

R A P O R T



DIAGNOZA WARUNKÓW SANITARNYCH I PARKINGOWYCH

W BAZACH LOGISTYCZNYCH
W POLSCE I W EUROPIE

Zamawiający:

Fundacja „Truckers Life”

ul. Fiołkowa 3/1

52-200 Wysoka



Partnerzy projektu:



Wykonawca:

EU-CONSULT sp. z o.o.

ul. Toruńska 18 C, lokal D

80-747 Gdańsk



Gdańsk 2022

Spis treści

Wstęp	4
Stan aktualny - jak jest?.....	5
Potrzeby kierowców w zakresie warunków sanitarnych i postojowych – wyniki ankiety.....	11
Ocena potrzeb kierowców	14
Ocena zaplecza sanitarnego	23
Ocena poziomu bezpieczeństwa	26
W drodze do zmiany.....	30
Analiza stanu prawnego	31
Możliwości odpowiedzi na problemy.....	37
Potrzeba zmiany nastawienia.....	47
Wnioski i rekomendacje	50
Podziękowania.....	53
Bibliografia.....	54
Spis wykresów i tabel	55

Wstęp

Bez kierowców współczesna cywilizacja nie mogłaby istnieć w obecnym kształcie. To stwierdzenie nie jest przesadą, gdyż bez ich pracy, w obecnym stanie rozwoju transportowej technologii, nie mógłby funkcjonować przemysł, usługi, handel i komunikacja. Bez kierowców działalność służb publicznych odpowiedzialnych za porządek i bezpieczeństwo, służby zdrowia, służb ratunkowych i sił zbrojnych byłaby sparaliżowana. Dlatego trudno byłoby wskazać inny taki zawód, któremu zawdzięczamy tak wiele. Być może w dalekiej przyszłości, gdy na drogach pojawią się pojazdy autonomiczne, znaczenie tego zawodu ulegnie zmniejszeniu. Ale dziś, tu i teraz, powinniśmy zrobić wszystko, aby kierowcy mogli pracować i odpoczywać w dobrych warunkach. Bez takich działań, istniejący już od kilku lat brak kierowców będzie się stale i coraz szybciej pogłębiać. I nie można się temu dziwić. Kierowcy, tak jak my wszyscy, chcą mieć godne warunki pracy oraz szacunek ze strony społeczeństwa oraz osób i instytucji, z którymi na co dzień współpracują.

Dlatego też należy docenić działania Fundacji Truckers Life, która od 2013 roku wspiera zawodowych kierowców licznymi inicjatywami. Szczególnie tam, gdzie działania instytucji państwowych, zarządców infrastruktury drogowej i innych zobowiązanych podmiotów, są niewystarczające. Jako związek pracodawców Transport i Logistyka Polska doceniamy te inicjatywy i jesteśmy dumni, że Truckers Life jest członkiem naszego związku. Ostatnia z tych inicjatyw, jaką są przeprowadzone badania i zawierający wyniki tych badań raport „Diagnoza warunków sanitarnych i parkingowych w bazach logistycznych w Polsce i w Europie” być może skłoni do refleksji podmioty będące odbiorcami usług transportowych. Miejmy nadzieję, że ta refleksja zaowocuje poprawą warunków socjalnych i sanitarnych w miejscach rozładunku i załadunku pojazdów oraz lepszą organizacją pracy skracającą czas oczekiwania kierowców na wykonanie tych czynności. Wyniki tych badań będą także pomocne w rozmowach z administracją rządową na temat koniecznych i niezbędnych działań legislacyjnych w tym obszarze.

Mając na uwadze znaczenie wyników przeprowadzonych przez fundację badań, chciałbym zarekomendować lekturę raportu wszystkim osobom, które są zawodowo związane z transportem drogowym i logistyką, a także tym od których zależą warunki pracy kierowców.

Maciej Wroński
Prezes
Transport i Logistyka Polska

Stan aktualny - jak jest?

Znaczenie branży transportowej i magazynowej w Polsce

Transport stanowi najbardziej dynamiczną branżę gospodarki krajowej o znaczeniu strategicznym. Znaczenie transportu drogowego towarów jest znacznie większe dla krajowej gospodarki niż bezpośredni udział tej branży w przychodach przedsiębiorstw. Usługi te pozwalają na organizację systemu dostaw towarów i stworzenie łańcucha dostaw przemysłowych, w ramach którego polskie firmy są włączane na szeroką skalę do międzynarodowego systemu produkcji, wpływając tym samym na rozwój branż związanych z handlem. Branże, które najsilniej związane są z transportem drogowym towarów to m.in. handel hurtowy i detaliczny, przetwórstwo papieru, przetwórstwo chemiczne, produkcja materiałów budowlanych, oraz sektor rolno-spożywczy¹.

Szacuje się, że transport ma znaczący udział w wytwarzaniu niemal połowy polskiego PKB.

Według raportu TLP "Raport Transport drogowy w Polsce 2021+" w Polsce firmy transportowe zatrudniają około miliona pracowników, przewożą ponad 85% polskich towarów eksportowych i odprowadzają kilkanaście miliardów złotych do budżetu państwa. Szczególnie istotna rola transportu drogowego dla polskiego eksportu związana jest z faktem, że transport otwiera polską gospodarkę na świat i tym samym w bardzo istotny sposób przyczynia się do rozwoju ekonomicznego kraju - integracja z globalnym systemem handlowym jest jednym z najważniejszych czynników decydujących o wysokim wzroście gospodarczym Polski².

W kontekście przewozu towarów w ostatnich latach obserwowany **jest wzrost znaczenia branży magazynowej** w kraju, a stale rosnący popyt na usługi transportowe determinuje zwiększone zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe. Magazyn definiowany może być jako „jednostka funkcjonalno-organizacyjna, która przeznaczona jest do przechowywania dóbr materialnych w wyodrębnionej przestrzeni budowli magazynowej, wyposażona w odpowiednie urządzenia i obsługiwana przez zespół ludzi”³. W 2022 roku zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe wyniosło aż 5,4 mln mkw., stanowiąc siedmioprocentowy

¹ Transport drogowy w Polsce 2021+, Spotdata i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska, str. 18-19.

² Ibidem.

³ Infrastruktura magazynowa i transportowa w dobie zrównoważonego rozwoju gospodarki, Motowidlak Urszula, Tokarski Daniel, Łódź 2022, str. 50.

wzrost względem roku 2021⁴. O wysokim potencjale dalszego rozwoju branży świadczy fakt, iż Polska pozostaje jednym z najbardziej atrakcyjnych rynków dla inwestycji przemysłowych i logistycznych, m.in. ze względu na niższe koszty operacyjne - przedsiębiorcy szukają sposobów na obniżenie kosztów związanych z dostawą, magazynowaniem, dystrybucją i przemieszczaniem towarów, a koszty najmu magazynu, zużycia energii i koszty pracy w Polsce należą do jednych z najniższych w Europie, będąc o około 60% niższe niż w Niemczech⁵.

Obecnie centra logistyczne i dystrybucyjne są jednym z głównych narzędzi konkurencyjności w dużych sieciach handlowych. Ich rolą jest zastąpienie istniejących magazynów detalistów oraz zarządzanie magazynami wyrobów w imieniu producentów. Bezpośrednia dystrybucja (od producenta do odbiorcy) została niemal całkowicie zastąpiona scentralizowaną siecią logistyczną, zarządzaną przez nowoczesne ośrodki logistyczne i dystrybucyjne⁶. Centrum logistyczne zaczyna odgrywać więc główną rolę w łańcuchu dostaw.

Mając na uwadze perspektywy rozwoju branż i rokrocznie rosnące zapotrzebowanie, nowopowstające magazyny i centra logistyczne budowane są przeważnie w pobliżu gęsto zaludnionych obszarów miejskich, dzięki czemu przedsiębiorstwa mogą odbierać i dostarczać towary z magazynu do miejsc ich przeznaczenia w sposób bardziej optymalny i pozwalający uniknąć zatorów⁷. W celu zapewnienia wysokiej jakości baz logistycznych, a tym samym konkurencyjności z bazami w innych krajach Europy, niezbędne jest jednak dążenie do rozpoznania potrzeb kierowców zawodowych w tym zakresie i wdrożenie zmian już na etapie planowania przyszłych inwestycji. Centrum logistyczne powinno mieć dostosowaną infrastrukturę pod usługi socjalno-bytowe dla kierowców, dzięki którym mogliby oni skorzystać z bezpłatnych parkingów i zrealizować obowiązkową przerwę w trakcie pracy. W przypadku dalszej trasy kierowcy powinni mieć zapewnione usługi hotelarskie na terenie centrum, gdzie mogą wynająć pokój z łazienką i przenocować w komfortowych warunkach, oraz nawet podstawowe usługi gastronomiczne⁸. Niestety aspekt ten nie jest obecnie

⁴ <https://executivemagazine.pl/przemysl-logistyka/popyt-na-magazyny-w-polsce-jest-wysoki-pomimo-trudnej-sytuacji-gospodarczej-cushman-wakefield-podsumowuje-iii-kwartal-na-krajowym-ryнку-magazynowym/> [dostęp: 4.01.2022 r.]

⁵ Ibidem.

⁶ Infrastruktura magazynowa i transportowa w dobie zrównoważonego rozwoju gospodarki, Motowidlak Urszula, Tokarski Daniel, Łódź 2022, str. 120.

⁷ Ibidem, str. 50.

⁸ Ibidem, str. 110.

odzwierciedlony w przepisach prawa, a stanowi wyłącznie przejaw „dobrej woli” inwestorów i deweloperów, stąd dążyć należy do zwiększenia świadomości w tym zakresie.

Brak kierowców zawodowych

Transport drogowy mierzy się z licznymi problemami zarówno w Polsce, jak i w skali Europy. **Jednym z najważniejszych problemów branży logistycznej jest rokrocznie pogłębiający się brak kierowców zawodowych.** Problem ten dotyczy całej Europy i jest zjawiskiem wieloletnim, utrudniającym rozwój kluczowej dla całej gospodarki branży. Od wielu lat trwa debata nad koniecznością rozwoju branży transportowej w Polsce i nad powodami znacznego niedoboru kierowców zawodowych. Jest to branża, w której nie ma przestoju – zmierzyć trzeba się z zachodzącymi zmianami w uregulowaniach prawnych, wyzwaniami klimatycznymi, pandemią wraz z jej wpływem na światową gospodarkę oraz ze skutkami wojny w Ukrainie, jak również z niedostatecznym rozwojem infrastruktury parkingowej⁹.

Zawodowi kierowcy w Polsce to liczna grupa zawodowa - polski sektor logistyczny zatrudnia obecnie około 800 tys. osób, z czego $\frac{3}{4}$ przypada na transport drogowy, a połowę stanowią kierowcy¹⁰. Choć nie ma dostępnych danych, które umożliwiłyby dokładne oszacowanie liczby aktywnych zawodowo kierowców pojazdów ciężarowych, **identyfikuje się ponad dwudziestoprocentową skalę niedoboru kierowców zawodowych.**

Mając na uwadze stale rosnące zapotrzebowanie na rozwój branży logistycznej szacuje się, że na rynku powinno być o około 200 tysięcy aktywnych kierowców zawodowych więcej. Ponadto, $\frac{1}{3}$ z aktywnych zawodowo osób jest blisko wieku emerytalnego a z zawodu każdego roku odchodzi około 25 tysięcy osób¹¹. Jest to starzejąca się grupa zawodowa, w której ponad $\frac{1}{3}$ stanowią ludzie powyżej 50-tego roku życia. Grupa ta charakteryzuje się również niskim wskaźnikiem napływu młodych reprezentantów tego zawodu. W ostatniej dekadzie 2021 przeciętny przyrost zatrudnienia w transporcie drogowym wynosił 4,6 proc. rocznie, podczas gdy praca przewozowa rosła w tempie ok. 6 proc. rocznie. Według danych firmy Inelo z raportu

⁹ Zarobki kierowców zawodowych w Polsce. Nowoczesne technologie dla kierowców i przewoźników. Polski Instytut Transportu Drogowego, str. 46.

¹⁰ Transport drogowy w Polsce 2021+, Spotdata i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska, str. 4.

¹¹ Rynek pracy kierowców w Polsce, PWC i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska, str. 6.

TLP "Raport Transport drogowy w Polsce 2021+", 34,6 proc. kierowców ma co najmniej 50 lat, a tylko 6,5 proc. kierowców poniżej 30 lat.

Popyt na pracę rośnie więc znacznie szybciej niż podaź pracowników, w związku z czym warunki do rozwoju są coraz trudniejsze. W 2018 roku liczba aktywnych kierowców zawodowych w Polsce szacowana była na około 500-550 tysięcy aktywnych kierowców pracujących w sektorze drogowego przewozu rzeczy, w porównaniu do szacowanej liczby około 600-650 tysięcy kierowców w roku 2015¹². W 2016 roku szacowana liczba kierowców uzyskujących rocznie kwalifikację wstępną wyniosła około 35 tysięcy osób¹³. Pozyskanie nowych pracowników do zawodu jest więc jednym z największych wyzwań branży z uwagi na fakt, iż niewystarczająca liczba kierowców będzie prowadziła do dalszego wzrostu kosztów płac w branży, a w efekcie może spowodować zwiększenie stawek frachtów. Wdrożenie do użytku pojazdów autonomicznych nie wypełni tego niedoboru w krótkiej perspektywie czasu¹⁴. Firmy transportowe uruchomiły dotąd wiele działań, mających na celu zarówno pozyskanie nowych pracowników jak i zapobieganie odpływowi dotychczas zatrudnionych, poprzez m.in. podnoszenie wynagrodzeń, unowocześnianie floty, zatrudnianie pracowników z innych krajów, w tym przede wszystkim z krajów wschodnich. Działania te wciąż nie przynoszą jednak oczekiwanych rezultatów. Zawód kierowcy nie cieszy się dużym zainteresowaniem zwłaszcza wśród grupy osób młodych.

Zarobki kierowców zawodowych

W kontekście niedoboru kierowców zawodowych niezbędne jest poddanie analizie kwestii średniego wynagrodzenia. Pomimo niedoboru kierowców zawodowych średnie miesięczne wynagrodzenie w tej grupie zawodowej nie wzrasta w znaczący sposób. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego za 2021 rok, przeciętna pensja w przedsiębiorstwach transportowych rośnie rokrocznie o około 7%. W transporcie i gospodarce magazynowej ogółem średnia miesięczna pensja wynosiła 5092,64 zł brutto, a w 2021 roku kierowcy samochodów ciężarowych zarabiali średnio 6310 zł, stanowiąc tym samym wynagrodzenie

¹² Wartość nie jest możliwa do dokładnego oszacowania ze względu na fakt, iż w Polsce nie ma instytucji kompleksowo gromadzącej dane dotyczące całkowitej liczby osób posiadających uprawnienia odpowiednie do zawodu kierowcy (kwalifikacja wstępna).

¹³ Rynek pracy kierowców w Polsce, PWC i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska, str. 25.

¹⁴ Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w Polsce w latach 2020-2030, PWC i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska, str. 10.

wyższe od przeciętnego. Dla kierowców zawodowych średnia pensja w 2021 roku wzrosła w porównaniu do roku 2020 nieznacznie, bo o 99 zł¹⁵.

