



О Т Ч Е Т

# РЫНОК ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ

ЗАРАБОТНАЯ  
ПЛАТА, УСЛОВИЯ,  
ПЕРСПЕКТИВЫ

ДЕКАБРЬ 2021

О Т Ч Е Т

# Рынок труда водителей грузовиков

Заработная  
плата, условия,  
перспективы

Автор:

**Артур Лисенок**

Сотрудничество:

**Валерия Рывинская**

**Антон Скрипчик**

**Тимофей Фролов**

Графическое оформление:

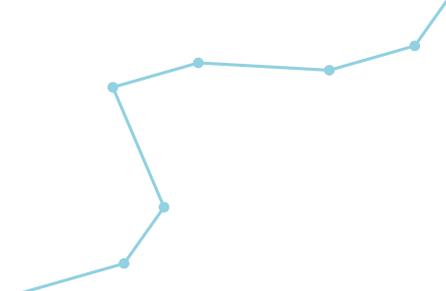
**Анна Сикора**

При публикации материалов из настоящего отчета, пожалуйста, укажите ссылку на источник по образцу:

**Лисенок А., Рынок труда водителей грузовиков. Заработная плата, условия, перспективы, Trans.INFO, Вроцлав, 2021**

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





# СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
Итоги	6
1. Рынок труда водителей грузовиков	8
1.1. Восточная Европа	9
1.2. Западная Европа	16
2. Вознаграждение водителей грузовых автомобилей	22
2.1. Заработная плата водителей в Восточной Европе	23
2.1.1. Беларусь	23
2.1.2. Украина	23
2.1.3. Россия	24
2.2. Размер вознаграждения водителей в ЕС	25
2.2.1. Франция	27
2.2.2. Испания	28
2.2.3. Литва	28
2.2.4. Германия	28
2.2.5. Польша	30
2.2.6. Великобритания	30
2.2.7. Скандинавские рынки	30
2.2.8. Минимальная заработная плата в ЕС	33
2.3. Пакет мобильности	41
2.4. Социальный демпинг	46
3. Дефицит водителей грузовиков	51
3.1. Масштаб проблемы дефицита водителей	52
3.2. Причины и решение проблемы дефицита водителей	54
4. Отчет по исследованию	64
4.1. Заработок профессиональных водителей	66
4.2. Влияние пандемии на профессию водителя	68
4.3. Система труда и условия трудоустройства	69
4.4. Удовлетворение от работы	70
4.5. Рынок труда	72
Заключение	75
Литература	78

# Введение



## Артур Лисенок

редактор Trans.INFO

Стремясь поддержать торговлю и создать благоприятные условия для развития экономики, вся Европа наравне с развитием транспортных сетей должна создавать новые, благоприятные рабочие места. Транспортно-логистическая отрасль меняется чрезвычайно динамично - на наших глазах происходит технологическая революция, прогрессируют процессы глобализации, трансформации, все аспекты функционирования логистической цепочки подлежат трансформации. Это также приводит к изменению ожиданий в отношении работников, возникновению новых вызовов. Они касаются всех представителей автотранспортной отрасли, хотя больше всего - водителей грузовиков.

Мы передаем вам первую в своем роде публикацию, касающуюся рынка труда водителей грузовиков по всему европейскому континенту. Мы решили показать этот рынок со стороны самих сотрудников, то есть представить фактическое состояние, отражающее реальные условия в отрасли. Наша цель заключается, в частности, в представлении работы водителей и сравнении ее в зависимости от региона. Не только с разделением на Восточную и Западную Европу, но также по регионам. Именно по этой причине вы найдете такие подробные описания заработной платы и условий на отдельных европейских рынках.



Начало публикации содержит краткую характеристику рынка труда профессиональных водителей в отдельных регионах. Здесь мы используем информацию и данные, полученные из ранее опубликованных отчетов и сборов, чтобы представить в одном месте наиболее важные, с точки зрения работников, сведения.

В следующей части этого отчета основное внимание мы уделим заработной плате водителей грузовиков в разных странах Восточной и Западной Европы. Мы шаг за шагом опишем большинство стран континента, в том числе такие явления, как обязательная минимальная заработная плата в западных странах и социальный демпинг. Мы также уделяем большое внимание европейскому Пакету мобильности, который косвенно затронет также транспортный сектор государств, не входящих в ЕС.

Следующая часть включает в себя обсуждение широкомасштабного дефицита водителей грузовиков, который уже существует во всем мире. Мы представляем не только причины и последствия нехватки кадров, но также способы борьбы с ними, а также рекомендации для предпринимателей о том, как минимизировать его масштабы. Здесь мы используем предыдущие публикации правительственных учреждений, отраслевых организаций и мнения экспертов, подготовленные для портала Trans.INFO и для целей настоящего отчета.

Следующая глава - это уже отчет по результатам собственного исследования, подготовленного и реализованного специально для этой публикации. Данные, которые мы публикуем, взяты из анализа опросов, заполненных как водителями, так и работодателями из стран Восточной Европы. Мы сравниваем их с исследованиями, проведенными совместно с Польским институтом автомобильного транспорта (PITD). Помимо вопросов, связанных с размером заработной платы, ее структурой и изменением по сравнению с предыдущими годами, мы также занимаемся другими элементами, такими как уровень удовлетворения от выполняемой работы.

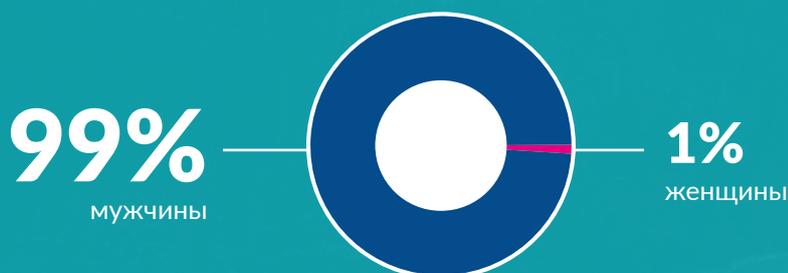
Приятного чтения!

# Итоги

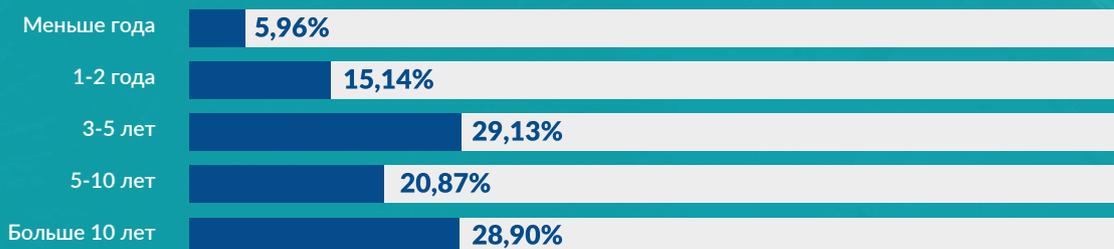
## ОПРОС В ЦИФРАХ

Опрос проводился с использованием метода CAWI (Computer-Assisted Web Interview).

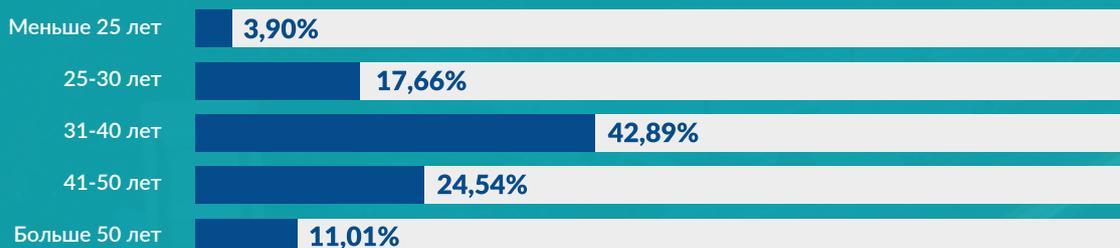
## ХАРАКТЕРИСТИКА РЕСПОНДЕНТОВ



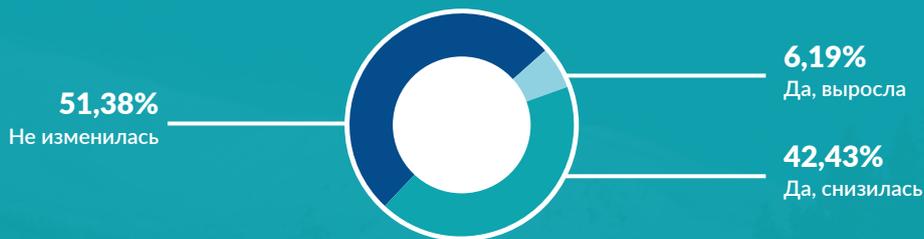
## СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ



## ВОЗРАСТ



## ИЗМЕНИЛАСЬ ЛИ ВАША ЗАРПЛАТА ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ?



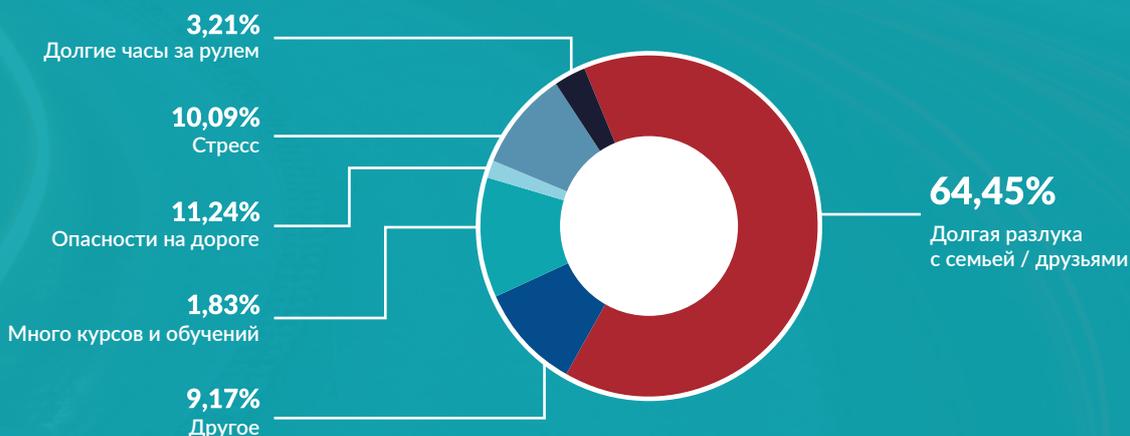
## ВАМ ПРАВИТСЯ ВАША РАБОТА?

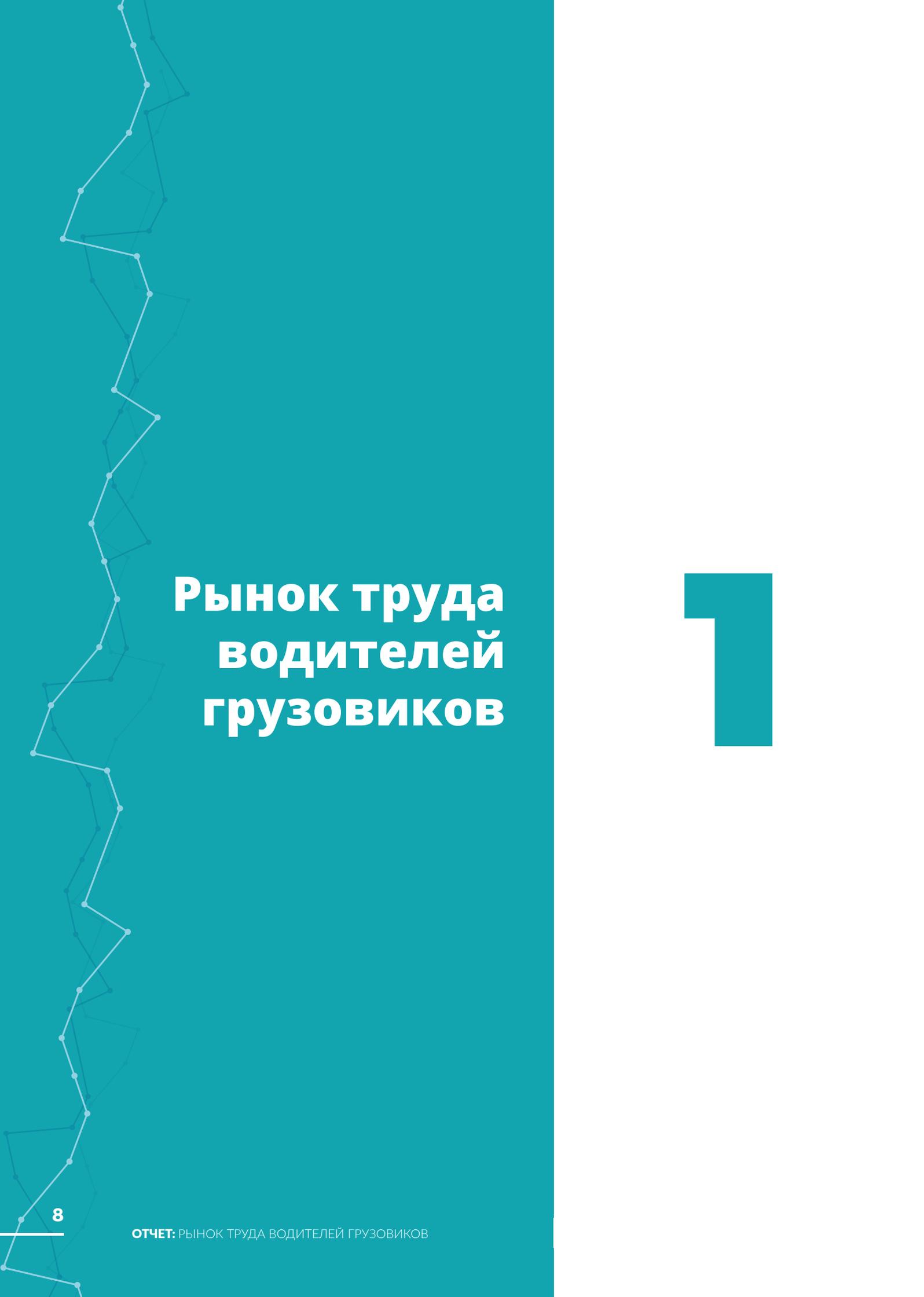


## ЗА ЧТО ВЫ ЛЮБИТЕ СВОЮ РАБОТУ?



## ЗА ЧТО ВЫ НЕ ЛЮБИТЕ СВОЮ РАБОТУ?





# Рынок труда водителей грузовиков

# 1

Транспорт, экспедиция и логистика - это сегмент услуг, который имеет значение для всей экономики. Он важен как для производителей различных товаров, так и для отрасли торговли, которая продает товары потребителям. Без компаний из сектора транспорта и логистики, которые занимаются организацией перевозок, обеспечивают хранение на складах и готовят товары и продукты к отправке в надлежащей форме, а на заключительном этапе доставляют товары в пункт назначения, трудно представить себе функционирование всей экономики.

Рынок труда в транспортно-логистической отрасли - это область, объединяющая множество профессий с разнообразными навыками. Среди наиболее важных работников сектора транспорта и логистики, называемых самым важным звеном цепочки поставок, находятся профессиональные водители. За последние несколько лет экономические колебания кардинально изменили рынок - от рынка работника к рынку работодателя, от перенасыщения данной профессии к ее нехватке. Сейчас в важности этой профессии мы особенно убеждаемся в период мирового дефицита водителей грузовиков.

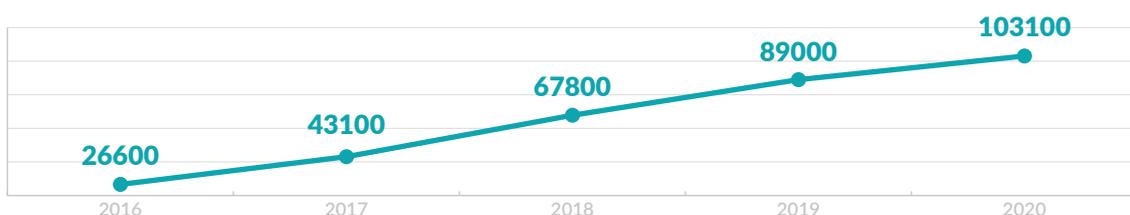
## 1.1. Восточная Европа

Рынок труда профессиональных водителей в странах Восточной Европы - таких как Беларусь, Украина, Россия - по сравнению с западными рынками очень сильно отличается. Поэтому не удивительно, что количество трудовых эмигрантов с каждым годом увеличивается. Водители выезжают в основном в Литву, Польшу, Германию, Францию и страны Бенилюкса. Интересно, что европейские компании нанимают водителей уже не только из Украины или Беларуси, но и стран Средней Азии и Кавказа. Все больше и больше водителей нанимаются на работу в ЕС также из других уголков мира, например, Пакистана, Шри-Ланки или Филиппин, потому что рынок работников постсоветского пространства уже на исходе.

По данным Европейской ассоциации профсоюзов ETF, в 2019 г. разрешение на работу в ЕС получило 200 тыс. водителей грузовиков из стран, не входящих в ЕС. С 2014 г. их число выросло в пять раз. 70% всех разрешений было выдано в Польше и Литве. В самой только Польше в стабильном, допандемическом 2019 году их количество составило 89 тыс. (Rys. 1.1). Для сравнения, в то время в небольшой Литве их выдано более 53 тыс.

Данную ситуацию не изменила даже пандемия - после короткой передышки, водители из стран Восточной Европы снова вернулись на работу в ЕС. В первой половине 2021 года в Польше было выдано 232 тыс. разрешений на работу для иностранцев, то есть на 34 тыс. больше, чем за аналогичный период в 2020 году. Количество разрешений увеличилось почти во всех классификационных группах профессий и специальностей, но больше всего получили водители грузовиков.

Рис. 1.1. Количество разрешений для водителей грузовиков на работу в Польше



По данным ITD

Водители в Польшу приезжают чаще всего из Украины (в 2020 г. украинцам было выдано 78,3 разрешений), Беларуси (21 тыс.), Молдавии (1,7 тыс.), России (705) и Казахстана (113).

Также Германия все чаще нанимает водителей из-за рубежа - в основном из восточных регионов Европы. По данным Федерального ведомства по грузовым перевозкам (BAG), в 2016 г. доля иностранных дальнобойщиков, устроенных в Германии, достигла самого высокого уровня за всю историю - 15,5%. Уже тогда данный показатель был необычным, однако число водителей росло с каждым годом. В 2019 году их было уже 20,7%, а в 2020 году - 22,8%. Для сравнения, еще в 2013 г. доля иностранных водителей грузовиков составляла всего 9,1%. Предполагается, что скоро их количество еще увеличится. По оценке Немецкого союза перевозчиков BGL, на сегодняшний день в Германии из-за дефицита сотрудников стоит каждый третий грузовик. Представители организации обращают внимание, что решением проблемы могли бы стать сотрудники из Украины и Беларуси, а также новая программа финансирования подготовки водителей.

Рынок труда восточноевропейских стран уменьшается из-за оттока сотрудников, но одновременно растет количество вакансий, что с точки зрения работника, положительно влияет на некоторые факторы, например, улучшение социальных условий или рост заработной платы, что уже происходит в таких странах, как Беларусь и Украина.

## Беларусь

Из-за своего географического положения транспортный комплекс является важнейшим звеном экономико-социальной инфраструктуры Беларуси. По объему перевозок автомобильный транспорт занимает лидирующую позицию - его удельный вес в общем объеме грузоперевозок всеми видами транспорта составляет более 50%. Таким образом, участники транспортно-логистического сектора автодорожных перевозок становятся очень важным звеном в цепочке поставок региона.

По данным 2020 г., среднемесячная заработная плата работников транспорта составила в Беларуси 1198,2 руб. (425 евро). В 2019 г. стоимость рабочей силы составляла немного меньше - 1055 руб. (375 евро). Это значит, что в прошлом году плата выросла более чем на 13%. Однако уровень занятости упал - в 2020 г. в процентах к общей численности занятого населения он составлял 6,7%, в то время как в 2019 г. - 6,9%.

Уменьшилось также число транспортных организаций. В 2019 году их было 11 216, годом ранее - 11 476. Негативная динамика удерживается в отношении почти всех видов деятельности (Tab. 1.1).

Таб. 1.1 Число организаций транспорта в Беларуси

	2016	2017	2018	2019
Деятельность сухопутного и трубопроводного транспорта	9859	9988	9630	9336
Деятельность водного транспорта	6	7	4	5

Деятельность воздушного транспорта	18	19	21	19
Складирование и вспомогательная транспортная деятельность	1802	1799	1821	1856
<b>Число организаций всего</b>	<b>11685</b>	<b>11813</b>	<b>11246</b>	<b>11216</b>

По данным Белстат

Также сократилось наличие грузовых транспортных средств. На данный момент организациям принадлежит 260 006 шт. грузовиков, что почти на 2500 шт. меньше, чем в 2019 г. Уменьшилось также число прицепов и полуприцепов (на 68 шт.). Однако, выросло количество грузовых транспортных средств в личной собственности граждан - грузовиков на 570, прицепов и полуприцепов - на 5242 шт. (Таб. 1.2.).

Таб. 1.2 Наличие транспортных средств в Беларуси

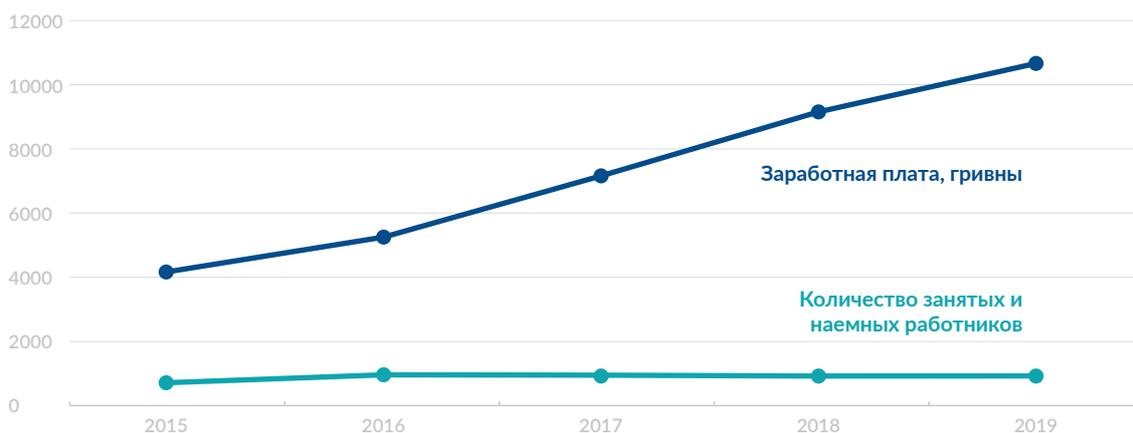
Тип ТС		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Транспортные средства, принадлежащие организациям	грузовые транспортные средства	282 437	275 976	268 905	268 426	262 504	260 006
	прицепы и полуприцепы	77 76	77 736	78 259	76 580	80 481	80 413
Транспортные средства в личной собственности граждан	грузовые транспортные средства	135 569	138 388	137 291	143 916	149 154	149 724
	прицепы и полуприцепы	171 13	173 327	179 191	183 688	188 923	194 169

По данным Министерства внутренних дел Республики Беларусь

## Украина

Географическое положение Украины, как и Беларуси, представляет большой потенциал для развития экономики страны, тем более что Украина имеет выход к морю. Транспортная структура, хотя и нуждается в модернизации, может стать сильной стороной украинской логистики, как и работники. Водители из стран бывшего Советского Союза являются хорошими профессионалами благодаря знанию механики и упорству, что как раз связано с довольно сложными условиями работы. Среднемесячная заработная плата штатных работников в 2019 г. в секторе наземного транспорта Украины составила 10 705 грн (350 евро), в то же время количество занятых и наемных работников - 916,6 тыс., т. е. на 30% больше, чем в 2015 году (Рис. 1.2).

Рис. 1.2 Средняя зарплата и число работников в сфере автомобильного и трубопроводного транспорта, тыс.



По данным Государственной службы статистики Украины

Сегодня на рынке автотранспортных услуг Украины действует около 62 тыс. автотранспортных компаний, осуществляющих перевозки грузов. В 2020 году количество действующих лицензий на международные перевозки составило 14705, из них 4305 также на перевозки опасных грузов. В общей сложности украинские транспортные компании располагают 43907 тягачами, 7414 легкими коммерческими автомобилями (например, фургонами) и 7727 другими грузовыми средствами, предназначенными для автомобильного грузового транспорта. Всего автопарк грузовых автомобилей в Украине составляет более 59 тыс. транспортных средств.

## Россия

В то время как украинский или белорусский рынок автомобильных грузовых перевозок характеризуется высокой долей коммерческих перевозок, ситуация в России немного другая. Согласно рапорту «Обзор отрасли грузоперевозок в России. 2020 год»ЕУ, большая часть грузов транспортируется в Федерации предприятиями для собственных нужд, а перевозки на коммерческой основе составляют лишь около четверти объема перевезенных грузов и половины грузооборота. При этом, по мнению экспертов, более высокая доля в грузообороте свидетельствует о более высокой средней дальности коммерческих перевозок.

