

Klaudia Baran *  <https://orcid.org/0009-0006-9136-1056>

Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie

e-mail: baranklaudia95@gmail.com

Agnieszka Dudziak **  <https://orcid.org/0000-0002-4884-5403>

Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie

e-mail: agnieszka.dudziak@up.lublin.pl

Wyzwania dla pracy kierowcy zawodowego w transporcie drogowym towarów

https://doi.org/10.25312/2391-5129.37/2023_11KBAD

Z całą pewnością można stwierdzić, że transport jest jednym z najbardziej znaczących działów gospodarki dzisiejszych czasów. Bez niego większość przedsiębiorstw nie mogłaby funkcjonować, co doprowadziłoby do zachwiania działalności całego rynku. Zadania należące do kierowcy w transporcie samochodowym nie kończą się jedynie na prowadzeniu samochodu ciężarowego. Artykuł ma na celu przedstawienie zadań, barier oraz problemów, z jakimi na co dzień muszą się zmagać zawodowi kierowcy oraz możliwe kierunki rozwoju tej branży.

W pracy oparto się na raportach instytucji działających na rynku polskim, ale także europejskim oraz artykułach z portali branżowych. Całość zwieńczono podsumowaniem.

Słowa kluczowe: bariery i wyzwania w pracy kierowcy zawodowego, kierunki rozwoju branży transportu drogowego

* Klaudia Baran – inżynier logistyki, studentka studiów II stopnia na kierunku transport i logistyka o specjalności inżynieria transportu i spedycja na Wydziale Inżynierii Produkcji Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie. Członek Studenckiego Koła Naukowego Zarządzania i Ekonomii.

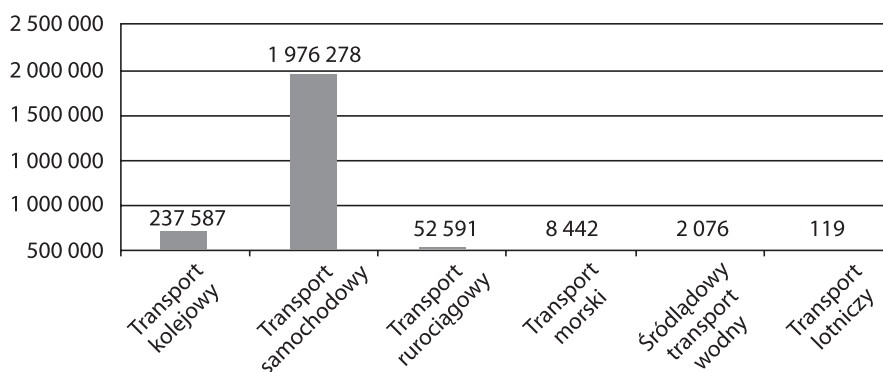
** Agnieszka Dudziak – doktor nauk ekonomicznych w dyscyplinie nauki o zarządzaniu, adiunkt w Katedrze Energetyki i Środków Transportu, Zakładzie Logistyki i Zarządzania Przedsiębiorstwem na Wydziale Inżynierii Produkcji Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie. Opiekun Studenckiego Koła Naukowego Zarządzania i Ekonomii. Autorka wielu artykułów w czasopiśmie naukowych, jak również w monografiach.

Wstęp

Transport drogowy towarów (w dalszej części nazywany też samochodowym), czyli rodzaj transportu polegający na przewożeniu towarów przy wykorzystaniu kołowych środków transportu, na przykład samochodów dostawczych i ciężarowych, po drogach lądowych, jest kluczowym rodzajem transportu w przewozach ładunków (Karaś i in., 2022).

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego z raportu *Przewozy ładunków i pasażerów w 2022 r. (2023)* przy wykorzystaniu środków transportu samochodowego przewieziono 1 976 278 tys. ton ładunków, co stanowiło 87% towarów transportowanych tego roku. Liczba ta wzrosła o 3% względem danych z roku 2020 oraz o 1,2% względem roku 2021. Szczegółowy podział przewozów ładunków według rodzaju transportu przedstawia rysunek 1.

