

ATASKAITA: DARBUOTOJŲ KOMANDIRAVIMAS TRANSPORTO SEKTORIJE – EUROPOS VERSLININKŲ NUOMONĖS IR NUOGĄSTAVIMAI

Transporto paslaugų kainų augimas, daugiau biurokratijos ir jokios naudos – būtent šito baiminasi ES šalių įmonės po komandiravimo direktyvos pakeitimų įsigaliojimo



TURINYS

ATASKAITOS SANTRAUKA	3
ĮVADAS	4
VERSLININKŲ APKLAUSOS REZULTATAI	5
1. Verslininkų žinios ir nuomonės apie darbuotojų komandiravimą	5
2. Komandiravimo tvarkos pokyčių įtaka transporto veiklos vykdymui	9
3. Vakarų krovinių siuntėjų bendradarbiavimo su Rytų vežėjais įvertinimas	15
TYRIMO METODIKA	18
KONTAKTAI	21

Ši ataskaita yra pirmas ir kol kas vienintelis tokio tipo tyrimas, kuris pateikia daugiau nei 1700 verslininkų iš Europos Sąjungos šalių nuomones apie pasekmes, kurias gali sukelti Bendrijos teisės aktų pakeitimai dėl transporto sektoriaus darbuotojų komandiravimo. Svarbiausia, kad šis tyrimas apima ne tik įmones, tiesiogiai susijusias su plačiai suprantamu transporto ir logistikos sektoriumi, bet ir nemenką grupę gamintojų ir verslininkų, užsiimančių prekyba, kurių veikla labai priklauso nuo transporto ir logistikos sektoriaus. Būtent pastaroji grupė, nors jos tiesiogiai nepalies darbuotojų komandiravimo taisyklių pokyčiai, pajus tai labai stipriai – savo finansais. Tai, savo ruožtu, turės įtakos prekių ir produktų kainoms visoje ES.

Svarbiausios Trans.INFO užsakymu atlikto tyrimo išvados

1. 91 proc. ekspeditorių ir pusė gamintojų bei prekybos įmonių (vadinamųjų siuntėjų) iš vakarinių ES šalių dažnai arba labai dažnai naudojami Vidurio ir Rytų Europos vežėjų paslaugomis. Juos skatina tai daryti visų pirma paslaugų kokybė (siuntėjų atveju) ir modernus transporto parkas (ekspeditorių atveju). Be to, abi Vakarų verslininkų grupės daugiausia yra patenkintos vežėjų iš naujųjų ES šalių paslaugomis ir nenori jų atsisakyti.
2. 84 proc. naujų ES šalių transporto ir logistikos įmonių numato, kad naujos komandiravimo taisyklės sukurs jiems papildomą administracinę naštą - tokio masto, kurio net negalima lyginti su ligšioliniais reikalavimais. Didesnė biurokratija padidins verslo sąnaudas arba paskatins dalį Vidurio ir Rytų Europos vežėjų pasitraukti iš Vakarų rinkų. Tokiu scenarijumi nėra suinteresuotos gamintojų ir prekybos įmonės, kurios konkuruoja dėl Europos vartotojų, visų pirma kainomis.
3. Dauguma gamintojų ir prekybininkų iš Bendrijos vakarinių šalių (daugiau nei 88 proc.) numato, kad dėl transporto darbuotojų komandiravimo taisyklių pakeitimo padidės transporto paslaugų kainos. Panašiai teisės aktų pakeitimų poveikį vertina ši verslininkų grupė iš rytinių ES šalių (86 proc.).

Europos Sąjungoje galiojančių teisės aktų pakeitimai, kurie bus taikomi komandiruotiems darbuotojams, gali sukelti rimtų ekonominių padarinių visai Bendrijai. Tikėtina, kad naujos taisyklės netrukus įgaus galutinę formą, tačiau jau dabar žinoma, kad jos bus taip pat taikomos kelių transporto sektoriui. Šio sektoriaus įmonės bei su jomis bendradarbiaujantys senų ES šalių verslininkai mano, kad naujų taisyklių pasekme bus transporto paslaugų kainų padidėjimas.

Transportas, kuris yra ekonomikos kraujotaka, šiuo metu yra labai svarbus veikiantiems visoje Europos Sąjungoje gamintojams ir prekybos įmonėms. Žaliavų tiekimas gamybai, komponentų gabenimas iš partnerių ir galų gale gatavų produktų pristatymas į sandėlius, bazes ir parduotuves - tai pagrindiniai, teikiančių visų rūšių transporto paslaugas verslininkų vykdomi uždaviniai. Visi taisyklių pakeitimai, kurie įtakoja transportavimo sąlygas, neišvengiamai daro poveikį ir kitiems sektoriams negalintiems apsieiti be vežėjų paramos. Aišku, kad galiausiai didesnės išlaidos, kurias, dėl reglamentų pasikeitimo, patiria su gamyba, bei produktų su gabenimu bei platinimu susijusios įmonės, turės įtakos ir vartotojų kainoms.

Kaip aiškina ES institucijos, direktyvos pakeitimų tikslas yra palengvinti paslaugų teikimą, kartu užtikrinant sąžiningą konkurenciją ir pagarbą darbuotojų, įdarbintų vienoje valstybėje narėje ir laikinai išsiųstų dirbti į kitą šalį, teisėms. Verslininkui, kuris siunčia komandiruojamą darbuotoją į kitą šalį, teks mokėti jam atlyginimą tokiomis sąlygomis, kuriomis gauna atlyginimą vietos darbuotojai. Tai taip pat reiškia, kad darbdavys, komandiruojantis darbuotoją, turės sumokėti jam ne tik tam tikroje šalyje galiojantį minimalų tarifą, bet ir tokius pačius priedus, kuriuos gauna vietiniai. Tai, savo ruožtu, susiję su įvairiais administraciniais įsipareigojimais, susijusiais su atskirose Bendrijos valstybėse galiojančių nuostatų dėl atlyginimų ir socialinės apsaugos arba kolektyvinių susitarimų skirtumais.

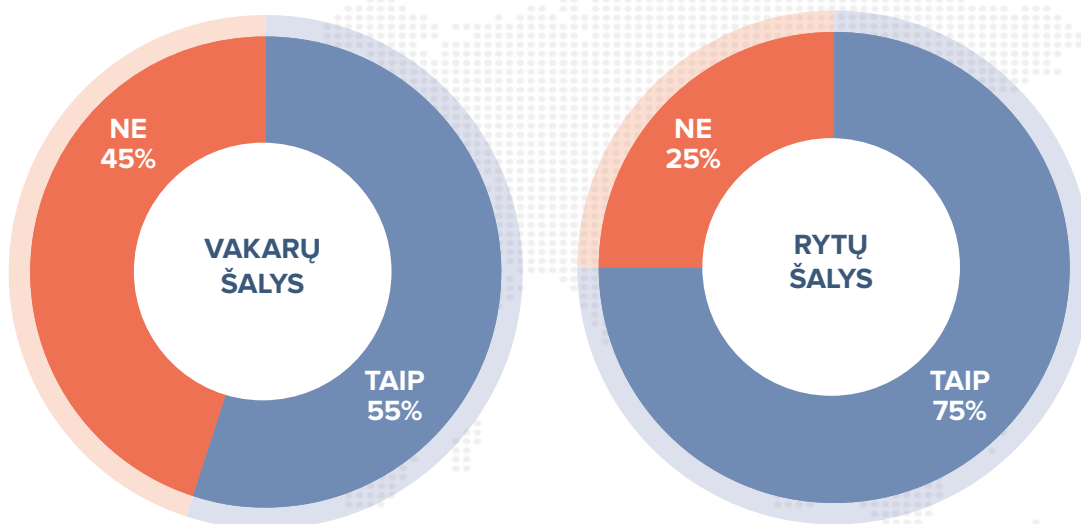
VERSLININKŲ APKLAUSOS REZULTATAI

VERSLININKŲ ŽINIOS IR NUOMONĖS APIE DARBUOTOJŲ KOMANDIRAVIMĄ

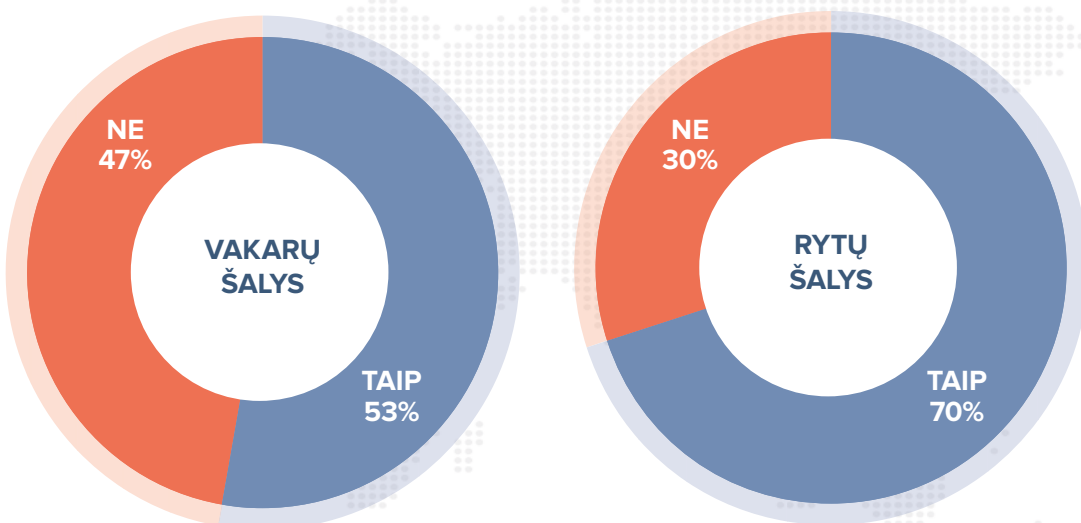
Ar girdėjote apie ES planuojamus pokyčius?