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций, осуществляющих автомобильный грузовой транспорт и услуги по перевозкам, составила в 2019 году 39,3 тыс. руб. (480 евро). Это означает рост на 10% по сравнению с 2018 годом. Рост наблюдается также в области среднегодовой численности работников автодорожных перевозчиков, которая составляет 497,4 тыс. и выросла по сравнению с 2018 г. на 10% (Рис. 1.3).

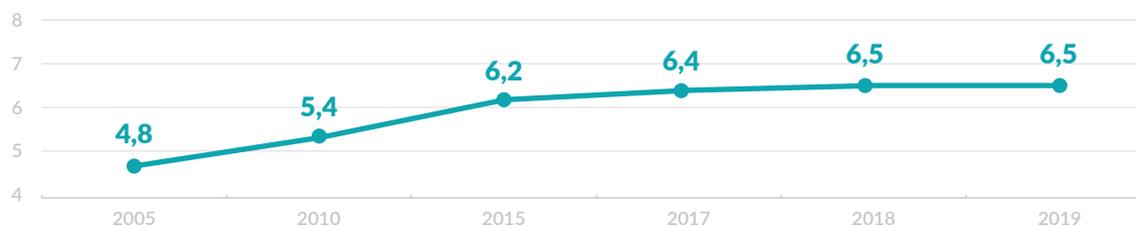
Рис. 1.3. Среднегодовая численность работников транспортных компаний и номинальная заработная плата



По данным Росстат

Россия обладает самым большим парком грузовых транспортных средств на территории европейского континента. Согласно официальным данным, в 2019 г. по российским дорогам ездило 6,5 млн коммерческих автомобилей (включая пикапы и легковые фургоны), в том числе в собственности граждан - 4 млн шт. На протяжении последних лет автопарк Федерации непрерывно увеличивается (Рис. 1.4). Количество грузовых автомобилей с РММ более 3,5 т составляет 3,7 млн.

Рис. 1.4. Парк коммерческих ТС в России, млн



По данным Росстат

Российская Федерация отличается количеством потенциальных работодателей. По состоянию на 2019 год, число организаций, предоставляющих услуги транспортировки и хранения, составляло более 224 тыс. (Рис. 1.5) Однако стоит отметить, что большинство российских автоперевозчиков – это физические лица и микропредприятия.

Рис. 1.5 Количество организаций, предоставляющих услуги транспортировки и хранения



По данным Росстат

На российском рынке перевозок работают различные по структуре, масштабу и виду оказываемых услуг фирмы. Как сообщают представители ЕУ, некоторые из них являются частью компаний розничной торговли и входят в крупные холдинги, другие представляют собой операторов, часть из которых специализируются на перевозке сборных или комплектных грузов, а третьи оказывают комплексные логистические услуги. Самые большие компании руководят парками в размере 4-6 тыс. транспортных средств, крупные игроки владеют автопарком в размере 1-3 тыс. ТС.



## Евгений Дубровин

директор по экспедированию в компании Clever Logistic

### От водителей до ТОП-менеджеров: белорусы в польском транспорте и логистике

Польские международные перевозчики «рассмотрели» и оценили преимущества водителей-белорусов уже давно. Белорусский водитель сидит за рулем 80-90 проц. польских грузовиков, которые встречаются на дорогах б. СССР. У некоторых польских перевозчиков на Восток ездят уже исключительно белорусы. Почему так? С момента распада соцлагеря именно польские частные перевозчики сориентировались быстрее всех остальных и заняли по разным оценкам примерно 2/3 рынка перевозок из Европы на Россию.

Со временем пожилые водители-поляки уходят на пенсию. Молодое поколение польских водителей отдает предпочтение рейсам по Европе с ее ровными дорогами и развитой инфраструктурой. Белорусские водители в этом смысле спасают ситуацию. Профессия водителя-международника в Беларуси сочетает в себе относительную доступность и высокий уровень зарплат. Из-за этого и пользуется популярностью среди белорусов. Республика стала кузницей водительских кадров для Польши и Литвы.

Кроме водителей в польском транспорте и логистике есть спрос и на других специалистов. Причем не только в логистических компаниях, но и в качестве специалистов по экспорту на Восток в промышленности и торговле. Все чаще встречаются специалисты по продажам, тендерам и расчетно-кассовому обслуживанию, а также юристы, маркетологи и кадровики. В случае сотрудников-белорусов большим плюсом является отличное знание языка и национальных особенностей. Это позволяет без проблем проинструктировать водителя, написать письмо в таможеню, и найти общий язык с русскоязычным клиентом.

Раньше все белорусские специалисты являлись по большей части выпускниками польских ВУЗов. Однако, в последние годы наблюдается иная тенденция. Крупные логистические компании с белорусскими «корнями» все чаще начинают переводить в свои польские офисы сотрудников из Беларуси.

Логика проста. Логистические компании в Беларуси часто являются неплохими работодателями, в связи с чем испытывают меньше проблем с наймом персонала. Сотрудник, принятый на работу в Минске, в течение нескольких лет вникает в принципы работы компании и впитывает в себя корпоративные ценности. Затем переводится, например, в Варшаву или Белосток. В выигрыше обе стороны: сотрудник переезжает в более благополучную в экономическом плане страну (при этом в силу специфики рынка перевод не всегда означает повышение зарплаты), а белорусская компания получает в своем польском офисе проводника корпоративных ценностей.

Полную статью эксперта Вы можете найти на портале Trans.INFO по [данной ссылке](#).



## Sandra Sofija Zinkevičė

партнёр по маркетингу, Girtėka Logistics

### Влияние возрастной структуры автопарка на эффективность работы транспортной компании

Высокие требования Европейского союза к транспортным компаниям по снижению вредных выбросов, а также материальное стимулирование бизнеса, в значительной степени «омолодило» транспорт в Европе. Эксплуатировать экологически «грязный» автомобиль стало невыгодно экономически.

Чем новее автопарк, тем дешевле его техобслуживание и выше рентабельность. Он позволяет осуществлять бесперебойные услуги транспортировки. Это имеет ключевое значение при сотрудничестве с транснациональными корпорациями и ведущими компаниями-производителями. Основная часть реализуемых нами перевозок выполняется на основе долгосрочных контрактов. Чтобы получить такой контракт, необходимо соответствовать всем требованиям заказчика и гарантировать безопасность грузов.

Существенным недостатком покупки новых грузовых автомобилей являются большие первоначальные денежные вложения. Однако этот недостаток компенсируется существующей возможностью подобрать класс автомобилей, максимально соответствующих потребностям предприятия.

#### Какие же трудности возникают при работе с устаревшим автопарком?

- 1** Высокие расходы на техобслуживание. И дело не в цене на запчасти, а в объеме ремонтных работ.
- 2** Повышенный риск срыва перевозки, и, как следствие, несоблюдение обязательств перед клиентом. Из-за поломок и частых профилактических ремонтных работ транспортная компания не может в полной мере реализовывать транспортные заявки.
- 3** Низкая топливная эффективность (расходы на заправку являются значительной частью затрат любой транспортной компании).
- 4** Текучка водителей. Не секрет, что при выборе работодателя водители интересуются состоянием автопарка.

Недостатки эксплуатации «устаревшего» автопарка очевидны. Возраст грузового автомобиля влияет на надежность и качество оказываемых услуг перевозки, на экологию, на безопасность дорожного движения: у новых моделей тягачей более продуманные с точки зрения безопасности кабины и есть электронные ассистенты.

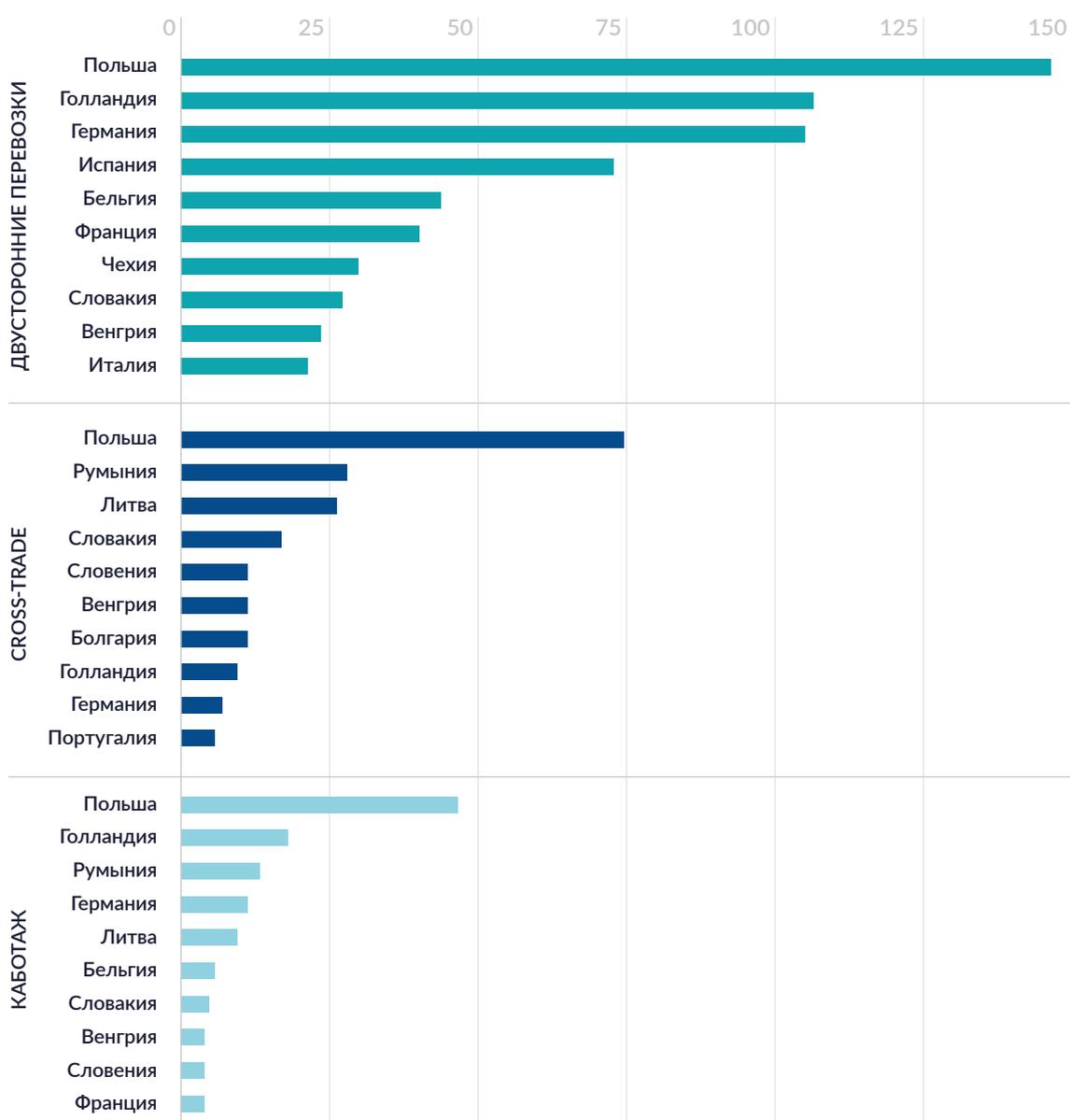
Полную статью эксперта Вы можете найти на портале Trans.INFO по [данной ссылке](#).

## 1.2. Западная Европа

Тенденции в перевозке грузов в странах ЕС в последние годы сильно варьировались. С одной стороны, быстрый рост перевозок отмечали страны Центральной и Восточной Европы, в основном Польша, Румыния и Литва. С другой, однако, в Западной Европе произошла стагнация перевозок. По данным Евростата, в 2018 году 23% грузов европейского автомобильного транспорта, т.е. около 270 млн тонн, перевезли польские компании. В группу крупнейших перевозчиков входят также Нидерланды, Германия и Испания. В случае операций cross-trade (перевозка между зарубежными странами), кроме Польши лидируют Румыния и Литва, а в случае каботажа - Польша, Голландия и Румыния (Рис. 1.6).

Рис. 1.6. Самые крупные перевозчики в автомобильном транспорте

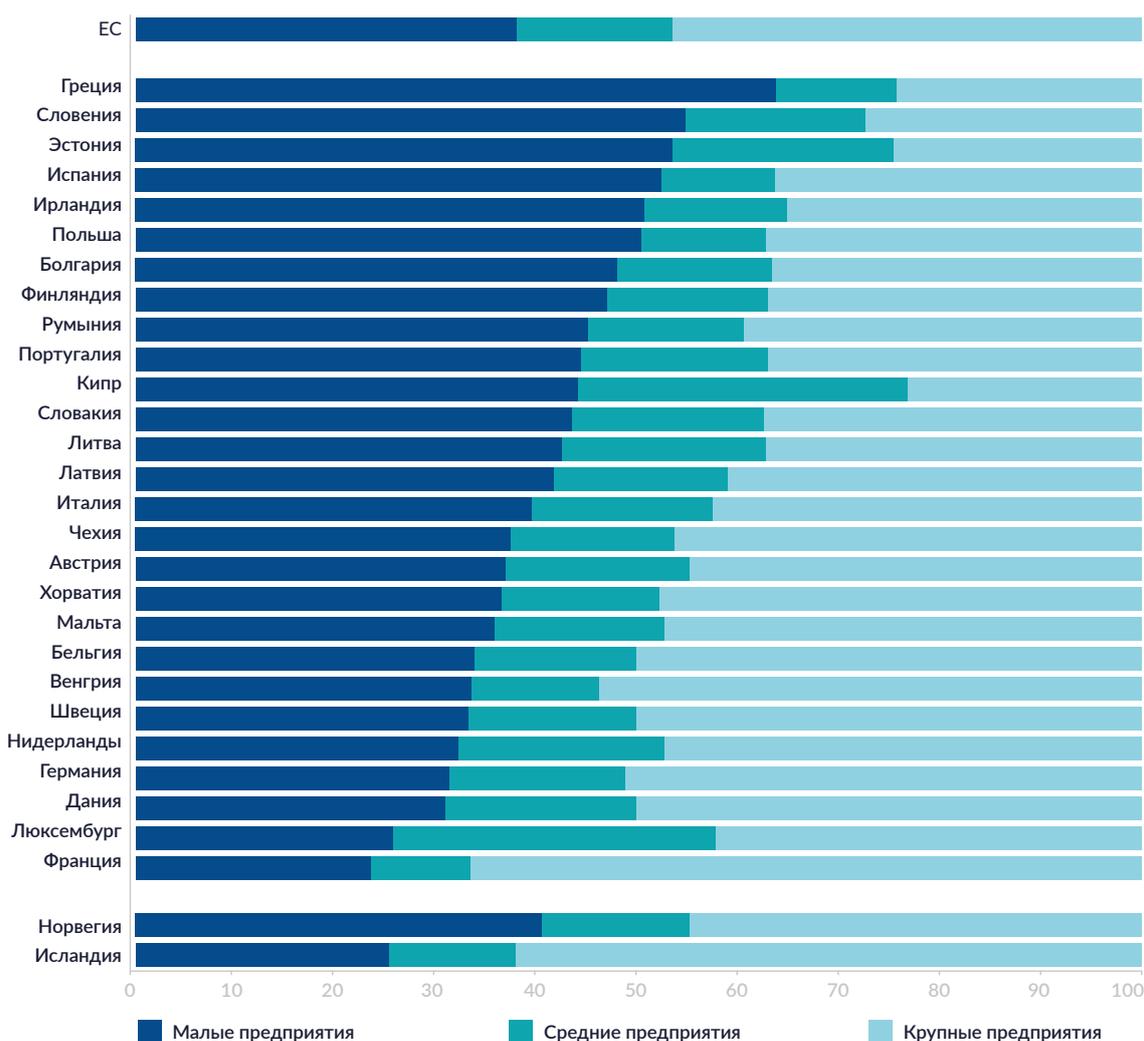
ДАННЫЕ ПО КАТЕГОРИЯМ ТРАНСПОРТА В 2018 Г. (МЛН. ТОНН)



Источник: International annual road transport, Eurostat/Финансовый наблюдатель

Сектор автомобильного транспорта в Европейском союзе является одним из наиболее развитых отраслей экономики и в то же время доминирует в грузоперевозках на территории всего сообщества. Доля грузоперевозок, без морских и воздушных, удерживается на уровне около 72%. О их значении наглядно свидетельствует уровень генерируемых оборотов. В 2015 году автомобильные перевозки грузов генерировали 330 млрд евро. Между тем стоимость европейского рынка автомобильных перевозок в 2020 г. составила 342,5 млрд евро. Предполагается, что в 2021 г. составит 340 миллиардов евро. Этот рост соответствует положительной тенденции, зафиксированной в годовом исчислении в период с 2010 по 2020 год (за исключением 2012 года, в течение которого наблюдалось снижение). Предполагается, что к концу 2021 г. рынок автомобильных грузовых перевозок отметит общий рост на 23% по сравнению с 2010 г. В Европейском союзе зарегистрировано более 1,2 млн транспортных компаний (больше всего, так как почти 200 тыс., зарегистрировано в Испании). По состоянию на 2017 год, больше всего компаний приходится на сектор грузовых перевозок - 585,8 тыс. фирм. За ним находятся секторы пассажирских перевозок и складирования. С точки зрения размера фирм, преобладают крупные компании, в которых работает 250 или более человек. 3200 крупных транспортных и складских компаний в ЕС генерируют 56,2% добавленной стоимости брутто и трудоустраивают 47% от общего числа работников, занятых в этих секторах. В целом, 37,7% транспортных работников трудоустроены в ЕС малыми предприятиями, 15,3% средними и 47% - крупными (Рис. 1.7).

Рис. 1.7. Лица, работающие в транспортных компаниях, по размеру предприятий, 2018 г.



По данным Еврокомиссии, в общей сложности в транспортно-складском секторе в ЕС работают более 11 млн человек. Больше всего работают в крупных европейских экономиках - в Германии (2,01 млн), Франции (1,38 млн), Великобритании (1,21 млн), Италии (1,07 млн), Испании (0,86 млн) и Польше (0,7 млн). По количеству трудоустроенных, это один из крупнейших сегментов в ЕС. Уступает место только таким секторам, как производство, оптовая и розничная торговля, здравоохранение, образование, государственная администрация, строительство, а также профессиональная, научная и техническая деятельность (Рис. 1.8).

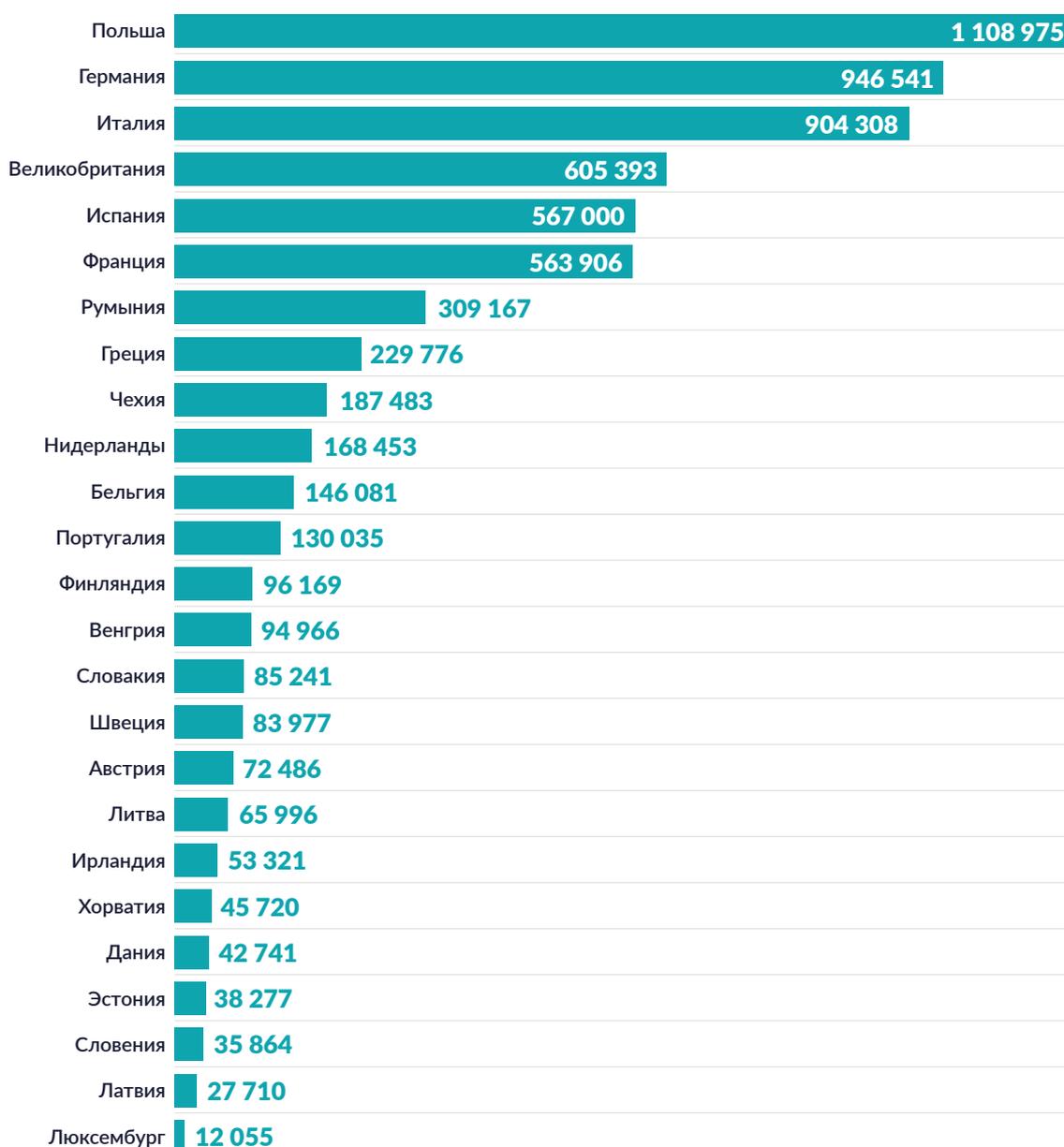
Рис. 1.8 Число работников в ЕС по секторам (III кв. 2020 г. в тыс.)



Источник: Statista

Оценить число профессиональных водителей, ввиду большой ротации в отрасли и нехватки кадров, еще сложнее. Из официальных источников за 2014 г. следует, что число водителей, имеющих водительские права категории С, составляет в странах Евросоюза 3,27 млн (Рис. 11). Больше всего водителей грузовых автомобилей в Германии, Франции, Италии, Польше и Испании. Меньше всего - в Прибалтике (Литва, Латвия, Эстония) и на Кипре, в Люксембурге и на Мальте. Тем не менее, для лучшего представления транспортного сектора ЕС стоит взглянуть на автопарк грузовых автомобилей, которым располагают европейские перевозчики. По дорогам ЕС в настоящее время ездят 6,2 млн средних и тяжелых коммерческих автомобилей, а их средний возраст составляет 13 лет. Каждый шестой грузовик происходит из Польши - в общей сложности из этой страны происходит более 1,1 млн грузовых и коммерческих автомобилей с РММ более 3,5 т. Несколько меньшим автопарком располагают немцы, итальянцы, англичане и испанцы (Рис. 1.9).

Рис. 1.9. Число грузовых автомобилей в отдельных странах ЕС



Источник: International annual road transport, Eurostat/Финансовый наблюдатель

# Интервью

## Ситуация на рынке труда очень выгодна для водителей



Ольга Корокий, Trans.INFO: **Расскажите, пожалуйста, как начать работу водителем-дальнобойщиком в Евросоюзе?**

**Ярослав Степняк, директор компании “Easy Work Polska”** (подбор кадров и обучение водителей): Когда водитель получил свидетельство о профессиональной квалификации и успешно прошел медобследование у соответствующего врача и психолога, а его работодатель получил свидетельство водителя (в простонародье называемое «красная бумага») и имеет карту водителя, он может легально работать водителем, выполняя международные перевозки.

**В разных системах? Какие графики работы обычно предлагают европейские компании?**

Обычно предложения работодателей включают разные системы работы 3/1, 4/1, 6/2, 8/2. Есть, также, предложения, когда работодатели предлагают работу по системе, когда водитель уезжает в поездку на 11-12 дней, а затем каждые вторые выходные у водителя отдых и в понедельник он выезжает на трассу. При такой договоренности водитель часто получает бесплатное жилье от работодателя на эти несколько дней выходных в месяц, чтобы он мог отдохнуть и подготовиться к следующему рейсу.

**Какие перспективы развития у водителей в ЕС?**

Вначале следует отметить, что актуальная ситуация на рынке труда очень выгодна для водителей. Работодатели, которым в настоящее время требуется большое количество водителей, нежели когда-либо ранее, сообщают, что они готовы помочь даже неопытным водителям получить требуемые умения и опыт.