Przewozy ładunków według rodzaju transportu



Rys. 1. Liczba przewożonych ładunków w tysiącach ton według rodzaju transportu w 2022 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu GUS *Przewozy ładunków i pasażerów w 2022 r.*, 2023.

Ze względu na ciągły rozwój transportu samochodowego oraz wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków transportem drogowym zawód kierowcy w ostatnich latach ciągle zyskuje na popularności (Janczewski, 2020). Średnie wynagrodzenie kierowców, które według autorów raportu *Zarobki kierowców zawodowych w Polsce. Rynek pracy w branży TSL* (Świeboda, Jemiołek, Łazarewicz, 2023) w roku 2022 wynosiło 7671 zł netto, z całą pewnością jest czynnikiem zachęcającym do podjęcia pracy kierowcy zawodowego. Zawód ten jest jednak związany z wieloma wyrzeczeniami oraz problemami, z których początkujący kierowcy często nie zdają sobie sprawy. Celem artykułu jest przedstawienie wyzwań towarzyszących kierowcom zawodowym w ich pracy.

Przepisy prawne

Praca kierowcy zawodowego wiąże się z przestrzeganiem wielu przepisów prawnych z różnych dziedzin. Już na początku drogi należy spełnić szereg wymagań, żeby zostać kierowcą zawodowym. Należą do nich:

- posiadanie prawa jazdy kategorii B,
- zdobycie uprawnień do prowadzenia pojazdów ciężarowych (prawo jazdy kategorii C lub C+E),
- ukończenie odpowiedniego kursu w zależności od sytuacji kierowcy: kurs kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kurs kwalifikacji wstępnej, kurs kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej bądź kurs kwalifikacji wstępnej uzupełniającej,
- wykonanie badań psychotechnicznych.

Ponadto każdy kierowca zawodowy zobowiązany jest do odbywania kurów okresowych co 5 lat lub w przypadku kierowców powyżej 60. roku życia co 30 miesięcy (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). Po spełnieniu wszystkich wymagań i otrzymaniu pracy kierowca zawodowy zobligowany jest do przestrzegania wielu przepisów prawnych z dziedziny: przepisów prawa jazdy i ruchu drogowego, przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku, przepisów z zakresu dbania o ładunek, a także przepisów wykonywania transportów międzynarodowych, jeżeli takie kierowca będzie wykonywał.

Poza przepisami, które dotyczą wszystkich poruszających się po drogach, kierowcy samochodów ciężarowych muszą przestrzegać dodatkowych ograniczeń. Są nimi między innymi ograniczenia wagowe, ograniczenia prędkości czy ograniczenia w czasie poruszania się ciężarówek po drogach ze względu na wzmożony ruch samochodów osobowych w określonych dniach roku.

Ze względu na bezpieczeństwo oraz komfort pracy kierowców obowiązują restrykcyjne zasady dotyczące między innymi czasu pracy kierowcy, czasu prowadzenia pojazdu, czasu dziennego oraz tygodniowego odpoczynku czy zasad skrócenia dziennych i tygodniowych odpoczynków. Zasady te określone są w Rozporządzeniu (WE) 561/2006, które „[...] ma zastosowanie do przewozu drogowego rzeczy pojazdami o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony i do przewozu drogowego osób pojazdami przystosowanymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób (łącznie z kierowcą); ma zastosowanie, począwszy od 1 lipca 2026 r., do przewozu rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym pojazdami o masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony (łącznie z przyczepą lub naczepą); ma zastosowanie, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego w Unii Europejskiej (UE) i między państwami członkowskimi UE, Szwajcarią i państwami należącymi do Europejskiego Obszaru Gospodarczego” (*Czas prowadzenia pojazdu*

i okresy odpoczynku w sektorze transportu drogowego, 2022). Rozporządzenie odnosi się przede wszystkim do takich kwestii, jak:

- minimalny wiek,
- przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku,
- minimalne warunki wykonania rozporządzenia,
- tachografy.

Zasady określone w Rozporządzeniu (WE) 561/2006 muszą być obligatoryjnie przestrzegane i mogą podlegać wyrywkowej kontroli przez takie jednostki, jak Inspekcja Transportu Drogowego, która może nakładać kary finansowe na przykład za zbyt długi czas prowadzenia pojazdu przez kierowcę bez wymaganej przerwy.