Napotykanne problemy

Szacowany niedobór kierowców (posiadających wystarczające umiejętności) na rynku pracy w stosunku do prognozowanego wolumenu przewozów w 2022r. wynosi 200 tysięcy osób. Raport *Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w Polsce w latach 2020-2030* określił pięć obszarów problematycznych w zakresie czynników społecznych mających największy wpływ na branżę¹⁶:

1. Prognozowany wzrost obrotów w branży przełoży się na zwiększony popyt na pracę, co może **pogłębić niedobór kierowców w okresie najbliższych 5 lat**. Szacunki wskazują, że do 2022 r. może brakować 200 tys. kierowców z uwagi na ujemny bilans wejść do i wyjść z zawodu przy jednoczesnym wzroście branży.
2. Utrzymanie podaży pracy jest zagrożone z uwagi na strukturę wieku w branży oraz wzrost oczekiwań kierowców względem standardu życia (konkurencja ze strony innych branż, niedostateczna jakość zaplecza socjalnego, długie trasy wykonywane z dala od domu), co może **pogłębić lukę względem popytu**.
3. W zakresie wejść na rynek **niewystarczające zasoby szkolenia kierowców oraz wysokie koszty szkolenia mogą stanowić ograniczenie dla efektywnego prowadzenia działalności transportowej**, a środki podejmowane, aby zmniejszyć lukę pomiędzy popytem a podażą, nie rozwiązują w pełni problemu. Wymagane są kolejne działania w tym obszarze.
4. **Migracje kierowców nie pozwolą na wypełnienie luki, ponieważ kierowców zza wschodniej granicy spełniających potrzeby przewoźników zaczyna brakować już teraz**. Doraźnym rozwiązaniem mogłoby być zatrudnianie kierowców z krajów Azji (np. Filipiny, Wietnam, Nepal, Uzbekistan, Kazachstan, Tadżykistan), jednak w tych krajach także zauważalne są już niedobory kierowców, ponadto rozwiązanie to mogłoby się

¹⁵ Zarobki kierowców zawodowych w Polsce. Nowoczesne technologie dla kierowców i przewoźników. Polski Instytut Transportu Drogowego, str. 7.

¹⁶ Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w Polsce w latach 2020-2030, PWC i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska, str. 42.

wiązać z dodatkowymi kosztami dla pracodawcy i wydłużonym czasem zatrudnienia pracownika z uwagi na procedury formalne.

5. **Substytut pracy ludzkiej w postaci technologii nie jest jeszcze wystarczająco rozwinięty**, aby zapełnić luki kadrowe, a rosnące płace dla kierowców nie rozwiązują już problemu. W sektorze transportu pełna automatyzacja będzie możliwa najwcześniej za 5 do 10 lat.

Raport *Rynek pracy kierowców w Polsce* zwraca jednak uwagę na bardzo istotny aspekt, jakim jest poziom zadowolenia z pracy kierowców zawodowych, gdyż to warunki pracy i wymagania stawiane kierowcom mogą być przyczyną ich niezadowolenia i odejść z pracy¹⁷. Na potrzeby raportu przeprowadzono badanie satysfakcji kierowców, wyniki którego wskazały, że przeciętny poziom zadowolenia kierowców z pracy nie jest wysoki, co może stanowić jedną z przyczyn relatywnie częstych zmian pracodawców lub zawodu - co piąty badany kierowca rozważał zmianę zawodu bądź co najmniej pracodawcy, a jedna czwarta planowała zrobić to w najbliższym czasie. Najczęściej wskazywanym powodem niezadowolenia były warunki pracy, w tym jakość i tryb pracy, jakość taboru, wysokość wynagrodzenia¹⁸.

Zdaniem samych kierowców **istotnym problemem jest również wskazany uprzednio brak regulacji prawnych w zakresie warunków postojowych i dostępu do sanitariatów** w miejscach rozładunku i załadunku.

Fundacja Truckers Life w celu identyfikacji potrzeb kierowców zrealizowała materiał video, w którym kierowcy zawodowi poproszeni zostali o wyrażenie opinii na temat problemów, na jakie napotykają oni w codziennej pracy¹⁹. Opinie samych kierowców wskazują, iż ich potrzeby dotyczą najbardziej podstawowych kwestii, które nie są zapewnione, takich, jak godne traktowanie oraz możliwość skorzystania z zaplecza sanitarnego oraz miejsca, w którym można spędzić czas podczas postoju w ramach rozładunku i załadunku. Zdaniem samego kierowcy uczestniczącego w stworzonym materiale, „najważniejsze – dostęp do sanitariatów to najważniejsze, co może być, a druga rzecz, żeby mieć gdzie zaparkować”.

¹⁷ Rynek pracy kierowców w Polsce, PWC i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska, str. 34-37.

¹⁸ Ibidem, str. 38.

¹⁹ Portal trans.info. <https://trans.info/pl/ochroniarz-to-jest-szef-firmy-on-jest-panem-i-wladca-kierowcy-szczercze-o-warunkach-w-miejscach-rozladunku-314778> [Dostęp: 5.12.2022 r.]

Potrzeby kierowców w zakresie warunków sanitarnych i postojowych – wyniki ankiety

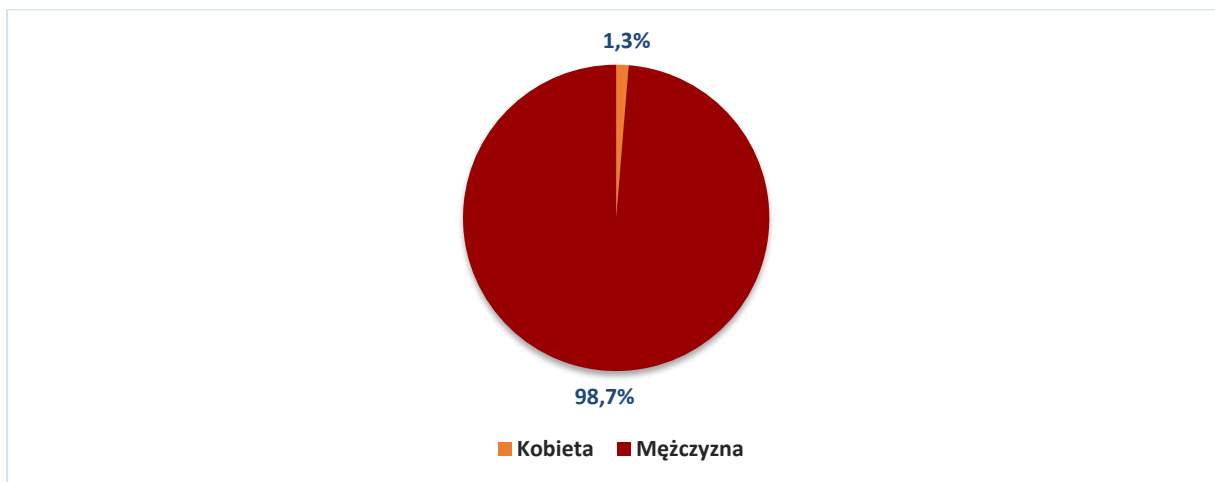
W celu poznania aktualnych i realnych potrzeb kierowców zawodowych korzystających z centrów logistycznych w Polsce na potrzeby niniejszego raportu przeprowadzone zostało badanie ankietowe. Kierowcy poproszeni zostali o wypełnienie kwestionariusza, w którym wskazać mogli najważniejsze potrzeby i braki w zakresie warunków sanitarnych i postojowych, oceniając też stosowane dotychczas rozwiązania.

Wypełniono łącznie **566 ankiet** – 536 w języku polskim, 14 w ukraińskim, 14 w rosyjskim oraz 2 w niemieckim. Kierowcy mogli dowolnie wybrać oceniane miejsce – łącznie **499 centra logistyczne w Europie** zostały poddane ocenie w ramach badania. W zdecydowanej większości ocenie poddane były miejsca w Polsce, przy czym wśród europejskich baz logistycznych oceniono bazy logistyczne w Niemczech, Holandii, Francji oraz Hiszpanii. Respondenci mieli możliwość dowolnego wybrania ocenianego miejsca, przy czym z uwagi na fakt, iż znaczna część badanych kierowców nie wskazała pełnych nazw centrów logistycznych i baz produkcyjnych nie jest możliwe dokładne zagregowanie danych geograficznie, w podziale na poszczególne lokalizacje.

Metryczka

W badaniu ankietowym udział wzięła przeważająca liczba mężczyzn (98,7%), kobiety stanowiły 1,3% badanych.

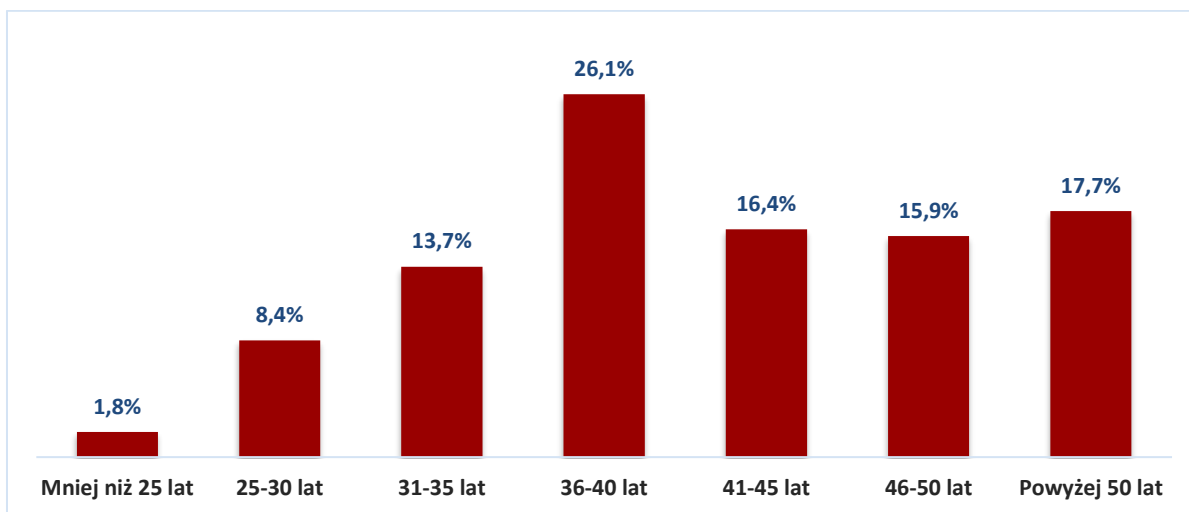
Wykres 1. Płeć respondentów badania



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Kierowcy zawodowi stanowią starzejącą się grupę zawodową, co odzwierciedlone zostało również w strukturze wieku uczestników badania ankietowego. Najwyższy odsetek badanych przypadł na grupę wieku od 36 do 40 lat, jednak należy zauważyć ogólny trend wzrostowy liczby respondentów wraz ze wzrostem wieku w kolejnych grupach odpowiedzi. Osoby do 30 roku życia stanowiły zaledwie 10,2% wszystkich uczestników badania.

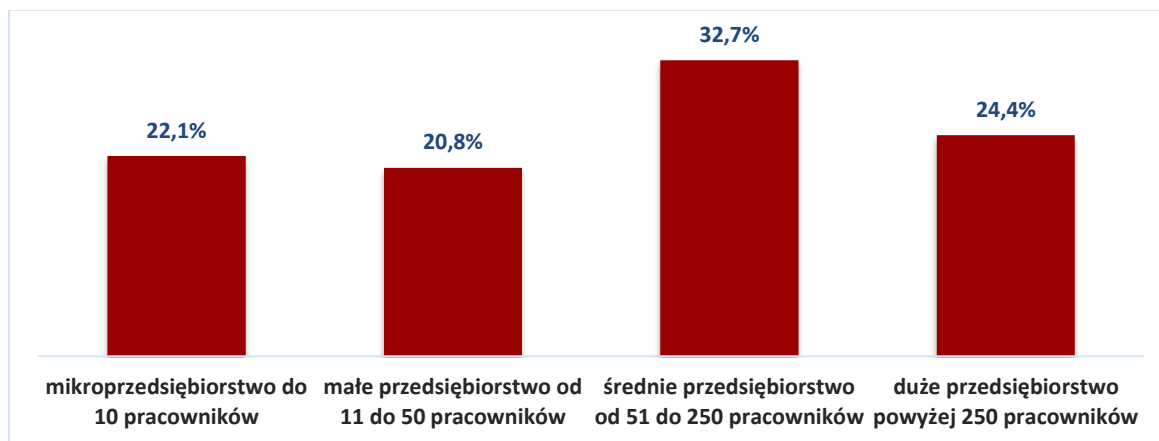
Wykres 2. Wiek respondentów badania



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Nie odnotowano szczególnych różnic w strukturze zatrudnienia uczestników badania – nieznacznie wyższy odsetek respondentów (32,7%) zatrudnionych było w średnich przedsiębiorstwach.

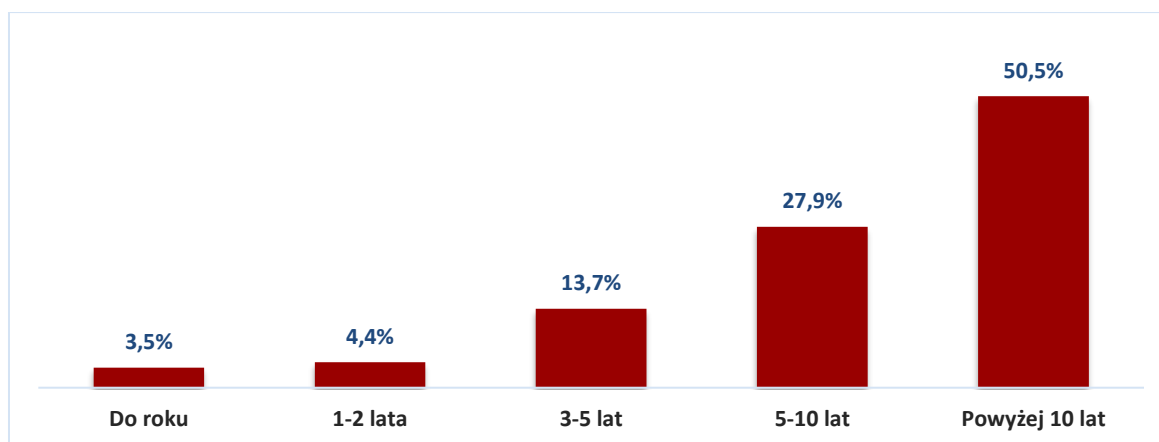
Wykres 3. Wielkość przedsiębiorstwa, w którym zatrudniony jest respondent



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

O znacznym doświadczeniu i znajomości problemów kierowców zawodowych w miejscu rozładunku i załadunku świadczy wysoki staż pracy znacznej większości respondentów badania – ponad połowa kierowców wypełniających ankietę cechowała się ponad dziesięcioletnim stażem pracy w zawodzie (50,4%). Drugi najwyższy odsetek wskazań przypadł na grupę kierowców mających od 5 do 10 lat doświadczenia (27,9%).

