


# Ситуация на рынке в сфере логистики: нехватка водителей и способы компенсации



Ситуация на рынке  
в сфере логистики:  
**нехватка** водителей  
и способы  
компенсации

POLITSTURM.COM

2022-05-14

2 мин. на чтение

На протяжении десяти лет наблюдается нехватка профессиональных водителей. Европе не хватает порядка 400 тыс. водителей, Америке около 80 тыс. Что же касается нашей страны, то аналитика данных сервиса «Авито-Работа» показывает, что в первом квартале этого года спрос на водителей-экспедиторов, по сравнению с прошлым годом вырос на 87%, а соискательская активность увеличилась лишь на 21%.

Ситуацию корректирует нарушение международных логистических цепочек, что повлекло некоторое сокращение грузоперевозок и уход многих игроков с рынка. Портал HeadHunter сообщает об общем дисбалансе рынка труда, где с 24 февраля вакансии снизились на 17,1%, а количество резюме увеличилось на 9,6%. В логистической отрасли вакансии сократились на 20,1%, а количество резюме выросло на 9,8%.

Далее источник сообщает о способе найме водителей. Если ранее – 5-10 лет назад, к кандидатам предъявлялись высокие требования, то теперь эти требования ещё повысились. Работодателя интересует стаж, и умение обращаться с документацией. Также сообщается о резком повышении зарплаты в данной сфере, ссылаясь на данные сервиса SuperJob, который сообщает, что средняя зарплата в московских компаниях составляет 100 тыс. руб., а максимальная 200 тыс. рублей.

Здесь конечно же не уточняется о формате трудоустройства сотрудника, так как зачастую водители-экспедиторы нанимаются не в штат с полным социальным обеспечением, а как ИП, самозанятый или просто физ. лицо. Вместо трудового договора используется договор оказания услуг или договор аренды транспортного средства, где не прописано никаких социальных гарантий, и где стороны договариваются о сумме вознаграждения. Но нередки случаи, когда даже и эти соглашения игнорируются, и стороны обуславливаются устно.

Следующий момент — это то, каким образом среднестатистический московский водитель получает столь неплохую зарплату. Так как труд водителя не регламентирован и сделан, то рабочему приходится постоянно перерабатывать, недосыпать, нарушать режим сна, чтобы добраться до столь желанной суммы. И вот спустя честно отработанный месяц из этих ста тысяч часть уходит на топливо и амортизацию транспортного средства, так как эти издержки работодатель компенсировать не будет.

По мнению эксперта УК «Финам Менеджмент» Дмитрия Баранова транспортно-логистическую сферу восполнят кадры из других сфер деятельности. Эксперт считает, что сотрудники закрытых иностранных и отечественных компаний смогут перебраться в логистику и переобучиться. Вызывает вопрос данный тезис, так как очень вряд ли менеджеры низшего и среднего звена захотят обучиться в автошколе и сесть за руль грузовика.

Касательно подготовки новых кадров высказался генеральный директор компании Delko Ришат Шайхулов. Он подтверждает слабое пополнение молодого персонала, так как в 2020 году новых водителей подготовлено в десять раз меньше, чем в 2000 году. Поэтому средний возраст водителя на сегодня составляет 43 года.

Топ-менеджер считает, что профессия нуждается в популяризации, как со стороны государства и подготовки кадров на федеральном уровне, так и со стороны компаний, например посредством движения WorldSkills. Также он указывает на проблему устаревшего обучения в автошколах на категорию «Е». Нынешнее практическое обучение на ЗИЛе уже не соответствует сегодняшним реалиям, где будущий дальнбойщик сядет за руль современного грузовика.

Можно отчасти согласиться с мнением частника, но надо понимать, что водитель при капитализме — это вынужденная издержка у бизнеса, которая сокращается всеми возможными способами. Игнорирование трудового договора, отсутствие соц. пакета и компенсации расходов – все это говорит о сокращении издержек для получения максимальной прибыли. Водитель при капитализме не заинтересован в труде. Ежедневно трудящийся поднимается в самый рассвет или посреди ночи, чтобы прибыть в пункт А, забрать груз и отвезти в пункт Б.

Поэтому, чтобы пробудить истинный интерес к профессии необходимо обобществление средств производства, в том числе дорог и транспорта. В таком случае работник не отчуждается от результатов своего труда, а наоборот испытывает гордость, что стал причастен к новым постройкам и другим свершениям трудящихся.

Источник: РБК – «Идеальный шторм»: тренды на рынке труда в сфере транспорта и логистики» от 12 мая 2022 г.

Оригинальная статья