Bariery i problemy w pracy kierowcy zawodowego

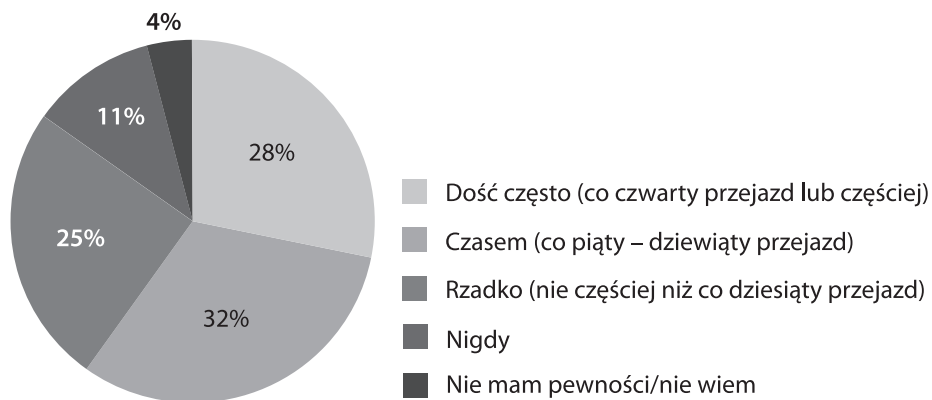
Według powszechnej opinii kierowca ma za zadanie przewiezienie ładunku na wyznaczonej trasie w wyznaczonym czasie, natomiast z opisu pracy kierowcy w publikacji *INFOdoradca+ Informacje o zawodach* dowiadujemy się, że ma on wiele innych obowiązków niezwiązanych bezpośrednio z samym przewozem ładunku, tylko z czynnościami umożliwiającymi wykonanie tego w sposób bezpieczny, a także zgodny z przepisami. „Kierowca samochodu ciężarowego prowadzi pojazdy samochodowe, z wyjątkiem autobusów, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, z przyczepami i bez przyczep, przeznaczone do publicznego transportu drogowego. Pojazdami tymi przewozi różnego rodzaju ładunki w komunikacji krajowej i międzynarodowej. Nadzoruje załadunek i rozładunek oraz zabezpiecza przewożony ładunek przed uszkodzeniem, zniszczeniem i zaginięciem. Do obowiązków kierowcy należy także przygotowanie pojazdu do transportu oraz obsługa codzienna, konserwacja i drobne naprawy usterek pojazdu powstałych podczas jazdy”. Poza tak wieloma obowiązkami oraz koniecznością przestrzegania przepisów prawnych różnych kategorii przed kierowcą zawodowym w transporcie drogowym stoi wiele wyzwań. Są nimi między innymi długie godziny pracy, kierowca w trakcie tygodnia może prowadzić pojazd maksymalnie 56 godzin, przy czym ta liczba nie może przekroczyć 90 godzin w trakcie dwóch kolejnych tygodni, a w ciągu dnia łącznie 9 godzin z 45-minutową przerwą po 4,5-godzinnym okresie prowadzenia pojazdu (Kozłowski, Palczewska, 2015). Problemem z tym związanym, pojawiającym się wśród kierowców zawodowych jest zmęczenie, które autorzy raportu *Zmęczenie kierowców w europejskim transporcie drogowym* uznają za główny czynnik ryzyka, ograniczający bezpieczeństwo na drogach i stanowiący zagrożenie nie tylko dla kierowców, lecz także dla wszystkich użytkowników dróg (Vitols, Voss, 2021).

Autorzy wspomnianego raportu zadali kierowcom samochodów ciężarowych następujące pytanie: Jak często prowadzi Pan/i pojazdy, gdy jest Pan/i zmęczony/a? Z odpowiedzi przedstawionych na rysunku 2 wynika, że aż 32% respondentów przyznało, że był to co piąty–dziewiąty przejazd (czasem), 28% odpowiedziało, że było

to dość często (co czwarty przejazd lub częściej). Liczby te wzbudzają ogromny niepokój, szczególnie przy tak dużej grupie badawczej (2180 osób). Jako główne przyczyny zmęczenia wymieniane są przede wszystkim:

- długie godziny pracy,
- nieregularne i długie harmonogramy,
- złe warunki odpoczynku,
- niewystarczająca ilość odpoczynku i przerw.