Darbuotojų komandiravimo nuostatų pakeitimai yra tema, pasiekė daugiausia verslininkus iš ES rytų, tai yra šalių, kurių narystės Bendrijoje stažas yra trumpesnis. Didžiausia procentinė verslininkų dalis (trys ketvirtadaliai), kuri susidūrė su šiuo klausimu, tai įmonių grupė koku nors būdu susijusi su transportavimu iš rytinės ES dalies. Šiek tiek mažesnė yra siuntėjų grupė iš Rytų. Tačiau iš jų kolegų iš senųjų ES šalių apie planuojamus pokyčius girdėjo šiek tiek daugiau nei pusė.

VEŽĖJAI, EKSPEDITORIAI, LOGISTAI



KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS

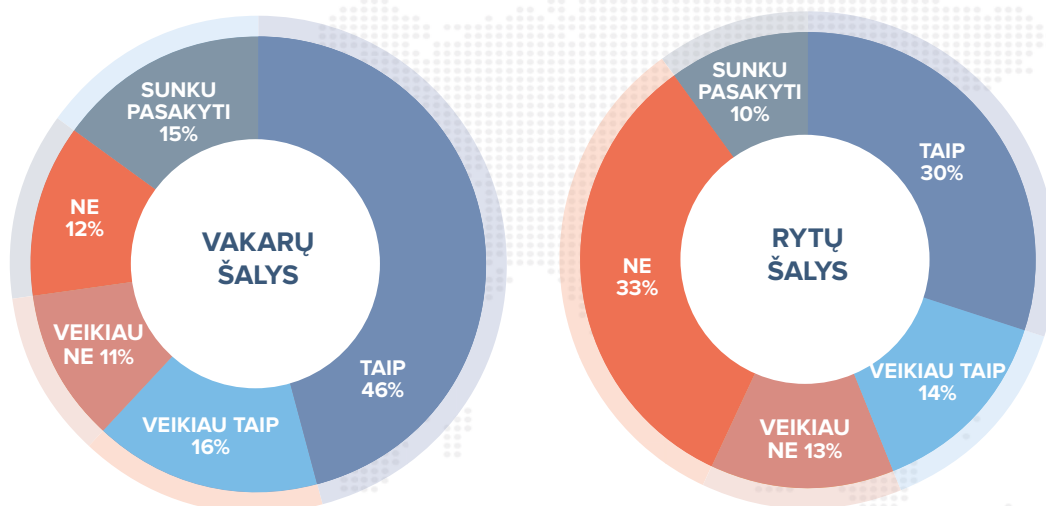


Ar tokia direktyva turi būti priimta?

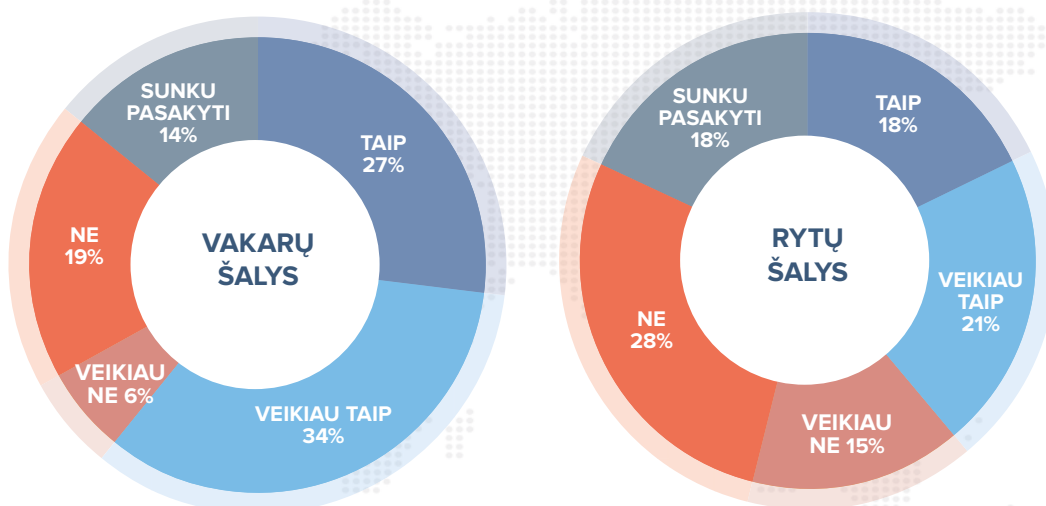
Taip suformulavus klausimą, ryškėja gana aiškus požiūrių skirtumas tarp tyrimo dalyvių iš Bendrijos rytų ir vakarų. Už komandiravimo nuostatų pakeitimą pasisakė iš viso 62 proc. vežėjų, ekspeditorių ir logistikos specialistų iš Vakarų (pažymėti atsakymai „taip“ ir „veikiau taip“) ir 61 proc. siuntėjų iš šio regiono.

Tarp respondentų iš rytinės ES dalies nuomonės labiau padalintos. Su transportavimu susijusiose bendrovėse pakeitimų įvedimo šalininkų procentas (44 proc. - atsakymai „taip“ ir „veikiau taip“) yra beveik toks pat didelis, kaip priešininkų (46 proc. - atsakymai „ne“ ir „veikiau ne“). Tas pats pasakytina apie vežėjus iš Rytų - priešininkų (iš viso 43 proc.) buvo tik šiek tiek daugiau nei šalininkų (iš viso 39 proc.).

VEŽĖJAI, EKSPEDITORIAI, LOGISTAI



KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS



Su kuo asocijuojasi „komandiruočių darbuotojų“ samprata?

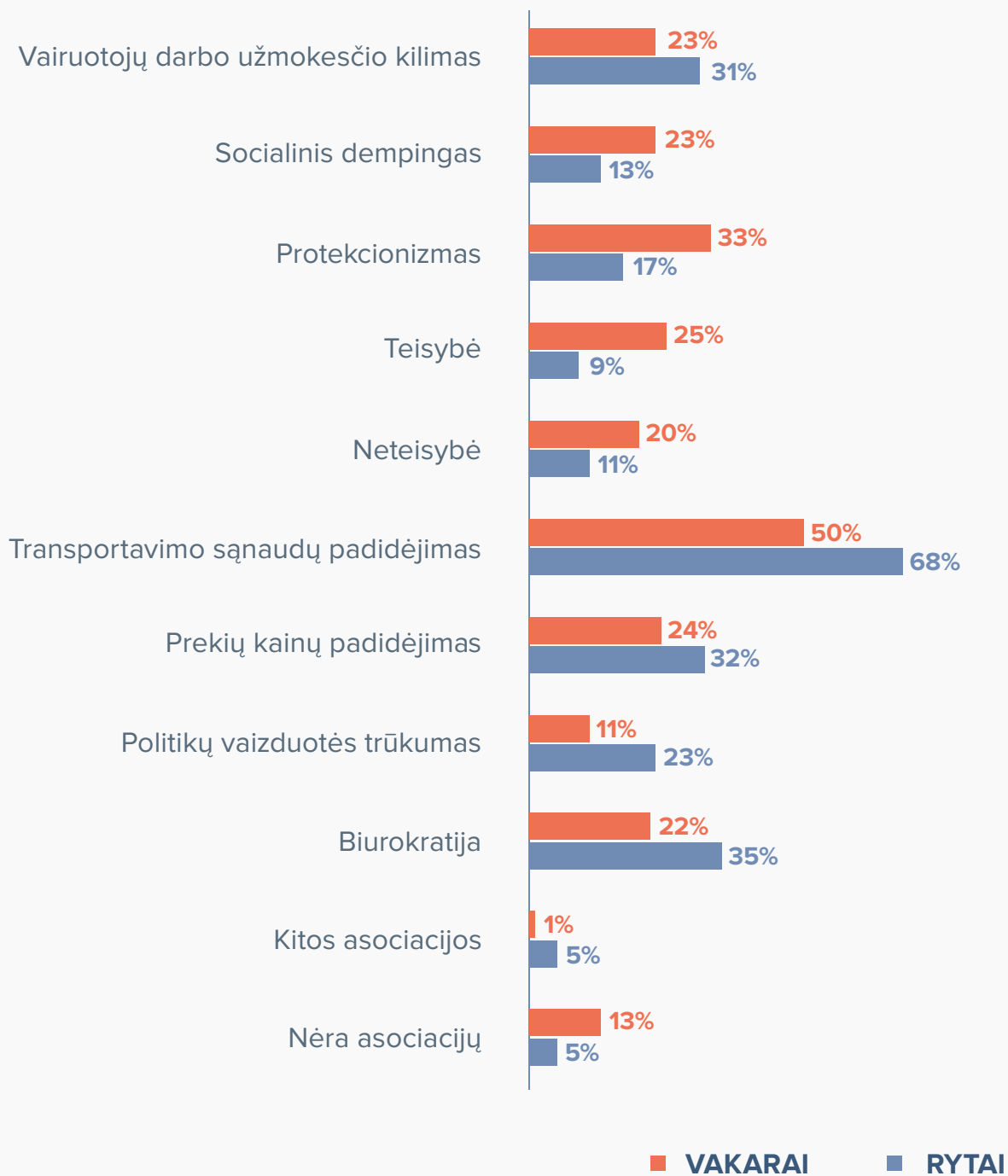
Transporto sektoriaus atstovai, kaip ir vežėjai iš Rytų, dažniausiai nurodė dvi asociacijas: „transportavimo sąnaudų padidėjimas“ (atitinkamai 43 proc. ir 68 proc.) bei „biurokratija“ (36 proc. ir 35 proc.). Tik trečioje vietoje pagal vežėjų, ekspeditorių ir logistikos specialistų atsakymų skaičių buvo „vairuotojų darbo užmokesčio padidėjimas“ (28 proc.), tai yra vienas iš pagrindinių elementų komandiravimo direktyvos pakeitimų kontekste. Savo ruožtu, siuntėjai pažymėjo „prekių kainų padidėjimą“ (32 proc.).