По этой причине, большое количество работодателей предоставляют перед началом работы обучение для водителей. Целью этого обучения является получение разрешения на работу и часто работодатель покрывает затраты водителя.

Вдобавок, часто работодатель организует работу так, чтобы водитель мог несколько первых недель ездить в двойном экипаже с более опытным водителем. В крупных транспортных компаниях даже практикуют создание специального отдела, цель которого научить новых стажеров некоторым секретам работы, таким как телематика

## Каковы плюсы и минусы работы в странах ЕС?

Основным препятствием в работе водителей, не являющихся гражданами ЕС и работающих в ЕС, является необходимость наличия множества документов и длительное время на ожидание решений о выдаче разрешения на работу.

Это часто является проблемой, когда работодатель, несмотря на искреннюю готовность, даже подал такое заявление на выдачу разрешения на работу вовремя, но получение решения со стороны Воеводы часто занимает больше времени, чем возможность работы для такого водителя на основании так называемой Упрощенной процедуры (я имею в виду так называемое “приглашение на работу”).

## Что тогда делать водителям?

В таких ситуациях этим водителям приходится возвращаться домой и ждать, часто долгие недели, прежде чем будет выдано такое решение и отправлены соответствующие документы. Но даже с этого момента водителю необходимо около месяца для получения новой рабочей визы на основании полученных документов. В последнее время эта проблема особенно заметна для граждан Беларуси и России.

Однако огромным преимуществом работы является возможность непрерывного проезда через границы стран Шенгенской зоны без необходимости остановок или же проверки перевозимого груза. Добавляя к этому густую сеть европейских автомагистралей, можно сказать, что условия для выполнения работы международным водителем в ЕС почти идеальны – я говорю почти потому, что я хотел бы, чтобы у всех водителей было достаточно парковочных мест рядом с автомагистралями. Часто вероятность нахождения свободного места на автостоянке после 20:00 сравнима с чудом.

## Сколько дальнбойщик может заработать в ЕС?

Заработок сильно различается – он зависит не только от того, насколько опытен водитель, но и от того, какую работу он выполняет. Я имею в виду разницу в заработках водителей, перевозящих, например, опасные материалы или автоцистерны – очевидно, что их оплата и ответственность будут другими, чем при перевозке обычных грузов на поддонах.

В целом, можно сказать, что водитель (при условии, что он работает например в этот месяц без отпуска) может заработать от 1,8 тыс. до 2 тыс. евро, а то и более 2 тыс. (если он очень опытен). Есть также предложения для водителей, которые предоставляет транспортная компания, чтобы поддержать их вначале, спонсируя расходы на получение квалификации, исследований и т. п. – тогда их заработок обычно ниже в первые 2-3 месяца.

Однако не следует забывать, что в различных государствах - членах ЕС существует ряд нормативных актов, которые определяют минимальную почасовую оплату (например, MILOG в Германии). Роль работодателя заключается в обеспечении такой заработной платы на уровне, который не нарушает правила отдельных государств, в которые направляется водитель.

Полную статью Вы можете найти на портале Trans.INFO по [данной ссылке](#).

# 2

## Вознаграждение водителей грузовых автомобилей

Заработная плата водителей грузовых автомобилей, независимо от страны, сильно варьируется и зависит от очень многих факторов: размера транспортной компании, трудового стажа, типа договора, системы труда, типа маршрутов и т.д. Кроме того, заработная плата водителей - это не только базовый оклад. Она также включает в себя дежурства, работу в сверхурочное время, командировочные, оплату за работу в ночное время. Существует также ряд других возможных надбавок, таких как работа с опасными материалами, премия за фрахт, надбавка за экономичную езду, ежегодный бонус и т. д. В этой части отчета мы подробно объясняем, как выглядит размер заработной платы водителей грузовых автомобилей в отдельных регионах Европы.

## 2.1. Заработная плата водителей в Восточной Европе

В большинстве транспортных компаний и у частных грузоперевозчиков зарплата водителей транспортных средств варьируется в зависимости от многих факторов. Например, в Украине до сих пор практикуют расчет от величины заезженных километров или от размеров фрахта. В Беларуси многое зависит от направлений, в России - от города и региона. Давайте разберем самые популярные варианты заработной платы в транспортной отрасли самых больших стран восточноевропейского региона.

### 2.1.1. Беларусь

Базовая зарплата водителя тягача с прицепом в Беларуси соответствует среднему уровню зарплат в стране. По данным Национального статистического комитета, в январе-августе 2021 г. среднемесячная плата составляла 1394 руб. (490 евро), что составляет 105% уровня соответствующего периода предыдущего года. Больше всего получают работники в Минске (1996,4 руб., т.е. 703 евро) и минской области (1388,6 руб. или 489 евро). В остальных регионах плата варьируется от 1128,6 руб. (могилевская область) до 1232,2 руб. (гомельская область).

Относительно транспортно-логистической отрасли («Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность»), номинальная начисленная и реальная заработная плата составила по данным первого полугодия 2021 г. 1343,9 руб. (473 евро), при чем уровень вознаграждения по итогам самого августа составил 1451,2 руб. (511 евро). Сотрудники сухопутного транспорта получали в августе 1480,2 руб., представители складирования - 1362 руб., а курьерской деятельности - 1183,3 руб. (соответственно 521, 479 и 416 евро). По итогам прошлого года, согласно официальным данным, номинальная среднемесячная зарплата работников отрасли транспортной и курьерской деятельности составила 1116,7 руб., т.е. 393 евро.

Стоит отметить, что, как и в других странах, в Беларуси водителям грузовиков выплачиваются надбавки, например, командировочные и за ночную езду (в государственных предприятиях). В случае работы по стране зарплата не привязывается к средней государственной и, собственно, зависит от условий и договоренностей.

В среднем, плата для водителей-международников по Европе составляет 55-70 евро в сутки. Посуточные это самый популярный и выгодный способ оплаты труда в Беларуси (впрочем, как и везде). В том случае, если работодатель проводит оплату в зависимости от пробега транспортного средства, средняя ставка за один километр составляет 12 евроцентов. На лучшие условия могут рассчитывать водители автовозов - они могут заработать около 120 евро в сутки.

### 2.1.2. Украина

В Украине существует несколько менее или более популярных вариантов оплаты труда водителей грузовиков. Это могут быть посуточные, процент от величины фрахта, ставка за километраж или фиксированная ставка.

Налоговым кодексом Украины установлены максимальные нормы суточных (определенный процент размера минимальной заработной платы на 1 января отчетного года), но не минимальные. Таким образом, ставки для водителей устанавливаются индивидуально в зависимости от экономической ситуации и рентабельности предпринимательств. В среднем водителям работающим внутри страны оплачивается 30-50 грн (1-1,5 евро) и 200 грн (ок. 6,5 евро) международникам.

В случае процента от величины фрахта, водителю грузовика начисляется от 10 до 15% заработка транспортной компании от грузоперевозок. В данном случае все зависит от транспортного средства и того, сколько ТС в состоянии заработать. Учитывая вышеуказанное, водитель по Украине на грузовике с полуприцепом еще в 2018 г. мог получить около 400 евро в месяц. Однако сейчас ситуация немного изменилась. По данным базы Trud.com, средняя заработная плата водителя тягача с полуприцепом составляет почти 24 200 грн (780 евро). Причем в крупных городах, таких как Одесса, Киев, Днепр, плата выше на несколько тысяч гривен. В Одессе в среднем работодатели предлагают 28 200 грн (910 евро), Киеве - 26 750 (870 евро). По данным базы Work.ua, средняя зарплата в стране по должности «дальнобойщик» составляет 29 000 грн (940 евро). Лучше всего платят в Киеве (30 000 грн, т.е. 970 евро), меньше всего - в Запорожье и Харькове (по 22 500 грн или 730 евро). На больше, даже до 60 000 грн (около 1900 евро) могут рассчитывать водители-международники по трассам в ЕС. Диапазон ставок за километраж колеблется от 1 до 1,4 грн/км (до 0,03 евро). Если учесть средний пробег на уровне 10000 км в месяц (с пустыми переездами), водитель получает 8000 грн или около 300 евро. Стоит отметить, что сегодня такой способ подсчета времени применяется редко.

### 2.1.3. Россия

По данным базы портала Город Работ, в 2021 г. средняя зарплата водителя грузовика в РФ составляла 83 635 руб. (1030 евро). Медианная зарплата составляла 71 856 руб. Похожие данные предоставляют и другие тематические базы. Заработная плата водителей грузовиков зависит в России от уровня спроса на такой вид труда в определенном регионе или городе. В Москве и области, где осуществляется 35% грузовых операций Федерации, заработок водителей самый высокий (Таб. 2.1). Самая большая востребованность в дальнобойщиках в промышленных регионах и городах, где самая крупная инфраструктура логистического бизнеса - Москве, Санкт-Петербурге, Омске, Сургуте, Челябинске, Волгограде, Липецке и Екатеринбурге.

Вышеуказанные данные средние, без максимальных зарплат, поскольку они устанавливаются индивидуально с каждым работником. Впрочем, данный уровень подтверждают и сами водители - блогеры в социальных сетях и авторы статей в отраслевых СМИ. По их мнению, 70-80 тыс. руб. своеобразный стандарт для дальнобойщика категории С+Е с минимальным опытом работы.

Таб. 2.1. Заработная плата водителей грузовиков в российских регионах

Регион РФ	Зарплата, рубли	Зарплата, евро
Алтайский край	75 000	920
Москва	100 000	1230
Ростовская область	70 000	860

Краснодарский край	90 000	1110
Новосибирская область	75 000	920

Источник: zarplatto.ru

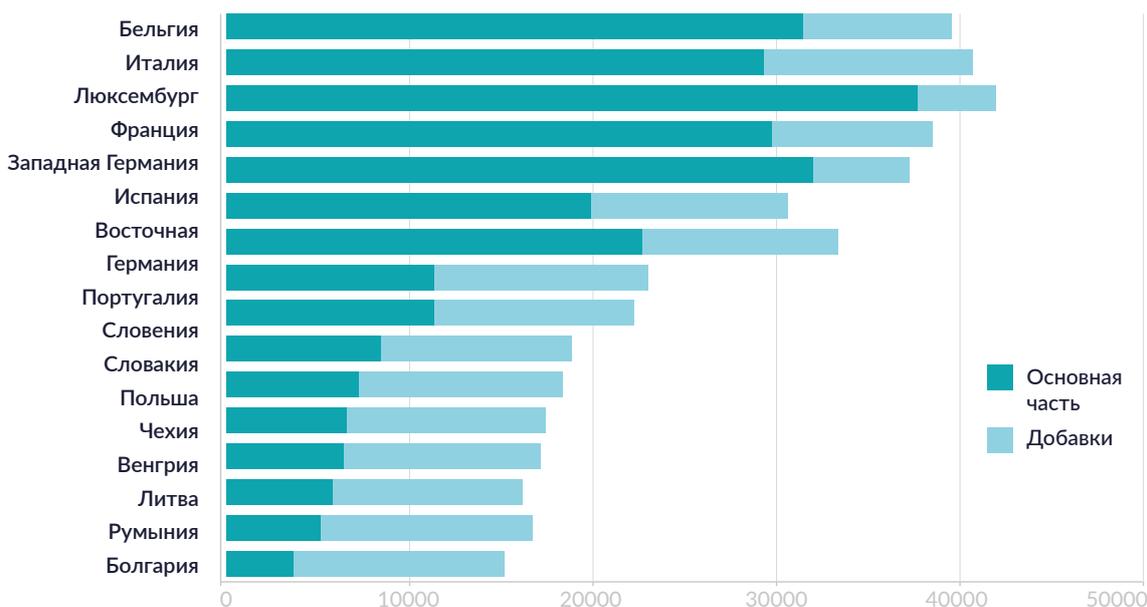
В случае оплаты за за 1 км поездки, ситуация немного сложнее, т.к. сказать, сколько получают водители за километр пути. Стоимость зависит от компании, груза, региона. Средний оклад составляет от 5 до 7 рублей, в сутки получается до 600 рублей (чистыми, без бонусов и премий). Водители-предприниматели на своих грузовых ТС зарабатывают, естественно, больше - от 30 руб. за 1 км. Также в данном случае многое зависит от дополнительных факторов - категории опасности груза, качество дорог, стоимости груза, хрупкости груза, сезона и т.д. Однако у водителей, работающих на собственном грузовике, больше также расходов, затруднений и ответственности.

В разных транспортных компаниях суточные могут считать по разному. На практике, в России обычно платят по 700 руб. Таким образом, если водитель получает за километрах (к примеру, 5 руб. за 1 км), за месяц проведет в пути 20 и проедет 12 тыс. км, то получит 74 тыс. руб. Все это - без дополнительных бонусов, как например, за экономию топлива, или наоборот - без вычетов за пережоги того же топлива.

## 2.2. Размер вознаграждения водителей в ЕС

Из отчета французской Национальной дорожной комиссии следует, что больше всего в Европе зарабатывают водители из Люксембурга (43 958 евро в год), меньше всего - болгары (15 186 евро). Ниже представлено сопоставление в пересчете на евро, показывающее, сколько

Рис. 2.1. Размер вознаграждения водителей грузовых автомобилей в отдельных странах ЕС (ежегодно, евро)



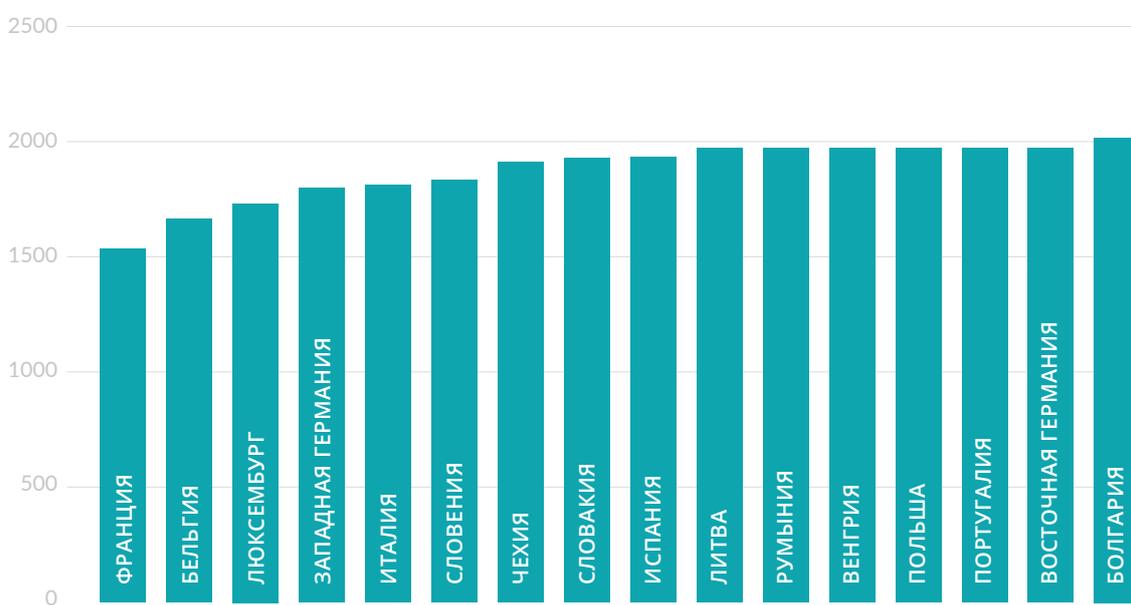
Источник: Собственная разработка на основе CNR European Studies

составляет общее предполагаемое вознаграждение водителей в отдельных странах с учетом надбавок и базовой зарплаты (рис.2.1).

## Продолжительность работы водителей

Хотя в странах Западной Европы водители зарабатывают больше, чем в других регионах, они, тем не менее, не работают дольше. Больше всего времени за рулем проводят водители из Центральной Европы, и, что интересно, это относится также к водителям, работающим в восточных немецких землях. Меньше всего времени на работе проводят дальнобойщики из Франции и Бельгии, при чем почти на 1/4 меньше тех, кто работает дольше всех (Рис. 2.2).

Рис. 2.2. Время работы водителей грузовых автомобилей в отдельных странах ЕС



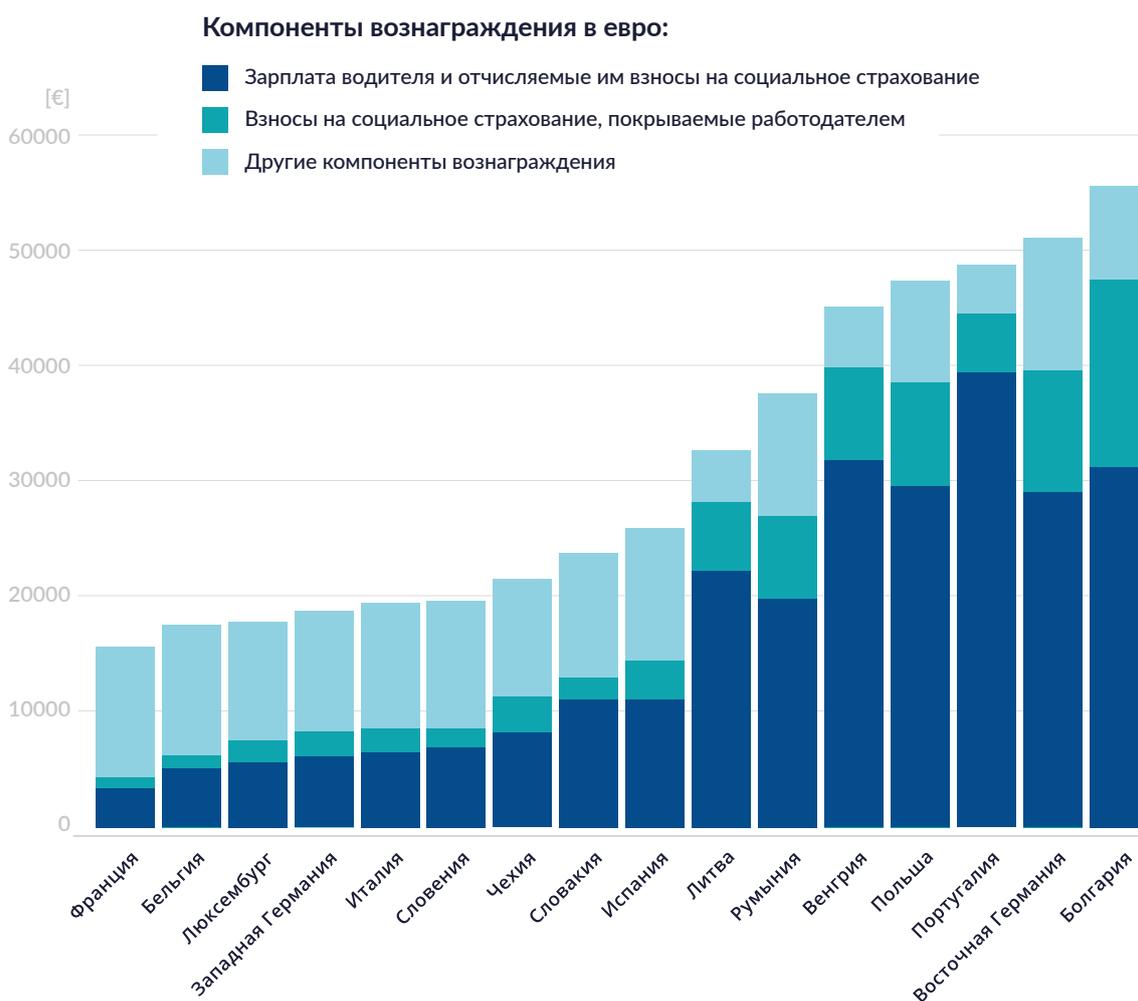
Источник: Собственная разработка на основе CNR European Studies

## Расходы на трудоустройство водителей

Стоит отметить, что в ЕС существенно различаются также расходы на трудоустройство водителей. С учетом зарплаты водителя и отчисляемых им взносов на социальное страхование, компонентов социального страхования, покрываемых работодателем, и других частей заработной платы, самые большие расходы несут работодатели в Бельгии. В этой стране стоимость трудоустройства водителя составляет 55 810 евро в год (в том числе вознаграждение работника составляет 39 589 евро, а 16 221 евро - это страховые взносы). На следующем месте находятся Италия (55 219 евро), Люксембург (49 014 евро) и Франция (45 852 евро).

Наименьшие затраты несут работодатели из Центральной и Восточной Европы. Болгарские предприниматели платят в среднем 15 859 евро (в том числе 673 евро - это взносы), румынские - 17 868 евро (1175 евро - взносы), литовские - 18 008, венгерские и чешские соответственно 18 957 и 19 667 евро. Страна с крупнейшим грузовым автопарком, то есть Польша, заняла место с результатом 19 813 евро (Рис. 2.3).

Рис. 2.3. Годовые расходы на трудоустройство в ЕС водителя грузового автомобиля



Источник: CNR European Studies

Как видим, в европейской зоне вознаграждение водителей очень разнообразно. Оно зависит не только от экономического развития отдельных государств-членов Содружества, но также от внутренних условий, проецирующих на условия местного рынка труда. Итак, давайте приглядимся к отдельным крупнейшим рынкам Европейского Сообщества.

## 2.2.1. Франция

Во Франции больше всего зарабатывают водители, выполняющие самые длинные маршруты. Перевозчик, работающий на полную ставку на дальних дистанциях, получал в 2018 году вознаграждение в среднем 2443 евро брутто, что на 2,9 проц. больше, чем в 2017 г. Водители, работающие в регионе, получают в среднем 2339 евро брутто, т.е. на 4,9 проц. больше, чем годом ранее. Меньше всего зарабатывают новички - их зарплата в 2019 г. составляла даже 1700 евро

Во Франции также существуют различия в оплате труда в зависимости от размера компаний. Малые предприятия, в которых работает до 19 сотрудников, платят больше водителям, выполняющим более длительные маршруты, чем компании с более чем 50 сотрудниками.

Разница, однако, не является существенной. В случае регионального транспорта самыми щедрыми являются предприятия с численностью работников от 20 до 50 человек - они платят водителям в среднем 2370 евро брутто в месяц. С другой стороны, перевозчик с 50 и более работниками платит в среднем на 77 евро в месяц меньше.

## 2.2.2. Испания

Базовый оклад водителей грузовых автомобилей в Испании вырос за последние 5 лет с 960 до 1400 евро в месяц. Многое, однако, зависит от различных факторов, таких как тип груза и маршрута, бонусы, работа в сверхурочное время и т.д. К этому также добавляются командировочные и всевозможные надбавки.

Самозанятые на дальних маршрутах могут рассчитывать даже на 2000 евро в месяц, однако в этом случае сам водитель должен позаботиться о расходах на техническое обслуживание и топливо, а также страхование в случае повреждения товара. Независимо от преобладающих условий, водитель, который согласует хороший договор в компании с хорошей репутацией, может заработать даже трехкратную базовую ежемесячную зарплату.

Стоит отметить, что испанцы, ища способ привлечения сотрудников, нанимают кандидатов, не имеющих права управлять грузовыми автомобилями. Достаточно подписать договор с работодателем об осуществлении международных перевозок, и взамен компании обязуются нести расходы на получение квалификации. Кандидат должен заплатить только за экзамены, а это стоимость ок. 100 евро.

## 2.2.3. Литва

Литва, как единственная страна в ЕС, применяет при расчетах с водителями так называемый коэффициент среднего вознаграждения. В начале 2020 г. зарплата водителей выросла со 130% от минимального вознаграждения до 165%. В настоящее время минимальная заработная плата в транспортном секторе составляет 1059 евро брутто, а с 1 января 2022 года - с увеличением минимального месячного вознаграждения до 730 евро - фиксированная зарплата водителей вырастет до 1204 евро брутто.

Средние суточные на европейских маршрутах в Литве составляют 70 евро, что означает, что на руки водитель, работающий в литовской компании, может получить 2100 евро нетто (почти 3500 евро брутто), а водитель эвакуатора - даже 3000 евро. Учитывая выходные дни, водитель может зарабатывать более 1600 евро в месяц на руки. Для сравнения, еще несколько лет назад месячная зарплата водителей составляла около 800-850 евро, базовый оклад - от 420 до 550 евро. В месяц на руки водитель получал около 1250 евро.