Jak często prowadzi Pan/i pojazdy,
gdy jest Pan/i zmęczony/a?



Rys. 2. Wykres dotyczący zmęczenia kierowcy samochodu ciężarowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie Vitols, Voss, 2021.

Praca kierowcy zawodowego związana jest z faktem, że po wykorzystaniu dziennego okresu prowadzenia pojazdu często nie ma on możliwości powrotu do miejsca swojego zamieszkania i udaje się na odpoczynek albo w kabinie samochodu ciężarowego, albo w hotelu z dala od rodziny czy bliskich mu osób. Samotność jest więc kolejnym problemem wymienianym przez kierowców ciężarówek, szczególnie tych wyruszających w trasy międzynarodowe (*Samotność w trasie i rozłąka z rodziną. Jak zbudować szczęśliwy związek, będąc kierowcą zawodowym?*, 2021).

Kierowca zawodowy mierzy się w swojej pracy z momentami stresującymi oraz z presją czasu. Wynika to z konieczności dostarczenia załadunków na czas, dojechania do miejsca docelowego przed zamknięciem czy wykorzystania przepisowych godzin prowadzenia pojazdu. Czynnikiem w dużej mierze powodującymi stres są także konkurencja i presja rynkowa. Wszystkie te problemy mogą mieć wpływ na jakość oraz czas wykonywanej przez kierowcę pracy.

Kierunki rozwoju w pracy kierowcy zawodowego

Ze względu na olbrzymie znaczenie transportu drogowego dla wszystkich gałęzi gospodarki ważne jest, aby był on rozwijany i dostosowywany do rosnących wymagań. Usprawnienia wprowadzane w dziedzinie transportu drogowego mogą mieć pozytywny wpływ na eliminację problemów, z którymi na co dzień stykają się kierowcy. Wzrost innowacyjności oraz atrakcyjności transportu drogowego może być osiągnięty różnymi sposobami. Niektóre z nich to wprowadzanie do użytku technologii stosowanych w samochodach ciężarowych, używanie samochodów o bardziej ekologicznych napędach czy praca nad optymalizacją tras transportowych.

Jednym ze sposobów na udogodnienie pracy kierowcy zawodowego związanym z rozwojem technologii i automatyzacją są inteligentne systemy wspomagania kierowcy. Przykładowe rozwiązania z tego zakresu posiada w swojej ofercie marka samochodów ciężarowych MAN. Firma ciągle rozszerza swoją ofertę wyposażenia samochodów ciężarowych o różnego rodzaju udogodnienia, do których należą między innymi:

- Asystent jazdy w korku, którego zadaniem jest utrzymywanie pojazdu na swoim pasie ruchu i w odpowiedniej odległości od pojazdu znajdującego się przed nim. Zastosowanie asystenta zmniejsza ryzyko kolizji poprzez zapobieganie najechaniu na inny pojazd. Do jego zadań zalicza się kontrola ruchu przed pojazdem dzięki kamerze wbudowanej za przednią szybą, zatrzymywanie pojazdu oraz ruszanie, utrzymywanie pasa ruchu z wykorzystaniem oznakowania jezdni.
- Automatyczna skrzynia biegów MAN TipMatic, która nie tylko zwiększa komfort jazdy, ale także zmniejsza zużycie paliwa. Umożliwia ona dostosowanie strategii zmiany biegów do indywidualnych celów.
- Asystent ruchu dalekobieżnego – pomaga kierowcom podczas jazdy w korkach lub w przypadku niezachowania wymaganego odstępu, zapobiegając wypadkom najechania na tył innego pojazdu. System dostosowuje prędkość pojazdu oraz odległość od pojazdu znajdującego się przed nim, a także utrzymuje pojazd na swoim pasie.
- Asystent skupienia uwagi kierowcy wykrywa charakterystyczne zmiany sposobu prowadzenia pojazdu, na przykład brak koncentracji czy zmęczenie, i ma za zadanie poinformować o tym kierowcę komunikatem na wyświetlaczu oraz sygnałem akustycznym.
- Asystent zmiany pasa ruchu – dzięki wykorzystaniu czujników radarowych monitoruje boczne obszary pojazdu i w przypadku wykrycia niebezpiecznej sytuacji podczas rozpoczęcia zmiany pasa ruchu przez kierowcę ostrzega go w celu uniknięcia kolizji.
- Tempomat o nazwie MAN EfficientCruise – wyposażony w GPS, który sprawdza przebieg trasy, biorąc pod uwagę wzniesienia oraz spadki terenu