Wykres 4. Staż pracy respondentów badania

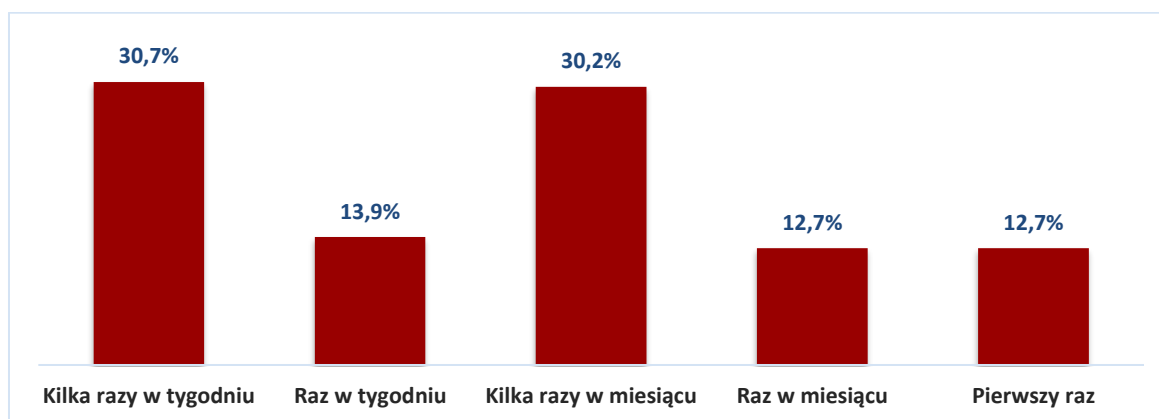


Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

○ Ocena potrzeb kierowców

Kierowcy, którzy wzięli udział w badaniu relatywnie często pracują w ocenianym przez siebie miejscu, przez co **problemy z zapleczem sanitarnym bądź niezadawalającymi warunkami przy załadunku lub rozładunku mogą być szczególnie uciążliwe**. Najwyższy odsetek uczestników badania wskazał, iż kierowcy wykonują pracę w ocenianym miejscu nawet kilka razy w tygodniu (30,7%) i kilka razy w miesiącu (30,2%).

Wykres 5. Jak często ma Pan/i załadunek/rozładunek w ocenianym miejscu?



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Badani kierowcy zdecydowanie najgorzej ocenili czas w kontekście zadowolenia z jakości obsługi w centrach logistycznych – niezadowolenie wyraziło aż 56,3% badanych (suma odpowiedzi „raczej nie” i „zdecydowanie nie”).

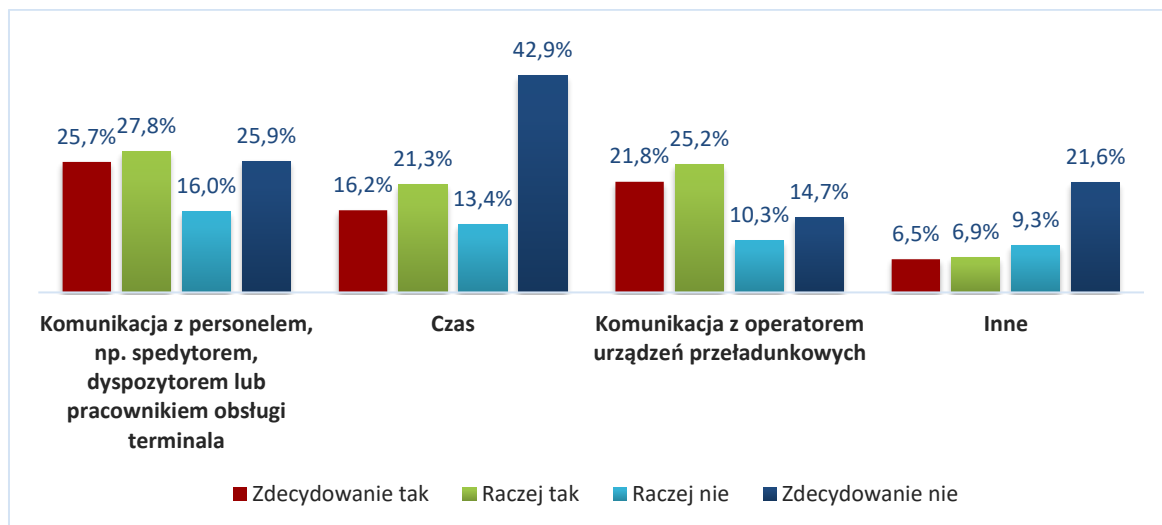
Kierowcy jako najbardziej uciążliwe najczęściej wskazywali następujące problemy:

- Brak dotrzymania ustaleń dotyczących czasów załadunku/rozładunku z powodu niewystarczającego personelu,
- Długi czas oczekiwania jeszcze przed wjazdem na teren rozładunku/załadunku,
- Długie, opóźnione awizacje,
- Przedłużany czas oczekiwania na dokumenty po załadunku/rozładunku,

- Długi czas przeznaczony na szukanie miejsca parkingowego,
 - Czas oczekiwania na załadunek wynoszący nawet kilkadziesiąt godzin,
 - Mimo ustalonego czasu załadunku/rozładunku nieprzestrzeganie wyznaczonych godzin i trzymanie się ustawionej kolejki,
 - Nieodpowiednio szybkie reakcje personelu.
 - Komunikacja z operatorem urządzeń przeładunkowych nie stanowiła często wskazywanego problemu a badani kierowcy raczej oceniali ją pozytywnie, zdania respondentów podzielone jednak były w przypadku oceny komunikacji z personelem. 53,5% kierowców biorących udział w ankiecie przyznało oceny pozytywne, zaś 41,9% - negatywne. Wśród najczęściej wskazywanych problemów w komunikacji z personelem uwagę należy zwrócić na:
 - Brak odpowiedniego przekazu informacji, konieczność ich pozyskiwania u innych kierowców,
 - Nieprofesjonalna obsługa,
 - Niemiłe zachowanie, opryskliwość, arogancja wobec kierowców,
 - Opieszałość personelu,
 - Brak możliwości komunikacji z personelem w j. angielskim bądź inną drogą (np. gestami) niż w języku ojczystym kraju, w którym znajduje się oceniane centrum logistyczne,
 - Brak możliwości kontaktu z osobami decyzyjnymi,
 - Brak informacji odnośnie przyczyny opóźnień.
-

Kierowcy udzielający odpowiedzi na pytanie w kategorii „inne” często zaznaczali również uciążliwy **problem braku odpowiedniej liczby miejsc parkingowych oraz zaplecza sanitarnego**, co jest szczególnie istotnym problemem w kontekście długiego czasu oczekiwania na rozładunek/załadunek, podkreślany przez znaczną część respondentów badania.

Wykres 6. Czy jest Pan/i zadowolony z jakości obsługi w ocenianym miejscu? (na wykresie pominięto odpowiedzi „nie ma to dla mnie znaczenia” oraz „trudno powiedzieć”)



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Analizie poddano ocenę wskazanych powyżej aspektów w kontekście stażu pracy oceniających je kierowców. Nie zidentyfikowano szczególnych zależności pomiędzy zadowoleniem a stażem pracy co świadczy o fakcie, iż braki identyfikowane są przez kierowców niezależnie od liczby lat wykonywania zawodu. Osoby z niskim stażem pracy (od jednego do dwóch lat) nie oceniły jednak negatywnie komunikacji z personelem.

Tabela 1. Czy jest Pan/i zadowolony z jakości obsługi w ocenianym miejscu?

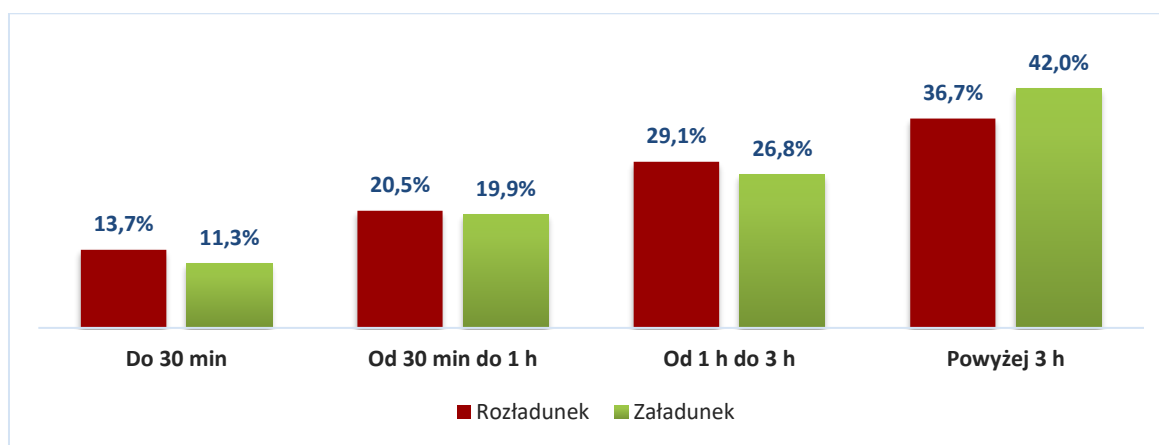
Staż pracy kierowców					
	Do roku	1-2 lata	3-5 lat	5-10 lat	Powyżej 10 lat
Komunikacja z personelem, np. spedytorem, dyspozytorem lub pracownikiem obsługi terminala					
Zdecydowanie tak	37,5%	40,0%	35,7%	30,9%	35,7%
Raczej tak	25,0%	40,0%	42,9%	18,2%	35,7%
Raczej nie	12,5%	0,0%	7,1%	21,8%	8,9%
Zdecydowanie nie	25,0%	0,0%	10,7%	29,1%	17,0%
Komunikacja z operatorem urządzeń przeładunkowych					
Zdecydowanie tak	37,5%	10,0%	16,1%	30,2%	24,6%
Raczej tak	12,5%	30,0%	32,3%	19,0%	18,4%
Raczej nie	0,0%	10,0%	0,0%	9,5%	3,5%
Zdecydowanie nie	12,5%	0,0%	6,5%	7,9%	8,8%
Czas					

Zdecydowanie tak	25,0%	10,0%	29,0%	23,8%	21,1%
Raczej tak	12,5%	50,0%	19,4%	27,0%	24,6%
Raczej nie	25,0%	30,0%	9,7%	4,8%	14,0%
Zdecydowanie nie	37,5%	10,0%	32,3%	44,4%	30,7%

Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Kierowcy spędzają znaczną ilość czasu w centrach logistycznych, o czym świadczy fakt, iż zarówno załadunek jak i rozładunek zajmują dużo czasu – najwyższy odsetek badanych wskazał, iż czynności te zajmują powyżej trzech godzin. W toku badania respondenci zaznaczali, iż czas ten sięga nawet kilkudziesięciu godzin.

Wykres 7. Ile trwał Pana/i ostatni załadunek/rozładunek?



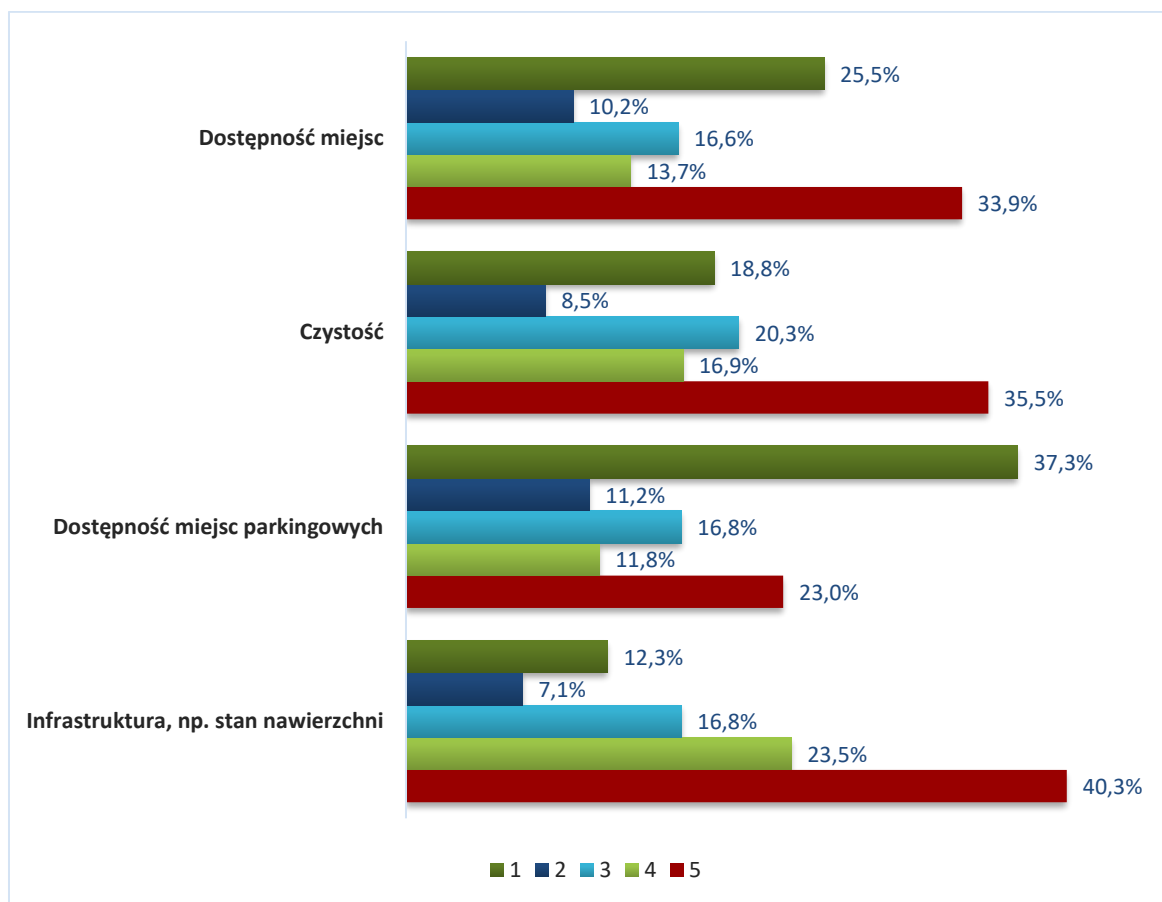
Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Infrastruktura (w tym np. stan nawierzchni) oraz czystość w centrach logistycznych ocenianych przez badanych kierowców na ogół nie stanowiły problemu, a kierowcy przypisywali tym aspektom w większości pozytywne oceny. Niżej oceniono dostępność miejsc (35,7% najniższych ocen 1 i 2) i, przede wszystkim, często wskazywaną w toku badania dostępność miejsc parkingowych – na ich zbyt niską liczbę uwagę zwróciła przeważająca liczba respondentów – 48,5% badanych przyznało temu aspektowi najniższe możliwe oceny (1 i 2).