## 2.2.4. Германия

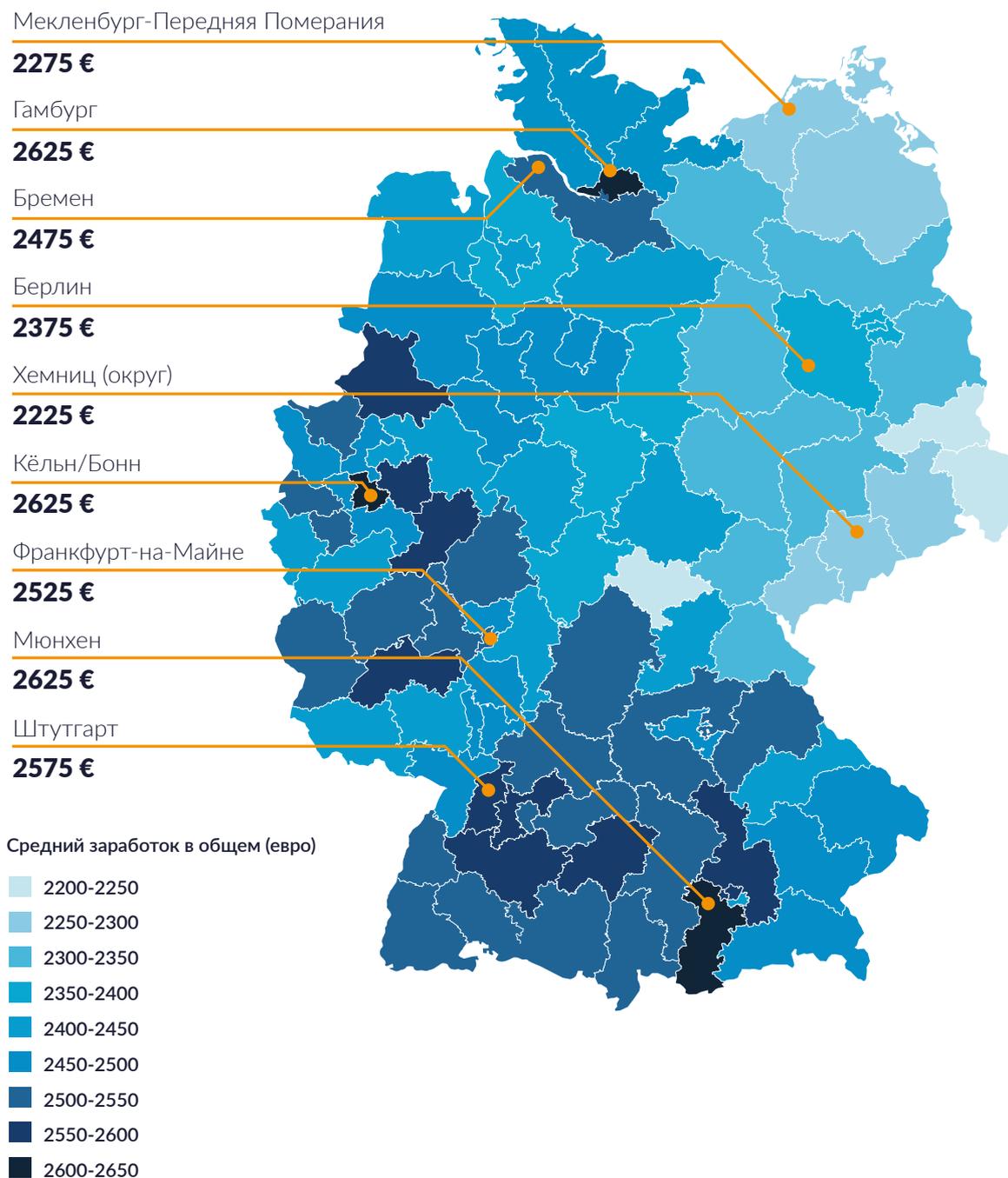
По данным немецкого портала Stern, на т.н. «старт» водители редко зарабатывают больше 1800 евро. Некоторые компании платят дополнительно в командировочных и надбавках. На большую зарплату могут рассчитывать водители со стажем, которые ездят на дальние маршруты или перевозят опасные грузы. Их зарплаты доходят до 5000 евро в месяц.

Интересно, что доходы водителей грузовых автомобилей в Германии также определяются налоговым классом. Неженатый человек с классом I получает в среднем на 100-250 евро меньше, чем человек, состоящий в браке, который имеет класс III. Кроме того, заработки

в Германии зависят также от региона - водители, работающие в Восточной Германии, зарабатывают, как правило, меньше.

Между тем из сопоставления JobMachtMe мы узнаем, что больше всего зарабатывают водители в Мюнхене (2625 евро), а меньше всего - в Саксонии (около 2200 евро). Разница между восточными и западными землями очень значительна (Рис. 2.4). Это можно объяснить тем, что подавляющее большинство экспортеров расположено вдоль западной границы Германии.

Рис. 2.4. Средний заработок водителей грузовых автомобилей в Германии, в евро (2019)



Источник: CNR European Studies

## 2.2.5. Польша

В 2020 году водители грузовых автомобилей в Польше зарабатывали в среднем 1352 евро. Самые большие зарплаты получают водители, выполняющие международные перевозки за пределы Европейского союза, в так называемые третьи страны. Немного меньше (в среднем на 50 евро) составляют зарплаты водителей, выполняющих заказы по перевозкам на территории Сообщества.

Рамки вознаграждений выглядят следующим образом: до 440 евро зарабатывает 4 проц. водителей, до 870 евро - 4,3 проц., до 1100 евро - 13,7 проц. В диапазоне от 1100 до 1530 евро зарабатывает самая большая группа - почти 49 проц. респондентов. Более 1530 евро получают почти 25 проц. водителей.

Интересно, что больше всего зарабатывают водители в возрасте 31-40 лет, то есть люди в среднем с 10-летним стажем. Наиболее выгодными являются самые длинные системы (4/1 и 3/1). В таком случае доход водителей может быть выше на 220 евро. Недостатком, однако, является тот факт, что доход водителей грузовых автомобилей по-прежнему основан на трех разных компонентах, а не на единой заработной плате, подлежащей налогообложению: командировочных, единовременной оплате, премии и других надбавках подобного типа.

## 2.2.6. Великобритания

В настоящее время ситуация в Великобритании во многом уникальна. Все из-за кризиса, вызванного нехваткой водителей, следующего из брексита и пандемии. Некоторые работодатели предлагают новым сотрудникам даже 350 евро в день. Кроме того, для новых водителей компании предлагают премии (напр., Tesco 1180 евро, DHL – 1760 евро). Известны случаи предоставления водителям вознаграждения даже по 82 тыс евро в год, т.е. 31,39 евро в час.

Напомним, что в 2020 году, до кризиса, в зависимости от трудового стажа минимальная заработная плата составляла от 6,45 до 8,72 фунтов стерлингов (7,58-10,25 евро по курсу с октября 2021 года). Средний заработок профессиональных водителей - в зависимости от вида управляемого транспортного средства - составлял от 1600 до 2400 фунтов стерлингов (1880-2800 евро) в месяц.

Согласно данным сервиса Salary Explorer, в 2021 году вознаграждения водителей грузовых автомобилей в Великобритании варьируются от 11 600 (минимальная заработная плата) до 36 900 фунтов стерлингов в год (максимальная заработная плата). Таким образом, в пересчете на евро ставка колеблется от 13 600 до 43 400 евро в год. Средняя зарплата составляет 24 100 фунтов (28 350 евро) в год.

## 2.2.7. Скандинавские рынки

### Норвегия

Согласно официальной статистике, иммигранты в Норвегии зарабатывают в среднем немного меньше, чем местные жители, т. е. около 4000 евро в месяц. Почасовая заработная плата чаще всего подразделяется на следующие категории: для малолетних работников до 20 лет, для неквалифицированных работников, специалистов и квалифицированных работников. Они могут зависеть от стажа работы, но не дифференцированы одинаково для всех отраслей. В случае водителей грузовых автомобилей средняя ежемесячная зарплата составляет 37 540



крон, т.е. 3780 евро брутто. Стоит отметить, что, хотя в Норвегии нет минимальной заработной платы как таковой, в некоторых отраслях был введен такой минимум, чтобы предотвратить выплату иностранным работникам более низкой заработной платы и создание недобросовестной конкуренции на рынке. К этой группе относится также транспорт. Одной из областей, где это применимо, является профессия водителя грузовика. Работники, перевозящие грузы автомобильным транспортом с РММ более 3,5 тонн, теперь должны получать не менее 185,50 норвежских крон (около 18,70 евро) в час (подробнее о минимальной заработной плате в Норвегии см. раздел Минимальная заработная плата).

## Швеция

В Швеции нет минимальной заработной платы, а наименьшие ставки в данных профессиях устанавливаются в соответствии с коллективными соглашениями профсоюзов. На практике эта система не часто применяется к людям, не работающим на полную ставку. Из данных шведского Статистического управления следует, что средняя зарплата в Швеции составляет 35,3 тыс. крон (3480 евро) брутто. Зарплата водителей грузовых автомобилей достигает 28 300 крон (2800 евро). Что касается почасовых ставок, то водители могут рассчитывать на 100-140 крон (9,86-13,80 евро).

## Дания

В Дании, как и в Швеции, законодательство оставляет вопросы, связанные с рынком труда, коллективным соглашениям. Все действующие правила согласуются между профсоюзами и союзами работодателей. Однако в 2020 г. датский парламент принял закон о зарплате для водителей, который действует с 2021 г. Согласно новому закону, дорожный перевозчик, осуществляющий определенные перевозки, обязан выплатить минимальную заработную плату водителям на условиях, действующих в Дании.

Вышеупомянутый закон ввел обязательство выплачивать водителям минимальную заработную плату в размере 163,50 крон в час, т.е. около 22 евро. В зависимости от региона и города, водители в Дании могут рассчитывать на вознаграждение порядка 40000 датских крон (5300 евро).

## Финляндия

Ставки заработной платы водителей в Финляндии зависят от стажа работы. Они варьируются от 13,65 евро в час (водитель седельного тягача с полуприцепом кат. С1, Е, С+Е со стажем менее 4 лет) до 15,10 евро (водитель грузовика с прицепом со стажем более 12 лет).

Среднемесячная зарплата в Финляндии колеблется на уровне 3500-4500 евро брутто. Дальнотбойщики входят в группу самых высокооплачиваемых профессий - в месяц водители транспортных средств больше 3,5 т способны зарабатывать 4500 евро. Для сравнения, водители автобусов зарабатывают около 2500 евро.



## Максим Якимов

HR Finèjas Group

### Работа дальнобойщиком по Европе. Основные ошибки в начале пути

В связи с экономическими трудностями и политическим кризисом, многие дальнобойщики из Украины рассматривают варианты работы в ЕС. На сегодняшний день наиболее привлекательна, в плане зарплаты, именно Литва.

**1**

Разберем детально все основные ошибки.

Очень многие хотят трудоустроиться водителем дальнобойщиком, не имея ни малейшего опыта работы с полуприцепом. Помните, что стаж работы по категории В и С кардинально отличается от стажа по СЕ. Мой совет вам, не покупайте категории СЕ, а учитесь. Оплатите уроки практической езды и поработайте, хотя бы немного в своей родной стране, а уже после этого стройте свою карьеру в Европе. Здесь все как в жизни, сначала детский сад, потом школа и только после этого университет.

**2**

Выучите принципы режима труда и отдыха водителя, а в идеале научитесь работать с тахографом (хотя бы в общих чертах). Благо информации в интернете достаточно. Главное не лениться и выбросить из головы идею о том, что скачаете себе какое-то приложение, и все будет хорошо. Помните, ваше главное „приложение” – это тахограф.

**3**

**4**

Выучите правила заполнения CMR (хотя бы в общих чертах).

**5**

Начинайте карьеру водителя международника со стажировки. Все мы понимаем, что стажировка оплачивается меньше, но если у вас нет опыта работы по Европе, то лучше не спешить и плавно влиться в рабочий процесс.

**6**

В каждой компании есть ряд правил и рекомендаций. И их не нужно игнорировать. Помните. Это важно.

При выборе компании, в которой будете начинать свой путь водителя дальнобойщика международника, навсегда забудьте о отзывах в интернете. В интернете очень много негатива о всех без исключения компаниях и эти отзывы пишут люди, которые совершили одну или несколько ошибок перечисленных выше. Помните одну простую истину – какое у работника отношение к работе, такое отношение у руководства к работнику.

## 2.2.8. Минимальная заработная плата в ЕС

В последние годы несколько стран Европейского союза решили ввести национальные законы, устанавливающие основные правила делегирования работников на работу на своей территории, регулирующие, в частности, вопрос о минимальной заработной плате. Ниже мы представляем сопоставление этих государств.

### Германия

Германия является одним из первых государств ЕС, которые решили ввести законы о минимальной заработной плате для делегированных работников. Закон MiLoG (Gesetz zur Regelung eines Allgemeinen Mindestlohnes- Mindestlohngesetz) вступил в силу 1 января 2015 г. Закон не распространяется на транзит.

#### Кто охвачен минимальной заработной платой?

MiLoG охватывает как водителей, нанятых по трудовому договору, так и по договору-поручению. Самозанятый водитель не подпадает под действие Правил MiLoG, если эта деятельность не является фиктивной. Контрольные органы в Германии могут таковую констатировать, если водитель, являющийся индивидуальным предпринимателем, достигает более 5/6 доходов от одного перевозчика или управляет автомобилем, являющимся его собственностью, и получает вознаграждение за часы работы, а не за конкретный заказ.

#### Ставки и компоненты минимальной заработной платы

С 1 января 2021 г. почасовая ставка заработной платы составляет в Германии 9,50 евро. Ежемесячная ставка на питание составляет 263 евро (8,77 евро в сутки), а ежемесячная ставка на проживание - 237 евро (7,90 евро в сутки). С 2017 г. учитываются следующие надбавки: вознаграждение за работу в сверхурочное время, премии по сдельной оплате труда, премии за качество, надбавки за работу в сверхурочное время и за работу в воскресенье и праздничные дни, дополнительные услуги для работы в сложных условиях. В качестве компонента минимальной заработной платы нельзя учитывать надбавку за ночную работу.

#### Штрафы

За нарушение закона MiLoG угрожают серьезные штрафы:

- 1 до 30 тыс. евро за нарушения, связанные с обязанностью вести надлежащую документацию, заявлением сотрудника на веб-портале, проявлением терпимости и сотрудничеством во время проверки;
- 2 до 500 тыс. евро за неуплату или неуплату в срок минимальной ставки для работника или работника субподрядчика.

### Франция

1 июля 2016 г. во Франции вступили в силу исполнительные правила по выполнению закона, называемого «Закон Луи Макрона» (Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité

et l'égalité des chances économiques). Французский закон, как и немецкий MiLoG, не распространяется на транзит.

## Кто охвачен минимальной заработной платой?

Во Франции законами о минимальной заработной плате охвачены водители, нанятые на основе трудового договора и договора поручения. Водитель, являющийся индивидуальным предпринимателем, не охвачен Законом Луи Макрона. Однако, если его услуги, предоставляемые перевозчику, или заключенный с ним договор имеют свойства трудовых отношений (например, водитель осуществляет перевозку транспортным средством, принадлежащим заказчику), контрольный орган может признать, что водитель подлежит положениям закона о минимальной заработной плате.

## Ставки и компоненты минимальной заработной платы

Во Франции надбавки, выплачиваемые работникам в рамках возмещения расходов на проезд, проживание или питание, даже если они являются фиксированными, не считаются составной частью заработной платы. Поэтому их нельзя считать частью минимальной заработной платы.

Размер ставки минимальной заработной платы на территории Франции (Таб. 2.2.) зависит от РММ транспортного средства, стажа работы на данном предприятии и от того, осуществляется ли работа транспорта в будние дни, нерабочие дни или по воскресеньям.

Таб. 2.2. Ставки почасового вознаграждения, действующие с 1 октября 2021 г.:

Группа	Водители	Коэффициент	Ставка в час, евро
3 бис	Водители транспортных средств с РММ до 3,5 тонн	118М	10,48
4	Водители транспортных средств с РММ от 3,5 до 11 тонн	120М	10,48
5	Водители грузовых транспортных средств с РММ от 11 до 19 тонн	128М	10,48
6	Водители транспортных средств с РММ более 19 тонн	138М	10,48
7	Высококвалифицированные водители	150М	10,49

Согласно коллективному соглашению, водители со стажем более 2, 5, 10 и 15 лет получают ставки соответственно на 2, 4, 6 и 8 проц. выше. Кроме того, водителю, работающему в воскресенье или праздничный день, предоставляется дополнительное вознаграждение за этот день в размере:

- 10,40 евро, если время работы в воскресенье или праздничный день составляет менее 3 часов
- 24,20 евро, если время работы в воскресенье или праздничный день составляет 3 часа или более.

## Штрафы

За нарушения Закона Луи Макрона ответственность несет исключительно работодатель. Санкции за нарушение обязанностей, связанных с делегированием работника на работу на территории Франции, можно разделить на уголовные и административные.

Уголовные санкции подразделяются на следующие категории:

- штраф 3-й категории - в размере 450 евро при отсутствии документа трудового договора в салоне транспортного средства,
- штраф 4-й категории - в размере 750 евро при отсутствии справки о делегировании в салоне транспортного средства или если ее содержание не соответствует действующим правилам,
- штраф 5-й категории - в размере 1500 евро, при отсутствии выплаты, установленной законом минимальной заработной платы, или действующей ежемесячной минимальной заработной платы.

### Административные санкции:

До конца февраля 2019 г. административные санкции за нарушения, связанные с Законом Луи Макрона, составили до 2 тыс. евро (4 тыс. евро в случае повторного правонарушения). С 1 марта 2019 г. действует обновленный законом № 2018-771 Трудовой кодекс. Инспекция труда может наложить штраф на перевозчика в размере 4 тыс. евро за каждого водителя и за каждое его нарушение, а также 8 тыс. евро за повторное нарушение такого же характера, совершенное в течение макс. 2 лет. Этот штраф увеличится еще на 50 проц. в случае очередного нарушения в течение одного года с даты уведомления о предупреждении, касающемся такого же предыдущего нарушения. Штрафы могут суммироваться.

## Италия

В Италии законы о минимальном вознаграждении для делегированных работников вступили в силу 22 июля 2016 г. Итальянский указ 136/2016 от 17 июля 2016 г., внедряющий директиву 96/71/ЕС о делегировании сотрудников в рамках предоставления услуг, налагает на иностранных работодателей обязанности в более ограниченной степени, по сравнению с немецкими и французскими законами. Он охватывает только водителей, осуществляющих на территории Италии каботажные операции. Здесь, однако, следует подчеркнуть, что правила о минимальной заработной плате также распространяются на водителей, осуществляющих каботаж транспортными средствами с РММ менее 3,5 тонн.

### Кто охвачен минимальной заработной платой?

Нормативами минимальной заработной платы охвачены только работники, нанятые по трудовому договору. Напротив, вопрос о каботаже, выполняемом самозанятыми работниками, или на основании договора поручения по-прежнему остается невыясненным.

Однако во избежание возможных санкций рекомендуется применять итальянские законы о минимальной заработной плате как к самозанятым водителям, выполняющим каботаж в Италии, так и к водителям, нанятым на основании гражданского договора.

### **Ставка минимального вознаграждения**

Перевозчик должен соблюдать условия, изложенные в коллективном трудовом соглашении логистики, перевозки грузов и экспедиции 2018-2019 (Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro logistica, trasporto merce spedizione). С 2020 года для отрасли действует новое трудовое коллективное соглашение.

Размер ставки зависит от категории водителя:

- «категория 3 Супер», которая касается водителей грузовых автомобилей с РММ более 8 тонн. Для нее месячная ставка, действующая с 1 октября до конца текущего года, составляет 1 750,37 евро.
- и «категория 3», которая охватывает водителей грузовых автомобилей с РММ менее 8 тонн. Эта ставка составляет 1 703,51 евро.

### **Штрафы**

За невыполнение информационного обязательства в виде отсутствия заявки на сотрудника грозит штраф в размере от 150 до 500 евро за каждого сотрудника. В свою очередь, при отсутствии необходимых документов в транспортном средстве или наличия несоответствия в документации можно получить штраф в размере от 1 тыс. до 10 тыс. евро штрафа.

Вышеуказанные санкции, в сумме, не могут превышать 150 тыс. евро. Зато за невыполнение обязанности по ведению и хранению требуемой указом документации предусмотрен штраф в размере от 500 евро до 3 тыс. евро за каждого работника. За отсутствие представителя для связи с итальянскими контролирующими органами и представительства предпринимателя грозит штраф от 2 тыс. до 6 тыс. евро.

## **Бельгия**

Обязанность по выплате минимальной заработной платы в Бельгии введена законом *Loi portant diverses dispositions concernant le détachement de travailleurs*. Минимальная заработная плата действует в случае:

транспорта на территории Бельгии, осуществляемого предприятием со штаб-квартирой в другом государстве-члене с участием сотрудника/водителя, осуществляющего перевозку по поручению бельгийского клиента или бельгийского перевозчика (в связи с коммерческим договором, заключенным между этими двумя предприятиями), каботажа.

### **Ставка минимального вознаграждения**

Минимальная заработная плата в Бельгии рассчитывается в соответствии с условиями коллективного соглашения для транспортного сектора, действующего в Бельгии (*Transport routier et la logistique pour compte de tiers: sous-secteur personel roulant*).

Кроме минимальной ставки за час работы (таб. 2.3), коллективное соглашение для этой отрасли также предусматривает необходимость выплаты других надбавок (например, за часы нахождения в распоряжении, стажи, связанные с командировкой).

Таб. 2.3. Минимальная заработная плата в Бельгии в соответствии с коллективным соглашением

Категория водителя	38ч/неделя (стандарт)	39ч/неделя и 6 оплачиваемых дней
Водитель транспортного средства грузоподъемностью до 7 тонн	11,0060 евро/ч	10,7240 евро/ч
Водитель транспортного средства грузоподъемностью от 7 до 15 тонн	11,2535 евро/ч	10,9650 евро/ч
Водитель транспортного средства грузоподъемностью более 15 тонн	11,6475 евро/ч	11,3485 евро/ч
Водитель ADR, сочлененного транспортного средства, рефрижератора	11,3485 евро/ч	11,6475 евро/ч

## Штрафы

Санкции за невыполнение или задержку выполнения декларации Лимоса составляют от 2,4 тыс. до 24 тыс. евро. Зато штраф от 400 евро до 4 тыс. евро можно получить в случае отсутствия документа в салоне транспортного средства.

## Нидерланды

Нидерландские законы о минимальной заработной плате включают международные перевозки с погрузкой или разгрузкой на территории Нидерландов и каботаж на территории этой страны.

### Ставка минимального вознаграждения

Поскольку в соответствии с нидерландскими законами коллективные соглашения (так называемые CAO) для отрасли грузоперевозок и логистики действуют только для предприниматели из Нидерландов, иностранные перевозчики должны применять для делегированных водителей общие действующие ставки минимальной заработной платы (таб. 2.4). Они зависят от возраста работника и количества рабочих часов в неделю (голландское законодательство

не определяет количество часов полного рабочего дня, но в трудовых соглашениях указывается: 36, 38 или 40 часов).

## Штрафы

За отсутствие хранения документов или несоблюдение законов о минимальной заработной плате для делегированных работников можно получить административный штраф до 12 тыс. евро.

Таб. 2.4. Почасовые тарифы с 2020 г. в зависимости от возраста работника (в евро)

Возраст работника	до 21	20	19	18	17	16	15
36-часовая рабочая неделя	10,60	8,49	6,36	5,30	4,19	3,66	3,19
38-часовая рабочая неделя	10,05	8,05	6,03	5,03	3,97	3,47	3,02
40-часовая рабочая неделя	9,54	7,64	5,73	4,77	3,77	3,30	2,87

## Люксембург

Люксембург минимальную заработную плату ввел в мае 2017 года, хотя в 2018 году люксембургская Инспекция труда и горнодобывающей промышленности (Inspection du Travail et des Mines) временно приостановила действие закона. Водители должны быть зарегистрированы в онлайн-системе Guichet.

### На кого распространяется минимальная заработная плата?

После изменения официальных руководящих принципов законы о минимальной заработной плате охватывают все виды транспорта, за исключением транзитных операций.

### Ставка минимального вознаграждения

Ставки для водителей из коллективного соглашения для транспорта подразделяются по категории водительских прав и стажа (Таб. 2.5).

Таб. 2.5. Ставки для водителей в Люксембурге

Стаж	Водительские права категории С	Водительские права категории С+Е
0-6 месяцев	11,4311	13,2056
6-12 месяцев	11,5798	13,2056
1-3 года	11,7591	13,2056
4-6 лет	12,3749	13,6076
7-9 лет	12,9911	14,2234
10-12 лет	13,4760	14,4157
13-15 лет	13,7310	15,0261
16-18 лет	13,9774	15,3324
19-21 год	14,2233	15,6407
22-24 года	14,4718	15,9478
более 25 лет	14,6752	16,2550

## Выводы

Обобщив данные о зарплатке профессиональных водителей в отдельных европейских странах, можно сделать несколько основных выводов.

