rok z rzędu, jest niski udział dodatkowych benefitów**, mających motywować kierowców do pracy lub pozostania dłużej w danej firmie. Według deklaracji kierowców, aż 72% nie otrzymuje żadnych benefitów. Te które dostają, są raczej powszechne i dość typowe, jak telefon służbowy. Widoczny jest także rozdźwięk między postrzeganiem tego, co jest benefitem przez pracodawców a kierowców. Kierowcy najbardziej chcieliby otrzymać dopłatę do dojazdów do pracy oraz dodatkowe ubezpieczenie. Niestety 12% pracodawców przyznaje wprost, że nie daje swoim kierowcom nic. Jest to co prawda lepszy rezultat niż w 2022 roku, bo wtedy aż 1/4 przyznawała, że nic nie dawała. Jeśli firmy już coś oferują, to niezmiennie jest to dodatkowe ubezpieczenie lub telefon służbowy do celów prywatnych. Co ciekawe, aż 1/3 kierowców oczekiwałaby od pracodawcy dopłaty do dojazdów do pracy. Taką opcję zadeklarowało jedynie 9% firm. W poprzednich edycjach dodatkowa prywatna opieka była wysoko na liście życzeń, ale obecnie spadła na sam koniec priorytetów naszych kierowców (3% wskazań).



Pracodawcy, którzy wzięli udział w badaniu, wskazali, że **średnia miesięcznego wynagrodzenia ich kierowców ciężarówek to 8257 zł netto**. Natomiast kierowcy busów średnio zarabiają 6866 zł (kwota netto). 62% badanych przewoźników wykonuje transport międzynarodowy w UE, a swoim kierowcom najczęściej oferują pracę od poniedziałku do piątku. Znaczącą zmianą w stosunku do 2022 roku jest to, że **51% badanych firm nie miało już w 2023 problemu ze znalezieniem kierowcy**. Trend się odwrócił, bo w poprzedniej edycji blisko 44% przewoźników zgłaszało ten problem. Co ciekawe, wśród metod pozyskiwania personelu dalej dominują specjalistyczne portale z pracą i rekomendacje od innych kierowców. Odpowiednio 41% i 44% wskazań.

W tegorocznym raporcie opisaliśmy stan infrastruktury na parkingach w Europie, a także ich poziom bezpieczeństwa. Niestety wyniki są zatrważające. Kierowcy dobitnie pokazali, że Europa odbiega od XXI standardów, co urąga godności ludzkiej. Tylko 13% uważa, że parkingi są bezpieczne, a 7% określa infrastrukturę sanitarną na jakimś przyzwoitym poziomie! Aż 7 na 10 uważa obiekty sanitarne za złe lub bardzo złe! Ważne jest, że na tym tle Polska jest jednak prymusem. **Posiadamy w opinii kierowców najbezpieczniejsze i najlepiej wyposażone parkingi w Europie!**

W transporcie, który jest krwioobiegiem gospodarki zawsze dużo się dzieje. Jest on silnie powiązany z międzynarodową sytuacją. Niemcy są jednym z najważniejszych partnerów gospodarczych Polski. Niestety tegoroczne prognozy wskazują, że osiągną one jedynie 0,2% wzrost gospodarczy. Wysokie ceny surowców energetycznych osłabiły konkurencyjność tamtejszej gospodarki, która generowała zawsze duży popyt na transport. To oczywiście ma wpływ na zapotrzebowanie na pracę dla kierowców. Rodzą się pytania, czy polski transport przetrwa ten kryzys? Czy rynek pracownika zmieni się na rynek pracodawcy, a tym samym wyhamuje dynamika wzrostu wynagrodzeń? **Już w tym roku mediana zarobków wzrosła jedynie o 3,9%.**

Z wielką przyjemnością oddajemy w Państwa ręce niniejszą publikację i z pewnością sprawdzimy w przyszłym, 2023 roku, jak wyniki gospodarcze u naszych sąsiadów odbiją się na zarobkach naszych kierowców.

# Literatura

1. Świeboda J., Jemiołek M., Łazarewicz P., Zarobki kierowców zawodowych w Polsce, Polski Instytut Transportu Drogowego, raport, marzec 2023.
2. Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Sprawozdanie Głównego Inspektora Transportu Drogowego od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2023 r. oraz ważne w obrocie prawnym wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r., <https://www.gov.pl/web/gitd/raporty> [dostęp: 10.03.2024].
3. Polski Instytut Ekonomiczny, Branża TSL w obliczu autonomizacji i wojny, Policy Paper, 4/2022.
4. Ofłakowski K., Nowy rok, stare wyzwania. Rynek pracy w transporcie i logistyce w 2024 roku, Rzeczpospolita 2024.01.24, <https://logistyka.rp.pl/praca-w-logistyce/art39736741-nowy-rok-stare-wyzwania-rynek-pracy-w-transporcie-i-logistyce-w-2024-roku> [dostęp: 10.03.2024].
5. IRU, Driver Shortage Report 2023. Freight – Global, <https://www.iru.org/resources/iru-library/driver-shortage-report-2023-freight-global-executive-summary?FormCompleted=1&token=DG61WpcK8yLoKoYSIpE6B5SEC6qy-uc7vDisVV39ktsY> [dostęp: 10.03.2024].
6. Zając K., Jak przyciągnąć młodzież i kobiety do zawodu kierowcy?, Polski Instytut Transportu Drogowego, <https://pitd.org.pl/news/jak-przyciagnac-mlodziez-i-kobiety-do-zawodu-kierowcy/> [dostęp: 10.03.2024].



**POLSKI  
INSTYTUT  
TRANSPORTU  
DROGOWEGO**

Kom.: 881 309 746

E-mail: [instytut@pitd.org.pl](mailto:instytut@pitd.org.pl)

ul. Raclawicka 2-4

53-146 Wrocław