Szczególną uwagę zwrócić należy na problemy, które stanowią barierę dla przeważającego odsetka badanych kierowców:

-
- Powierzchnia placu manewrowego jest miejscami niewystarczająca do bezpiecznego wykonania manewrów podstawienia się pod rampę/odjazdu od niej,
 - Ustawione puste pojemniki/palety utrudniające przejazd,
 - Brak możliwości wjazdu powodując konieczność oczekiwania na ulicy, tym samym blokując innym uczestnikom ruchu drogę. Kierowcy dodali, iż niejednokrotnie otrzymali oni mandat z powodu konieczności oczekiwania w niedozwolonym miejscu,
 - Brak miejsca na magazynie,
 - Miejsca parkingowe wyłącznie dla floty pojazdów danego centrum logistycznego,
 - Brak zapleczy socjalnych dla kierowców oraz zaplecza sanitarnego
 - Bardzo długi czas oczekiwania na możliwość wjazdu na parking,
 - Zakaz parkowania pomimo dostępnych miejsc,
 - Parking dostępny jedynie na krótki okres czasu, podczas gdy organizacja pracy centrum logistycznego wydłuża załadunek/rozładunek do wielu godzin.
-

Wykres 8. Jak ogólnie ocenia Pan/i to miejsce? Proszę o ocenę w skali 1-5, gdzie 1 oznacza ocenę najniższą, a 5 – najwyższą.



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

W poniższej tabeli przedstawiono średnie oceny przyznane poszczególnym aspektom przez kierowców, mając na uwadze staż ich pracy oraz poszczególne grupy wieku respondentów badania. Nie zidentyfikowano istotnych korelacji, przy czym najmłodszy kierowcy (grupy wieku do 30 lat) najniżej ze wszystkich grup oceniali czystość.

Tabela 2. Czy jest Pan/i zadowolony z jakości obsługi w ocenianym miejscu? – średnia ocena w podziale na staż pracy respondentów badania

	Staż pracy kierowców					
	Do roku	1-2 lata	3-5 lat	5-10 lat	Powyżej 10 lat	Ogółem
Dostępność miejsc	2,25	2,11	3,69	3,74	4,31	4,09
Czystość	2,00	2,68	3,34	3,86	3,86	3,97
Dostępność miejsc parkingowych	2,00	1,95	3,10	2,95	3,69	2,97
Infrastruktura, np. stan nawierzchni	2,00	2,95	3,93	4,02	4,24	4,23

Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Tabela 3. Czy jest Pan/i zadowolony z jakości obsługi w ocenianym miejscu? – średnia ocena w podziale na grupę wieku respondentów badania

Staż pracy kierowców								
	Mniej niż 25 lat	25-30 lat	31-35 lat	36-40 lat	41-45 lat	46-50 lat	Powyżej 50 lat	ogółem
Dostępność miejsc	2,25	2,11	3,69	3,74	4,31	4,09	3,78	3,71
Czystość	2,00	2,68	3,34	3,86	3,86	3,97	4,35	3,76
Dostępność miejsc parkingowych	2,00	1,95	3,10	2,95	3,69	2,97	2,21	2,86
Infrastruktura, np. stan nawierzchni	2,00	2,95	3,93	4,02	4,24	4,23	4,14	3,97

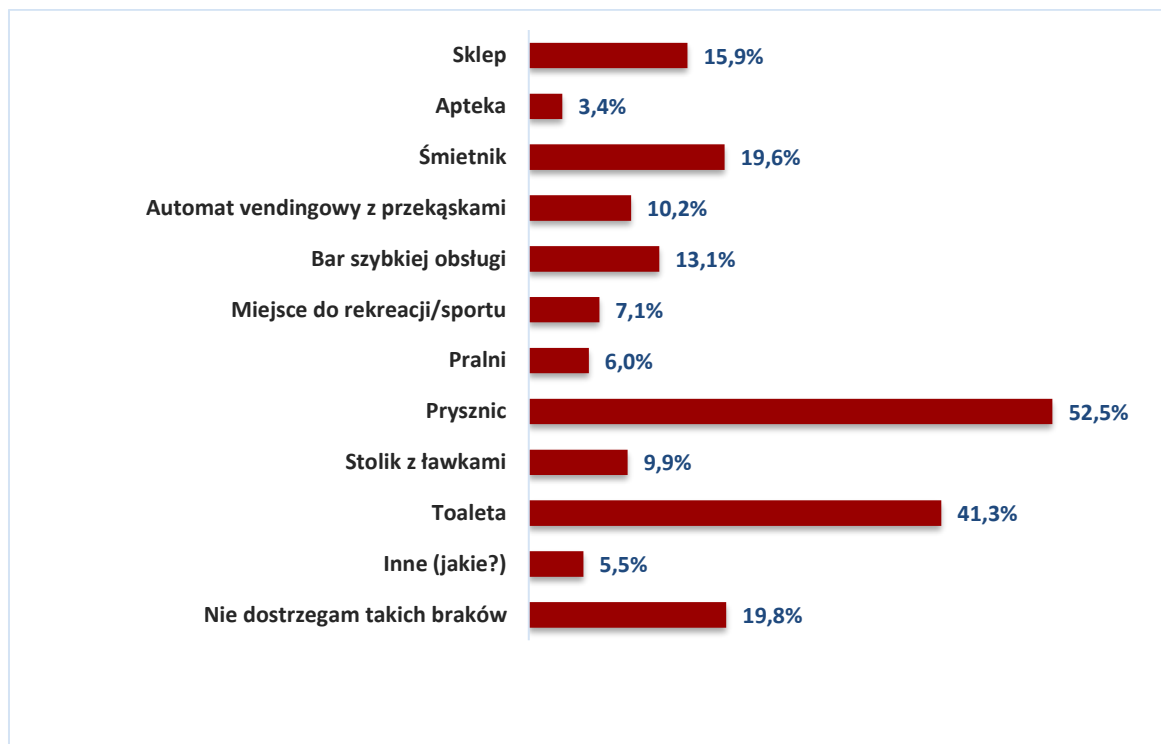
Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Brak zaplecza sanitarnego w centrum logistycznym jest problemem szczególnie często wskazywanym przez kierowców uczestniczących w badaniu ankietowym. **52,5% respondentów badania wskazało, iż w miejscach tych brakuje prysznic, a 41,3% - toalety.** Brak najmniejszego nawet zaplecza sanitarnego stanowi szczególnie trudną sytuację w kontekście wielogodzinnego załadunku bądź rozładunku, co bardzo często było poruszane przez kierowców w toku badania.

W odpowiedzi na pytanie o brakujące udogodnienia **kierowcy wskazywali najbardziej podstawowe potrzeby** zamiast elementów, które mogłyby polepszyć warunki w ocenianych miejscach, co pozwala stwierdzić niewystarczające przygotowanie centrów. Poza brakiem prysznic i toalety znaczny odsetek badanych wskazał również śmietniki (19,6%), sklep z podstawowymi artykułami (15,9%) oraz bar szybkiej obsługi (13,1%).

Jako inne brakujące elementy kierowcy ponownie podkreślali jak istotne jest zapewnienie miejsc parkingowych oraz sprawnego zaplecza sanitarnego, z którego kierowcy mieliby pozwolenie aby swobodnie korzystać, wskazując jednak także na prawidłowe oznakowania na parkingu, większego zaangażowania ze strony pracowników ocenianych miejsc, wyższej kultury osobistej pracowników wobec kierowców i lepszego traktowania. Zwrócono również uwagę na kwestię zagrożenia zdrowia i życia w przypadku gdy w sezonie letnim nie są przygotowane pokoje bądź zacienione miejsca, gdzie kierowcy mogliby czekać, w przeciwnym razie są oni zmuszeni do wielogodzinnego przebywania w nasłonecznionej kabinie w upale.

Wykres 9. Jakich udogodnień Pana/i zdaniem brakuje w tym miejscu? (pytanie z możliwością wielokrotnego wyboru)

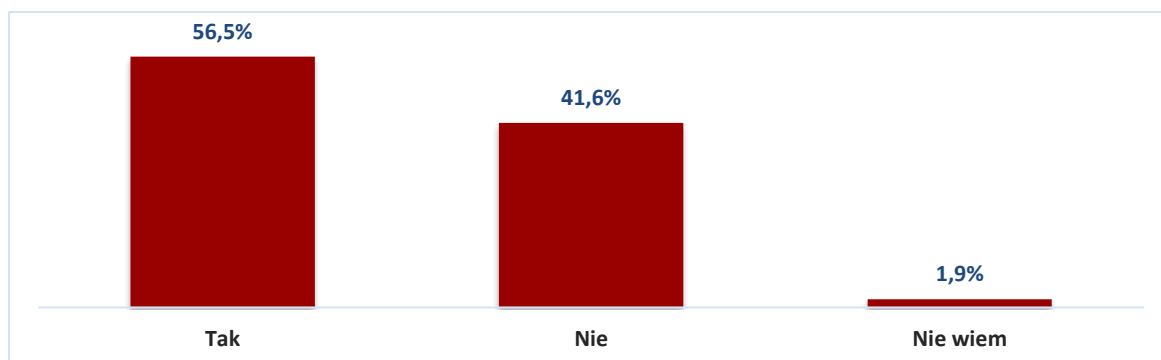


Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

○ Ocena zaplecza sanitarnego

Jak wynika z badania, **niemal co drugie oceniane przez kierowców miejsce nie ma zapewnionego dostępu do toalety** – 56,5% respondentów wskazało odpowiedź „tak”, zaś 41,6% - „nie”.

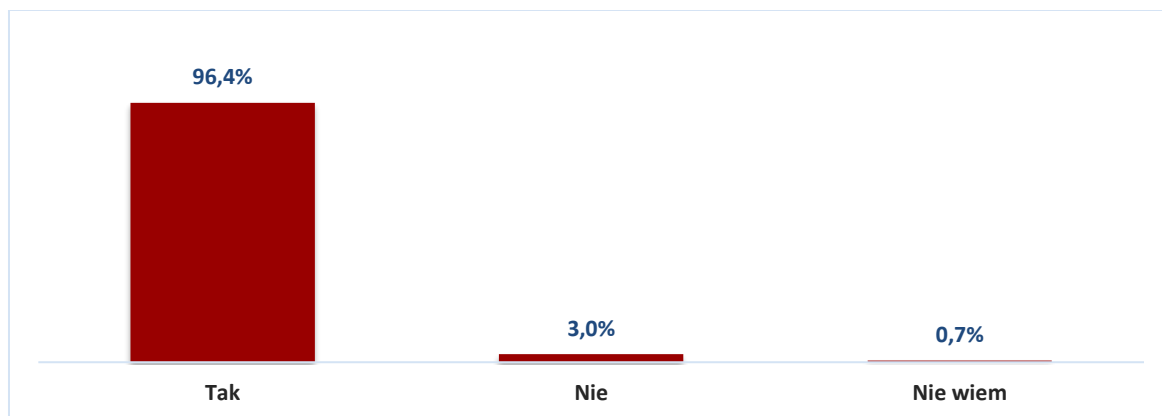
Wykres 10. Czy na parkingu dostępna jest toaleta?



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Kierowcy oceniający miejsca z dostępem do toalety zostali poproszeni o dalszą ocenę ich jakości. 96,4% kierowców potwierdzających w poprzednim pytaniu dostęp do zaplecza sanitarnego dodało, iż toalety były sprawne i dostępne.

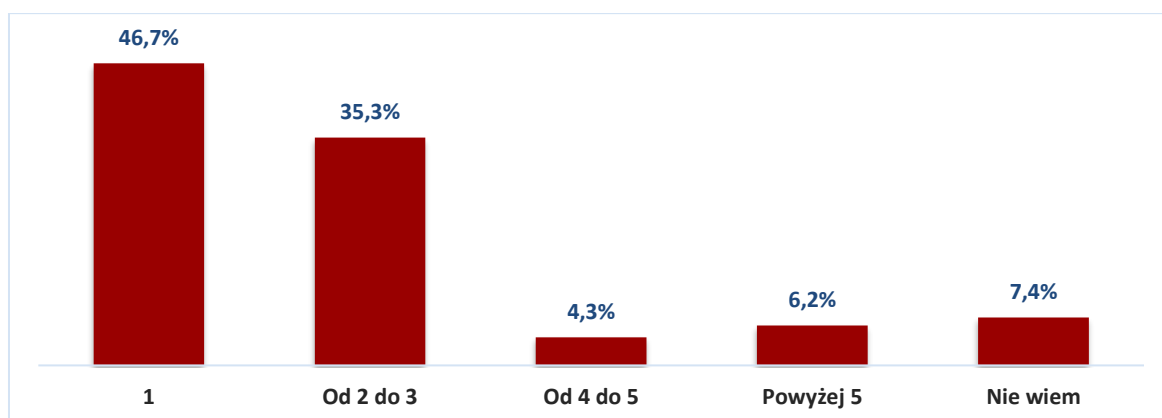
Wykres 11. Czy toaleta jest dostępna/otwarta?



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Zazwyczaj **dostępna była wyłącznie jedna toaleta** (46,7%), co pokrywa się ze wskazaniami kierowców odnośnie braku ich wystarczającej liczby względem potrzeb, szczególnie w dużych centrach logistycznych. 35,3% ocenianych miejsc posiadało od 2 do trzech toalet, ich większą liczbę wskazał nieznaczny odsetek badanych.

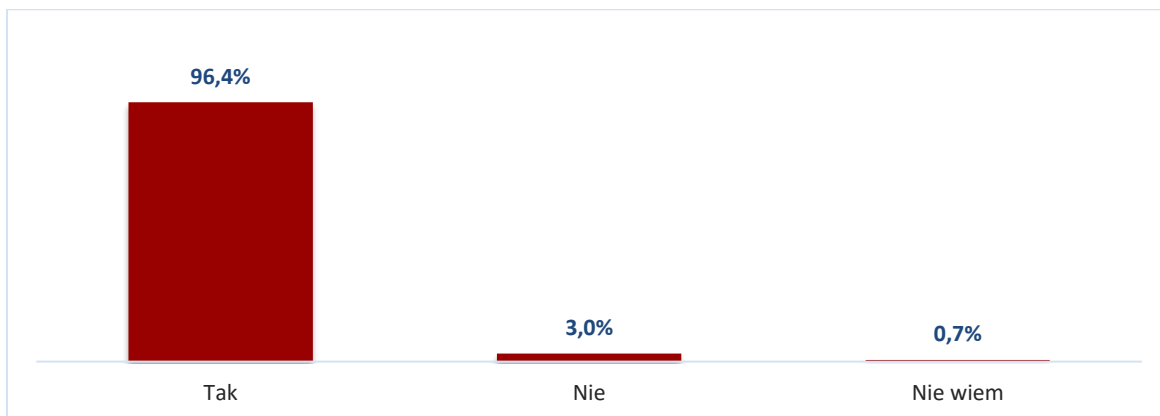
Wykres 12. Ile toalet jest dostępnych?



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

96,4% dostępnych toalet spełniała wymogi w kwestii zapewnienia oddzielnych pomieszczeń dla kobiet i mężczyzn.