Vakarų atstovų balsai pasiskirstė kitaip, tai rodo šiek tiek kitokį požiūrį į komandiravimo reiškinį. Pirmoji asociacija Vakarų transporto sektoriaus verslininkams buvo „socialinis dumpingas“ (34 proc.). Šiek tiek mažiau respondentų nurodė „transportavimo sąnaudų padidėjimą“ (32 proc.). Šie rezultatai rodo, kad esamos problemos suvokimas yra beveik lygus baimei dėl pasiūlyto sprendimo pasekmių. Tik trečioje vietoje respondentai nurodė „neteisybę“ (27 proc.) - taip pat kitokia asociacija, nei Rytuose.



Savo ruožtu didžiausias Vakarų siuntėjų procentas sutiko su kolegomis iš Rytų ir nurodė „transportavimo sąnaudų padidėjimą“ (50 proc.). Kaip antrąją asociaciją gamintojai ir prekybininkai iš senųjų ES šalių nurodė „protekcionizmą“ (33 proc.), o trečiąją – „teisybę“ (25 proc.).

KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS

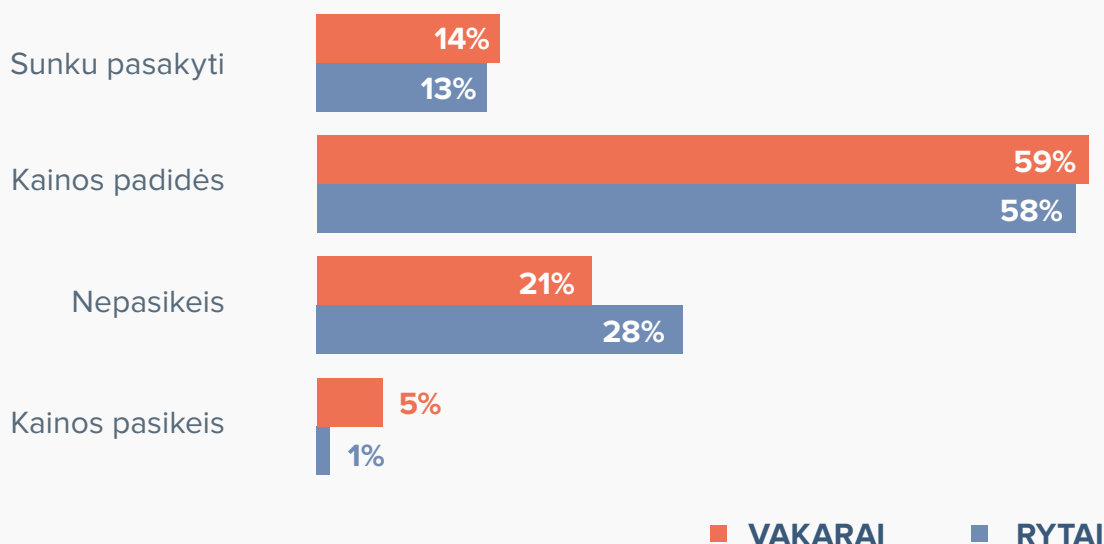


KOMANDIRAVIMO PAKEITIMŲ ĮTAKA VERSLO VYKDYMUI

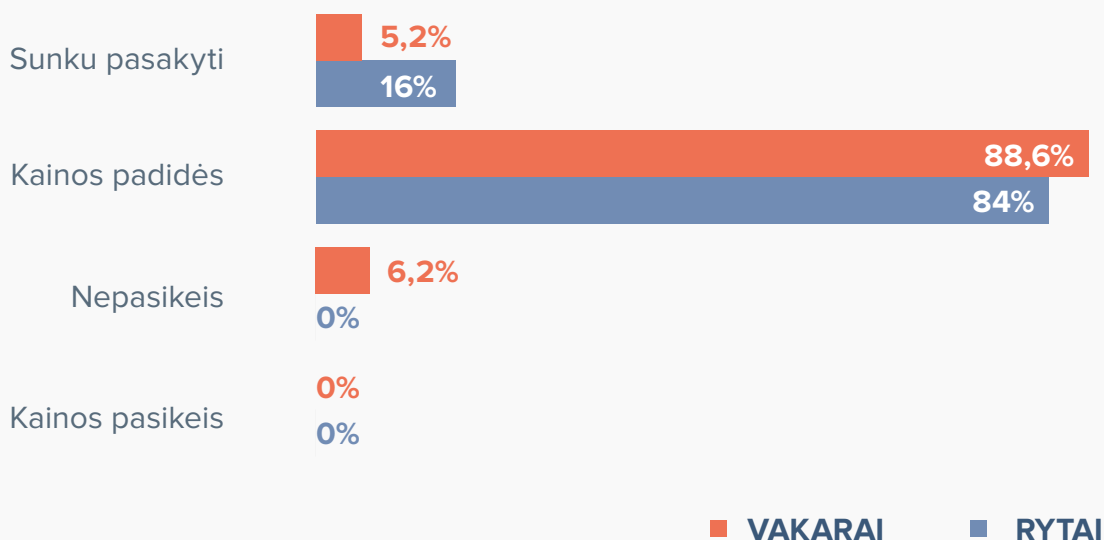
Kaip direktyva paveiks transportavimo paslaugų kainas?

Tyrimo dalyviai praktiškai sutaria vertindami komandiravimo taisyklių pakeitimų poveikį transporto paslaugų tarifams. Dėl to, kad kainos didės, yra beveik tiek pat įsitikinę vežėjai, ekspeditoriai ir logistikos specialistai tiek iš Bendrijos vakarų (59 proc.), tiek iš rytų (58 proc.). Įdomu tai, kad dauguma jų klientų, t. y. siuntėjų iš senosios ir naujosios Europos Sąjungos, taip pat tikisi didesnių kainų (atitinkamai 88,6 ir 84 proc.). Pažymėtina, kad šiose dviejose siuntėjų grupėse niekas nesitiki kainų mažėjimo.

VEŽĖJAI, EKSPEDITORIAI, LOGISTAI



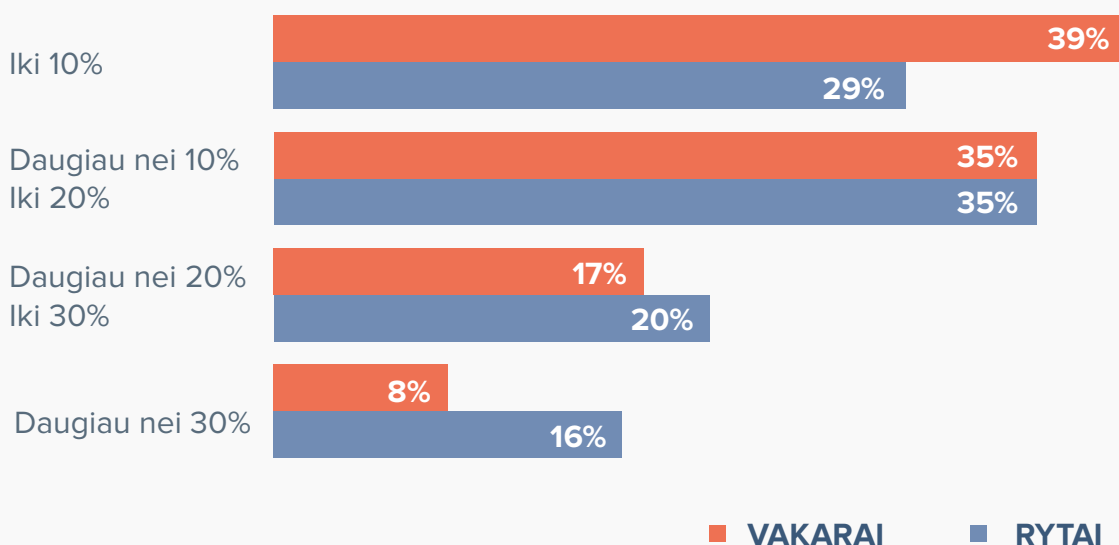
KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS



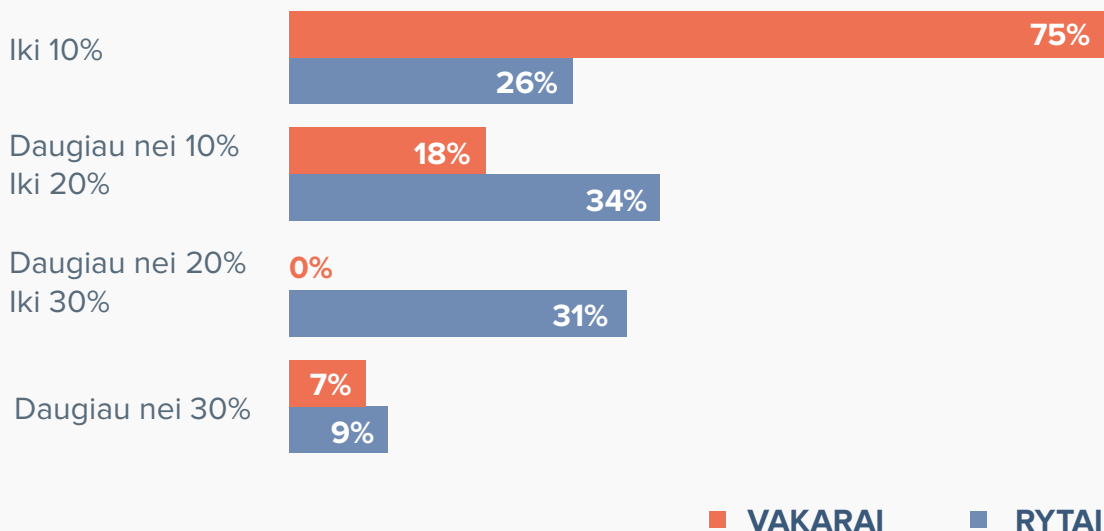
Kiek brangs transportavimas įsigaliojus direktyvai?

Gana dideli skirtumai matomi prognozuojant tai, kiek brangs transportavimas įsigaliojus naujoms nuostatom. Didžiausia Vakarų vežėjų, ekspeditorių ir logistikos specialistų grupė (39 proc.) nurodo, kad kainos padidės iki 10%. Dauguma jų kolegų iš Rytų (35 proc.), tikisi, kad brangimas sieks nuo 10 iki 20 proc. Panašiai byloja statistika iš siuntėjų pusės, nors šioje grupėje rezultatai nėra tokie subalansuoti. Net trys ketvirtadaliai krovinių siuntėjų iš Vakarų (75 proc.) tikisi, kad transportavimas brangs iki 10 proc. Dauguma Rytų gamintojų ir prekybos bendrovių (34 proc.) tikisi brangimo nuo 10 iki 20 proc. Tačiau reikėtų pažymėti, kad antroje vietoje pagal gausumą šioje grupėje (31 proc.) yra tie, kurie tikisi dar didesnio kainų augimo - nuo 20 iki 30 procentų.

VEŽĖJAI, EKSPEDITORIAI, LOGISTAI



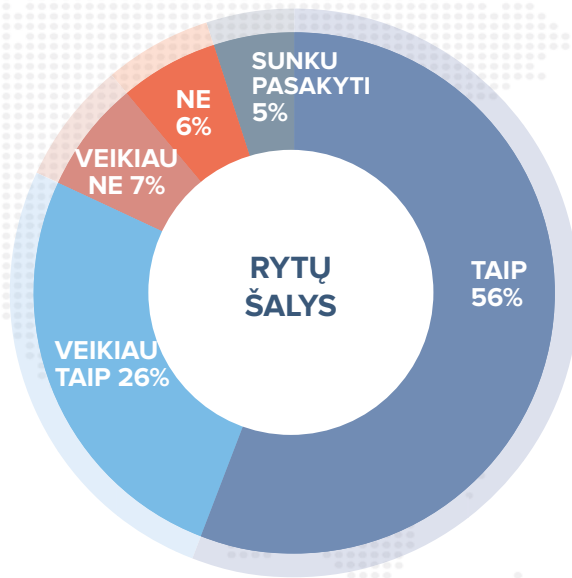
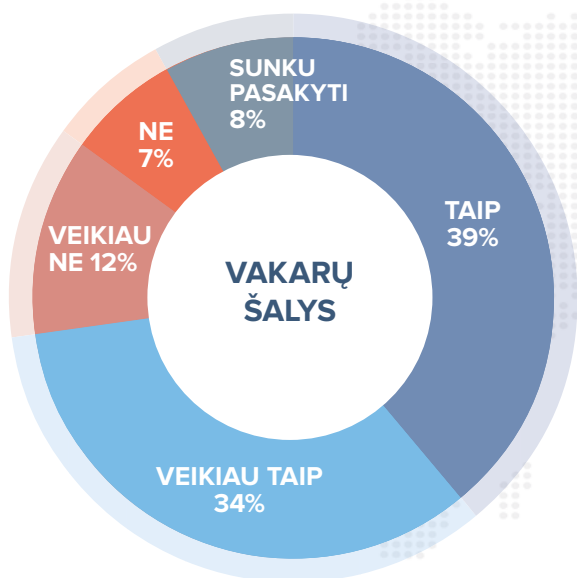
KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS



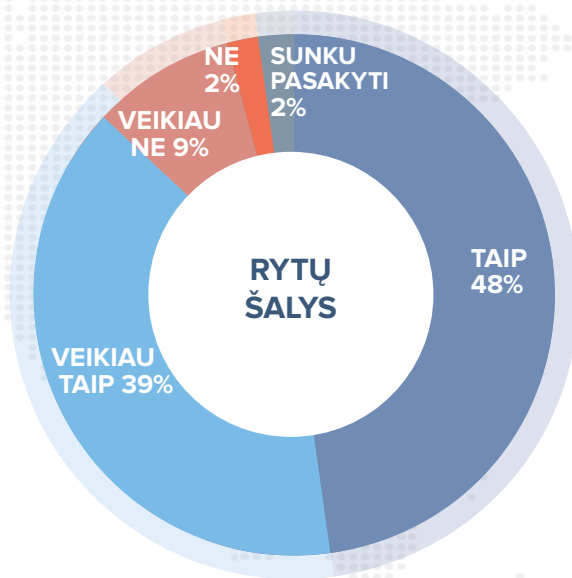
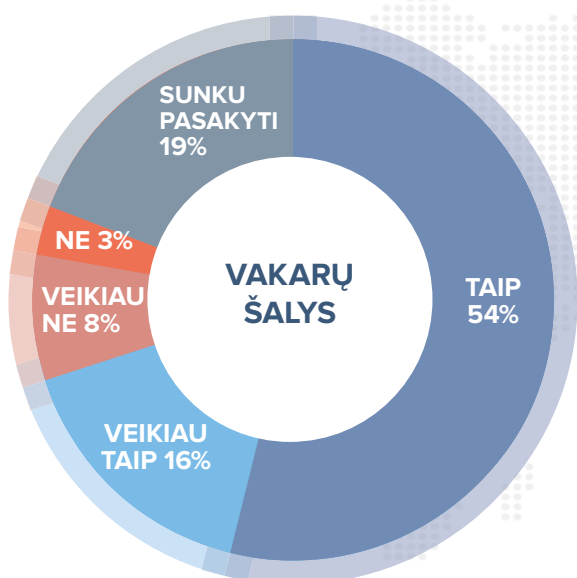
Ar direktyvos nulemti pokyčiai tiesiogiai paveiks Jūsų įmonę?

Tai, kad ES įstatymų pakeitimai turės įtakos verslo vykdymui, suvokia dauguma apklausos dalyvių. Tačiau respondentų iš naujųjų ES šalių atveju šis procentas yra didesnis ir sudaro 82 proc. transporto sektoriaus įmonių ir 87 proc. siuntėjų. Tarp Vakarų vežėjų, ekspeditorių ir logistikos specialistų tokią nuomonę išreiškė 73 proc., o siuntėjų grupėje – 70 proc.

VEŽĖJAI, EKSPEDITORIAI, LOGISTAI



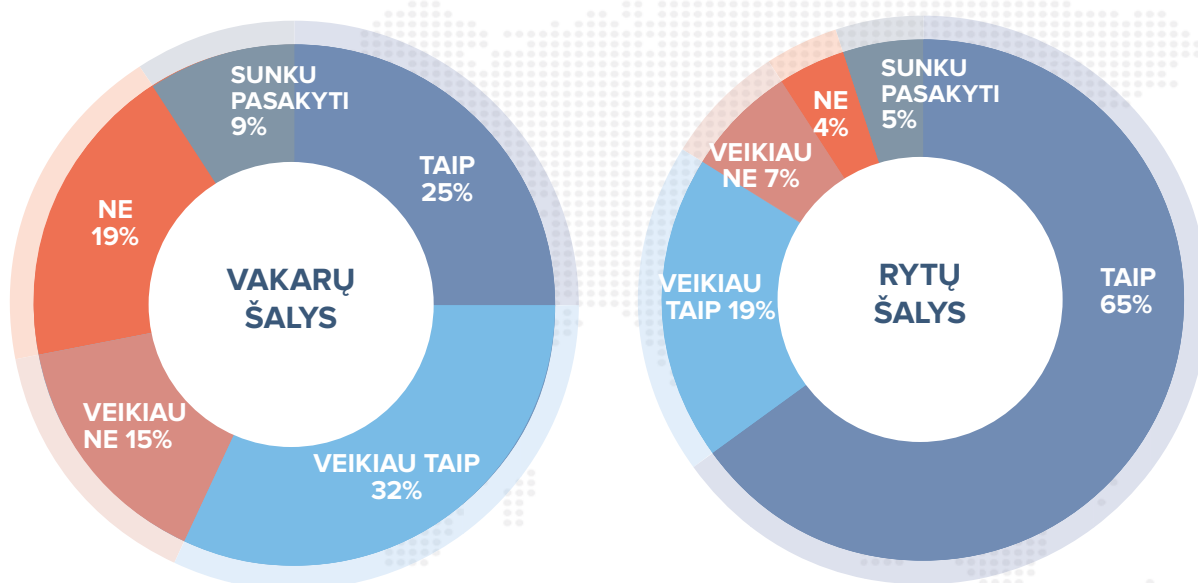
KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS



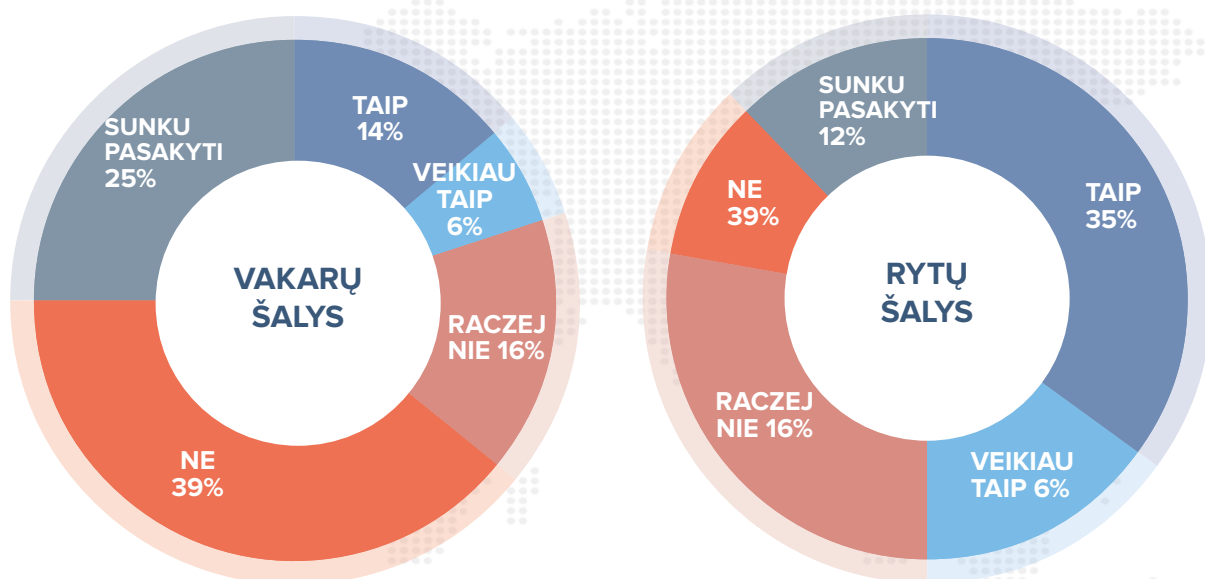
Ar naujos taisyklės reikš administracinės ir biurokratinės naštos padidėjimą Jūsų įmonėje?

Taip pat aiškiai matyti, kad sunkumų, susijusių su prisitaikymu prie naujų taisyklių, labiau baiminasi verslininkai iš Rytų. Tarp vežėjų, ekspeditorių ir logistikos specialistų administracinės naštos padidinimo tikisi 84 proc. (pažymėtų „taip“ ir „veikiau taip“ suma), o tarp siuntėjų - pusė pažymėtų „taip“ ir „veikiau taip“ suma). Vakarai šiuo požiūriu yra optimistiškesni, nors tenykštis transporto sektorius taip pat mato čia naštos padidėjimą – taip mano 57 proc. respondentų (pažymėtų „taip“ ir „veikiau taip“ suma). Užtat daugiau nei pusė Vakarų gamintojų ir prekybos įmonių mano, kad naujosios nuostatos nepadidins jiems tenkančios administracinės naštos (55 proc. pažymėjo „ne“ ir „veikiau ne“). Tai akivaizdu, nes teisės aktų pasikeitimai neturės jiems įtakos.

VEŽĖJAI, EKSPEDITORIAI, LOGISTAI



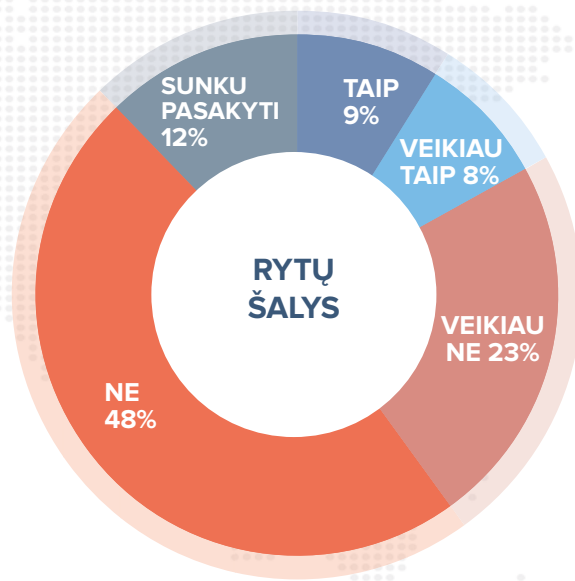
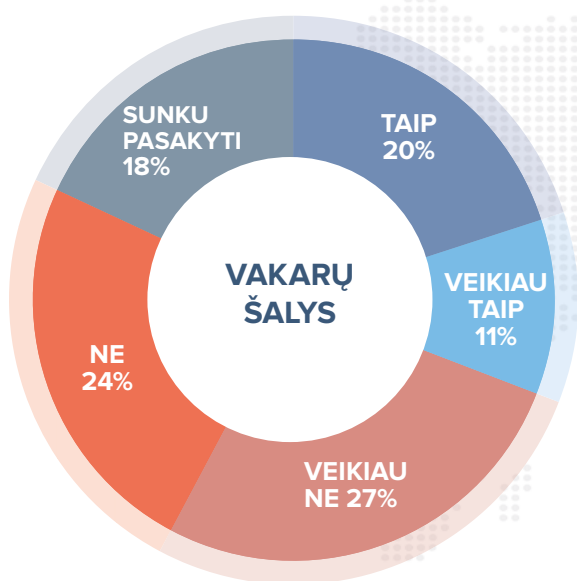
KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS



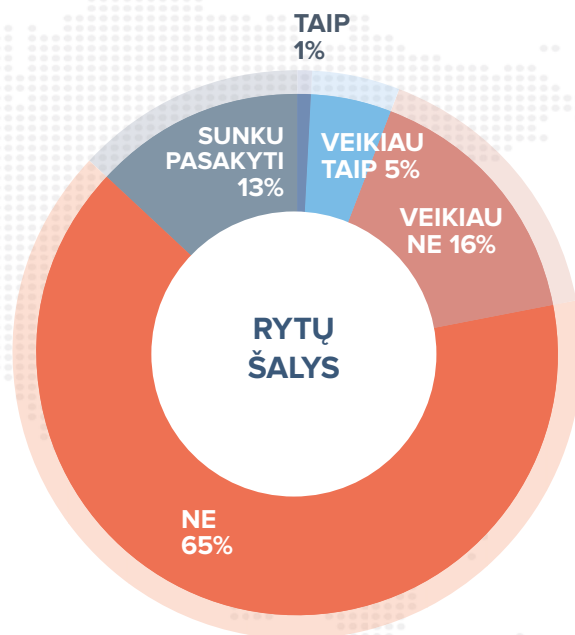
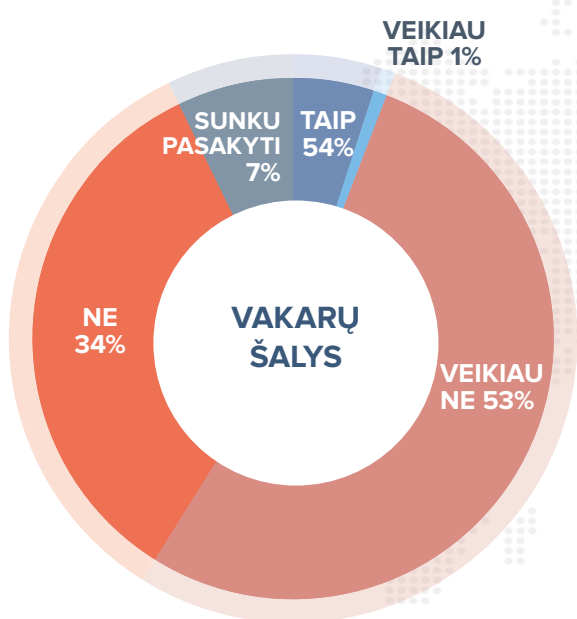
Ar Jūsų įmonė turės kokios nors naudos iš tokių pokyčių?

Įmonių atstovai taip pat yra gana skeptiški, kai kalbama apie naudą, kurią jų verslui suteiks naujas įstatymas. Tik 31 proc. vežėjų, ekspeditorių ir logistikos specialistų iš Vakarų šalių tikisi naudos sau (pažymėtų „taip“ ir „veikiau taip“ suma). Likę dažniausiai to nesitiki. Mažiausiai naudos iš naujų komandiravimo taisyklių lauka siuntėjai iš Vakarų - 87 proc. nenumato naudos (pažymėtų „ne“ ir „veikiau ne“ suma). Jų kolegos iš Rytų tik šiek tiek mažiau pesimistiški – 81 proc. (pažymėtų „ne“ ir „veikiau ne“ suma). Ir tik 17 proc. transporto sektoriaus atstovų iš Rytų tikisi naudos (pažymėtų „taip“ ir „veikiau taip“ suma).