z wyprzedzeniem do trzech kilometrów. Dzięki tym informacjom tempomat jest w stanie dopasować prędkość pojazdu oraz jego bieg w taki sposób, aby jazda przebiegała w sposób jak najbardziej ekonomiczny.

Wymienione systemy są tylko przykładem ogromnego rozwoju i postępu w dziedzinie transportu samochodowego towarów. Na rynku istnieją rozwiązania różnych przedsiębiorstw, są one ciągle ulepszone i dostosowywane do rosnących wymagań przedsiębiorstw transportowych (Janczewski, Janczewska, 2022).

Kolejnym aspektem w rozważaniach na temat kierunków rozwoju w pracy kierowcy zawodowego jest zagadnienie zrównoważonego transportu. W obliczu rosnącej świadomości ekologicznej i dążenia do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych rozwój zrównoważonego transportu nabiera coraz większego znaczenia. Kierowcy zawodowi mogą być zaangażowani w transport ekologiczny poprzez takie działania, jak używanie pojazdów z napędem elektrycznym bądź zasilanych wodorem, rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych czy optymalizacja tras w celu zmniejszenia emisji CO₂.

Ponadto firmy transportowe ciągle poszukują rozwiązań, które pozwolą na lepsze planowanie tras, optymalizację ładunków, wykorzystanie nowych technologii informatycznych do zarządzania flotą oraz minimalizację czasu postoju i strat wynikających z niepotrzebnych przestojów w celu podniesienia efektywności i optymalizacji operacji transportowych.

Podsumowanie

Praca kierowcy zawodowego jest w dzisiejszych czasach bardzo potrzebna, lecz często niedoceniana. Bez kierowców nie moglibyśmy na co dzień cieszyć się pełnymi półkami produktów w sklepach, a przedsiębiorstwa produkcyjne musiałyby zaniechać swojej działalności ze względu na brak surowców. Do zadań kierowcy zawodowego należy nie tylko przewiezienie ładunku z punktu A do punktu B, ale także dbanie o ładunek w trakcie załadunku, podróży oraz wyładunku, załatwianie spraw formalnych, wypełnianie dokumentacji i jednocześnie przestrzeganie wszystkich obowiązujących przepisów prawnych. Kierowca musi posiadać zarówno umiejętności prowadzenia samochodu ciężarowego, jak i radzenia sobie z samotnością, presją czasu, odpowiedzialnością, pracą w porach nocnych oraz trudnymi warunkami na drodze. Artykuł pokazał przykładowe problemy, które na swojej drodze napotykają kierowcy zawodowi. W najbliższych latach zawód ten będzie nadal potrzebny i wykorzystywany do działania niemal każdej gałęzi gospodarki, dlatego tak ważny jest rozwój innowacji wprowadzanych na rynek transportu drogowego, które będą pomocne w walce z barierami w pracy kierowcy zawodowego.