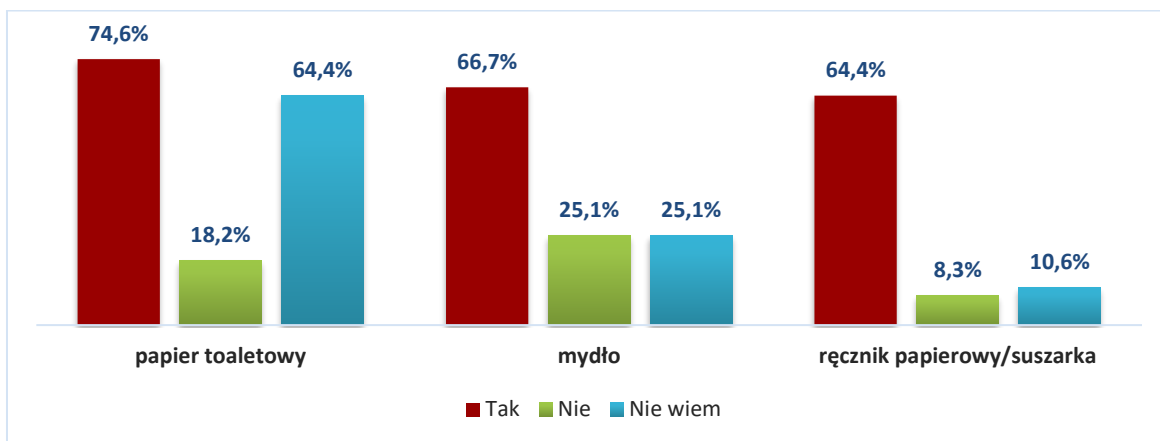
Wykres 13. Czy są oddzielne toalety dla kobiet i mężczyzn?



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Zdecydowana większość badanych nie zauważyła problemu w kwestii wyposażenia dostępnych toalet w niezbędne produkty higieniczne takie jak papier toaletowy, mydło oraz ręczniki papierowe bądź suszarki do rąk, przy czym ¼ kierowców wskazała na brak dostępnego mydła.

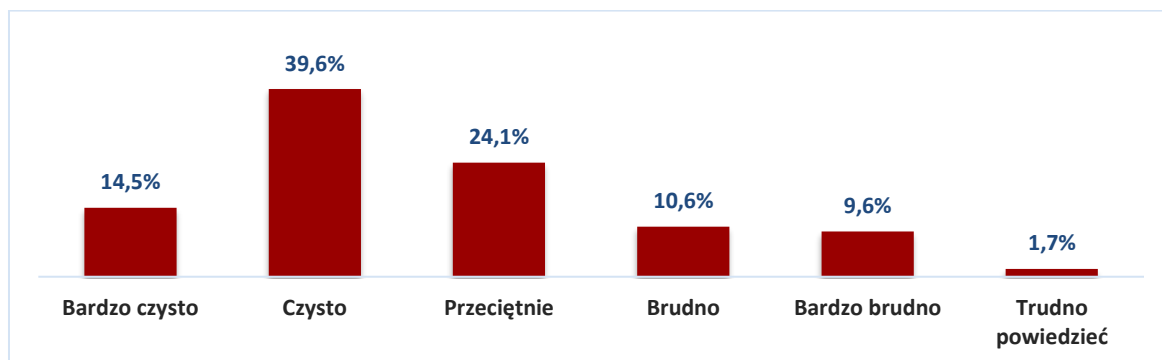
Wykres 14. Czy w toalecie są wszystkie niezbędne rzeczy higieniczne?



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Dostępne toalety w większości przypadków ocenione zostały jako bardzo czyste i czyste (łącznie 54,1% odpowiedzi), choć niemal ¼ badanych oceniła je przeciętnie (24,1%). 20,2% ocenianych miejsc nie zapewniła czystości zaplecza sanitarnego, co oznacza, że zaplecze sanitarne było brudne bądź bardzo brudne.

Wykres 15. Jak Pan/i ocenia czystość toalet?

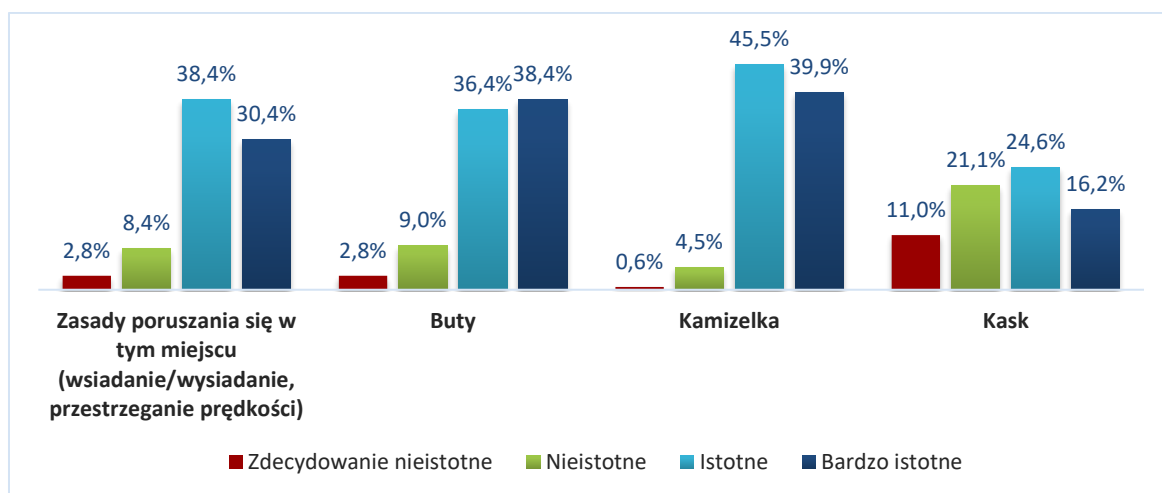


Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

○ Ocena poziomu bezpieczeństwa

Kierowcy zapytani zostali o najważniejsze zasady BHP, które powinny być przestrzegane podczas rozładunku/załadunku. W przypadku każdej ocenianej zasady (założenie kasku, kamizelki, ochronnych butów i zasady prawidłowego poruszania się) kierowcy w zdecydowanej większości wskazywali odpowiedzi „bardzo istotne” oraz „istotne”.

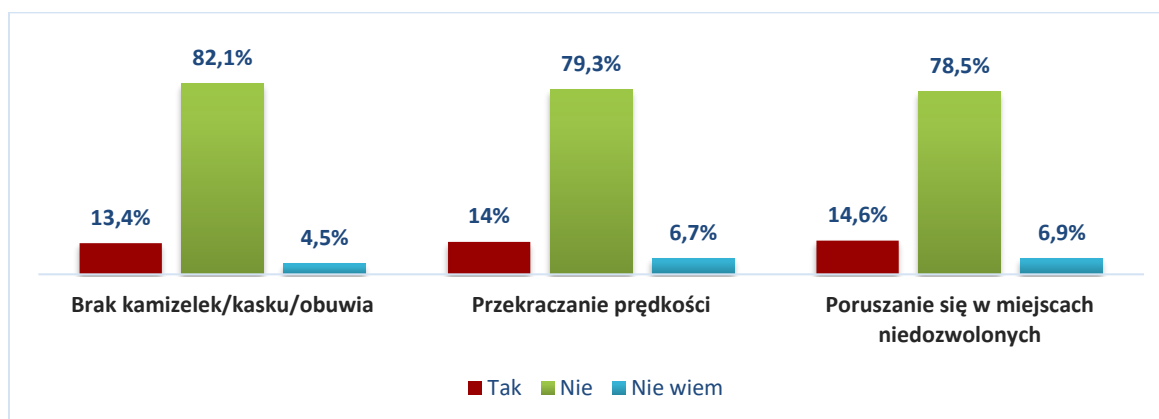
Wykres 16. Które z zasad BHP na rozładunku/załadunku są dla Pana/i ważne/istotne?



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

Kierowcy nie odnotowali szczególnych potrzeb w zakresie poprawy bezpieczeństwa w miejscach załadunku i rozładunku. 82,1% respondentów ankiety wskazało odpowiedź „nie” w przypadku braku kamizelek, kasków i obuwia, 79,3% - w przypadku przekraczania dozwolonej prędkości, a 78,5% - poruszania się w miejscach niedozwolonych. Nieznaczny odsetek osób, które potwierdziły problemy z przestrzeganiem zasad bezpieczeństwa dodał, iż w większości nie zauważali oni dodatkowych działań właścicieli, które miałyby wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa w ocenianym miejscu.

Wykres 17. Czy zauważył Pan/i problemy związane z bezpieczeństwem w tym miejscu?



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

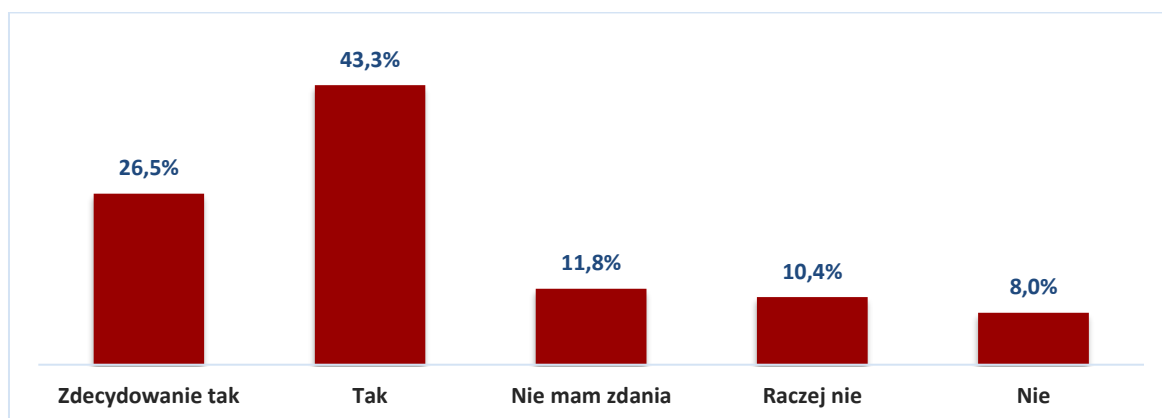
Łącznie 69,8% badanych kierowców pozytywnie oceniło oznaczenia znajdujące się w centrach logistycznych (suma odpowiedzi „zdecydowanie tak” i „tak”), przy czym przeciwnego zdania było 18,4% badanych, którzy zwracali na to uwagę również w przypadku pytania o identyfikowane potrzeby.

Wskazane przez kierowców problemy z oznaczeniami to przede wszystkim:

- nieczytelne, zatarte oznaczenia poziome (linie),
- niewystarczające oznaczenia bram wjazdowych i dozwolonych miejsc postoju w przypadku parkingów przeznaczonych dla pojazdów firmowych w centrum logistycznym,

- brak wiedzy i chęci pomocy ze strony pracowników części ocenianych miejsc,
- sprzeczne polecenia wydawane przez pracowników,
- brak oznaczeń wysokości,
- możliwość wjazdu wyłącznie tyłem, bezpośrednio z drogi publicznej,
- trudności ze znalezieniem odpowiedniego sektora, pola, toru,
- trudne do rozczytania mapki,
- złej jakości znaki (w tym m.in. brudne, zatarte).

Wykres 18. Czy Pana/i zdaniem oznaczenia znajdujące się w tym miejscu (wjazd, wyjazd, sektory) są dobrze oznakowane?



Źródło: Wyniki badania ankietowego PAPI z kierowcami zawodowymi (N=566).

PODSUMOWANIE – potrzeby kierowców

Jak wynika z odpowiedzi niemal sześciuset ankietowanych kierowców, załadunek oraz rozładunek w bazach logistycznych jest procesem długotrwałym, często ulegającym opóźnieniom i przesunięciom, wymagającym od kierowców spędzenia niejednokrotnie nawet kilkudziesięciu godzin w jednym miejscu – stąd niezwykle istotne jest dążenie do zapewnienia choćby minimalnych warunków do pracy, które nie powinny być rozpatrywane jako udogodnienia, a raczej jako konieczne podstawy. Respondenci badania, poza wydłużonym czasem realizacji usługi, zwracali także uwagę na złe traktowanie kierowców, brak pomocy i konieczność radzenia sobie samemu. Najczęściej wskazywanymi jednak problemami była niewystarczająca liczba miejsc postojowych oraz brak dostępu do sanitariatów w bazach logistycznych. Pomimo odnotowanych braków zauważyć należy, że badane centra logistyczne stanowiły bezpieczne miejsca pracy, w których przestrzegano zasad BHP.

W drodze do zmiany

W celu zapewnienia odpowiednich warunków pracy kierowcom oraz wprowadzenia regulacji prawnych w tym zakresie zarówno w Polsce jak i w innych krajach Europejskich podejmowane są już działania. Federalne Stowarzyszenie Transportu Towarowego, Logistyki i Utylizacji (BGL) krytykuje traktowanie kierowców na rampach załadunkowych w Niemczech, nazywając je “niedopuszczalnym i nieludzkim”.²⁰ W związku z tym stowarzyszenie podniosło debatę na temat konieczności zmiany prawa, która zapewniłaby wiążącą gwarancję dostępu do pomieszczeń sanitarnych i socjalnych dla wszystkich kierowców ciężarówek w punktach załadunku i rozładunku. W tym celu podjęte zostały kroki aby wprowadzić nowelizację rozporządzenia o zakładach pracy, która stanowi, że przepisy dotyczące pomieszczeń sanitarno-socjalnych obejmują również (wspólne) użytkowanie przez personel zewnętrzny²¹.

Do podobnej sytuacji doszło we wrześniu 2022 r. w Hiszpanii - zrzeszające przewoźników stowarzyszenie Plataforma Nacional Defensa Sector del Transporte wezwało pracowników transportu do bojkotu portu w hiszpańskim Algeciras, co spowodowane było odrzuceniem propozycji rozmowy na temat poprawy jakości pracy kierowców przez zarządców portu²². Celem protestu miało być zapewnienie lepszych warunków oczekiwania oraz zapewnienie kierowcom traktowania z szacunkiem. Postulatem było również przygotowanie bezpiecznej infrastruktury zarówno dla kierowców, jak i ich samochodów ciężarowych.

Podobne działania podejmowane są również w Polsce, mając na celu rozpoczęcie debaty nad podstawowymi prawami kierowców zawodowych. Projekty w tym zakresie realizują przede wszystkim związki pracodawców Transport i Logistyka Polska oraz Polski Instytut Transportu Drogowego wraz z organizacjami prowadzącymi działalność w Polsce i zagranicą. W listopadzie 2022 roku odbyła się konferencja „Transport drogowy dziś i wyzwania przyszłości” zorganizowana przez Polską Agencję Prasową we współpracy merytorycznej ze związkiem pracodawców Transport i Logistyka Polska. Głównymi tematami konferencji były transport drogowy w obliczu geopolitycznych zmian, przemodelowanie łańcuchów dostaw, rynek pracy

²⁰ <https://trans.info/pl/traktowanie-kierowcow-na-rampach-w-niemczech-302849> [Dostęp: 5.12.2022r.].

²¹ Ibidem.

²² <https://trans.info/pl/chca-bojkotu-portu-kierowcy-traktowani-jak-zwierzeta-307017> [Dostęp: 5.12.2022r.].

kierowców w Polsce, cyfryzacja transportu drogowego i gotowość branży na podjęcie wyzwań związanych z dekarbonizacją²³.