- 1** Лучше вознаграждаются те водители, которые ездят на более длинных маршрутах, обычно международных. Исключение составляет Польша - в этой стране больше всего зарабатывают водители на международных маршрутах в страны, не входящие в Европейский союз.
- 2** На лучший заработок могут рассчитывать водители с дополнительными квалификациями и разрешениями. В таких случаях на водителей возлагаются дополнительные обязанности, они несут большую ответственность или подвергаются большей опасности.
- 3** К числу наиболее важных квалификаций, позволяющих значительно увеличить зарплату, относятся:
  - Разрешение на перевозку опасных грузов. При транспортировке материалов, угрожающих здоровью, окружающей среде и жизни, на водителей возлагается большая ответственность, они рискуют потерять здоровье. Кроме того, они должны знать правила поведения во время дорожно-транспортного происшествия, повреждения транспортного средства или груза.

- Разрешение на перевозку грузов в рефрижераторах. Во время перевозки водитель несет дополнительную ответственность за транспортное средство и чувствительный груз, кроме того, он должен следить за температурой в полуприцепе и исправностью холодильного оборудования, а также знать правила обращения с компьютерными и холодильными системами.
  - Разрешение на перевозку негабаритных грузов. Перевозка негабаритных грузов также требует дополнительных навыков и знаний, в конце концов, речь идет об управлении удлинённым составом, часто вместе с сопровождением, при чем через населенные пункты.
- 4 В случае водителей из России дополнительным фактором повышения вознаграждения является разрешение на международные перевозки. Для россиян наиболее выгодными направлениями являются страны Западной Европы.
  - 5 К дополнительным квалификациям, которые можно повысить и тем самым увеличить зарплату, относятся: знание иностранных языков, прохождение курса HDS, знание правил безопасного крепления груза.
  - 6 В эпоху кризиса и повсеместного отсутствия профессиональных водителей условия работы в перевозках подверглись значительным изменениям: в зависимости от уровня рецессии в отдельно взятой стране, водители могут получить гораздо лучшее вознаграждение, чем обычно.
  - 7 Искусство переговоров сейчас очень важно. Достаточно разработать план переговоров, ознакомиться с компанией, определить свои сильные стороны и жестко представить свои условия сотрудничества, чтобы получить лучшие трудовые условия.

## 2.3. Пакет мобильности

Первая часть Пакета мобильности вступила в силу 20 августа 2020 г., однако стоит помнить, что содержащиеся в нем правила распространяются только на тех водителей, кто работает в европейских компаниях. Дальнобойщиков, устроенных в компаниях за пределами ЕС, многие из этих законов не касаются.

Водители из-за пределов ЕС по-прежнему могут ездить в соответствии с Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (АЕТР), в которое еще не были внесены изменения, связанные с Пакетом мобильности. Следовательно, водителей из третьих стран нельзя наказывать на основании этих изменений.

### Положения Пакета мобильности, касающиеся стран, не входящих в ЕС

В постановлении 2020/1054, входящее в состав Пакета мобильности, включены важные положения, касающиеся третьих стран, в частности:

- 1** в пункте 34 преамбулы постановления 2020/1054 отмечено, что сутью введения изменений является их однородность по всей Европе, а следовательно, необходимо, чтобы государства, не входящие в Европейский союз, также ввели соответствующие решения в рамках ратификации существующих соглашений,
- 2** в пункте 15 преамбулы постановления 2020/1054 содержится очень важная информация о равном обращении с теми компаниями, которые находятся на территории Европейского союза, и с теми из-за пределов Европы, но осуществляющими транспортные операции на территории ЕС,
- 3** в ст. 14 внесены изменения, согласно которым «после вступления в силу настоящей директивы Евросоюз будет вести переговоры с соответствующими третьими государствами для применения положений, эквивалентных тем, изложенным в настоящей директиве». До окончания этих переговоров государства-члены включают данные о контроле транспортных средств третьих стран в информацию, передаваемую Европейской комиссии в соответствии со ст. 17 Постановления (ЕС) № 561/2006.

Последняя запись очевидным образом показывает, что Комиссия не забыла о соглашениях с государствами, не входящими в ЕС, но временно отложила их ратификацию. В настоящее время контроль за перевозчиками из третьих стран осуществляется на тех же принципах, что и до введения Пакета мобильности. Это происходит потому, что в этих странах действует положения еще неизменного соглашения АЕТР.

Стоит отметить, что из-за Пакета мобильности водителям и перевозчикам из третьих стран будет значительно легче работать в ЕС, поскольку многие ограничения на них не распространяются. Тем не менее стоит отметить, что в соответствии с Соглашением АЕТР, водитель может использовать кабину транспортного средства в качестве места отдыха только при дневном и недельном сокращенном отдыхе.

## Пакет мобильности для водителей работающих в европейских компаниях

Европейская комиссия в конце ноября 2020 г. выдала разъяснения, касающиеся внедрения Пакета мобильности в странах ЕС. Ниже мы предоставляем объяснение самых важных вопросов, связанных с внедрением постановлений Пакета мобильности.

### Обязательное возвращение водителя на базу

С 20 августа 2020 года на транспортную компанию была возложена обязанность организовать работу водителей таким образом, чтобы они были в состоянии вернуться (на базу или домой) в каждый период трех или четырех очередных недель (в зависимости от того, были ли у водителя два коротких периода недельного отдыха).

Водители могут выбрать, где они проведут период отдыха. Однако если они это не сделают, работодатель может выбрать сам в соответствии с тем, что считает более удобным. В этом случае соответствующим доказательством может быть приглашение (например, электронное письмо), направленное водителю, чтобы он сделал выбор места отдыха, на которое перевозчик не получил ответа.

Стоит отметить, что водитель не может освободить работодателя от обязанности организовать перевозку таким образом, чтобы он смог вернуться на базу или домой. Кроме того, заявление или другой документ, подписанный водителем об отказе от его права на вышеупомянутый выбор, не может освободить работодателя от обязанности предложить реальную возможность возврата или от обязанности соответствующей организации работы.

### Какие документу подтверждают возвращение на базу?

Перевозчик должен доказать, что организовал транспорт таким образом, что водитель имел возможность вернуться на базу или домой. Для этого транспортные компании могут использовать:

- записи тахографов,
- списки дежурств водителей
- или другую документацию (например, билеты, или другое подтверждение договоренностей о поездке).

Такие документы перевозчик должен хранить в штаб-квартире и представлять по требованию контролирующих органов. От водителя не требуется иметь такие документы или документы, касающиеся места проведения регулярного недельного или длительного отдыха.

### Кто должен покрыть расходы обязательного возвращения?

Если водитель завершает свой рабочий период в одном из двух выбранных им мест или рядом с одним из этих мест, работодатель не несет никаких дополнительных затрат на проезд.

В случае, если водитель завершает работу перед возвращением на базу в месте, удаленном от выбранного места, перевозчик несет ответственность за организацию и финансирование проезда назад. Если водитель решит провести период отдыха в другом месте, все расходы на проезд он должен покрыть сам.

Те же правила применяются к водителям, проживающим в государстве, не входящим в Европейский союз и работающим в компании с местонахождением в ЕС.

## **Водители-индивидуальные предприниматели**

Самозанятый водитель может доказать, что он выполнил обязательство по возвращении по месту жительства или в операционный центр предприятия. Как правило, статья 8 абз. 8а регламента (ЕС) № 561/2006, обязывающая водителей возвращаться на базу, распространяется только на водителей – наемных работников. Таким образом, она не касается водителей – ИП.

Однако человека, который был только объявлен как самозанятый, но ситуация которого соответствует условиям, характеризующим трудовые отношения с другим лицом (физическим или юридическим), следует считать наемным работником, который подлжит описанным выше правилам.

## **Регулярный еженедельный период отдыха**

Регулярный еженедельный отдых продолжительностью не менее 45 часов водитель должен провести в благоприятном, соответствующем полу месте проживания с подходящим местом для сна и санитарным оснащением. Пакет мобильности не содержит определения или списка критериев, однако оно должно обеспечить соответствующее спальное место и санузел, а также предложить всем достаточную конфиденциальность. Этим требованиям могут удовлетворить как отель, арендованная квартира в мотеле, так и частный дом.

В соответствии со ст. 34 абз. 3 Регламента (ЕС) № 165/2014, государства-члены не предъявляют к водителям требования предъявить какие-либо документы, подтверждающие действия, совершаемые водителями вне транспортного средства. Это также относится к ситуации регулярного недельного отдыха вне грузовика. В связи с этим правоохранительные органы не могут требовать от водителей документов, подтверждающих, что они провели недельный отдых, предшествующий дорожной проверке, вне грузовика.

Следовательно, водители или работодатели могут быть оштрафованы за нарушение запрета на регулярный еженедельный отдых (или отдых более 45 часов в качестве компенсации) в транспортном средстве только в ситуации, когда дальнбойщик был пойман с поличным. То есть во время 45-часового перерыва, проводимого в грузовике.

## **Сокращенные еженедельные перерывы**

Регулярному еженедельному отдыху, использованному после двух сокращенных недельных перерывов, предшествует отдых в качестве компенсации за предыдущие два сокращенных недельных перерыва, а не какие-либо другие действия, такие как вождение автомобиля или другая работа. Таким образом, эти две компенсации должны рассматриваться вместе и включаться в обязательный регулярный недельный отдых, следующий за двумя последовательными сокращенными недельными перерывами.

## **Исключительное увеличение времени вождения**

Продление ежедневного и/или недельного времени вождения разрешено только для того, чтобы транспортное средство достигло места остановки и в пределах, необходимых для обеспечения безопасности людей, транспортного средства или груза. Это допустимо в исключительных обстоятельствах, когда водитель должен добраться до места жительства или

операционного центра, чтобы воспользоваться недельным периодом отдыха или регулярным недельным периодом отдыха.

Отклонение может применяться, когда из-за непредвиденных обстоятельств, не зависящих от водителя или оператора (например, погодных условий, заторов, задержек в пунктах погрузки или разгрузки и т.д.), дальнбойщик не может доехать до одного из указанных выше мест для недельного отдыха, не нарушая правил суточного или недельного отдыха.

## Отдых на пароме или в поезде

Когда водитель сопровождает транспортное средство, перевозимое паромом или поездом, и отдыхает в течение регулярного ежедневного периода отдыха или сокращенного еженедельного периода, этот период может быть прерван не более двух раз другими видами деятельности, не превышающими в сумме одного часа. Во время этого периода отдыха водитель должен иметь доступ к кровати.

## Перерывы в двойном экипаже

Согласно ст. 7 Регламента (ЕС) № 561/2006, водитель в двойном экипаже не обязан проводить 45-минутный перерыв в движущемся транспортном средстве, сидя рядом с водителем, управляющим транспортным средством. Водитель может решить, хочет ли он провести перерыв в движущемся транспортном средстве или вне его.

Что касается продолжительности перерыва, он может быть дольше 45 минут, если он получен вне транспортного средства. Из третьего абзаца ст. 7 постановления (ЕС) № 561/2006 следует, что перерыв в движущемся ТС должен быть 45-минутным перерывом в полном объеме. Оставшееся время, проведенное в транспортном средстве рядом с водителем, фактически управляющим этим транспортным средством, должно быть зарегистрировано как период доступности

## Пересечение границ

Обязанность по ручной регистрации пересечения границы вступила в силу 20 августа 2020 года для транспортных средств, оснащенных аналоговым тахографом. Для транспортных средств с цифровыми тахографами – требование о регистрации пересечения границы будет действовать со 2 февраля 2022 года.

Согласно положениям Пакета мобильности (ст. 34 абз. 6 буква f и ст. 34 абз. 7 Постановления 165/2014, ст. 34 абз. 6 буква f и абз. 7 Постановления (ЕС) 165/2014) дальнбойщики, использующие аналоговые тахографы, вручную вводят символ страны, в которую они въезжают после пересечения границы государства-члена. Для этого они должны остановиться на ближайшей возможной стоянке на границе или сразу за ней. Если пересечение границы государства-члена происходит на пароме или поезде, дальнбойщик должен ввести символ страны в порту или на станции назначения.

С 20 августа 2020 г. водители транспортных средств, оснащенных аналоговым тахографом, обязаны регистрировать символ стран, в которых начался и закончился суточный период работы, так это действует в случае грузовиков с цифровыми тахографами.



## Виталий Еременко

заместитель операционного директора по автомобильным перевозкам, «AsstrA-Associated Traffic AG»

### Новый раунд Пакета мобильности в ЕС и более выгодные командировочные оплаты

В 2020 году Еврокомиссия приняла Пакет мобильности с новыми предписаниями, которые регулируют автомобильные доставки в странах ЕС. Изменения защищают рабочие права водителей грузовиков в Европе и регулируют режим труда, отдыха и каботаж. С февраля 2022 года транспортный сектор ожидают очередные изменения в организации автоперевозок.

Новые правовые акты (регламент ЕС 2020/1055 и директива ЕС 2020/1057), которые вступят в силу в феврале 2022 года, включают в себя следующие изменения:

- 1** Дальнобойщики, выполняющие перевозки в одну сторону, должны регистрироваться как работники в командировке. При поставках в страны с более высоким доходом, зарплата водителя адаптируется под уровень оплат в стране назначения.
- 2** Для регулирования каботажа водителям, выполняющим перевозки по заказу иностранных компаний, также необходимо командироваться. В течение 7 дней разрешены максимум 3 транспортных операции. После данного периода, грузовику запрещен въезд в эту же страну на протяжении 4 дней.
- 3** Транспортное средство, которое используется для международных перевозок, обязано возвращаться в страну прописки компании в ЕС, не позднее чем через 8 недель после отъезда.

Цель новых правил – регулировать РТО водителей, а также обеспечить доступ к профессии и рынку. Дальнобойщикам будут полагаться более выгодные командировочные оплаты, особенно если пункт назначения доставки – страна с высокой зарплатой. Этими же правилами будет регулироваться каботаж и водители из стран ЕС с высоким уровнем жизни не будут вынуждены конкурировать с более доступной рабочей силой из восточных стран.

Для логистических и транспортных компаний вступление правил в силу повлечет структурные изменения. Малые и средние перевозчики из Восточной Европы с высокой вероятностью перефокусируются на национальные рынки, так как финансовые затраты при осуществлении перевозок в ЕС превысят полученную прибыль. В итоге в странах Западной Европы вероятна нехватка мощностей, а в Восточной Европе – избыток.

Решения, принятые в регламентах, помогут повысить привлекательность отрасли для водителей. Одновременно новые правила принесут транспортным компаниям рост затрат на автомобильные перевозки. В отдельных сферах, где предложение перевозчиков ограничено, ожидается увеличение расходов на 15% и больше.

Полную статью эксперта Вы можете найти на портале Trans.INFO по [данной ссылке](#).

## 2.4. Социальный демпинг

В последние годы понятие «социальный демпинг» служило главным образом политическим лозунгом-ключом, служащим популистским политикам и западноевропейским профсоюзам для борьбы с «дешевыми работниками» из более бедных государств-членов. Однако в 2016 г. Европарламент в опубликованном докладе о социальном демпинге в Европейском союзе определил понятие «социальный демпинг» как:

*«широко понимаемая преднамеренная практика действий в обход действующего европейского и национального законодательства, которая способствует развитию недобросовестной конкуренции, приводя к противоречащей законодательству минимизации стоимости труда, а также к нарушению трудовых прав и эксплуатации работников».*

Таким образом, в соответствии с отчетом, это понятие включает в себя широкий спектр преднамеренных злоупотреблений и ситуаций обхода европейского и национального законодательства, обеспечивающих развитие конкуренции путем незаконного снижения затрат труда и эксплуатационных расходов, а также приводящих к нарушениям трудовых прав и эксплуатации работников. Последствия таких злоупотреблений и ситуаций могут оказывать влияние в трех основных измерениях:

- 1** Экономический аспект: применение некоторыми субъектами незаконной практики, как незарегистрированная работа или допуск злоупотреблений, таких как фиктивная самозанятость, может привести к серьезным помехам на рынке, которые наносят ущерб предприятиям, работающим добросовестно, в частности МСП;
- 2** Социальный аспект: социальный демпинг может привести к дискриминации и несправедливому обращению с работниками в ЕС и лишить их возможности эффективно использовать свои социальные и трудовые права, в том числе в отношении заработной платы и социальной защиты;
- 3** Финансовый и бюджетный аспект: неуплата налогов и взносов на социальное страхование в результате социального демпинга представляет угрозу финансовой стабильности систем социального страхования и публичных финансов государств-членов;

### Разногласия

По мнению западных политиков, делегированные работники (в том числе работающие в транспортной отрасли), оплачиваются хуже, чем коллеги из западных стран, и получают зарплату ниже средней национальной зарплаты в государстве, в которое они приезжают на работу. А это, в свою очередь, приводит к возникновению именно социального демпинга, эксплуатации и делению на работников «лучшей и низшей категории».

Между тем, политики из Центральной и Восточной Европы убеждают, что применение такой интерпретации понятия является необоснованным, поскольку, как утверждают некоторые эксперты, ни одна компания не предлагает услуг, оказываемых делегированными работникам ниже их стоимости.

На отсутствие последовательности западных политиков указывают также экономисты, которые обращают внимание на то, что, хотя производство из многих стран Содружества переносится в Центральную Европу, где стоимость труда ниже, дипломаты не называют уже такого

действия демпингом, поскольку в этой ситуации прибыль, как правило, возвращаются в страну, которая экспортирует капитал, т.е. это очень прибыльная деятельность для богатых стран. Несмотря на разногласия, социальный демпинг на постоянной основе уже вошел в дискуссию о Пакете мобильности и транспорте в ЕС. По мнению экономистов, по простой причине - это «стигматизирующее определение», то есть если использовать такой термин, то все получатели будут убеждены, что явление существует.



## Д-р Лешек Цыбульский

экономист Экономического университета во Вроцлаве

### Социального демпинга нет. Это выдумка политиков

Социальный демпинг - это концепция, придуманная политиками для оправдания своих действий. Как ученый, я никогда не соглашусь с таким утверждением. В общем, ученые не знают таких понятий. Демпинг для экономистов означает продажу по цене ниже себестоимости.

Европейский союз иногда инициирует так называемые антидемпинговые процедуры против стран, подозреваемых в продаже услуг по цене ниже себестоимости. Зачем продавать по более низким ценам? Это стремление устранить конкуренцию на рынке и захватить его, а потом - продавать услуги по более высокой цене и возмещать первоначальные убытки.

Средняя почасовая заработная плата восточноевропейского рабочего, работающего в одной из западных стран, превышает 10 евро, будь то в транспортной, здравоохранительной или строительной отраслях. Это явно больше средней оплаты труда в Восточной Европе. Но это больше минимальных ставок во многих странах Западной Европы. Следовательно, это не противоречит законам. В этом есть смысл. Сотрудники уезжают за границу, потому что у них есть возможность больше зарабатывать.

Социальный демпинг стал постоянной чертой дискуссий о Пакете мобильности и транспорта в ЕС. По простой причине - это «стигматизирующий термин». Если он будет употреблен, все будут убеждены, что демпинг действительно существует.

О социальном демпинге можно говорить только в том случае, если водители из Восточной Европы были бы эксплуатированы. Но фактом является то, что дальнбойщики из Болгарии или Румынии находятся не в худшем положении по сравнению с тем, сколько их соотечественники зарабатывают в местном сельском хозяйстве или промышленности. Но они зарабатывают гораздо больше! Говорить о демпинге в данном случае совершенно бессмысленно.

Полную статью эксперта Вы можете найти на портале Trans.INFO по [данной ссылке](#).

## Компании - почтовые ящики

Независимо от полемики и отрицания восходящего социального демпинга, данное явление действительно имеет место. Оно связано с т.н. компаниями - почтовыми ящиками. Их деятельность заключается в том, что предприниматель (например, перевозчик) из западноевропейской страны открывает компанию в одной из восточноевропейских стран и там нанимает работников на местных основаниях и выплачивает им местные зарплаты, хотя они выполняют работу на Западе.

Это не маргинальная деятельность, о чем свидетельствуют конкретные цифры. Испанская Транспортная инспекция показала, что в 2017 г. созданные испанскими предпринимателями компании - почтовые ящики сгенерировали более 75 проц, до даже 90 проц, своих доходов на территории Испании. То есть предприятия, имеющие автопарк на территории Испании, нанимающие водителей на «восточных» условиях, действуют и зарабатывают почти исключительно в собственной стране.

Из отчета Научно-исследовательского института по труду и обществу следует, что это охотно делается на территории таких стран, как Болгария, Румыния и Литва. Реже в Чехии, Словакии и Польше. Все из-за меньших затрат на трудоустройство водителей в этих странах. Напомним, что ежегодно болгарский работодатель должен тратить на работника в среднем 15 186 евро. Только чуть более высокие расходы несут работодатели в Румынии (17 868 евро) и в Литве (18 008 евро). Это меньше половины того, что должно потратить предприятие в Испании, т.е 37 892 евро (Рис. X).

Случаи компаний - почтовых ящиков имеются во всех странах - западных и восточных. Подобные ситуации заставляют все чаще говорить о компаниях - почтовых ящиках, а некоторые западные страны начинают с ними бороться. Среди наиболее активных стран в этой области - Бельгия, которая обменивается информацией о делегированных сотрудниках с несколькими странами ЕС. Соглашения по этому вопросу для борьбы с социальным демпингом она подписала, в частности, со Словакией, Португалией, Францией, Нидерландами, Люксембургом и Болгарией. Также в Бельгии суды уже вынесли несколько приговоров, компенсирующих водителям заниженные зарплаты.

## Интервью

# Работа водителем в Литве. О чем надо помнить каждому дальнобойщику?



На данный момент в Литве не хватает около 15 тыс. водителей. Еще в половине 2020 года в стране было зарегистрировано более 9,7 тыс. свободных рабочих мест. По оценкам транспортной ассоциации „Линава“, в феврале 2022 г. в Литве будет не хватать уже 30 тыс. водителей. Желающие работать есть, поэтому мы решили узнать, как грамотно устроиться не дать себя обмануть.

Ольга Корокий, Trans.INFO: **Гинтарас, предположим, дальнобойщик из Беларуси, Украины или России устраивается на работу в литовскую компанию. Что ему нужно знать? Как отличить недобросовестную компанию от честного работодателя?**

**Гинтарас Чужас, председателем Балтийского Транспортного Профсоюза «Солидарумас»:** Во-первых, поговорить с коллегами, которые уже работают в компании и узнать о том, какие условия она предоставляет.

Очень важно, чтобы контракт, который подписывает водитель, был на понятном ему языке. Наш опыт показал, что есть компании, которые предлагают подписать контракты на литовском языке, непонятном для иностранных водителей. Они подписывают и в итоге получается, что его обманули – человек согласился с условиями, о которых во время разговора и речи не было.

Бывает, водители приезжают с поддельными документами, например код 95 (свидетельство о профессиональной квалификации водителей в ЕС) или ADR (соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, ДОПОГ) и не знают даже, что это такое. Часто они на загрузках не соблюдают соответствующих правил, за что их штрафуют. Надо понимать, что когда человек приезжает в Литву, он уже считается водителем профессионалом.

**Когда у водителя должна загореться красная лампочка, в понимании что скорее всего его обманывают?**

В Литве часто практикуется устная договоренность на счет заработной платы. Если вы работаете по трудовому договору, в котором прописано, что вы будете получать минимальную плату, умноженную на коэффициент и суточные, которые можно уменьшить до 50% – в этом

случае ваша зарплата «на руки» будет 60-65 евро, хотя во многих объявлениях перевозчики обещают по 70- 90 евро. Это надо фиксировать на бумаге, должна быть гарантия ставки.

Красная лампочка загорается у большинства водителей только тогда, когда они приезжают из рейса, сдают отчёт и с них начинают считывать деньги. По разным причинам - не по той дороге поехал, пережог топлива. В итоге водителю обещали заплатить 80 евро в сутки, а человек получает всего 65 евро.

### **Что делать, если водителю не заплатили? Куда обратиться?**

Изначально, водитель должен обратиться в первую инстанцию – Государственную инспекцию труда Литовской Республики ([www.vdi.lt](http://www.vdi.lt)), и только потом, если его не удовлетворит решение, во вторую инстанцию – суд. По законодательству Литвы, если человек не обращается с жалобой в течении трех месяцев, никакая инстанция ему уже не поможет.

Водители могут обратиться в инспекцию труда лично или через адвоката, услуги которых могут достигать 150 евро в час. Однако этот процесс очень длительный и нет гарантий, что адвокату удастся выиграть дело. Профсоюз предоставляет те же услуги для своих членов бесплатно, в любой момент.

### **Как можно проверить литовского работодателя? Существуют какие-то ресурсы, базы данных?**

Всем водителям, которые хотят проверить потенциального работодателя, рекомендую обратиться либо в инспекцию труда, у которой должна быть информация о компаниях, на которые постоянно поступают жалобы, либо в профсоюз.

С другой стороны, водитель сам должен поинтересоваться у людей, которые работают в той или иной компании, и сделать вывод. Если водители работают в одной компании по 5-10 лет, значит они довольны и у данного перевозчика можно работать. Если из компании каждые 3 месяца уходят рабочие, стоит задуматься.