Bibliografia

- Asystent jazdy w korku MAN* (b.r.), <https://www.man.eu/pl/pl/samochod-ciezarowy/systemy-wspomagania/asystent-jazdy-w-korku/asystent-jazdy-w-korku.html> [dostęp: 30.06.2023].
- Czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku w sektorze transportu drogowego* (2022), <https://eur-lex.europa.eu/PL/legal-content/summary/driving-time-and-rest-periods-in-the-road-transport-sector.html> [dostęp: 29.06.2023].
- Hyundai Xcient Fuel Cell – ogniwo wodorowe w ciężarówce dla Szwajcarii* (2018), <http://gashd.eu/2018/10/14/hyundai-xcient-fuel-cell-ogniwo-wodorowe-w-ciezarowce-dla-szwajcarii/> [dostęp: 30.06.2023].
- INFOdoradca+ Informacje o zawodach*, https://psz.praca.gov.pl/rynek-pracy/bazy-danych/infodoradca/-/InfoDoradcaPlus/zawod/833203?_occupationPlusportlet_WAR_nnkportlet_backURL=https%3A%2F%2Fpsz.praca.gov.pl%2Frynek-pracy%2Fbazy-danych%2Finfodoradca%2F%2F-%2FInfoDoradcaPlus%2Flitera%2FK&_occupationPlusportlet_WAR_nnkportlet_description=about [dostęp: 30.06.2023].
- Janczewski J. (2020), *Mikromobilność w systemie transportowym miasta*, „Przedsiębiorczość – Edukacja”, nr 16(1), s. 257–274.
- Janczewski J., Janczewska D. (2022), *Modele biznesowe współdzielonej mikromobilności*, „Zarządzanie Innowacyjne w Gospodarce i Biznesie”, nr 35(2).
- Karaś E., Giera J., Misiurski P., Rut J., Łukaniszyn-Domaszewska K. (2022), *Rozwiązania w zakresie transportu drogowego w przestrzeni miejskiej w kontekście rewolucji przemysłowej 4.0.*, „Ekonomika i Organizacja Logistyki”, nr 7(3), s. 59–71.
- Kozłowski R., Palczewska A. (2015), *Sposoby ograniczenia ryzyka pracy na stanowisku kierowcy w firmie transportu drogowego towarów*, [w:] *Współczesne organizacje wobec wyzwań zarządzania ryzykiem – aspekty poznawcze*, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, Łódź, s. 44–53.
- Przewozy ładunków i pasażerów w 2022 r.* (2023), Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin.
- 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, Dz.U.UE.L.2006.102.1.
- Samotność w trasie i rozłąka z rodziną. Jak zbudować szczęśliwy związek, będąc kierowcą zawodowym?* (2021), <https://trans.info/pl/samotnosc-w-trasie-i-roz-laka-z-rodzina-jak-zbudowac-szczesliwy-zwiazek-bedac-kierowca-zawodowym-246571> [dostęp: 25.06.2023].
- Świeboda J., Jemiołek M., Łazarewicz P. (2023), *Zarobki kierowców zawodowych w Polsce. Rynek pracy w branży TSL*, Polski Instytut Transportu Drogowego, Wrocław.
- Vitols K., Voss E. (2021), *Zmęczenie kierowców w europejskim transportie drogowym*, Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF).

Summary

Challenges for the work of a professional driver in road transport of goods

It can certainly be said that transport is one of the most significant sectors of the economy today. Without it, most enterprises would not be able to function. This would lead to the disruption of the entire market. The tasks of a driver in road transport do not end only with driving a truck. This article aims to present the tasks, barriers and problems that professional drivers have to deal with on a daily basis and the possible directions for the development of this industry.

The article is based on reports of institutions operating on the Polish market, but also on the European market and articles on industry portals. The article concludes with a summary.

Keywords: barriers and challenges in the work of a professional driver, directions of development of the road transport industry

About the Authors

Klaudia Baran – logistics engineer. A student of second-degree studies in the field of Transport and Logistics, specializing in transport engineering and forwarding at the Faculty of Production Engineering of the University of Life Sciences in Lublin. Member of the Student Scientific Group of Management and Economics.

Agnieszka Dudziak – PhD in economics in the discipline of management science. Assistant professor at the Department of Power Engineering and Transportation, Subdepartment of Logistics and Business Management at the Faculty of Production Engineering of the University of Life Sciences in Lublin. Supervisor of the Student Scientific Group of Management and Economics. Author of many articles in scientific journals and monographs.

Ten utwór jest dostępny na [licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Na tych samych warunkach 4.0 Międzynarodowe](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