VEŽĖJAI, EKSPEDITORIAI, LOGISTAI



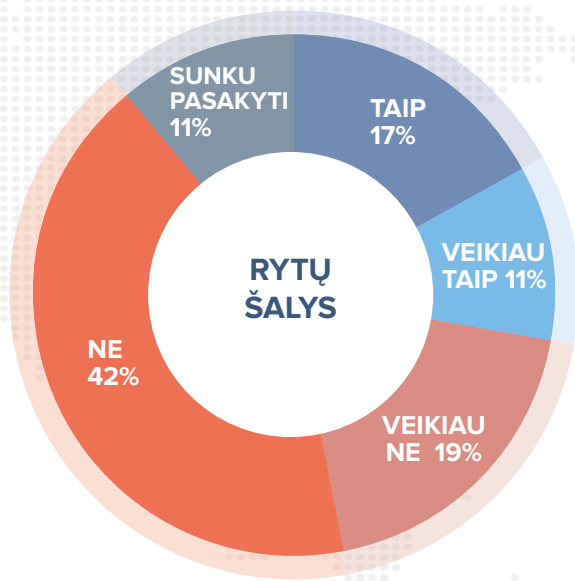
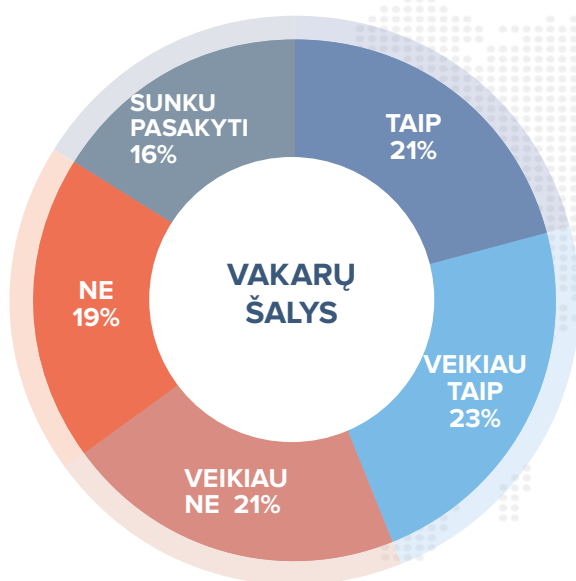
KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS



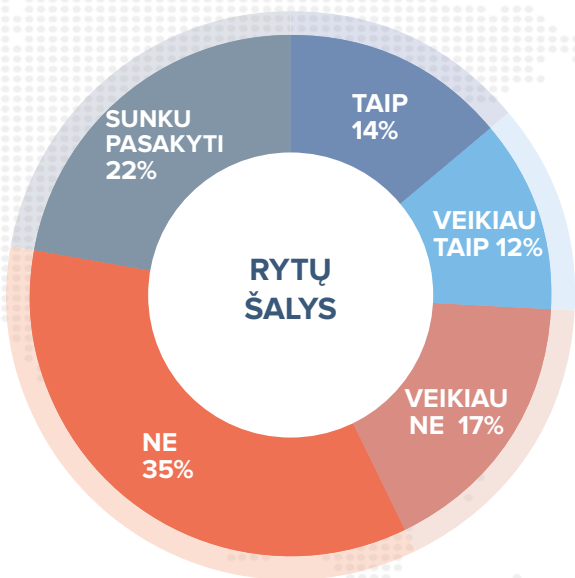
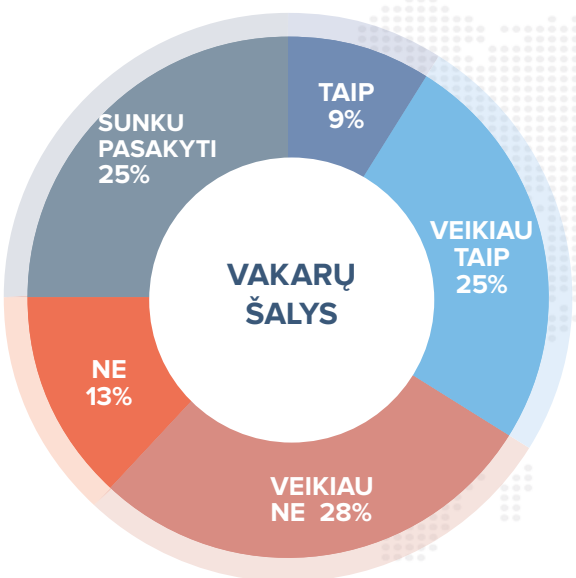
Ar Jūsų šalis turės kokios nors naudos iš tokių taisyklių patvirtinimo?

Naudos iš komandiravimo direktyvos pakeitimų savo šalims laukia daugiau respondentų iš senosios ES. Daugiausia jų yra vežėjų, ekspeditorių ir logistikos specialistų grupėje - 44 proc. (pažymėtų „taip“ ir „veikiau taip“ suma), bet tuo pat metu tarp jų yra 40 procentų tų, kurie visai to nesitiki (pažymėtų „ne“ ir „veikiau ne“ suma). Vakarų gamintojai ir prekybininkai nėra tokie optimistiški, dauguma jų nesitiki naudos - 41 proc. (pažymėtų „ne“ ir „veikiau ne“ suma). Ne kitaip yra ir Rytuose - daugiau nei pusė abiejų apklaustų sektoriaus grupių nesitiki naudos savo šaliai (siuntėjai - 52 proc. pažymėtų „ne“ ir „veikiau ne“, transporto sektorius - 61 proc.).

VEŽĖJAI, EKSPEDITORIAI, LOGISTAI



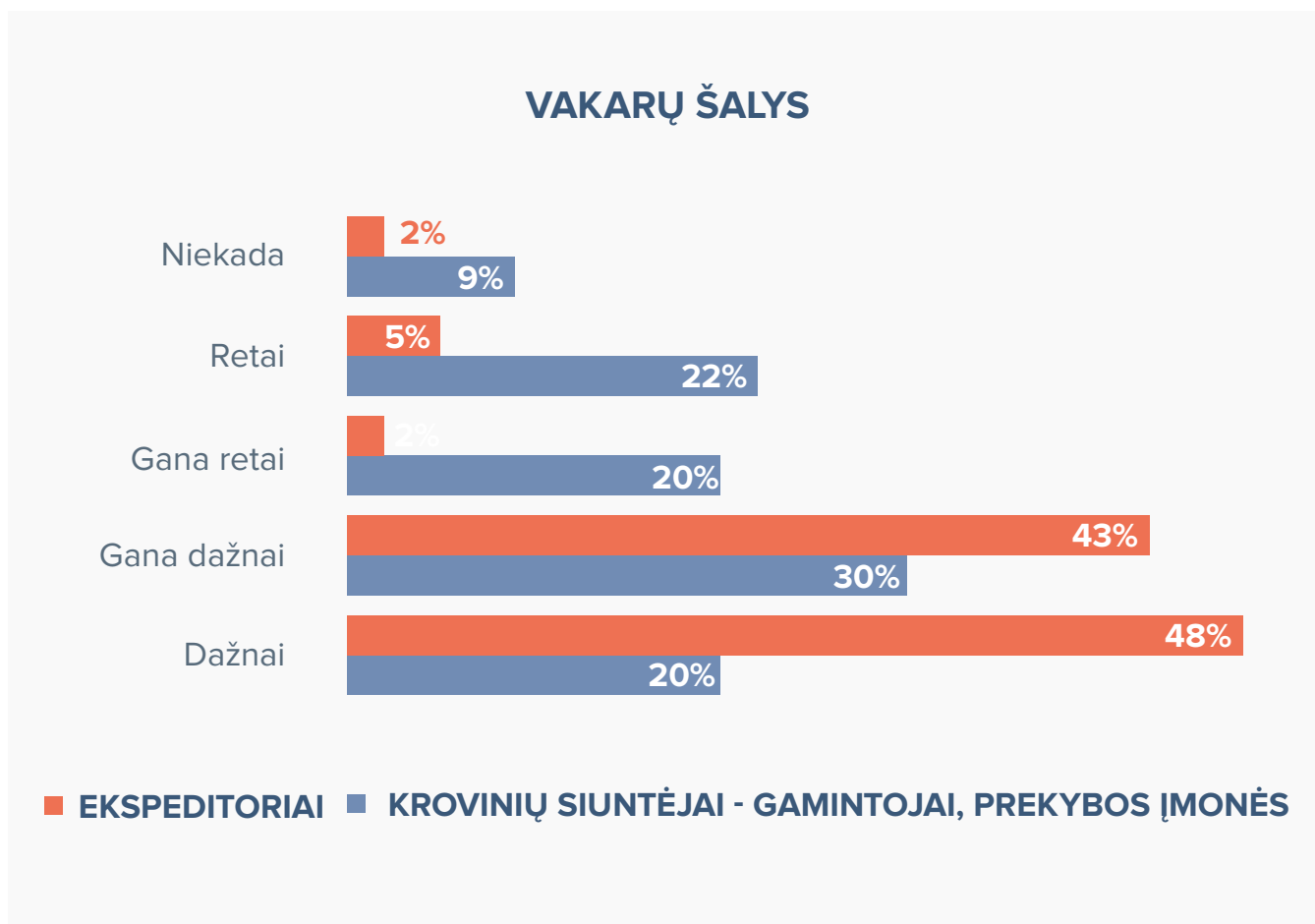
KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS



VAKARŲ SIUNTĖJŲ BENDRADARBIAVIMO SU RYTŲ VEŽĖJAIS ĮVERTINIMAS

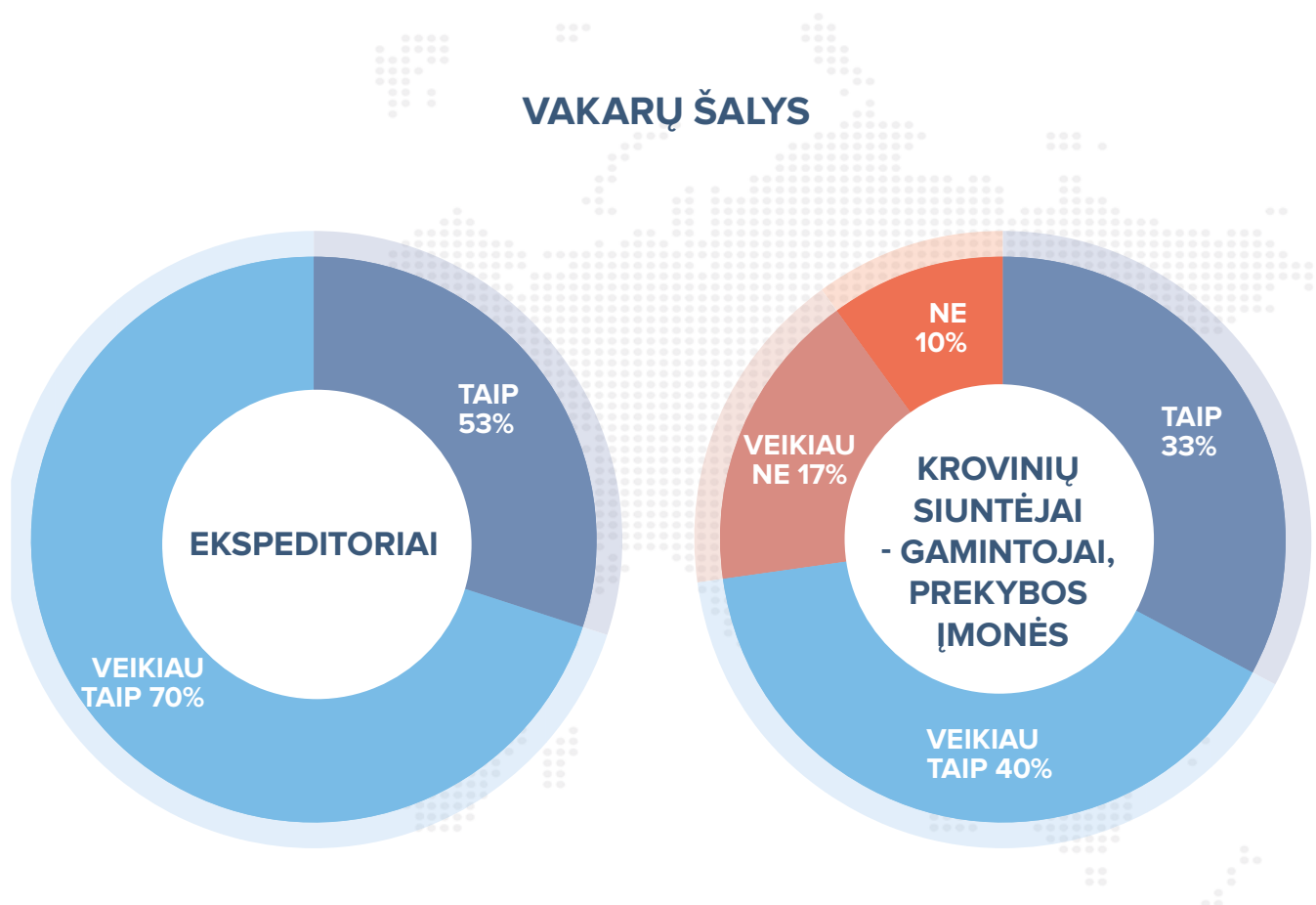
Kaip dažnai naudojotės Rytų ir Vidurio Europos vežėjų paslaugomis?

Apklaustieji Vakarų šalių verslininkai pripažino, kad gana dažnai naudojasi Vidurio ir Rytų Europos transporto įmonių paslaugomis. Tai daro net 91 proc. ekspeditorių (pažymėtų „dažnai“ ir „gana dažnai“ suma) bei pusė siuntėjų.



Ar esate patenkintas bendradarbiavimu su Rytų ir Vidurio Europos vežėjais?

Vertinant pasitenkinimą paslaugomis, kurias teikia vežėjai iš naujųjų ES šalių, matyti, kad didžioji dauguma klientų yra patenkinti. Tarp ekspeditorių iš Vakarų 30 proc. atsakė teigiamai, o 70 proc. - kad veikiausiai yra patenkinti. Tik tarp senųjų ES šalių gamintojų ir prekybos įmonių - 27 proc. išreiškė savo nepasitenkinimą (pažymėtų „ne“ ir „veikiau ne“ suma).

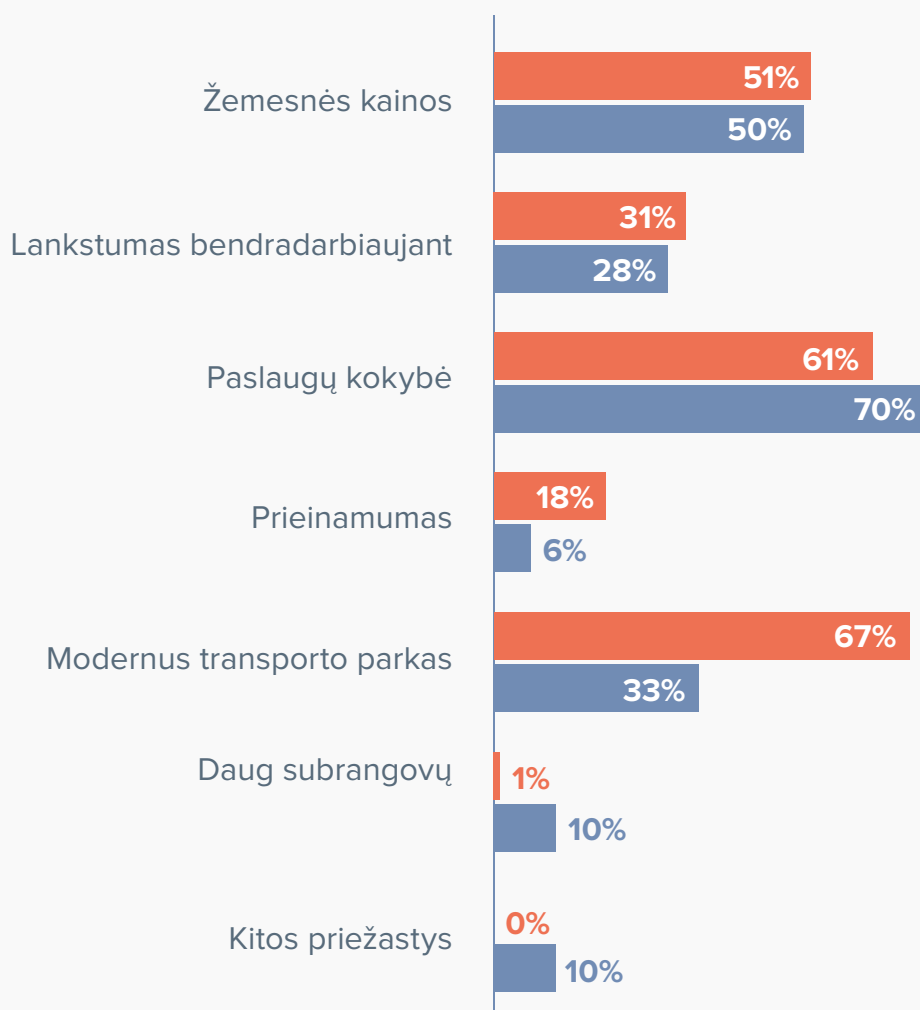


Kas skatina bendradarbiauti su Rytų ir Vidurio Europos vežėjais?

Įdomus yra ir klausimas apie tai, kokiomis priežastimis Vakarų ekspeditoriai ir siuntėjai vadovaujasi rinkdamiesi Vidurio ir Rytų Europos vežėjus. Kaip dvi pirmąsias priežastis ekspeditoriai nurodo „modernų transporto parką“ (67 proc.) ir „paslaugų kokybę“ (61 proc.). Tačiau dauguma siuntėjų kaip pasirinkimo priežastį nurodė „paslaugų kokybę“ (70 proc.), o antroje vietoje – „mažesnes kainas“ (50 proc.). Ekspeditorių atveju šis elementas buvo tik trečioje vietoje (51 proc.).