### **Что конкретно могут сделать водители, чтобы защитить свои права?**

Прежде всего, вступить в профсоюз. Союз ведет диалог между работодателем и работником. При вступлении в профсоюз водителю рассказывают, какие отзывы есть о будущем работодателе. Мы подробно расскажем, во-первых, про компанию, в которой водитель собирается работать, во-вторых, о зарплате и из чего она состоит и в-третьих – о законодательстве.

### **Какие еще организации, кроме профсоюзов, помогают иностранным водителям?**

Государственная инспекция труда в Литве . Если вердикт инспекции не устраивает водителя, он может обратиться в судебную инстанцию.

Полную статью Вы можете найти на портале [Trans.INFO](http://Trans.INFO) по [данной ссылке](#).

# 3

## Дефицит водителей грузовиков

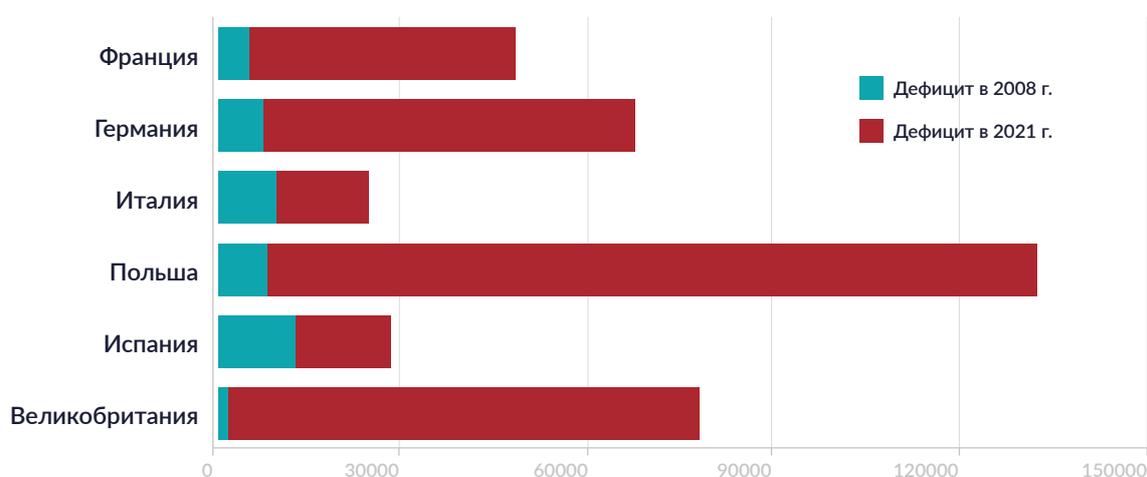
За последние десять лет отрасль автомобильного транспорта отметила динамичный рост. Этот успех находит свое отражение в постоянном дефиците профессиональных водителей, уровень которого достиг апогея в 2021 году. В марте Всемирная организация перевозчиков IRU опубликовала результаты ежегодного опроса о нехватке водителей. По ее оценкам, в 2021 году проблема коснется всех регионов мира, в то время как в Европе дефицит может составить даже 17 проц. Интересно, что этот результат на 7 проц. лучше по сравнению с 2019 г.

*«Отсутствие водителей угрожает функционированию автомобильного транспорта, цепочек поставок, торговли, экономики и, в конечном счете, занятости и благосостоянию граждан. Это не тот вопрос, который может подождать, необходимо принять меры уже сейчас», - комментирует Генеральный секретарь IRU Умберто де Претто.*

## 3.1. Масштаб проблемы дефицита водителей

Согласно последним данным аналитической компании Transport Intelligence, в настоящее время в Европе отсутствует около 400 тыс. водителей. 13 лет тому назад Еврокомиссия оценила дефицит водителей в ЕС в 74 тыс. (3.1.). Это означает, что за последние 13 лет нехватка работников увеличилась на территории Сообщества увеличилась более чем на 440%. Более того, аналитики указывают, что без превентивных мер нехватка будет усугубляться из года в год.

Рис. 3.1 Дефицит водителей в 2008 и 2021 годах



Источник: Собственная разработка на основании Eurobarometr, Eurostat, Transport Intelligence

Только в **Польше** не хватает около 124 тыс. водителей. В 2016 г. дефицит в этой стране оценен в 100 тыс. Учитывая количество работающих в польских компаниях водителей из-за рубежа, в основном из Украины и Беларуси, это огромный рост спроса на услуги водителей. Между тем из последней публикации РwС «Транспорт будущего. Отчет о перспективах развития автомобильного транспорта в 2020-2030 годах», следует, что в 2022 г. разрыв в этом недостатке может составить даже 200 тыс. человек.

Сложная ситуация также в **Великобритании**, где не хватает около 60–76 тыс., а по некоторым расчетам, даже 100 тыс. водителей грузовиков. В этой стране нехватке способствовали брексит и пандемия, в результате которой многие работники уехали. Новых иностранцев привлечь очень сложно из-за изменившихся правил. Кроме того, грузоперевозчики ограничили количество маршрутов в Великобританию из-за административных трудностей и новых требований, связанных с выходом страны из ЕС.

Также в **Германии** ощущается острая нехватка работников в транспортной отрасли. Дефицит оценивается в 45–60 тыс. дальнобойщиков и эта тенденция удерживается. IRU прогнозирует, что в 2027 г. в Федеративной Республике будет не хватать около 185 тыс. водителей. Ежегодно в этой стране на пенсию выходит около 30 тыс. водителей, а трудоустраивается лишь около 15 тыс. молодых людей. Таким образом, дефицит кадров стремительно растет с каждым годом.



Подобный дефицит наблюдается также во **Франции**, в стране, трудовое законодательство которой чрезвычайно строгое. В настоящее время французские транспортные компании страдают от нехватки 43 тыс. водителей. Французский транспортный рынок является герметичным рынком. Французы неохотно нанимают иностранцев, что еще больше усугубляет проблему нехватки кадров.

В **Литве** нехватка водителей грузовых автомобилей достигла переломного момента. По данным Управления по трудоустройству, в начале сентября 2021 г. на внутреннем рынке труда насчитывалось 9,2 тыс. вакансий для водителей грузовых автомобилей, на тот момент в ведомство обратились лишь 67 человек, заинтересованных в работе в качестве профессионального водителя. В этом году из-за исчерпания предела занятости иностранцев из стран, не входящих в ЕС (в 2021 г. предел составлял менее 12 тыс. человек), количество рабочих мест для водителей увеличилось в несколько раз.

На аналогичном уровне - по около 15 тыс. - оценивается дефицит водителей на двух крупных южных рынках - **Испании и Италии**. Чуть лучше ситуация в **Ирландии** - здесь уровень дефицита кадров в транспорте оценивается примерно в 10 тыс. Наименьшая проблема среди государств, входящих в европейскую зону, есть у скандинавских стран. Например, дефицит водителей в Швеции оценивается примерно в 5 тыс. Еще меньше не хватает работников в Норвегии (3 тыс.) и Дании (2,5 тыс.).

Оценки дефицита водителей в **Украине** сильно различаются и варьируются от 12 тыс. до 120 тыс. Причем это данные за 2019 г. Учитывая дефицит рабочей силы в странах ЕС, который уменьшается, главным образом, за счет импорта работников из Украины, можно предположить, что дефицит в Украине скорее всего может быть ближе к этому высшему пределу. К сожалению, официальных данных о нехватке водителей в Украине нет. В 2017 году перевозчики сообщили о нехватке 15-20% персонала.

В **Беларуси**, как и в Украине, официальных данных дефицита водителей нет. По данным TransportIntelligence, в этой стране на данный момент не хватает 4,5 тыс. водителей. Еще несколько лет назад дефицит оценивался в около 3 тыс. В общереспубликанском банке вакансий значится почти 7 тыс. предложений работы для водителей автомобилей (при чем это вакансии для водителей так общественного транспорта, как и грузового).

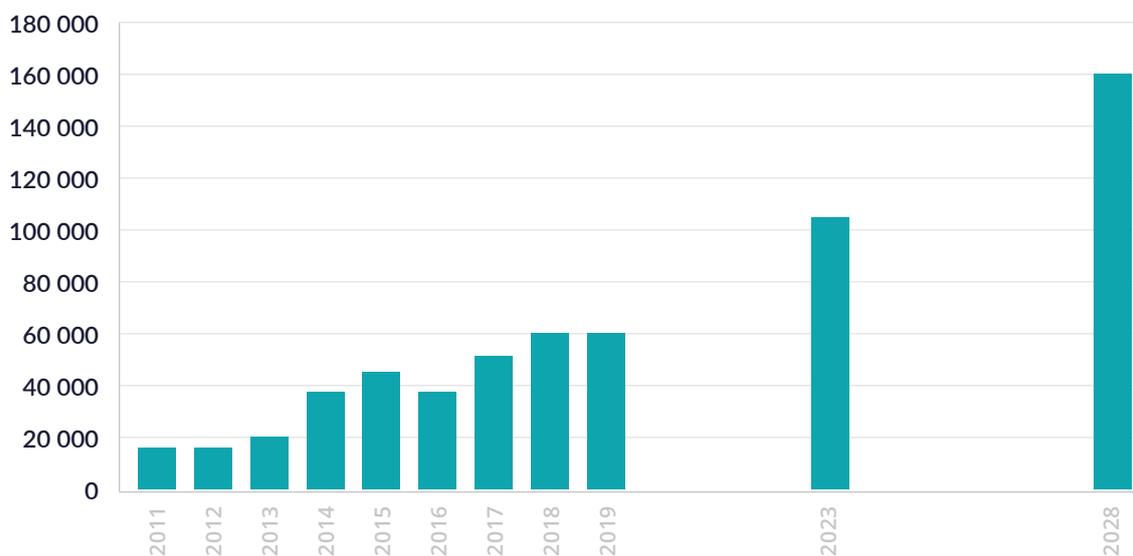
В **России** дефицит водителей стал развиваться после распада СССР, когда изменилась демографическая ситуация. Тогда система обучения дальнобойщиков была изменена, а данная профессия перестала быть престижной. Оценить общий недостаток в Российской Федерации сложно, т. к. уровень нехватки зависит от региона (в некоторых проблема отсутствует). По данным IRU, в прошлом году в России не удалось найти водителей на 17% вакансий. Однако дефицит в этом году должен увеличиться до уровня 2019 года - до 24%.

*«Низкая рождаемость и высокая смертность привели к тому, что сейчас мы наблюдаем отсутствие молодых специалистов при приеме на работу. И данная ситуация, к сожалению, будет ухудшаться вплоть до 2030 года, как минимум. У нас будут проблемы с набором подготовленных профессиональных водителей», - сказал директор по взаимодействию с отраслевыми организациями ГК «Деловые линии» Александр Лашкевич на конференции «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности», проведенной в 2018 г. в Москве.*

Европа - не единственный континент, борющийся с нехваткой кадров в автомобильном транспорте. По оценкам IRU, в Азии нехватка водителей в настоящее время составляет целых 20%, причем эта статистика занижена Китаем, где нехватка наименьшая - всего 4%.

В США в 2018 году в отрасли грузоперевозок не хватало примерно 60 тыс. водителей, что почти на 20% больше по сравнению с 2017 годом. По мнению аналитиков, если данная тенденция сохранится, в 2028 г. нехватка водителей в Соединенных Штатах составит 160 тыс. водителей (Рис. 3.1). В течение следующего десятилетия автотранспортной отрасли США потребуется нанять около 1,1 миллиона новых водителей (около 110 тыс. в год).

Рис. 3.1. Дефицит водителей грузовых автомобилей в США в 2011 г. и прогноз нехватки в 2028 г.



Источник: American Trucking Associations

## 3.2. Причины и решение проблемы дефицита водителей

Проблема нехватки водителей известна уже более 10 лет. На рынке существуют многочисленные правительственные и отраслевые разработки, содержащие список рекомендаций для решения этой проблемы. Как правило, государства с более развитой экономикой характеризуют более высокий уровень участия корпоративного сектора в глобальной цепочке создания стоимости, а также больший объем международной торговли, в связи с чем проблема дефицита может углубляться вместе с высоким темпом экономического развития.

### Причины нехватки водителей

Нехватка водителей обусловлена многочисленными факторами, влияющими на предложение рабочей силы и спрос на нее. Это факторы как межрегиональные, происходящие в виде глобальных явлений, так и региональные, влияющие на рыночную ситуацию внутри данной страны или региона. Основными причинами углубления нехватки рабочей силы в транспортной отрасли являются следующие факторы:

- 
- 1** Экономический рост. Мировое экономическое развитие приводит к увеличению потребления, что вызывает увеличение спроса на автомобильные перевозки, и, в конечном счете, на профессиональных водителей.
  - 2** Демографические факторы. Старение водителей и сокращение числа людей в трудоспособном возрасте ограничивают предложение рабочей силы. Больше людей уходят на пенсию, чем приходят в профессию.
  - 3** Привлекательность профессии. Профессия водителя становится все менее привлекательной, что обусловлено как физической средой, так и социальными условиями, а также плохим имиджем профессии.
  - 4** Требования к квалификации. Технологические инновации, глобализация, сложные урегулирования и дополнительные задачи вызвали значительные преобразования работы водителей, связанные с потребностью в новых навыках и лучшем обучении.
  - 5** Ограничения на функционирование автомобильного транспорта. Многочисленные новые меры и правила, касающиеся доступа к рынку и профессии на территории ЕС оказали косвенное влияние на спрос на рабочую силу и предложение водителей, поскольку они меняют время и условия труда.
  - 6** Сложность в доступе к профессии. Получение необходимых разрешений занимает много времени и влечет за собой серьезные финансовые затраты, в результате чего является препятствием для входа в профессию для потенциальных заинтересованных сторон.
  - 7** Нет школ, готовящих к профессии водителей-механиков. В профессиональных школах отсутствует специализация, обучающая молодых кандидатов на профессиональных водителей. Кроме того, отсутствуют акции по продвижению обучения в отраслевых школах.
  - 8** Трудные условия труда. Специфика профессии связана с общим риском потери или ухудшения физического и психического здоровья профессиональных водителей.
  - 9** Внутрирыночные факторы, такие как политическая трансформация в России в 90-е годы, которая привела к изменению системы обучения водителей, что повлияло на затруднение доступа к профессии; плохие экономические условия, приводящие к оттоку рабочей силы (Украина, Беларусь, Румыния);
  - 10** Пандемия COVID-19. Угроза и многочисленные нарушения привели к препятствиям в потоке трудовых иммигрантов, усугубляя нехватку кадров (Польша) и - совместно с брекситом - экономический кризис (Великобритания)



## Александр Лашкевич

### Дефицит водителей грузовиков будет нарастать до 2030 года

Низкая рождаемость и высокая смертность привели к тому, что сейчас мы наблюдаем отсутствие молодых специалистов при приеме на работу. И данная ситуация, к сожалению, будет ухудшаться вплоть до 2030 года, как минимум. У нас будут проблемы с набором подготовленных профессиональных водителей. Сегодня почти половину соискателей по вакансиям водителей с правами категории Е составляют кандидаты в возрасте от 45 лет и выше.

Еще одной проблемой является тот факт, что водителей старше 50 лет работодатели принимают на работу неохотно. Это обусловлено рисками, связанными с состоянием здоровья кандидатов. Получается замкнутый круг: молодежь работать водителями не хочет, а «старички» уже никому не нужны. Prestиж профессии неуклонно падает.

Причиной, которая сдерживает приход молодых кадров в профессию, являются также тяжелые условия труда. Например, водителям большегрузного транспорта фактически приходится работать по 14–16 ч в сутки. Приказ Минтранса о соблюдении режима труда и отдыха здесь не выступает для работодателей сдерживающим фактором. Закон у нас в стране не соблюдается, так как невозможно исполнять этот приказ без наличия соответствующей инфраструктуры.

Что делать?

Первое, что необходимо сделать в стране — это обеспечить меры господдержки для получения специальности водителя категории Е. Например, через бесплатное обучение в профессиональных школах водительского мастерства и учебных центрах. Как вариант, это может быть выделение дотаций на обучение. Сегодня на государственном уровне в стране очень популярна тема поиска и поощрения молодых талантов. Но наша отрасль в этом плане почему-то незаслуженно обделена вниманием.

Необходимо принять меры по популяризации профессии. Также следует включить профессию водителя грузового транспорта в число специальностей, предусмотренных программами средних специализированных учебных заведений.

Кроме того, ряд мер могли бы принять и сами транспортные компании. В том числе повышение социальной защищенности представителей этой профессии: переход на выплату «белых» зарплат. Властям следовало бы также рассмотреть возможность более раннего выхода на пенсию водителей большегрузного транспорта. Например, в 50–55 лет.

Полную статью Вы можете найти на портале [Truckandroad.ru](http://Truckandroad.ru) по [данной ссылке](#).

Оценивается, что нынешние неблагоприятные изменения на рынке труда водителей будут вызваны в основном следующими факторы: дальнейшее увеличение перевозимых объемов и развитие сектора, возможное снижение предложения труда – возрастная структура водителей, указывающая на их высокий средний возраст и низкое количество входов в профессию, низкая привлекательность профессии водителя и недостаточные ресурсы для подготовки водителей, демографические факторы – старение общества, миграция и сокращение населения.

## Решение проблемы нехватки водителей

По мнению аналитиков Transport Intelligence, существуют два способа, с помощью которых следует бороться с нехваткой водителей:

- 1** Краткосрочные, например, повышение заработной платы, введение систем премий и бонусов, эластичные часы работы, возможность приобрести долю в компании.
- 2** Долгосрочные, например, программы обучения и стажировки, программы найма персонала, использование бывших военнослужащих, создание лучших возможностей для отдыха и системы автостоянок.

Авторы отчета «Shortage of qualified personnel in road freight transport» в качестве потенциальных способов борьбы с неблагоприятными явлениями перечисляют:

- 1** Улучшение имиджа сектора посредством кампаний по информированию о роли транспорта в экономике.
- 2** Повышение привлекательности профессии, например, за счет повышения зарплаты и введения дополнительных пособий.
- 3** Улучшение условий труда, например, за счет повышения безопасности на работе, увеличения количества парковок для грузовых автомобилей.
- 4** Увеличение доли женщин в транспорте.
- 5** Упрощение доступа профессиональных водителей к профессии (упрощение получения профессиональных компетенций путем создания программ профессиональной подготовки).
- 6** Улучшение логистики и организации работы в транспортных компаниях.

Аналогичные рекомендации были представлены парламентской группой по вопросам дорожного транспорта Британского парламента в отчете «Barriers to Youth Employment in the Freight Transport Sector». Авторы обращают в нем внимание на необходимость продвижения работы в секторе среди молодежи, повышения доступности и качества предлагаемых профессиональных курсов.

Аналогичные идеи и рекомендации содержатся также в отчетах, подготовленных по заказу отраслевых организаций, например, IRU («Tackling Driver Shortage in Europe»), «Nordic Logistic Association», которая провела анализ в скандинавских странах, или PWC («Рынок труда водителей в Польше»). Авторы этого последнего отчета отмечают, что важное значение имеют профилактические шаги еще на уровне раннего образования. Эксперты рекомендуют

адаптировать основы программного обучения профессии водителя к требованиям работодателей путем систематического обучения мягким компетенциям, ввода профессии водителя в профориентацию уже с уровня начальной школы. Кроме того, авторы утверждают, что в решении проблемы поможет облегчение доступа потенциальным кандидатам к профессии. Речь идет о том, чтобы позволить выпускникам профессиональных школ по специальности водитель-механик получить финансирование, позволяющее им получить полную квалификацию, необходимую для практики.

Для стран Европейского Союза и России важно **облегчить иностранцам доступ к рынку**, например, облегчая получение и продление иностранцам разрешения на проживание и работу, совершенствуя процедуру выдачи виз, позволяя сдавать экзамены на профессиональную квалификацию на иностранных языках и увеличивая количество разрешений на трудоустройство иностранцев. Также важны мероприятия, направленные на поощрение работы граждан стран Центральной Азии.

Предпринимателям рекомендуется **проведение обучения** в области мягких компетенций для экспедиторов и другого персонала, имеющего непосредственный контакт с водителями, чтобы уменьшить текучесть, начать сотрудничество с профессиональными школами или новыми отраслевыми школами, обучающими профессии водитель-механик, в области практики, подготавливающей к работе; позиционирование себя как меценат науки перспективной профессии.

Кроме того, предприниматели должны готовиться к растущей мультикультурализации кадров. В случае истощения кадров, как это было во многих европейских странах во время пандемии COVID-19, перевозчики могут рассмотреть возможность привлечения сотрудников из Центральной Азии (например, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана) или Южной и Восточной (например, Филиппин, Вьетнама, Индии).

По мнению экспертов PWC, также может быть полезно внедрить **профессиональное управление** человеческими ресурсами, чтобы реагировать на растущие, по мере изменения поколений, ожидания водителей, уменьшать их текучесть и увеличивать привязанность работников к работодателю. По словам представителей отрасли, молодые работники все чаще ожидают возможности регулярного пребывания дома и поддержания контактов с друзьями и семьей. Следует подумать о том, чтобы позволить водителям чаще возвращаться домой и выполнять перевозки на более коротких маршрутах.

По мнению авторов доклада «Рынок труда в отрасли транспорта и логистики. Зарплата и ситуация профессиональных водителей» с 2019 года одной из причин отсутствия водителей грузовых автомобилей в Европе являются **зарплаты**. Хотя размер заработной платы и пособий, связанных с расчетом командировок, получаемых водителями, относительно высок по сравнению с другими профессиональными группами, существенная проблема для водителей грузовых автомобилей заключается в том, что их зарплата состоит из нескольких элементов. Помимо базового оклада, который часто является минимальной зарплатой, оставшаяся сумма представляет собой командировочные, премии и другие надбавки.

IRU рекомендует сосредоточиться на снижении возраста получения квалификации водителями грузовых автомобилей и трудоустройства в отрасли женщин. В докладе «Tackling Driver Shortage in Europe» авторы обратили внимание, что женщины в Европе составляют всего лишь 2% от общего числа занятых водителей, хотя исследования подтверждают, что разнообразие полов среди сотрудников приносит пользу эффективности в работе и положительно влияет на имидж профессии. Сложные условия труда, высокие затраты на получение прав, правовые ограничения и плохой имидж отрасли являются, по мнению IRU, основными причинами

отсутствия этого пола в отрасли. Поэтому привлечь женщин в эту мало привлекательную профессию непросто, но возможно (Рис. 3.2).

Рис. 3.2. Основные причины отсутствия женщин в профессии водителей грузовых автомобилей



Источник: IRU

В 2016 году крупнейший профсоюз Великобритании, Freight Transport Association (FTA), опубликовал данные опроса, которые показывают, что 79% женщины хотят сесть за руль грузовика. Между тем, в странах евразийского континента женщины составляют около 1% профессиональных водителей (для сравнения, в США этот показатель чуть выше – около 5%). По мировым данным, сейчас в кабинах грузовиков работает около 2% женщин.

Ponadto IRU zwraca uwagę na potrzebę przyciągnięcia młodych talentów. Привлечение в отрасль молодежи не должно быть проблематично, т. к. в некоторых странах безработица среди молодежи превысила 30%. Но тут появляются другие препятствия – во многих странах минимальный возраст профессиональных водителей составляет 21 год и выше, а это значит, что между возрастом окончания школы и возрастом приобретения профессии водителя существует огромный временной зазор. IRU обращает внимание, что минимальный возраст для профессиональных водителей необходимо снизить до 18 лет, разрешив при этом проходить профессиональную подготовку с 17 лет.

Чтобы привлечь больше молодых талантов в отрасль, IRU предлагает следующие решения:

- 1 Снижение возраста получения разрешений на вождение грузовых автомобилей.
- 2 Снижение затрат на получение профессиональных водительских прав.
- 3 Упрощение доступа к профессии (получение лицензий, разрешений, сдача экзаменов)
- 4 Более активная роль социальных сетей в рекрутинговой и рекламной деятельности.

## Интервью

# Как бороться с нехваткой водителей грузовых транспортных средств?



Компания Waberer's намерена повысить свою эффективность за счет экспансии своих логистических услуг при сохранении нынешней модели транспортных услуг. Именно поэтому Золт Барна, бывший директор отдела региональной логистики компании, взял на себя управление всей группой. Цель нового руководителя - сделать компанию Waberer's одним из основных логистических операторов в Центральной и Восточной Европе.

**Зофия Полос, Trans.INFO: В последнем финансовом отчете Waberer's говорится, что вы ищете сотрудников из соседних стран на должности водителей, чтобы компания могла эффективно предоставлять своим клиентам транспортные услуги. Не могли бы вы рассказать об этом подробнее?**

**Золт Барна, генеральный директор Waberer's:** Нехватка водителей в Великобритании и Европе в последнее время вышла на первые полосы СМИ, и эта нехватка заметна также в Венгрии. В настоящее время оценивается, что дефицит в нашей стране составляет около 12-14 тысяч водителей. Не только Waberer's, но и другие венгерские перевозчики борются с этой проблемой.