○ Analiza stanu prawnego

Zmiany wymagają także regulacje prawne, które nie określają w wystarczający i zunifikowany sposób zasad pracy kierowców zawodowych w miejscach rozładunku i załadunku towarów. Instytucjami, które powinny mieć kompetencje w tym zakresie są Ministerstwo Transportu Drogowego i Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Pracy, Transport Muncypalny i Drogowy, Forum Związków Zawodowych, Inspekcja Transportu Drogowego, Główna Inspekcja Pracy. **Pracę w transporcie drogowym regulują przepisy Unii Europejskiej oraz akty prawa krajowego jak również europejskie porozumienia.** Unijne przepisy mają zastosowanie do pojazdów ciężarowych o masie powyżej 3,5 tony, a kierowcy zawodowi muszą przestrzegać ich we wszystkich krajach UE, a także w Szwajcarii, Liechtensteinie, Norwegii i Islandii. Poza tym obszarem w większości krajów europejskich i niektórych krajach środkowoazjatyckich kierowcy muszą przestrzegać zasad europejskiego porozumienia w sprawie kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym (AETR), dostosowanego do przepisów Unii Europejskiej²⁴.

Kierowcy transportu drogowego zobowiązani są do przestrzegania określonych przepisów UE **dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, okresów odpoczynku oraz ich rejestrowania.** Przepisów należy przestrzegać w przewozach długodystansowych lub przy dostawach krajowych i zagranicznych, niezależnie od tego, w którym kraju zarejestrowany jest pojazd, i bez względu na to, czy praca wykonywana jest na własny rachunek, czy dla firmy przewozowej.

Głównymi aktami prawnymi regulującymi **warunki pracy kierowcy zawodowego** w wyżej wymienionym zakresie są:

- Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE)

²³ <https://tlp.org.pl/konferencja-transport-drogowy-dzis-i-wyzwania-przyszlosci-video/> [Dostęp: 5.12.2022r.].

²⁴ Ibidem.

2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Tekst mający znaczenie dla EOG) Tekst mający znaczenie dla EOG.

- DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.
- Dyrektywa Rady 2004/66/WE, z dnia 26 kwietnia 2004 r., dostosowująca dyrektywy 1999/45/WE, 2002/83/WE, 2003/37/WE i 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz dyrektywy 77/388/EWG, 91/414/EWG, 96/26/EWG, 2003/48/WE i 2003/49/WE Rady w zakresie swobodnego przepływu towarów, swobody świadczenia usług, rolnictwa, polityki transportowej, opodatkowania, w następstwie przystąpienia Republiki Czeskiej, Estonii, Cypru, Łotwy, Litwy, Węgier, Malty, Polski, Słowenii i Słowacji.
- Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego
- DYREKTYWA 2002/15/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.
- Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Tekst mający znaczenie dla EOG) – Deklaracje.
- Ustawa o czasie pracy kierowców z dnia 16 kwietnia 2004 r.
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy.

Istotną zmianę dla polskiego transportu wprowadziło przyjęcie przez Komisję Europejską Pakietu Mobilności. Pakiet Mobilności I w założeniu stanowić miał inicjatywę mającą na celu zmianę i rozszerzenie przepisów unijnych w zakresie transportu drogowego poprzez dążenie do bezpieczeństwa, sprawiedliwości społecznej, zrównoważonego rozwoju i realizację celów

ekonomicznych²⁵. Akty prawne stanowiące Pakiet Mobilności 1 określające zmiany w zakresie zasad prowadzenia działalności w branży transportowej w Polsce implementowane są przede wszystkim poprzez nowelizację ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców²⁶.

Istotne zmiany wprowadzone przez Pakiet Mobilności 1 to przede wszystkim:

- regulacje dotyczące odpoczynku i czasu pracy kierowców. Wprowadzone zmiany dotyczą obowiązku umożliwienia kierowcom powrotu na co najmniej 45 godzin do miejsca ich zamieszkania lub bazy firmy raz na cztery tygodnie (przy skróconych tygodniowych odpoczynkach taki powrót musi się odbyć raz na trzy tygodnie), obowiązku odbywania przez kierowców regularnych tygodniowych odpoczynków poza kabiną pojazdów, oraz możliwości wydłużenia czasu jazdy do maksymalnie 2 godzin przy powrocie do bazy (pod warunkiem udokumentowanie tego odstępstwa i podania przyczyny).
- zmiany w wynagrodzeniach kierowców realizujących przewozy międzynarodowe, dotyczące wypłaty minimalnego wynagrodzenia obowiązującego w kraju, w którym kierowcy wykonują pracę.
- obowiązek powrotu do bazy w kraju siedziby przewoźnika raz na osiem tygodni przez pojazdy realizujące przewozy międzynarodowe, zakaz wykonywania więcej niż trzech przejazdów kabotażowych w ciągu siedmiu dni przy równoczesnym obowiązku odbycia czterodniowej przerwy liczonej od zakończenia ostatniego przewozu kabotażowego²⁷.

Zgodnie z raportem pn. „Pakiet Mobilności I – Wpływ na europejski system transportu drogowego” odpoczynek kierowcy w hotelach i podobnych obiektach trudny jest do wdrożenia, a pełna implementacja przepisów dotyczących odpoczynku poza kabiną z perspektywy firm będzie niewykonalna przez wiele lat z powodu braku odpowiednich

²⁵ „Pakiet Mobilności I – Wpływ na europejski system transportu drogowego”, str. 6. Źródło: https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2019/09/tlp_raport_pl.pdf [dostęp: 23.12.2022 r.].

²⁶ <https://www.tgc.eu/publikacje/pakiet-mobilnosci-istotne-zmiany-dla-przewoznikow/> [dostęp: 23.12.2022 r.].

²⁷ <https://www.tgc.eu/publikacje/pakiet-mobilnosci-istotne-zmiany-dla-przewoznikow/> [dostęp: 23.12.2022 r.].

obiektów²⁸. Kwestią budzącą wątpliwości są również przymusowe powroty kierowców i pojazdów do bazy w odstępach czterotygodniowych, wiążących się ze znacznym wzrostem kosztów, utratą produktywności i dodatkowymi obciążeniami dla środowiska naturalnego²⁹.

Powyżej wskazane akty prawne regulują tryb pracy kierowców zawodowych m.in. w zakresie dozwolonego czasu prowadzenia pojazdu, wymaganego czasu odpoczynku, statusu czy minimalnego wynagrodzenia. W polskim otoczeniu prawnym istotnym aktem w kontekście regulacji pracy kierowców samochodów ciężarowych jest również ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (DzU. 2012 r., poz. 1137, ze zm.). W ustawie zawarto przepisy dotyczące bezpiecznego użytkowania dróg, stanu technicznego pojazdów, pozyskania uprawnień i egzaminowania. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych istotne jest zaś z punktu widzenia prac przy rozładunku i załadunku, określając m.in. sposoby przenoszenia towarów. W kontekście pracy przy rozładunku i załadunku **brakuje jednakże jednej regulacji kompleksowo ustalającej zasady bezpieczeństwa i higieny pracy w pomieszczeniach magazynowych**. Rodzaje towarów, sposób ich magazynowania, jak też wielkość firmy, organizacja pracy w magazynach powodują, że przy kształtowaniu polityki bezpieczeństwa i higieny pracy w magazynach należy uwzględnić wszystkie, bardzo różnorodne i specyficzne zagrożenia. Równie istotne z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa pracy obowiązki związane z informowaniem pracowników o zasadach bezpiecznej pracy obowiązujących przy magazynowaniu towarów. W celu zapewnienia bezpieczeństwa pracy w magazynach niezbędna jest nie tylko realizacja wymagań odnoszących się do ogólnych zasad bezpiecznego magazynowania towarów, ale całościowe, kompleksowe i spójne podejście do problemów bezpieczeństwa obejmujące zagadnienia techniczne, a przede wszystkim prawidłową organizację pracy³⁰.

²⁸ „Pakiet Mobilności I – Wpływ na europejski system transportu drogowego”, str. 26. Źródło: https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2019/09/tlp_raport_pl.pdf [dostęp: 23.12.2022 r.].

²⁹ Ibidem, str. 29.

³⁰ Podstawowe zasady bhp w magazynach - stan prawny, https://www.ciop.pl/CIOPPortalWAR/appmanager/ciop/pl?nfpb=true&pageLabel=P34800140991457100452543&html_tresc_root_id=10118&html_tresc_id=10300&html_klucz=10118&html_klucz_spis= [dostęp: 20.12.2022 r.].

Co istotne, w żadnym z wyżej wymienionych aktów prawnych nie przewidziano także przepisów, które na celu miałyby ochronę i zapewnienie bezpiecznych warunków pracy kierowcom zawodowym w miejscu załadunku i rozładunku towarów w centrach logistycznych. Pomimo przepisów dotyczących prawidłowego zatrzymania i postoju, kierowcom nie są zapewniane i udostępniane miejsca parkingowe, przez co niejednokrotnie muszą oni stawać w miejscu niedozwolonym bądź niezapewniającym bezpieczeństwa.

„Ochrona wybiórczo wpuszcza ciężarówki na plac, część pojazdów musi stać na lokalnej drodze przy odbywającym się ruchu.”

„Awizują kilkaset samochodów, parking mają na 30-40 aut, reszta stoi na drodze, blokując ulicę. Policja karze mandatami za postój w miejscu niedozwolonym.”

Źródło: Opinia kierowcy w ramach badania ankietowego.

Szczególnie problematyczne jest to w kontekście czasu pracy kierowcy w centrum logistycznym, gdzie, jak potwierdzono w zrealizowanym badaniu ankietowym, załadunek i rozładunek zajmują czas powyżej kilku godzin, niejednokrotnie przekraczając dobę. Mimo to, brak jest regulacji prawnych w zakresie konieczności zapewnienia kierowcom możliwości bezpiecznego postoju.

„Oczekiwanie na rozładunek kilkanaście-kilkadziesiąt godzin, brak parkingu przed firmą, trzeba stać na poboczu. Brak oznaczenia gdzie jest toaleta, czas pracy kierowcy nie liczy się dla pracowników.”

„Pomimo awizacji na daną godzinę, oczekiwanie na załadunek trwa często ponad dobę.”

Źródło: Opinia kierowcy w ramach badania ankietowego.

Pomimo regulowanego przepisami czasu pracy, kierowcy wskazują, iż częstym problemem jest nieprzestrzeganie go przez pracowników centrów logistycznych. Kierowcy zmuszani są do pracy w czasie odpoczynku bądź po zakończeniu regularnych godzin pracy. Ponadto, kierowcy zmuszani są do rozładunku i załadunku, a pracownicy części ocenianych w ankiecie miejsc przerzucają swoje obowiązki zawodowe na kierowców. Ich doświadczenie jednoznacznie wskazuje na konieczność zapewnienia regulacji prawnych w tym zakresie, ponieważ ich uprawnienia są niejednokrotnie przekraczane, wskazując tym samym na brak możliwości dialogu z pracownikami baz logistycznych.

„Spedytorzy nie zwracają uwagi na ustalone rejony, ilość pracy kierowców i ich zmęczenie - załadunki i rozładunki ręcznym paleciakiem.”

„Arogancją pracowników działu przyjęcia, zrzucanie swoich obowiązków na kierowców.”

„Po informacji, że kończy się mój czas pracy usłyszałem "to twój problem". Nie można się dogadać jeśli chodzi o czas rozładunku, każą wjeżdżać pod rampę mimo pauzy.”

Źródło: Opinia kierowcy w ramach badania ankietowego.

Przykłady działań spoza granic kraju wskazują, iż problem ten jest uniwersalny. Do regulacji prawnych w tym zakresie dążą związki zawodowe kierowców, których brakuje w Polsce. W 2020 roku grupa francuskich związków zawodowych, reprezentujących między innymi kierowców ciężarówek, zagroziła transportowym paraliżem kraju. Protest miał stanowić odpowiedź na zamknięcie przydrożnych restauracji, łazienek oraz toalet w związku z wystąpieniem pandemii koronawirusa. W ramach swoich postulatów związki zawodowe domagały się otwarcia punktów gastronomicznych przy głównych drogach, wobec czego organizowany był ogólnokrajowy protest³¹. Przykładem skutecznej działalności niemieckich związków zawodowych na rzecz kierowców zawodowych jest Niemiecka Federacja Związków

³¹ <https://40ton.net/protest-kierowcow-ciezarowek-przez-zamkniete-restauracje-i-toalety-grozba-z-francji/> [dostęp: 20.12.2022 r.].

Zawodowych DGB Faire Mobilität (po polsku: Uczciwa Mobilność), która w 2021 roku podjęła działania i rozpoczęła kampanię dotyczącą kierowców ciężarówek i złych warunków ich pracy. W tym celu DGB Faire Mobilität spotkało się z około 50 kierowcami ciężarówek z Polski, Ukrainy, Białorusi, Kirgistanu, Uzbekistanu, Mołdawii, Rumunii i Bułgarii³². W 2017 roku DGB przeprowadził również między 50 a 60 akcji na parkingach przy autostradach, podczas których rozmawiano z 3 tys. kierowców. Niemieckie Zrzeszenie Związków Zawodowych (DGB) tłumaczyło zagranicznym kierowcom ciężarówek ich prawa rozdając kierowcom ulotki o prawach im przysługujących w Niemczech³³. Związki zawodowe są istotną formą ochrony i zapewnienia podstawowych praw pracowników i polepszenia warunków ich pracy. W Polsce regulowane są one Ustawą z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych. Rozdział 1 Art. 1. 1. Ustawy definiuje związek zawodowy jako „dobrowolną i samorządną organizacją ludzi pracy, powołaną do reprezentowania i obrony ich praw, interesów zawodowych i socjalnych.”

○ **Możliwości odpowiedzi na problemy**

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż najczęściej wskazywane przez kierowców uczestniczących w ankiecie problemy dotyczyły **niewystarczającej infrastruktury i braku systemowych rozwiązań w tym zakresie**. Najczęstszym problemem jest brak dostępu do zaplecza sanitarnego, szczególnie istotny mając na uwadze długi czas, który kierowcy zmuszeni są spędzić w miejscach załadunku i rozładunku. Dostępność toalet w centrach logistycznych dla pracowników branży transportowej nie jest regulowana prawnie, problem pogłębia trudność w znalezieniu rozwiązania w kwestii utrzymania przestrzeni wspólnej w centrach magazynowych oraz kwestia ich finansowania. Kierowcy często korzystają z toalet firm, dla których realizowany jest rozładunek bądź załadunek, jednakże podkreślano, że nie zawsze jest taka możliwość. Czasem wynikało to z braku dobrej woli wobec kierowców, a czasem z faktycznej niemożliwości udostępnienia pomieszczeń prywatnych osobom niezatrudnionym w firmie. Tę sytuację jeszcze bardziej pogłębiła pandemia wirusa SARS-CoV2, zmuszająca do rygorystycznego przestrzegania przepisów sanitarnych.

³² <https://trans.info/pl/warunki-pracy-kierowcow-uragaja-standardom-pokazuja-zwiazkowcy-236499> [dostęp: 20.12.2022 r.].

³³ <https://www.punkt.media/pl/aktualnosci/gospodarka/8932-kierowcy-ciezarowek-nie-znaja-swoich-praw-w-niemczech> [dostęp: 20.12.2022 r.].