Šios nuomonės prieštarauja populiariam teiginiui, neva vežėjai iš naujųjų ES šalių konkuruoja su kolegomis iš Vakarų tik mažesnėmis paslaugų kainomis, kurias lėmė socialinis dempingas. O būtent teiginys apie nesąžiningą Rytų šalių verslininkų konkurenciją buvo vienas iš politinių argumentų, pateisinančių būtinumą keisti komandiravimo direktyvą.

VAKARŲ ŠALYS



■ EKSPEDITORIAI ■ KROVINIŲ SIUNTĖJAI - GAMINTOJAI, PREKYBOS ĮMONĖS

TYRIMO METODIKA

Statistinę populiaciją sudaro:

- transporto, ekspedijavimo ir logistikos sektoriaus įmonėse įdarbinti žmonės,
- žmonės įdarbinti krovinių siuntėjų (gamintojų, prekybos) įmonėse,
- 7 Europos Sąjungos šalių gyventojai, atstovaujantys „senąją Sąjungą“ ir 7 šalių, atstovaujantys „naująją Sąjungą“, gyventojai, rodantys didžiausį aktyvumą tarptautinio transporte (EUROSTATAS: International annual road freight transport by country of loading and unloading with breakdown by reporting country, 2006 - 2016)

Galutiniai rezultatai yra visų tirtų šalių surinktų duomenų svertinis vidurkis, apskaičiuotas pagal du pripažintus kriterijus:

A) Transporto, ekspedijavimo ir logistikos sektoriaus įmonių grupei: procentais tarp tiriamųjų šalių tarpvalstybinio ir kabotažinio transporto dalis nuvažiuotais tonkilometrais (EUROSTATAS: National, international loaded and unloaded, cross-trade and cabotage transport, 2016)

B) krovinių siuntėjų įmonių grupei: procentas tarp tiriamųjų šalių tarptautiniuose transportuose pagal pakrovimo vietas pagal šių krovinių tonų kiekį (EUROSTATAS: International annual road freight transport - goods loaded in reporting country, by group of goods and type of transport, 2016 r.

Tyrimas buvo atliktas naudojant CAWI (Computer Assisted Web Interviews) metodiką. Tyrimo dalyviai užpildė internetinę formą gautą keturiais kanalais:

- socialinis tinklas Facebook
- socialinis tinklas LinkedIn
- naujienų portalas Trans.INFO
- Platforma Trans.eu

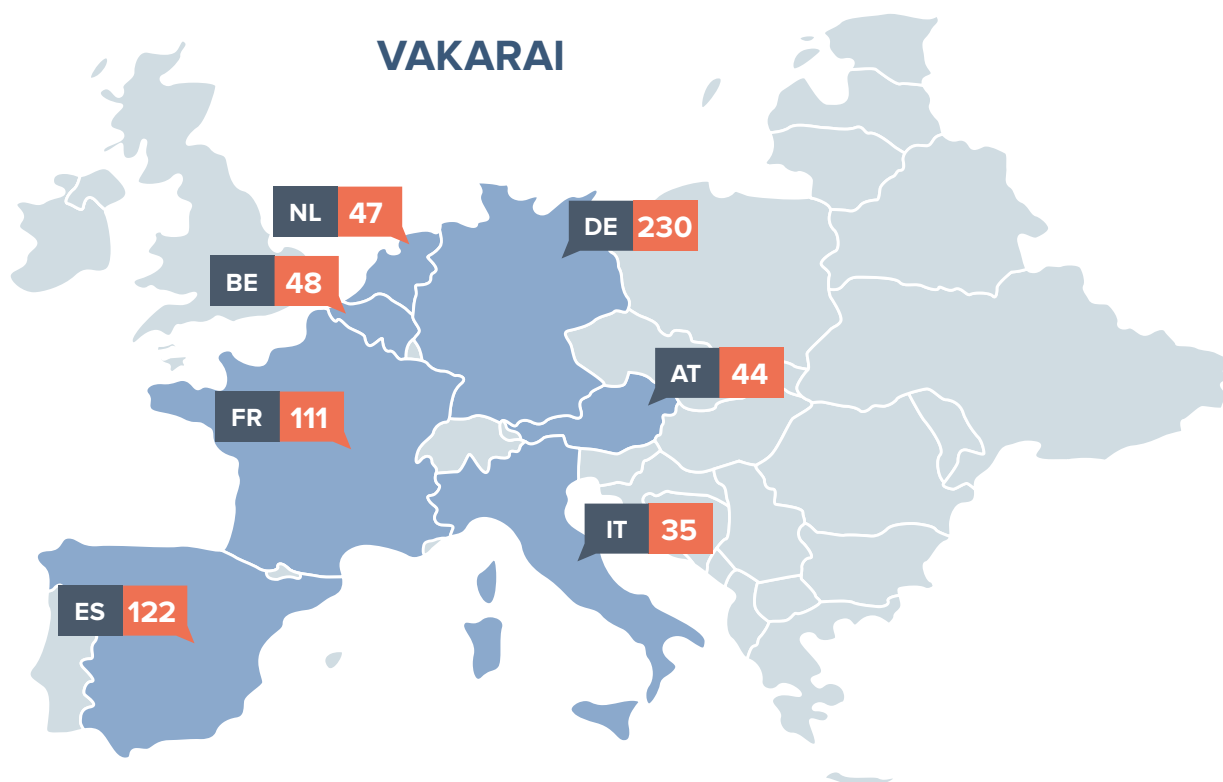
ĮMONĖS TIPAS		
VEŽĖJAI	Tik transportas (savo transporto parkas)	487
	Ekspedicija ir transportavimas	459
	Ekspedicinė įmonė	162
EKSPEDITORIAI	Logistikos operatorius	74
VEŽĖJAI		
	Krovinių siuntėjai (gamintojas, prekybos įmonė)	157

RESPONDENTŲ TIPAS	
Valdybos narys / savininkas / direktorius	538
Vairuotojas	236
Kiti	496

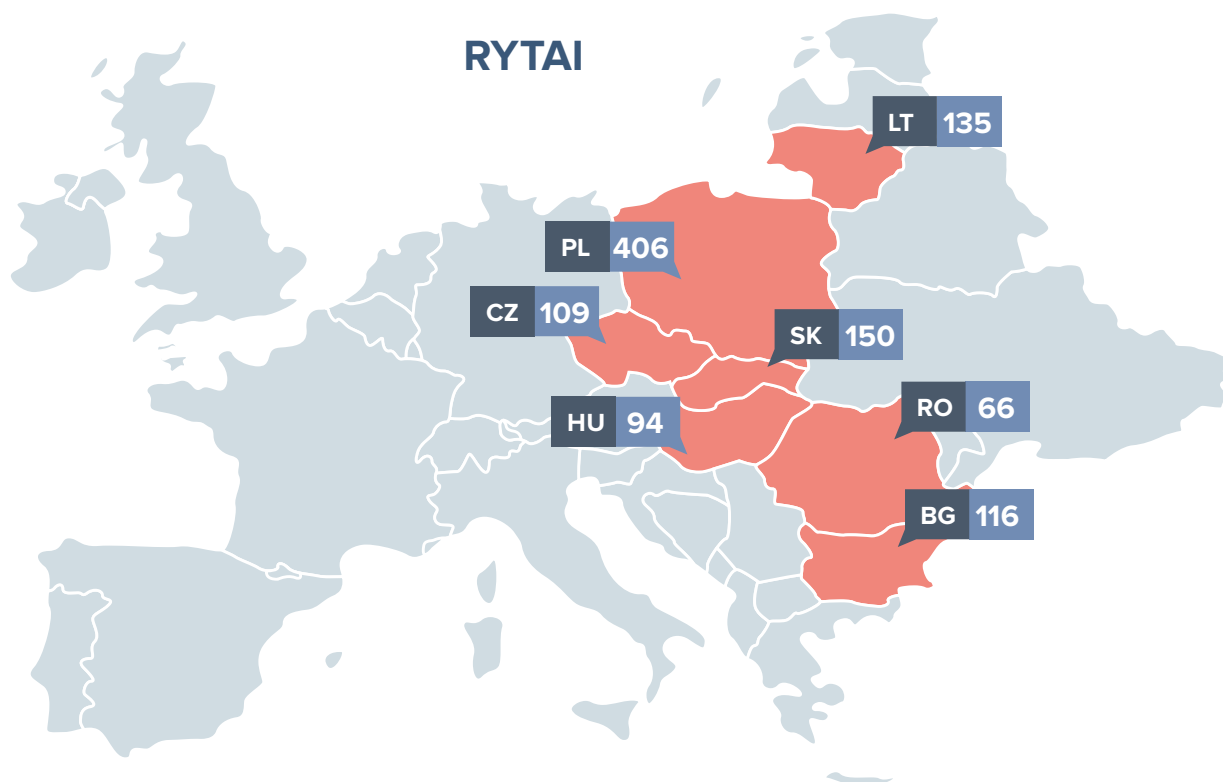
ĮDARBINTŲ SKAIČIUS	
iki 10	638
11 - 15	351
51 - 250	149
daugiau nei 250	127

ĮMONĖS AMŽIUS	
iki 2 metų	107
2 iki 5 metų	198
5 iki 10 metų	260
Daugiau nei 10 metų	699

VAKARAI



RYTAI



trans.**INFO**
transport, trucking & logistics news

KONTAKTAI

EL. PAŠT.: posted-workers@trans.info

Artur Lysionok
[Trans.INFO redaktorius](#)
tel.: +48 511 338 465