Хотя мы делаем все возможное, чтобы справиться с этой проблемой, например, открыли собственную автошколу с курсами для водителей и даже имеем собственную площадку, у нас не получается набрать достаточное количество сотрудников.

Вот почему уже сегодня мы нанимаем сербских, украинских и румынских водителей для решения проблемы их нехватки в Венгрии.

Объем этого найма водителей из-за границы зависит от того, насколько эффективно мы будем нанимать венгерских водителей. Но поскольку мы венгерская компания, мы рассчитываем в первую очередь на венгерских работников.

**За последние два года компания Waberer's сократила почти 2000 водителей. Эти водители больше недоступны на рынке?**

Количество сотрудников Waberer's International за последние годы уменьшилось, но количество водителей, работающих в WSZL Group (региональный отдел логистических услуг), увеличилось с ростом логистических услуг.

Также не стоит забывать, что иностранные водители уже работали в компании раньше – еще несколько лет назад порядка 30-35 проц. рабочих не были венграми. Более того, когда мы делали эти сокращения, мы не увольняли венгерских водителей.

Количество венгерских сотрудников не изменилось, но из-за пандемии COVID-19 стало труднее нанимать наших иностранных коллег, поскольку на границах возникли значительные препятствия. Теперь мы хотим наконец-то взять их на работу.

Полную статью Вы можете найти на портале Trans.INFO по [данной ссылке](#).



## Интервью

### Как привлечь и удержать на работе новых водителей?



Компания Waberer's намерена повысить свою эффективность за счет экспансии своих логистических услуг при сохранении нынешней модели транспортных услуг. Именно поэтому Золт Барна, бывший директор отдела региональной логистики компании, взял на себя управление всей группой. Цель нового руководителя - сделать компанию Waberer's одним из основных логистических операторов в Центральной и Восточной Европе.

Шымон Кныхальски, главный редактор Trans.INFO: **Как вы привлекаете и удерживаете новых водителей?**

**Эдвардас Ляховичюс, генеральный директор Girteka Logistics:** Да, мы такой проблемы [дефицита дальнбойщиков] не ощущаем. Это, наверное, доказательство того, что Girteka Logistics – хорошее место для работы. Многие водители работают с нами целыми семьями на протяжении многих лет. Более того – они рекомендуют других членов своей семьи или друзей.

Очень важно, с каким уважением мы относимся к сотрудникам. Мы одинаково относимся к водителям и сотрудникам в офисе, других стандартов у нас нет. Таким образом, ротация у нас относительно маленькая, сравнимая с текучестью в семейном бизнесе. Непросто быть конкурентоспособным и в то же время обеспечивать хорошие рабочие места.

Ведь работа очень сложная. Во-первых, это разлука с семьей. Во-вторых, стирается грань между днем и ночью. В-третьих — это особенность рефрижераторов — здесь работают в парах. Сложно понять, насколько трудоемок и достоин уважения труд наших водителей. Человек, никогда не работавший в отрасли, этого не поймет.

### **То есть вы делаете большую ставку на низкую ротацию, чем на набор персонала?**

Прямо говоря: низкая ротация кадров — условие нашей прибыльности. Высокая текучесть кадров обходится компании очень дорого. Дорого обходится работа водителей с маленьким опытом, особенно если мы хотим поддерживать высокое качество обслуживания наших клиентов. Низкая текучесть, то есть работа с опытными водителями, означает низкий расход топлива, ограничение различных проблем, с которыми они могут встретиться в дороге. Так что основная цель — не нанять, а удержать сотрудника, чтобы водитель проработал в нашей компании как минимум 5 лет. Это наша цель.

Полную статью Вы можете найти на портале Trans.INFO по [данной ссылке](#).



### **Сигитас Мейлунас**

исполнительный директор Girteka Fleet

По мере того, как компании продолжают расти, их потребности в дополнительных водителях также растут. Если компании удалось создать атмосферу, в которой нынешние сотрудники получают удовлетворение от нахождения там, а также с большей вероятностью будут рекомендовать рабочее место кому-то в качестве возможности для карьеры, этим планам роста не помешает или, по крайней мере, едва ли помешает, нехватка водителей в Европе.

Привлечь специалистов было непросто до пандемии, а сейчас ситуация еще хуже, так как многие водители предпочли уйти из профессии. Мы должны понимать, чтобы не было проблем с набором водителей, мы не можем предлагать только базовую работу и заработную плату, мы должны сделать дополнительный шаг в отношении наших нынешних и потенциальных коллег.

В течение 2021 года компания в среднем нанимала более 100 водителей в месяц. Академия водителей, где они могут регулярно получают информацию о тенденциях, методах работы, а также о новейших процедурах, связанных с их повседневной работой была основным фактором, повлиявшим на эту статистику. Академия обеспечивает, чтобы у водителей был доступ к самой последней информации, касающейся их повседневной деятельности, включая безопасное вождение в обычных и зимних условиях, доступ к симуляторам вождения и, наконец, эковождение.

Все сводится к тому факту, что водители должны чувствовать себя частью команды, которая стремится к постоянному совершенствованию, чтобы обеспечивать самое высокое качество обслуживания клиентов.

Полную статью эксперта Вы можете найти на портале Trans.INFO по [данной ссылке](#).



## Евгений Уткин

руководитель по взаимодействию с отраслевыми и инфраструктурными организациями ГК «Деловые Линии».

Логистическая отрасль испытывает кадровый голод – профессия дальнбойщика становится менее привлекательной. Дефицит водителей вызван несколькими причинами. Во-первых – демографическая ситуация. По нашим данным, большая часть кандидатов на должность водителя категории Е – старше 45 лет. Во-вторых – специфика профессии.

Это тяжелый труд, долгие командировки, большая ответственность за груз и машину, опасности на дороге. Чтобы увеличить долю молодых кандидатов на рынке труда необходимо обеспечить государственную поддержку обучения профессии, включить в программу средних специальных учебных заведений специальность «Водитель-профессионал», а также разработать программу популяризации профессии.

Решать кадровую проблему проще, если подходить к ней комплексно. В «Деловых Линиях» за последние годы мы оптимизировали рабочие процессы, разработали мобильное приложение для водителей, усовершенствовали систему нематериальной мотивации и оплаты труда.

В компании проходят конкурсы на выбор лучшего водителя, выбирается лучшая автоколонна. Кроме того, в этом году мы внедрились проект «Наставничество», под который брали на обучение молодых ребят с опытом работы по категории В и С, но с новыми правами на категорию Е.

Сейчас поток кандидатов в компанию приходит через несколько каналов. Стандартные – это рекрутинговые сайты, которые дают большинство соискателей. Но есть специально разработанные программы. Например, «Приведи друга». Как результат – более 30 проц. водителей было принято благодаря ей. Кроме того, в этом году проводилась большая работа по возвращению ушедших сотрудников – водителей категории Е.

Полную статью эксперта Вы можете найти на портале Trans.INFO по [данной ссылке](#).

# 4

## Отчет по исследованию

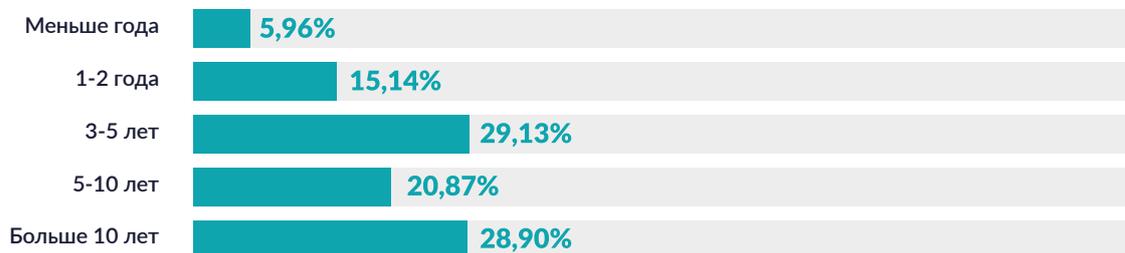
Мы проанализировали данные из 436 опросов, заполненных профессиональными водителями (N=436) и 44 - работодателями (N=44) из стран бывшего Советского Союза. Мы также воспользовались исследованиями PITD, которые были проведены при участии Trans.INFO среди 2500 водителей и 200 транспортных фирм из ЕС (проба, полученная из Польши, составляет N=1170 в случае водителей и N=214 в случае перевозчиков, проба из Литвы составляет N=176, Венгрии N=114 и Румынии N=110).

Большинство опрошенных являются мужчинами (99%), управляющими автомобилем с прицепом (92%). Меньшую группу составляют водители транспортных средств без прицепов (6%), а также фургонов и других видов транспортных средств (2%). Респонденты происходят из стран Восточной Европы - Беларуси, Украины и России.

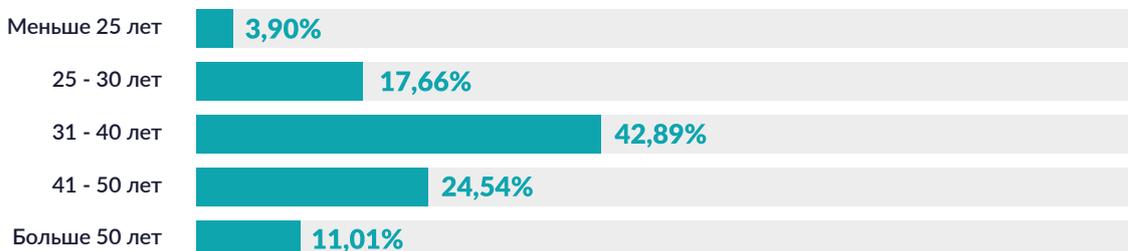
## Характеристика водителей



### СТАЖ ВОДИТЕЛЕЙ



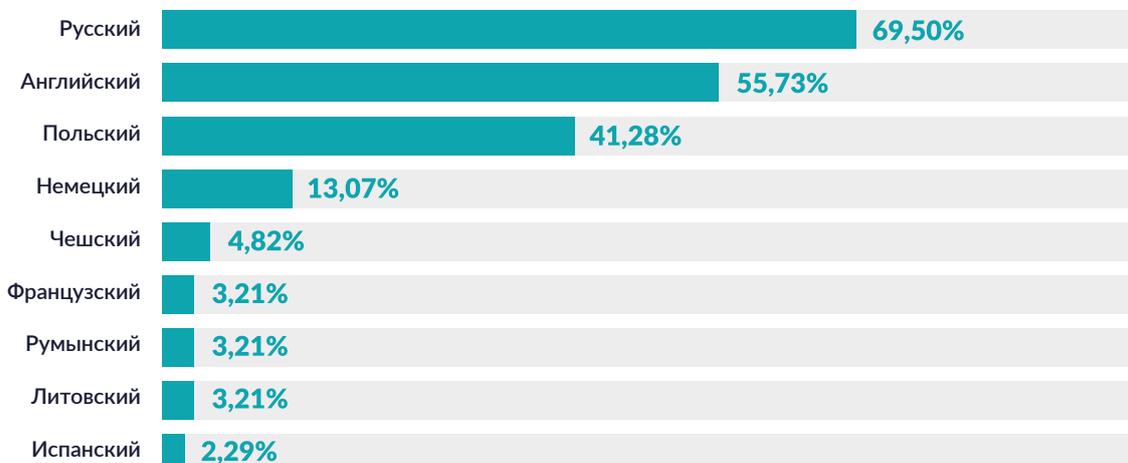
### ВОЗРАСТ



### РАБОТОДАТЕЛЬ



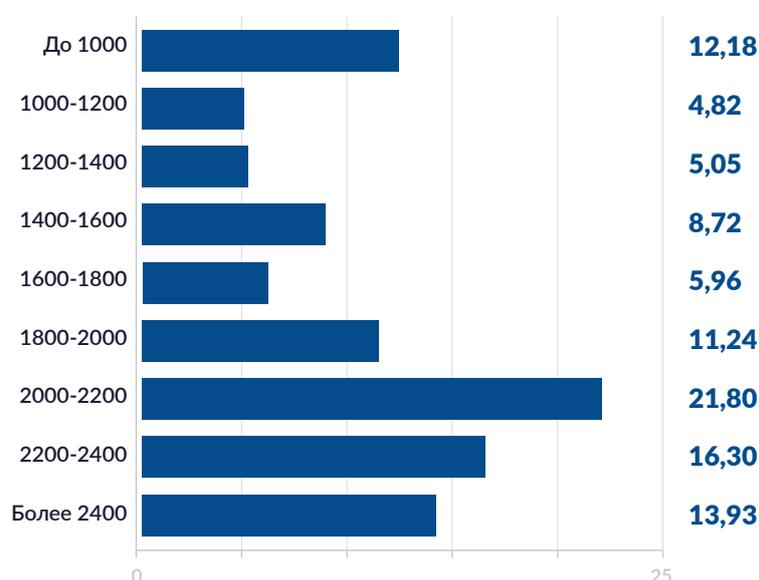
### ЗНАНИЕ ИНОСТРАННЫХ ЯЗЫКОВ



## 4.1. Заработок профессиональных водителей

Тема заработной платы профессиональных водителей всегда вызывает много споров. С одной стороны, размер заработной платы не является наименьшим, с другой, однако многие ставят под сомнение его обоснованность по сравнению с условиями труда и требованиями, которые должен выполнять квалифицированный работник. Это вызвано структурой зарплаты. Чаще всего она состоит из базового оклада и командировочных, а также различных видов премий и надбавок. Не все эти составляющие облагаются налогом, поэтому суммы, которые получают международные водители, выглядят очень привлекательно, особенно на фоне других профессий в экономике. Проблема начинается, когда наступает время отпуска или больничного, а также выхода на пенсию.

Рамки заработной платы водителей в месяц, нетто, евро, в %



Исследования среди водителей показали, что большинство зарабатывает в пределах 2-2,2 тыс. евро. Чуть меньше водителей получают от 2,2 до 2,4 тыс. евро, а выше 2,4 тыс. зарабатывают менее 14% опрошенных. Интересно, что более 12% водителей показали заработок на уровне до 1 тыс. евро.

Из исследования следует, что подавляющее большинство работодателей предлагают водителям базовый оклад в размере до 1 тыс. евро. Столько платят своим сотрудникам более 65% опрошенных перевозчиков. Интересно, однако, что некоторые предприниматели - в первую очередь европейские - предлагают базовые оклады гораздо выше, в диапазоне до 1,5 тыс. евро.

Базовый оклад водителей согласно работодателям, евро, %



## Какие составляющие вознаграждения получают водители?

Отсутствие каких-либо надбавок заявили почти 59% респондентов. Премии и надбавки, например, за километры получают почти 22% водителей, надбавки и компенсации - 14%. Для сравнения, в Польше премии получают 35% водителей, в Румынии - 18%. Между тем в Литве премии получают лишь 8% водителей.

Среди надбавок, которые перечисляют опрошенные, имеются следующие надбавки:

- ✓ надбавка за экономную езду
- ✓ надбавка за погрузку / разгрузку
- ✓ надбавка за стажировку
- ✓ премия за пройденные километры
- ✓ надбавка за работу в выходные или праздничные дни
- ✓ надбавка за работу в ночное время и сверхурочную работу

Кроме того, работодатели предлагают водителям всевозможные премии. Чаще всего перевозчики предлагают рабочий телефон для личного пользования. Об этом заявляют 58,54% перевозчиков. Подарки по разным поводам дарят 29,27% предпринимателей, дополнительную страховку - 26,83%. Среди наиболее распространенных имеются также бонусы, такие как возмещение расходов на проезд на работу, финансирование курсов и обучения, социальные пособия, частное медицинское обслуживание и спортивный абонемент. Никаких бонусов не предлагают водителям 14,63% работодателей.

### Базовый оклад водителей согласно работодателям, евро, %

Дополнительная страховка	26,83%
Служебный телефон для личных целей	58,54%
Спортивные абонементы	4,88%
Частное медицинское страхование	12,20%
Бонусы и подарки	29,27%
Компенсация за проезд до работы	19,51%
Финансирование дополнительных курсов и обучения	19,51%
Социальные льготы	17,07%
Нет никаких бонусов	14,63%

**Мы сравнили, как выглядит выплата дополнительных соцпакетов в случае европейских работодателей.**

Соцпакет	Восточная Европа, %	Польша, %	Румыния, %	Литва, %	Венгрия, %
Дополнительная страховка	26,83	22	10	13	18
Служебный телефон для личных целей	58,54	30	39	19	25
Спортивные абонементы	4,88	3	0	0	1
Частное медицинское страхование	12,20	6	8	2	4
Бонусы и подарки	29,27	10	5	1	6
Компенсация за проезд до работы	19,51	10	22	11	18
Финансирование дополнительных курсов и обучения	19,51	12	5	13	24
Социальные льготы	17,07	7	2	3	10
Нет никаких бонусов	14,63	-	-	-	-

## 4.2. Влияние пандемии на профессию водителя

Пандемия COVID-19, без сомнения, повлияла на грузовые перевозки и влияет на них по сей день, после третьей волны заболеваемости. Сначала из-за многочисленных заболеваний и локдауна транспорт практически прекратился, водители боялись ездить в регионы с повышенным риском заболевания, позже возникли проблемы на границах и в пути. Ситуация не стабилизировалась и по сей день. Мы спросили представителей транспортной отрасли, насколько период кризиса, связанный с пандемией, повлиял на зарплаты профессиональных водителей.

**Изменилась ли ваша зарплата во время пандемии?**



Практически половина опрошенных испытали изменения в оплате труда во время пандемии. При этом для 42% зарплата снизилась, а только для небольшой части (6%) - выросла. Исследование показало, что рост был невелик - он колебался в пределах 50-200 евро в месяц. Между тем, снижение было намного больше. Для 1/3 водителей зарплата уменьшилась на 150-300 евро.

По сравнению с 2019 годом рост зарплат для своих водителей заявили менее 50% работодателей. Рост колебался в основном на уровне до 20%. Снижение зарплат заявили, напротив, 36% перевозчиков. Чаще всего зарплата снизилась на 10-20% (39% опрошенных). Сокращение более чем на 30% заявили 9% перевозчиков.

#### По сравнению с 2019 годом, в 2020 году зарплаты профессиональных водителей в вашей компании:

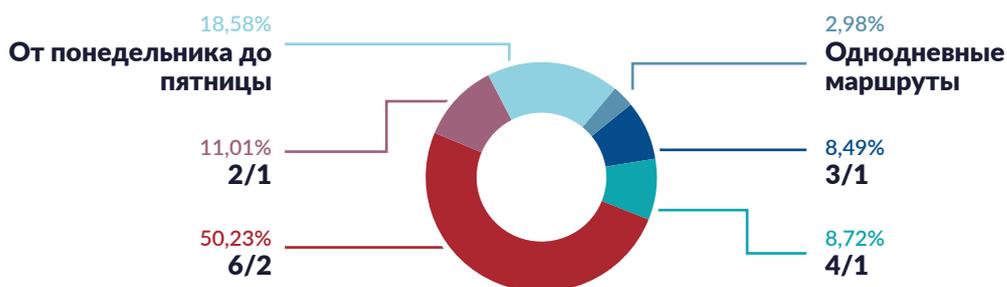


### 4.3. Система труда и условия трудоустройства

Работа профессионального водителя связана с тем, что часто его домом и местом работы является кабина седельного тягача. Сколько времени он проводит в ней, зависит прежде всего от системы труда. Обычно, чем дольше водитель остается вне дома, тем на большую зарплату он может рассчитывать. Это также имеет прямое отношение к выполняемым маршрутам. Системы 3/1, 4/1 или 6/2 - это маршруты в международных перевозках, которые всегда связаны с большей суммой, следующей из выплачиваемых командировочных.

Для водителей из стран Восточной Европы самая популярная система - 6/2, то есть шесть недель в пути, две дома. Работу в такой системе декларируют более половины опрошенных. На втором месте находится работа в недельном режиме - с понедельника по пятницу. Затем наиболее часто встречаются последовательно 2/1, 4/1, 3/1. Однодневные курсы проводят менее 3% опрошенных.

#### Система труда



Между тем в Евросоюзе самой популярной системой работы являются недельные - пятидневные курсы. На втором месте - система 3/1. Наименее часто используемая система - 6/2, а сразу перед ней - 4/1.

## 4.4. Удовлетворение от работы

Мы также решили изучить уровень удовлетворения от работы. Результаты удивительны - целых 87% ответили, что им нравится их работа. Конечно, мы понимаем, что этот вопрос довольно общий, ведь речь идет о сложной профессии. Тем не менее пандемия показала, что профессия водителя может быть невероятно трудной и изнурительной - вирусологические угрозы, ограничения, простои на местах погрузки и выгрузки, пробки на границах и неудобства на дорогах, которые имели место во время локдаунов, конечно, не способствовали увеличению престижа этой профессии.



### ВАМ НРАВИТСЯ ВАША РАБОТА?

Да

87,16%

Нет

12,84%

### Что водителям в своей работе нравится, а что нет?

Теперь стоит найти ответ на вопрос, что водителям в своей работе нравится больше всего, потому что об этом мы также спросили наших опрошенных. Опрошенные могли дать более одного ответа, потому что мы хотели проверить, что водителям больше всего нравится в их работе.



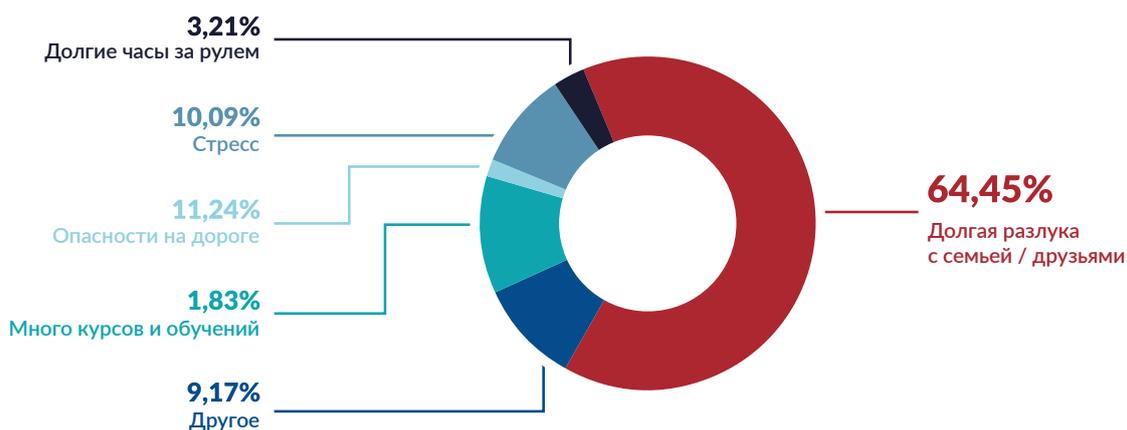
### ЗА ЧТО ВЫ ЛЮБИТЕ СВОЮ РАБОТУ?



Хотя мы часто сталкиваемся с мнением, что водители зарабатывают слишком мало (хотя бы с учетом часов работы, проводимых на работе), тем не менее, размер заработка чаще всего упоминается как то, что им нравится в их работе. Это идет рука об руку с возможностью узнавать новые места, а также гибкими рабочими часами и возможностью познакомиться с новыми людьми. Из дополнительных плюсов водители указали чувство независимости и свободы, удовлетворение от экстремального характера профессии, стабильность профессии и возможностью сочетать хобби и работу - любовь к вождению и технике.



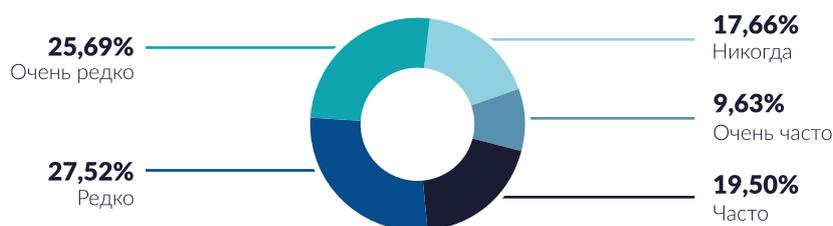
## ЗА ЧТО ВЫ НЕ ЛЮБИТЕ СВОЮ РАБОТУ?



На этот вопрос водители также могли дать несколько ответов. Не удивляют ответы на вопрос, что водителям не нравится в их работе. Разлука со своими близкими и долгие часы в машине - это самый большой вызов. Кроме того, это работа, которая приносит с собой много причин для стресса. Среди других ответов чаще всего упоминались опасность и кражи на парковках. Кроме того, у части водителей есть проблемы с многочисленными обязательными курсами и обучением. Дополнительно, некоторые обращают внимание на такие минусы профессии, как:

- вычеты из заработной платы (например, за плохое сжигание)
- отсутствие прозрачности в зарплате,
- неравномерное соотношение цены и работы в сложных условиях,
- длительная загрузка / разгрузка,
- отсутствие парковок и санузлов (например, туалетов и душевых),
- недобросовестные работодатели,
- условия, вредные для здоровья (например, позвоночника, уровня ожирения)
- плохой имидж профессии (вызванный, например, водителями, употребляющими алкоголь или мошенниками)

## ВЫ ДУМАЕТЕ О СМЕНЕ ПРОФЕССИИ?



Почти 1/5 водителей вообще не думают о смене профессии, 1/4 - да, но очень редко. К сожалению, часто над таким решением задумывается почти каждый третий сотрудник. Это довольно тревожно. С одной стороны, это коррелирует с размером заработка, но это также должно быть сигналом предупреждения для работодателей, которые уже сегодня сталкиваются с проблемой нехватки специалистов на рынке труда. Дополнительные увольнения с работы только усугубят проблему. Стоит уже сегодня подумать о дальнейшей коррекции зарплат, льготах и позитивной атмосфере на работе.