„Zawsze jakieś pretensje do kierowcy, nie tu stoi, jak idziesz spytać o toaletę to mówią z uśmiechem, żeby w spodnie robić. W dużej mierze nie ma nawet toalety.”

Źródło: Opinia kierowcy w ramach badania ankietowego.

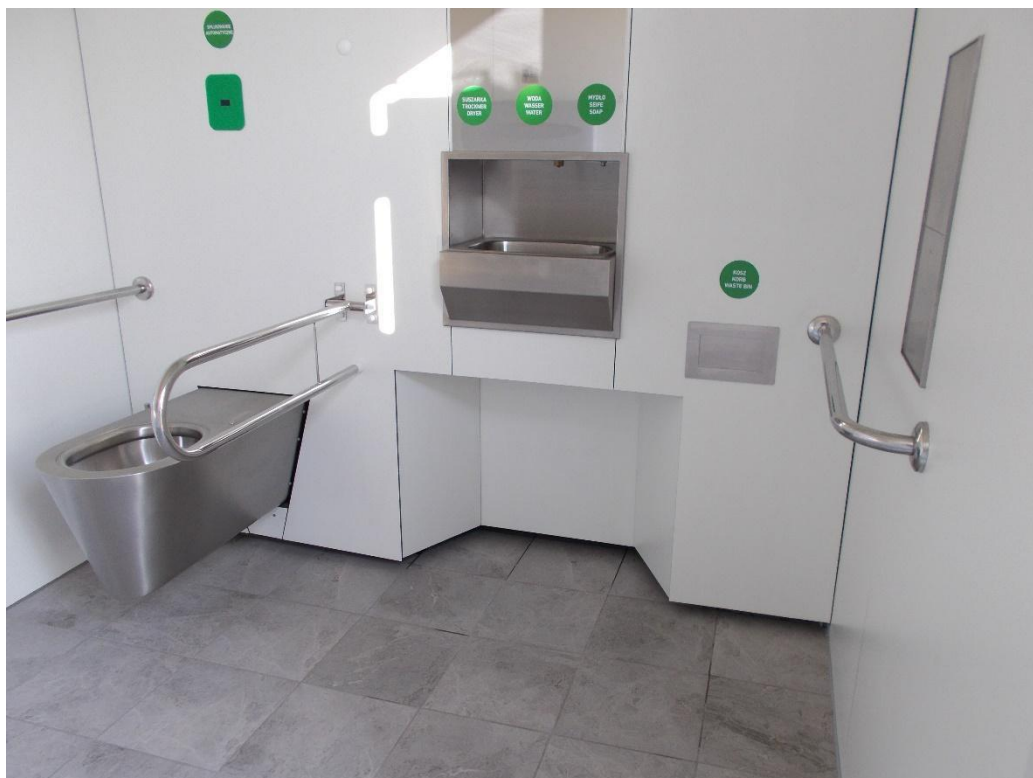
Zapewnienie zaplecza sanitarnego może budzić obawy firm ze względu na kosztochłonność przedsięwzięcia i konieczność wygospodarowania miejsca, jednakże coraz częściej stosowanym rozwiązaniem w wielu państwach europejskich jest stawianie obiektów z użyciem prefabrykatów, stanowiąc dobrą praktykę wartą powielenia. Trend ten jest szczególnie zauważalny w branży toalet modułowych stawianych w przestrzeniach publicznych miast, w szczególności w parkach, skwerach czy w centrach dużych miast. Pod względem funkcjonalności budynki w niczym nie odbiegają od ogólnie przyjętych standardów. Spełniają wszelkie normy bezpieczeństwa, a ponadto są dostosowane do przepisów BHP i przeciwpożarowych. Otrzymany budynek wyróżnia się wysokim standardem wykonania, a także jest wyposażony we wszelkie niezbędne instalacje. Należy także nadmienić, że przygotowane w ten sposób toalety nadają się do użytkowania przez wiele lat. Toalety modułowe to nowoczesnego rozwiązania wiążące się z oszczędnościami. Elementy charakteryzują się wysokimi parametrami a ich produkcja jest powtarzalna. Co więcej, wybór obiektów postawionych z użyciem prefabrykatów stanowi sposób na zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych. Przykład możliwy do wdrożenia stanowi produkt firmy Hamster Polska Sp. z o.o. – firma wyprodukowała m.in. toalety modułowe dla kierowców komunikacji miejskiej w Bielsku-Białej gdzie kierowcy spędzają czas pomiędzy kolejnymi kursami. Budynki są klimatyzowane, wyposażone w wydzielone miejsce do przygotowania posiłków oraz w toaletę. Co istotne dla tego rodzaju rozwiązania, toalety można w łatwy sposób konfigurować np. dodając pomieszczenia z natryskami dla kierowców lub wydzielając osobne pomieszczenie dla kilku kierowców w którym w komfortowych warunkach mogą sporządzić posiłki i poczekać na informację od logistyka o załadunku lub rozładunku. Toalety stanowią osobny budynek w wydzielonej strefie parkingowej, dzięki czemu kierowcy mogą skorzystać z nich przez całą dobę, co jest szczególnie istotne dla kierowców realizujących załadunek bądź rozładunek w nocy, kiedy dostęp do pomieszczeń toalet w centrum logistycznego jest utrudniony bądź

niemożliwy. Rozwiązanie przystosowane jest do korzystania dla osób niepełnosprawnych, spełniając standardy dostępności.

Poniższe fotografie przedstawiają przykład toalety modułowej, możliwej do użytkowania w centrach logistycznych³⁴.



³⁴ Fotografie udostępnione przez firmę Hamster Polska Sp. z o.o.



Jak wspomniano wyżej, istniejące już miejsca mają problem z wydzieleniem dodatkowej przestrzeni, która mogłaby zostać zagospodarowana w celu utworzenia toalety dostępnej dla kierowców. Skutecznym rozwiązaniem napotykanym barier w dostępie do sanitariatów jest przeniesienie ciężaru znalezienia powierzchni użytkowych na inne miejsca, np. parkingi powstałe w obrębie stref ekonomicznych. Dotyczy to również innych pomieszczeń socjalnych oraz bezpiecznych miejsc parkingowych, których brak dotkliwie odczuwali respondenci badania ankietowego.

„Obok był parking dla kilku ciężarówek ale chyba tylko dla oczekujących na rozładunek, załadunek. Ogólnie w okolicy nie ma parkingu jako tako stricte dla odpoczynku po pracy. Jak to na strefie przemysłowej, parkujesz gdzie popadnie, bez toalety czy innych udogodnień.”

Źródło: Opinia kierowcy w ramach badania ankietowego.

Pomimo braku regulacji prawnych w tym zakresie zachodzą pozytywne zmiany, przykładem czego jest parking przeznaczony dla ciężarówek, który wybudowała firma The Coca-Cola Company, oraz parking PKS w Katowicach. Spółka Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów

Powszechnej Komunikacji Samochodowej Spółka Akcyjna z siedzibą w Katowicach (PKS S.A. Katowice) prowadzi całodobowy parking strzeżony o powierzchni 14.375,0 m² przeznaczony dla pojazdów ciężarowych, na którym parkowanie odbywa się w systemie dobowym i abonamentowym. Na terenie parkingu przewidziano możliwość korzystania z zaplecza socjalnego i sanitarnego. Co szczególnie istotne, parking usytuowany jest w dobrze dostępnym miejscu w pobliżu dużych inwestycji i stref ekonomicznych, a w pobliżu funkcjonuje wiele podmiotów gospodarczych oferujących usługi naprawy i diagnostykę pojazdów ciężarowych, jak również usługi z zakresu serwisu ogumienia i myjni, z których skorzystać mogą kierowcy. Parking ten stanowi przykład prawidłowego planowania w kontekście potrzeb kierowców zawodowych, pomimo braku regulacji prawnych w tym zakresie.

Poniższe zdjęcia ilustrują strzeżony parking oraz przygotowane zaplecze socjalne.





Przykładem skutecznie zaimplementowanego rozwiązania w zakresie przygotowania miejsc postojowych jest nowoczesny, zmodernizowany parking w niemieckim mieście Frechen, którego bezpieczeństwo potwierdza drugi stopień certyfikatu TAPA³⁵.



36

³⁵ <https://www.bosch-secure-truck-parking.com/en/news/security-area-frechen/> [dostęp: 5.01.2022 r.]

³⁶ Źródło fotografii: <https://www.bosch-secure-truck-parking.com> [dostęp: 5.01.2022 r.]

Parking, poprzednio w bardzo złym stanie technicznym, został poddany modernizacji przez nowego operatora we współpracy z firmą Bosch. Wypracowane rozwiązanie stanowi dwustrefowy parking (strefa wolnego dostępu oraz strefa bezpieczna) w połączeniu z nową stacją paliw, która dysponuje zapleczem sanitarnym i użytkowym przygotowanym dla kierowców. Wykorzystana została nowoczesna technologia w celu zapewnienia możliwie najwyższego poziomu bezpieczeństwa, w tym poprzez identyfikację pojazdów przy wjeździe i wyjeździe za pomocą kamer szczytujących numery rejestracyjne, zainstalowanie 20 inteligentnych kamer, kontrolę dostępu i rezerwację miejsc postojowych. Co istotne, znaczenie etapu planowania jest szczególnie podkreślane w przedsięwzięciu – planowanie stanowiło niemal dwuletni proces, wskazując tym samym na konieczność rozpatrzenia potrzeb kierowców zawodowych już na etapie prac koncepcyjnych inwestycji.

Brak tego rodzaju systemowych rozwiązań jest szczególnie istotny w kontekście znacznego wzrostu rynku magazynowego w ostatnich latach, z prognozowanym dalszym wzrostem w latach kolejnych. Możliwością zmiany regulacji prawnych w tym zakresie jest zaadoptowanie przepisów dotyczących Miejsc Obsługi Podróżnych, określonych w Rozdziale 3 - Miejsca obsługi podróżnych - Przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Rozdział 3 - Miejsca obsługi podróżnych - Przepisy techniczno-budowlane dotyczące autostrad płatnych. Dziennik Ustaw Dz.U.1997.62.392). Przepisy prawne powinny determinować konieczność zapewnienia zaplecza sanitarnego i pomieszczeń socjalnych już na etapie planowania inwestycji nowopowstających miejsc magazynowych i stref ekonomicznych. Jest to konieczne mając na uwadze fakt, iż w dotychczasowych centrach logistycznych często nie przewidziano miejsca na tego rodzaju inwestycję.

Przykładem dobrej praktyki w tym zakresie, która służyć może jako wzór możliwy do powielenia, jest zaplecze przygotowane dla kierowców w powstającym w Gliwicach **wysokiej jakości centrum dystrybucyjnym** MDC² Park Gliwice, zlokalizowanym u zbiegu dwóch najważniejszych polskich autostrad A1 i A4. Istotnym atutem w kontekście odpowiedzi na potrzeby kierowców jest usytuowanie centrum - główne szlaki komunikacyjne w okolicy obiektu to liczne drogi krajowe, wpływając na ułatwiony dostęp. Na etapie projektowania inwestycji wzięto pod uwagę potrzeby kierowców, przewidując zapewnienie parkingu dla kierowców ciężarówek oraz zewnętrzne strefy relaksu, oddane do dyspozycji kierowcom,

w których powstanie zewnętrzna siłownia, mała architektura (ławki, śmietniki) oraz miejsca, w których kierowcy mogą odpocząć i zjeść posiłek.

Poniższe fotografie przedstawiają projekt centrum dystrybucyjnego MDC² Park Gliwice.



Za dobrą praktykę zdecydowanie uznać należy także **stosowanie nowoczesnych rozwiązań dążących do automatyzacji części procesów logistycznych**, w wyniku czego wprowadzając usprawnienia, które pozostaną aktualne w dłuższej perspektywie czasu. Przykładem implementowanego rozwiązania technologicznego jest dynamiczny system do rezerwacji oraz planowania postojów ciężarówek w oparciu o zaplanowane trasy przejazdów ze szczególnym uwzględnieniem awizacji za- i rozładunków, opracowany przez firmę OVPS z Krakowa

i wdrażany w kooperacji z firmą BOSCH oraz z partnerami z branży logistycznej. Dzięki optymalizacji w tym zakresie firmy logistyczne oraz przewoźnicy mogą skutecznie przekierowywać pojazdy na znane i dostępne huby parkingowe znajdujące się blisko stref przemysłowych, gdzie kierowcy mogą bezpiecznie zaparkować i mając dostęp do wszystkich usług sanitarnych oraz socjalnych poczekać na potwierdzone awizacje. Rozwiązanie to znacząco usprawnia procesy logistyczne, przyczynia się do polepszenia warunków pracy kierowców oraz umożliwia optymalne wykorzystanie infrastruktury drogowej w obszarach przemysłowych. Co istotne, system OVPS jest otwarty i każda firma logistyczna czy transportowa może dzięki prostej i intuicyjnej obsłudze dołączyć do projektu pilotażowego i dołożyć swoją cegiełkę. Pilotażowe wdrożenie jest obecnie testowane na obszarze Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej i będzie rozwijane w kolejnych lokalizacjach.



W kontekście efektywnego wykorzystania niewielkich powierzchni na pomieszczenia socjalne za dobrą praktykę uznać należy także powstające w Europie **kompaktowe hotele** dedykowane kierowcom ciężarówek. W 2020 r. czas odpoczynku kierowców zawodowych został na nowo i jednolicie uregulowany w całej UE w Pakiecie Mobilności 1. Tym samym tygodniowy okres odpoczynku wynoszący 45 kolejnych godzin nie może już być spędzany w kabinie kierowcy. Odpowiednie pokoje hotelowe z parkingiem dla ciężarówek nie są dostępne w krajach UE w wystarczającej liczbie, w związku z czym celem nowego unijnego prawa jest poprawa jakości życia zawodowych kierowców, zapobieganie ich wyczerpaniu oraz zwiększenie bezpieczeństwa

na europejskich drogach. Analiza dostępnych na rynku rozwiązań wykazała, że istnieją inwestycje odpowiadające na potrzeby kierowców, tym samym nie wymagając znacznej wolnej przestrzeni pod zabudowę. Przykładem takiego rozwiązania są kompaktowe hotele firmy Roatel GmbH, tworzącej tak zwane mikrohotele na stacjach samochodowych i w pobliżu autostrady. Te obiekty noclegowe są dostosowane do potrzeb zawodowych kierowców, aby umożliwić im przestrzeganie ustawowego okresu odpoczynku. Co istotne w kontekście wolnej przestrzeni, produkt wdrażany przez firmę to odpowiednio izolowany i przerobiony, poddany recyklingowi kontener oceaniczny, w związku z czym każda jednostka hotelowa jest kompaktowa, mobilna i może być różnorodnie konfigurowana. Mikrohotele można łączyć ze sobą, aby elastycznie reagować na zapotrzebowanie i dostosowywać ofertę w dowolnym momencie.

Przykład dobrych praktyk w zakresie miejsc odpoczynku przygotowanych dla kierowców zawodowych przedstawiają poniższe fotografie³⁷.