## 4.5. Рынок труда

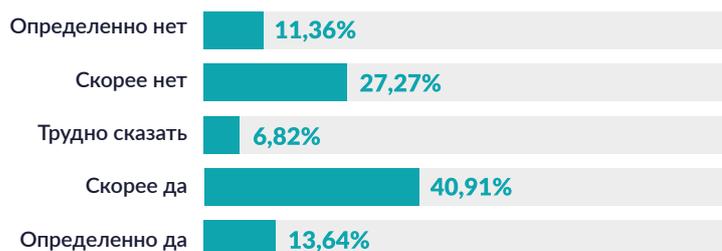
Без сомнения, в настоящее время действует рынок работника. Особенно в транспортной отрасли, которая жалуется на нехватку рук для вождения грузовых автомобилей. Поэтому мы спросили работодателей, какие условия они предлагают водителям, а также есть ли у них проблемы с их поиском.

### Есть ли у вас проблемы с ротацией водителей в вашей компании, если да, то как это влияет на ваш бизнес?



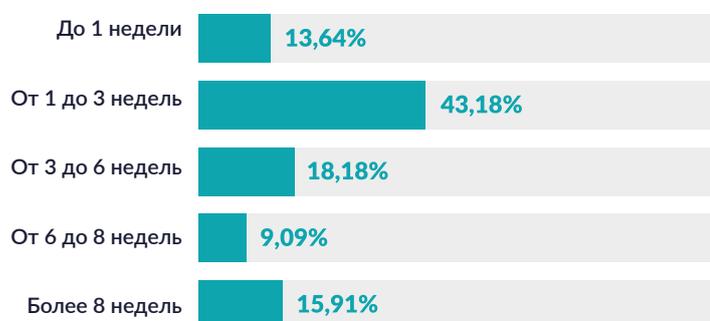
7 из 10 работодателей утверждают, что у них нет проблем с ротацией водителей, причем некоторые из них отмечают это явление в компании, но это не является препятствием для работы предприятия. У каждого 4-го перевозчика есть проблема с текучестью водителей, что негативно отражается на компании.

### У Вас есть проблемы с поиском профессиональных водителей?



Более половины опрошенных перевозчиков испытывают - меньшие или большие - трудности с поиском профессиональных водителей. Это ситуация, которая сохраняется уже на протяжении многих лет. Поэтому можно констатировать, что отсутствие водителей - это не миф, поэтому необходимо системное решение при поддержке госучреждений.

— **Сколько в среднем вам нужно времени, чтобы найти профессионального водителя?** —



Есть ли проблема с поиском водителей? Чаще всего перевозчики отвечают, что на поиск водителя уходит от 1 до 3 недель (43% перевозчиков). Для 1/6 опрошенных это занимает более 8 недель, в течение которых грузовые автомобили отмечают простои.

— **Где вы чаще всего ищете профессиональных водителей?** —



Работодатели чаще всего ищут водителей по рекомендации коллег. Об этом заявляют 43% работодателей. Они также охотно используют веб-сайты. Постоянно многие из них объявляют вакансии в прессе. Работодатели реже всего используют интернет-форумы и объявления на тентах.



## Повилас Дрижас

генеральный секретарь Международного транспортно-логистического альянса Литвы

### Что делают литовские транспортные компании, чтобы привлечь на рынок труда новых водителей грузовиков?

Кризис нехватки профессиональных водителей затрагивает всю экономику страны, так как он касается цепочки поставок, промышленного производства, торговли и поставки товаров конечным потребителям. Поэтому это проблема не только транспортно-логистического бизнеса. Государство и бизнес должны решать этот вопрос вместе.

Упрощение процедур миграции и трудоустройства за счет привлечения водителей из других стран должно быть приоритетом экономики. Для этого надо реформировать иммиграционную политику, чтобы включить в нее ответственные государственные учреждения.

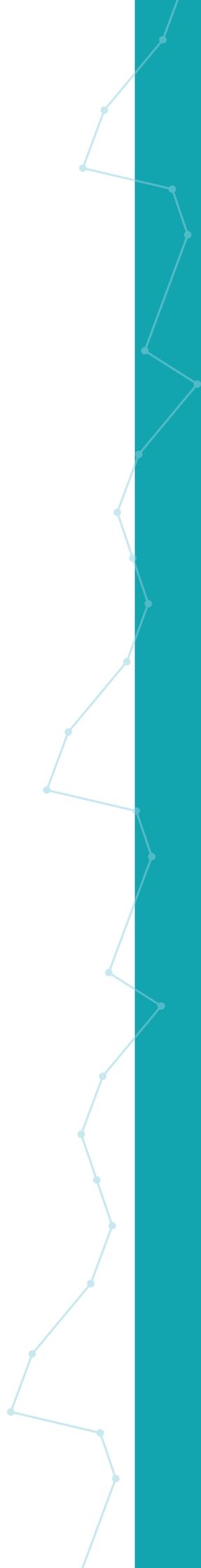
Государственные субсидии для получения Кода 95 могут помочь привлечь на рынок труда новых профессиональных водителей. Схема субсидирования должна быть направлена на привлечение на рынок труда молодых людей, женщин и безработных.

Для привлечения сотрудников в Литве используются различные меры: водители ежегодно проходят проверку здоровья, а работодатели вносят дополнительные взносы в пенсионный фонд III ступени. Водителям также платят за страхование жизни и здоровья, путешествий, они застрахованы от несчастных случаев, покрываются расходы связанные с их лечением за границей. Значительная часть крупных перевозчиков открыла центры и академии обучения, вкладывая средства в инфраструктуру качественного обучения работников.

Бизнес также инвестирует в обновление парка грузовых автомобилей - каждый второй зарегистрированный в Литве грузовик моложе 3 лет. Современные тягачи не только обеспечивают эргономичное рабочее место для водителя, но они дополнительно оснащены цифровыми ассистентами, которые планируют маршруты и облегчают работу водителей.

Крупнейшие перевозчики Литвы инвестируют в инфраструктуру отдыха водителей в Европе - строят отели, устанавливают охраняемые автостоянки, чтобы обеспечить достойные условия труда и качественный отдых.

Полную статью Вы можете найти на портале [Truckandroad.ru](http://Truckandroad.ru) по [данной ссылке](#).



# Заключение

# Заключение

Мы провели исследование с участием PITD в первой половине 2021 года. В нашем отчете мы уделяем большое внимание проблеме нехватки профессиональных водителей, которая в этом году обострилась еще больше и ведет, как это было в Великобритании, к серьезному кризису. Мы также показали, что на протяжении многих лет происходила широкомасштабная трудовая иммиграция из Восточной Европы на Запад, что привело к усилению нехватки кадров на этих рынках. Мы также подготовили многочисленные рекомендации, посвященные этой проблеме, в основном для работодателей, которые в значительной степени влияют на сектор автомобильного транспорта.

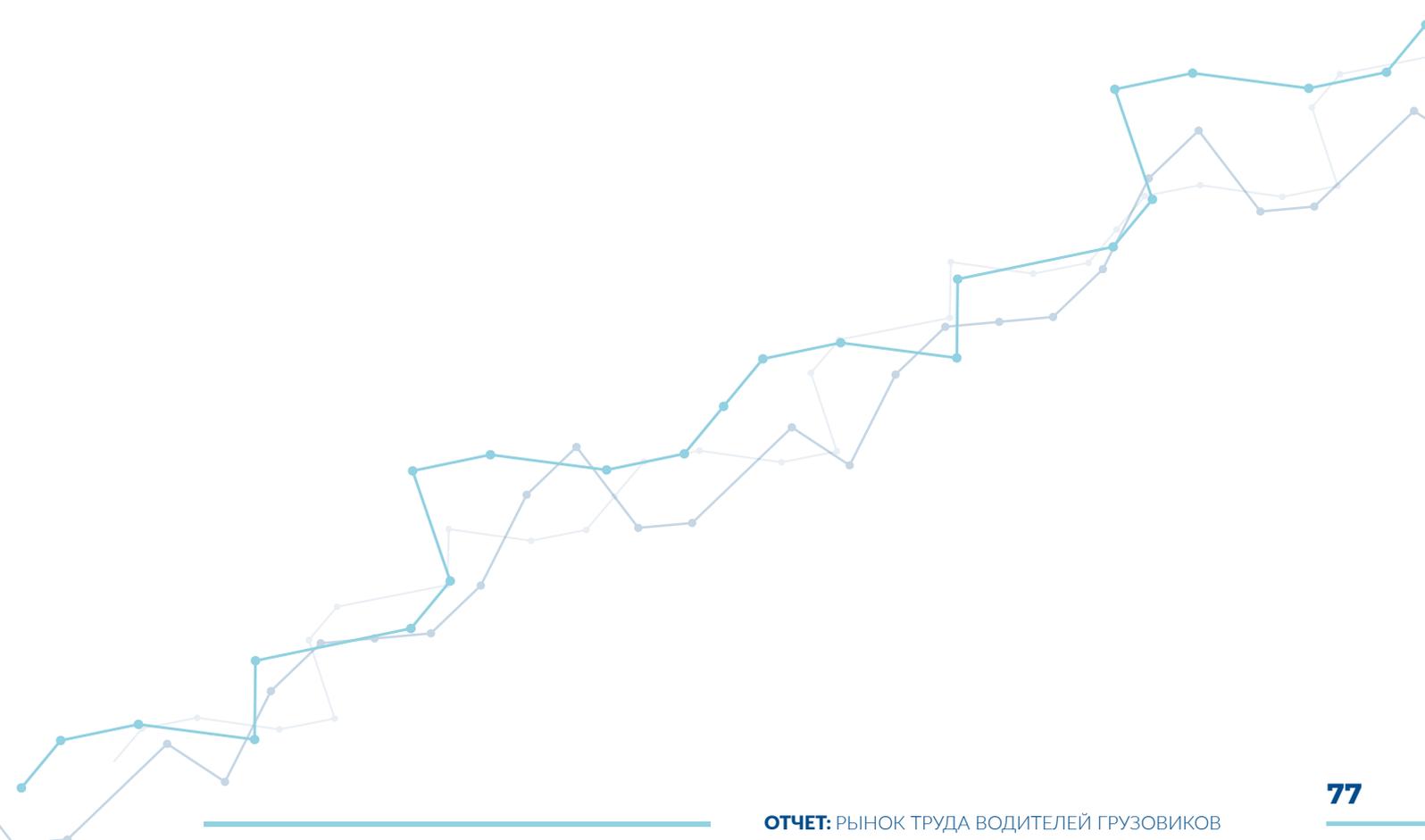
Как мы показываем в нашем отчете, который в значительной степени относится к особому 2020 году и перелому с 2021 годом, вознаграждения водителей, хотя их структура является предметом многих обсуждений, по-прежнему являются привлекательными по сравнению с другими профессиями в нашей экономике. Хотя мы не скрываем, что эта профессия также связана с различными сложностями. Все это делает ее привлекательной, особенно для молодых людей, но сегодня мало кто думает о том, чтобы это была работа на всю жизнь. И нас это несколько не удивляет. Времена, когда люди с первого дня карьеры до выхода на пенсию работали по одной профессии (часто в одной компании), проходят. Поэтому необходимо адаптироваться к меняющейся реальности. Без системных изменений нельзя рассчитывать на резкое улучшение ситуации в области доступности квалифицированных кадров на рынке труда - в том числе в транспортно-логистической отрасли. В исследовании мы показали, что заработная плата часто не соответствует условиям труда, хотя есть много возможностей изменить это, например, выбрав подходящего работодателя или повысив свою квалификацию. Широкое сопоставление заработной платы и соцпакетов позволяет сравнить условия, действующие в других странах.



В отчете мы также пишем о проблемах, возникающих из-за различных законов, действующих в странах Западной Европы, прежде всего обширного сбора законов, называемых Пакетом мобильности. Почему только этот регион и эти законы? В основном из-за большой экономической зоны, на территории которой будет действовать Пакет мобильности (ЕС), и того, что косвенно коснется также дорожных перевозчиков и водителей грузовых автомобилей из стран, не входящих в Европейский союз. Мы не рассматривали законы и положения, действующие в отдельных странах, независимо от того, какой области (восточной или западной) они касаются. Мы также затронули концепцию социального демпинга, которая, хотя и вызывает много споров, действительно существует. К счастью, страны Европейского союза уже предпринимают соответствующие шаги для борьбы с недобросовестной конкуренцией.

В этом отчете мы также отвечаем на вопрос, нравится ли водителям их работа и думают ли они о смене профессии. Как оказалось, подавляющее большинство водителей грузовых автомобилей любят свою работу и не планируют ее менять. Работники осознают, что, хотя их работа сложна, она, тем не менее, очень полезна, что, в частности, показали последние два года. Интересно, однако, что размер заработка или опасности на дорогах мало влияют на решение о смене профессии. Стресс и разлука с семьей являются наиболее распространенными причинами таких соображений.

Наконец, стоит отметить, что транспортную отрасль, независимо от региона Европы, ждет дальнейшее динамичное развитие. Потребление будет расти, сектор e-commerce покажет дальнейший рост. Поэтому транспортные и логистические потребности будут расти, и хотя динамика после пандемии замедлится, сектор будет постоянно развиваться. В связи с использованием новых технологий появятся современные рабочие места, а также новые возможности для развития предпринимательства. Стоит присмотреться к этой отрасли и инвестировать в нее, тем более, что так много в ней зависит от человеческого фактора.



# Литература

- 1 Automotive Regulatory Guide – 2021, Текст: электронный // [www.acea.auto](http://www.acea.auto), URL: <https://www.acea.auto/publication/automotive-regulatory-guide-2021/> (дата обращения: 10.06.2021)
- 2 Comparatif des conditions d'emploi et de rémunération des conducteurs routiers internationaux en Europe, CNR, 2016 – Текст: электронный // [www.e-tlf.com](http://www.e-tlf.com), URL: <https://www.e-tlf.com/wp-content/uploads/2016/11/eutde-cnr-nov-2016.pdf> (дата обращения: 10.06.2021)
- 3 Costello B., Karickhoff A., Truck driver shortage analysis, American Trucking Associations, Washington 2019 // В. Costello, A. Karickhoff, - Текст: электронный // [www.trucking.org](http://www.trucking.org), URL: <https://www.trucking.org/sites/default/files/2020-01/ATAs%20Driver%20Shortage%20Report%202019%20with%20cover.pdf> (дата обращения: 02.11.2021).
- 4 Eurostat, официальный сайт - Transportation and storage statistics - NACE Rev. 2 - URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transportation\\_and\\_storage\\_statistics\\_-\\_NACE\\_Rev.\\_2](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Transportation_and_storage_statistics_-_NACE_Rev._2) (дата обращения: 10.06.2021)
- 5 Grubliauskas K., Paskaiciavo, kiek tiksliai ir kokiomis sąlygomis uždirba tolimųjų reisų vairuotojai: tinka skanduotė „kas nešokinės...“, K. Grubliauskas, – Текст: электронный // [www.delfi.lt](http://www.delfi.lt), URL: <https://www.delfi.lt/pilietis/autorai/paskaiciavo-kiek-tiksliai-ir-kokiomis-salygomis-uzdirba-tolimuju-reisu-vairuotojai-tinka-skanduote-kas-nesokines.d?id=88366817> (дата обращения: 10.06.2021).
- 6 Koźlak A., Struktura sektora transportu drogowego w Polsce i ocena jego wyników ekonomicznych na tle państw Unii Europejskiej: Studia i Prace, Kolegium zarządzania i finansów, Zeszyt Naukowy 166, Варшавская школа экономики, Варшава 2018 – Текст: электронный // [www.ssl-kolegia.sgh.waw.pl](http://www.ssl-kolegia.sgh.waw.pl), URL: [https://ssl-kolegia.sgh.waw.pl/pl/KZiF/czasopisma/zeszyty\\_naukowe\\_studia\\_i\\_prace\\_kzif/Documents/04\\_Kozlak\\_166.pdf](https://ssl-kolegia.sgh.waw.pl/pl/KZiF/czasopisma/zeszyty_naukowe_studia_i_prace_kzif/Documents/04_Kozlak_166.pdf) (дата обращения: 10.06.2021)
- 7 Mroczek W., Polska największym przewoźnikiem w transporcie drogowym UE, W. Mroczek, – Текст: электронный // [www.obserwatorfinansowy.pl](http://www.obserwatorfinansowy.pl) URL: <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotator/polska-najwiekszym-przewoźnikiem-w-transporcie-drogowym-ue/#fullimg1> (дата обращения: 10.06.2021).
- 8 PE: Delegowanie pracowników to nie «dumping socjalny», Текст: электронный // [www.inicjatywa.eu](http://www.inicjatywa.eu), URL: <https://inicjatywa.eu/8001/w-koncu-wiemy-czym-jest-dumping-socjalny/> (дата обращения: 10.06.2021).
- 9 Rynek pracy kierowców w Polsce, PwC 2016, – Текст: электронный // [www.pwc.pl](http://www.pwc.pl), URL: <https://www.pwc.pl/pl/publikacje/2016/rynek-pracy-kierowcow-w-polsce-raport-pwc.html> (дата обращения: 02.11.2021).
- 10 Statista, официальный сайт - Number of employees in the European Union (EU27) and United Kingdom as of 3rd quarter 2020 (in 1,000s), by sector - URL: [https://www-statista-com.translate.goog/statistics/1195197/employment-by-sector-in-europe/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=pl&\\_x\\_tr\\_hl=lt&\\_x\\_tr\\_pto=nui,op,sc](https://www-statista-com.translate.goog/statistics/1195197/employment-by-sector-in-europe/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pl&_x_tr_hl=lt&_x_tr_pto=nui,op,sc) (дата обращения: 10.06.2021)
- 11 Statista, официальный сайт - Size of the road freight market in Europe from 2010 to 2021 - URL: [https://www-statista-com.translate.goog/statistics/1068472/road-freight-market-size-europe/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=pl&\\_x\\_tr\\_hl=lt&\\_x\\_tr\\_pto=nui,op,sc](https://www-statista-com.translate.goog/statistics/1068472/road-freight-market-size-europe/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pl&_x_tr_hl=lt&_x_tr_pto=nui,op,sc) (дата обращения: 10.06.2021)
- 12 Tackling Driver Shortage in Europe, IRU 2019, – Текст: электронный // [www.iru.org](http://www.iru.org), URL: <https://www.iru.org/resources/iru-library/tackling-driver-shortage-europe> (дата обращения: 02.11.2021).
- 13 Tolimųjų reisų vairuotojų algos – nuo 2000 eurų, – Текст: электронный // [www.tv3.lt](http://www.tv3.lt), URL: <https://www.tv3.lt/naujiena/verslas/tolimuju-reisu-vairuotoju-algos-nuo-2000-euru-n1111742> (дата обращения: 10.06.2021)
- 14 Transport przyszłości - perspektywy rozwoju transportu drogowego w Polsce 2020-2030, PwC 2019, – Текст: электронный // [www.pwc.pl](http://www.pwc.pl), URL: <https://www.pwc.pl/pl/publikacje/2019/transport-przyszlosci-perspektywy-rozwoju-transportu-drogowego-w-polsce-2020-2030.html> (дата обращения: 02.11.2021).
- 15 Truck Driver Average Salary in United Kingdom 2021, – Текст: электронный // [www.salaryexplorer.com](http://www.salaryexplorer.com), URL: <http://www.salaryexplorer.com/salary-survey.php?loc=228&loctype=1&job=239&jobtype=3&thumb=http://www.salaryexplorer.com/charts/united-kingdom/public-vs-private-sector-salaries-yearly-united-kingdom.jpg> (дата обращения: 10.06.2021).

- 
- 16 Wynagrodzenia i sytuacja kierowców zawodowych, PITD 2019, Текст: электронный // pitd.org.pl, URL: <https://pimd.org.pl/news/raport-z-badania-analiza-wynagrodzen-i-satysfakcji-kierowcow-zawodowych/> (дата обращения: 10.06.2021)
  - 17 Европейская комиссия, официальный сайт - URL: [https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/facts-fundings/evaluations/doc/2014\\_ex\\_post\\_evaluation\\_study\\_training\\_drivers\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf) (дата обращения: 10.06.2021)
  - 18 Европейская комиссия, официальный сайт - URL: [https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/facts-fundings/evaluations/doc/2014\\_ex\\_post\\_evaluation\\_study\\_training\\_drivers\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf) (дата обращения: 10.06.2021)  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/facts-fundings/evaluations/doc/2014\\_ex\\_post\\_evaluation\\_study\\_training\\_drivers\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf)
  - 19 Зарплата водителя дальнoбойщика в Украине, Текст: электронный // dispatcher-gruzoperevozok.com.ua, URL: <https://dispatcher-gruzoperevozok.com.ua/blog/zarplata-voditelja-dalnobojszhika-v-ukraine>
  - 20 Казинкевич А., Какие есть виды дальнoбойщиков в России и сколько они получают денег / / А. Казинкевич, – Текст: электронный // www.hrmonitor.ru, URL: <https://hrmonitor.ru/pro/skolko-poluchayut-dalnobojszhiki-v-rossii.html> (дата обращения: 10.06.2021)
  - 21 Лысёнок А., Vairuotojams pradėjo mokėti didžiulius atlyginimus. Taig ikodėl jie palieka įmones? / А. Лысёнок, – Текст: электронный // Trans.INFO, URL: <https://trans.info/lt/vairuotojams-pradejo-moketi-didziulius-atlyginimus-taigi-kodel-jie-palieka-imonos-2-255652> (дата обращения: 05.10.2021).
  - 22 Лысёнок А., В Польше по-прежнему не хватает дальнoбойщиков. А число водителей из третьих стран растёт из года в год / А. Лысёнок, – Текст: электронный // Trans.INFO, URL: <https://trans.info/ru/v-polsho-prezhnemu-ne-hvataet-dalnobojszhikov-a-chislo-voditeley-iz-tretyh-stran-rastet-iz-goda-v-god-225443> (дата обращения: 10.06.2021).
  - 23 Лысёнок А., Уже вся Европа борется с этой проблемой. Как справиться с проблемой дефицита водителей / А. Лысёнок, – Текст: электронный // Trans.INFO, URL: <https://trans.info/ru/uzhe-vsya-evropa-boretsya-s-etoj-problemoj-kak-spravitsya-s-problemoj-defitsita-voditeley-253530> (дата обращения: 05.10.2021).
  - 24 Медай Л., Что Пакет мобильности означает для водителей и перевозчиков из-за пределов Европейского союза? / / Л. Медай – Текст: электронный // Trans.INFO, URL: <https://trans.info/ru/chto-paket-mobilnosti-oznachaet-dlya-voditeley-i-perevozchikov-iz-za-predelov-evropeyskogo-soyuza-217280>
  - 25 Министерство Инфраструктуры Украины, официальный сайт, Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту, - URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html> (дата обращения: 10.06.2021).
  - 26 Национальный статистический комитет Республики Беларусь, официальный сайт - Транспорт в Республике Беларусь - URL: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/Oda/Odad008c1d55c619c133e9cc81c03d4f.pdf> (дата обращения: 10.06.2021)
  - 27 Новый опрос IRU: в 2021 году проблема нехватки водителей усугубится, Текст: электронный // www.iru.org, URL: <https://www.iru.org/ru/novyy-opros-iru-v-2021-godu-problema-nekhvatki-voditeley-usugubitsya> (дата обращения: 10.06.2021).
  - 28 Обзор отрасли грузоперевозок в России, 2020 год / EY / Текст: электронный // assets.ey, URL: [https://www.ey.com/ru\\_ru/automotive-transportation/russia-transportation-services-2020](https://www.ey.com/ru_ru/automotive-transportation/russia-transportation-services-2020) (дата обращения: 10.06.2021)
  - 29 Повышение зарплаты дальнoбойщикам в Беларуси 2020 года – Текст: электронный // www.beljizn.by URL: <https://beljizn.by/povyshenie-zarplaty-dalnobojszhikam-v-belarusi/> (дата обращения: 10.06.2021)
  - 30 Сколько зарабатывают дальнoбойщики в России – и на самом ли деле у них высокие зарплаты? / – Текст: электронный // www.bamap.org, URL: [http://bamap.org/information/smi/2021\\_01\\_19\\_137683/](http://bamap.org/information/smi/2021_01_19_137683/) (дата обращения: 10.06.2021)



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