³⁷ Fotografie udostępnione przez firmę Roatel GmbH.

○ **Potrzeba zmiany nastawienia**

Należy zwrócić uwagę na dwutorowość problemów zauważanych przez kierowców – najczęściej wskazywane problemy dotyczyły niewystarczającej infrastruktury i braku systemowych rozwiązań w tym zakresie, jednak w celu wprowadzenia zmiany niezbędna jest również edukacja dążąca do wzrostu świadomości w kontekście potrzeb i możliwości ich realizacji. Kierowcy zwracali uwagę na fakt, iż spotykają się oni ze złym traktowaniem i brakiem szacunku wobec wykonywanej przez nich pracy.

„Brak szacunku w stosunku do drugiego człowieka. Po zwróceniu uwagi, kierowca często bywał obsługiwany po złości.”

„Pracownicy przyjmujący dokumenty od kierowców są bardzo nieuprzejmi i mało pomocni w razie problemów z dokumentami. Często bardzo długi czas oczekiwania na możliwość przekazania dokumentów.”

„Obsługa mało komunikatywna, rodzącą swym zachowaniem pola do konfliktów.”

Źródło: Opinia kierowcy w ramach badania ankietowego.

Kierowcy często zwracali także uwagę na nierówne, niesprawiedliwe traktowanie przez pracowników centrów logistycznych.

„Na rozładunek czekałem prawie 4 godziny rampy stały puste żadnego samochodu. Przepuszczają samochody firmowe których kierowcy są o wiele lepiej traktowani.”

„Operatorzy mają swoje ulubione firmy i kierowców którzy są obsługiwani poza kolejnością, od ręki.”

*„Ochrona uważa się za panów i władców w tej sieci - ktoś zacznie się
wyklócać o swoje prawa jest informowany że dostanie zakaz wjazdu jeżeli
się nie uspokoi.”*

Źródło: Opinia kierowcy w ramach badania ankietowego.

Mając na uwadze powyższe, konieczna jest zmiana podejścia do potrzeb kierowców zawodowych aby proponowane rozwiązania mogły stać się normą. Wraz z wdrażaniem działań stanowiących odpowiedź na zidentyfikowane problemy infrastrukturalne bardzo istotne są także działania o charakterze „miękkim”, a więc takie, jak działania informacyjno-promocyjne, szkolenia w kontekście obowiązującego prawa i możliwości polepszenia warunków pracy kierowców oraz kampanie, przykładem których jest zrealizowana przez fundację Truckers Life kampania „Jestem kobietą, kieruję”, której celem było zwrócenie uwagi na kobiety w branży transportowej oraz zachęcenie do przekwalifikowania się tych kobiet, które z różnych względów stanęły przed koniecznością zmiany stylu swojego dotychczasowego życia³⁸. Działania te powinny być prowadzone w szczególności przez organizacje pozarządowe i związki zawodowe, które, dzięki pracy bezpośrednio z grupą zawodową, mają możliwość poznania rzeczywistych jej potrzeb. Dodatkowym efektem tego rodzaju kampanii społecznej będzie przeciwdziałanie niskiej świadomości społecznej i krzywdzącym stereotypom odnośnie pracy kierowców zawodowych, co może mieć pozytywne przełożenie na zainteresowanie młodych osób tą ścieżką kariery zawodowej. Działania informacyjno-promocyjne będą miały możliwość wskazać zarówno kierowcom, jak i przedsiębiorcom możliwe do zastosowania rozwiązania.

PODSUMOWANIE

Branża transportowa i magazynowa w Polsce na przestrzeni ostatnich lat dynamicznie się rozwijały, prognozując dalszy istotny wzrost znaczenia transportu drogowego towarów oraz wykorzystania centrów logistycznych w kolejnych latach. Mierzą się one jednak z licznymi problemami, obserwowanymi zarówno w Polsce jak i w pozostałych krajach Europy. Popyt na

³⁸ <https://www.trans.eu/pl/blog/jestem-kobieta-kieruje-kampania-fundacji-truckers-life/> [dostęp: 4.01.2022 r.]

pracę rośnie więc znacznie szybciej niż podaż pracowników a istotnym zjawiskiem w tym zakresie jest postępujący niedobór kierowców zawodowych względem potrzeb, jak również fakt, iż ta grupa zawodowa stanowi grupę starzejącą się w kontekście wieku osób pracujących w tej branży.

Identyfikuje się problemy w dostępie do podstawowej infrastruktury dla kierowców w centrach logistycznych. Załadunek oraz rozładunek w bazach logistycznych jest procesem długotrwałym, często ulegającym opóźnieniom i przesunięciom, wymagającym od kierowców spędzenia niejednokrotnie nawet kilkudziesięciu godzin w jednym miejscu – stąd niezwykle istotne jest dążenie do zapewnienia dostępu do zaplecza sanitarnego i bezpiecznych miejsc parkingowych.

Kierowcy uczestniczący w badaniu zrealizowanym na potrzeby niniejszego raportu zwracali także uwagę na problemy związane ze złym traktowaniem kierowców w centrach logistycznych, obciążanie ich obowiązkami i brak wyrozumiałości względem ich potrzeb.

Zarówno polskie jak i europejskie przepisy prawa nie regulują jednoznacznie warunków pracy kierowcy zawodowego we wskazanym powyżej zakresie.

Na rynku istnieją dostępne rozwiązania infrastrukturalne mogące stanowić odpowiedź na identyfikowane braki, szczególnie na uwadze mając problem z dostępnością miejsca w istniejących już centrach logistycznych.

W celu zainicjowania zmiany konieczne jest także kontynuowanie działań informacyjno-promocyjnych/ kampanii informacyjnych aby zmienić postawy wobec pracy kierowcy zawodowego.

Wnioski i rekomendacje

W ramach zrealizowanego na potrzeby niniejszego raportu badania zidentyfikowane zostały główne wnioski wraz z rekomendowanymi kierunkami działań w zakresie poprawy warunków sanitarnych i postojowych kierowców w bazach logistycznych w Polsce i w Europie.

Wniosek 1:

W krajach Unii Europejskiej takich jak Niemcy i Hiszpania funkcjonują związki zawodowe kierowców samochodów ciężarowych, które inicjują działania mające na celu poprawić jakość pracy kierowców.

Rekomendacja:

Rekomenduje się nawiązanie współpracy ze zrzeszeniami i organizacjami pozarządowymi w innych krajach w celu wymiany doświadczeń i wypracowania propozycji rozwiązań systemowych.

Wniosek 2:

W kontekście pracy przy rozładunku i załadunku brakuje regulacji prawnych kompleksowo ustalających zasady bezpieczeństwa i higieny pracy w pomieszczeniach magazynowych. Co istotne, w aktualnych aktach prawnych nie przewidziano także przepisów, które na celu miałyby poprawę jakości pracy kierowców zawodowych w miejscu załadunku i rozładunku towarów w centrach logistycznych, w tym m.in. w kontekście czasu pracy bądź zakresu obowiązków.

Rekomendacja:

Należy dążyć do zainicjowania dialogu z krajowymi i zagranicznymi instytucjami i organizacjami pozarządowymi w kontekście możliwości zmiany regulacji prawnych i wypracowania wspólnych propozycji.

Wniosek 3:

Brak zaplecza sanitarnego w centrach logistycznych jest problemem szczególnie często wskazywanym przez kierowców uczestniczących w badaniu ankietowym. 52,5% respondentów badania wskazało, iż w miejscach tych brakuje prysznica, a 41,3% - toalety. Brak najmniejszego nawet zaplecza sanitarnego stanowi szczególnie trudną sytuację w kontekście wielogodzinnego załadunku bądź rozładunku, co bardzo często było poruszane przez kierowców w toku badania. Równie istotny i często identyfikowany problem stanowi ograniczony dostęp do miejsc postojowych, który został oceniony przez badanych kierowców bardzo niską – najniższą ocenę (1 i 2) dostępowi do parkingu przydzieliło aż 48,5% wszystkich respondentów badania.

Rekomendacja:

Rekomenduje się promowanie możliwych do wdrożenia, nowoczesnych rozwiązań stosowanych w krajach europejskich, stanowiących odpowiedź na zidentyfikowane problemy kierowców. Uwagę należy skupić na rozwiązaniach zidentyfikowanych w toku badania, które efektywnie mogą zostać zaadaptowane w Polsce. Przykładem tego rodzaju działań są toalety modułowe, kompaktowe hotele oraz centra dystrybucyjne, które już na etapie projektowania uwzględniły potrzeby kierowców, planując choćby podstawowe udogodnienia, które by na nie odpowiadały.

Wniosek 4:

Kierowcy spotykają się z brakiem zrozumienia swych potrzeb, nierównym i niewłaściwym traktowaniem oraz z brakiem pomocy ze strony osób zarządzających centrami logistycznymi.

Rekomendacja:

Rekomenduje się realizowanie działań o charakterze „miękkim”, mających na celu wzrost wiedzy i zrozumienia skali występujących problemów. Działania o charakterze informacyjno-promocyjnym realizowane powinny być przez organizacje pozarządowe (w tym stowarzyszenia i fundacje). Bazować należy na doświadczeniach wynikających ze zrealizowanych już kampanii i materiałów informacyjnych, przykładem czego jest seria materiałów filmowych „Stereotypy: prawda czy mity?” zrealizowana przez fundację Truckers Life.

Wniosek 5:

Szeroko pojęta cyfryzacja systemów wspomagających procesy logistyczne powinna obejmować kwestie związane z poprawą warunków pracy kierowców, uwzględniać uwarunkowania infrastrukturalne, oraz wspierać efektywne zarządzanie i planowanie postojów pojazdów, zarówno na terenie punktów docelowych jak i w trasie. Połączenie awizacji, śledzenia przebiegu tras i ładunków oraz integracja w ramach systemów do zarządzania flotami czy magazynami jest krokiem nieuniknionym i koniecznym w celu poprawy nie tylko procesów, ale musi także znaleźć bezpośrednie przełożenie na poprawę standardu pracy tak potrzebnych branży kierowców, dążąc do zwiększenia popularności i atrakcyjności zawodu kierowcy zawodowego.

Rekomendacja:

Kompleksowe rozwiązania IT łączące procesy magazynowe, zarządzanie flotami oraz śledzenie ładunków powinny zdecydowanie uwzględniać aspekty pracy kierowców oraz umożliwiać polepszenie ich warunków pracy. W połączeniu z postępującym rozwojem cyfryzacji oraz z integracją systemów aspekty dotyczące bezpośrednio pracy kierowców powinny zostać uwzględniane już na etapie analiz systemów i wdrażane w dialogu z użytkownikami. Szeroko pojęta współpraca powinna obejmować oraz łączyć aspekty ekonomiczne, socjalne jak i środowiskowe.

Podziękowania

Serdecznie dziękujemy naszym Partnerom UTA Sp. z o.o. oraz Transport i Logistyka Polska za nieustające zaangażowanie i wsparcie merytoryczne. Dziękujemy za możliwość współpracy i otwartość na nasze propozycje. Praca z Wami i to prawdziwa przyjemność.

Słowa podziękowania kierujemy również do wszystkich kierowców za zaangażowanie w badanie poprzez wypełnienie ankiet i propagowanie badania w mediach społecznościowych. Wasze zaangażowanie i wsparcie dla naszego działania jest dla nas szczególnie ważne, ponieważ raport powstał z myślą o poprawie standardów pracy kierowców.

Szczególne podziękowania należą się Trans.info, które zawsze z zaangażowaniem i otwartością wspiera nasze działania.

Dziękujemy firmom OMEGA Pilzno, VESTA Polska, Hegelmann Transporte, Natanek Nova, Maszoński -Logistic, OVPS, MDC2, Hamster Polska, Roatel, Spółka Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów Powszechnej Komunikacji Samochodowej Spółka Akcyjna z siedzibą w Katowicach, "Port Kąty" Shell oraz "Atut" Stacja Paliw BP w Kątach Wrocławskich za wsparcie w realizacji badania.

Bibliografia

- Rynek pracy kierowców w Polsce, PWC i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska
- Transport drogowy w Polsce 2021+, Spotdata i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska
- Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w Polsce w latach 2020-2030, PWC i Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska.
- Zarobki kierowców zawodowych w Polsce. Nowoczesne technologie dla kierowców i przewoźników. Polski Instytut Transportu Drogowego
- Infrastruktura magazynowa i transportowa w dobie zrównoważonego rozwoju gospodarki, Motowidlak Urszula, Tokarski Daniel, Łódź 2022
- Portal Europa.eu https://europa.eu/youreurope/citizens/work/work-abroad/rules-working-road-transport/index_pl.htm
- Portal trans.info. <https://trans.info/pl/ochroniarz-to-jest-szef-firmy-on-jest-panem-i-wladca-kierowcy-szczerze-o-warunkach-w-miejscach-rozladunku-314778>

Spis wykresów i tabel

Wykres 1. Płeć respondentów badania.....	12
Wykres 2. Wiek respondentów badania	12
Wykres 3. Wielkość przedsiębiorstwa, w którym zatrudniony jest respondent	13
Wykres 4. Staż pracy respondentów badania	13
Wykres 5. Jak często ma Pan/i załadunek/rozładunek w ocenianym miejscu?.....	14
Wykres 6. Czy jest Pan/i zadowolony z jakości obsługi w ocenianym miejscu? (na wykresie pominięto odpowiedzi „nie ma to dla mnie znaczenia” oraz „trudno powiedzieć”)	16
Wykres 7. Ile trwał Pana/i ostatni załadunek/rozładunek?	17
Wykres 8. Jak ogólnie ocenia Pan/i to miejsce? Proszę o ocenę w skali 1-5, gdzie 1 oznacza ocenę najniższą, a 5 – najwyższą.....	19
Wykres 9. Jakich udogodnień Pana/i zdaniem brakuje w tym miejscu? (pytanie z możliwością wielokrotnego wyboru).....	23
Wykres 10. Czy na parkingu dostępna jest toaleta?	23
Wykres 11. Czy toaleta jest dostępna/otwarta?	24
Wykres 12. Ile toalet jest dostępnych?	24
Wykres 13. Czy są oddzielne toalety dla kobiet i mężczyzn?.....	25
Wykres 14. Czy w toalecie są wszystkie niezbędne rzeczy higieniczne?	25
Wykres 15. Jak Pan/i ocenia czystość toalet?	26
Wykres 16. Które z zasad BHP na rozładunku/załadunku są dla Pana/i ważne/istotne?	26
Wykres 17. Czy zauważył Pan/i problemy związane z bezpieczeństwem w tym miejscu?	27
Wykres 18. Czy Pana/i zdaniem oznaczenia znajdujące się w tym miejscu (wjazd, wyjazd, sektory) są dobrze oznakowane?	28
 Tabela 1. Czy jest Pan/i zadowolony z jakości obsługi w ocenianym miejscu?	16
Tabela 2. Czy jest Pan/i zadowolony z jakości obsługi w ocenianym miejscu? – średnia ocena w podziale na staż pracy respondentów badania	20
Tabela 3. Czy jest Pan/i zadowolony z jakości obsługi w ocenianym miejscu? – średnia ocena w podziale na grupę wieku respondentów badania	21