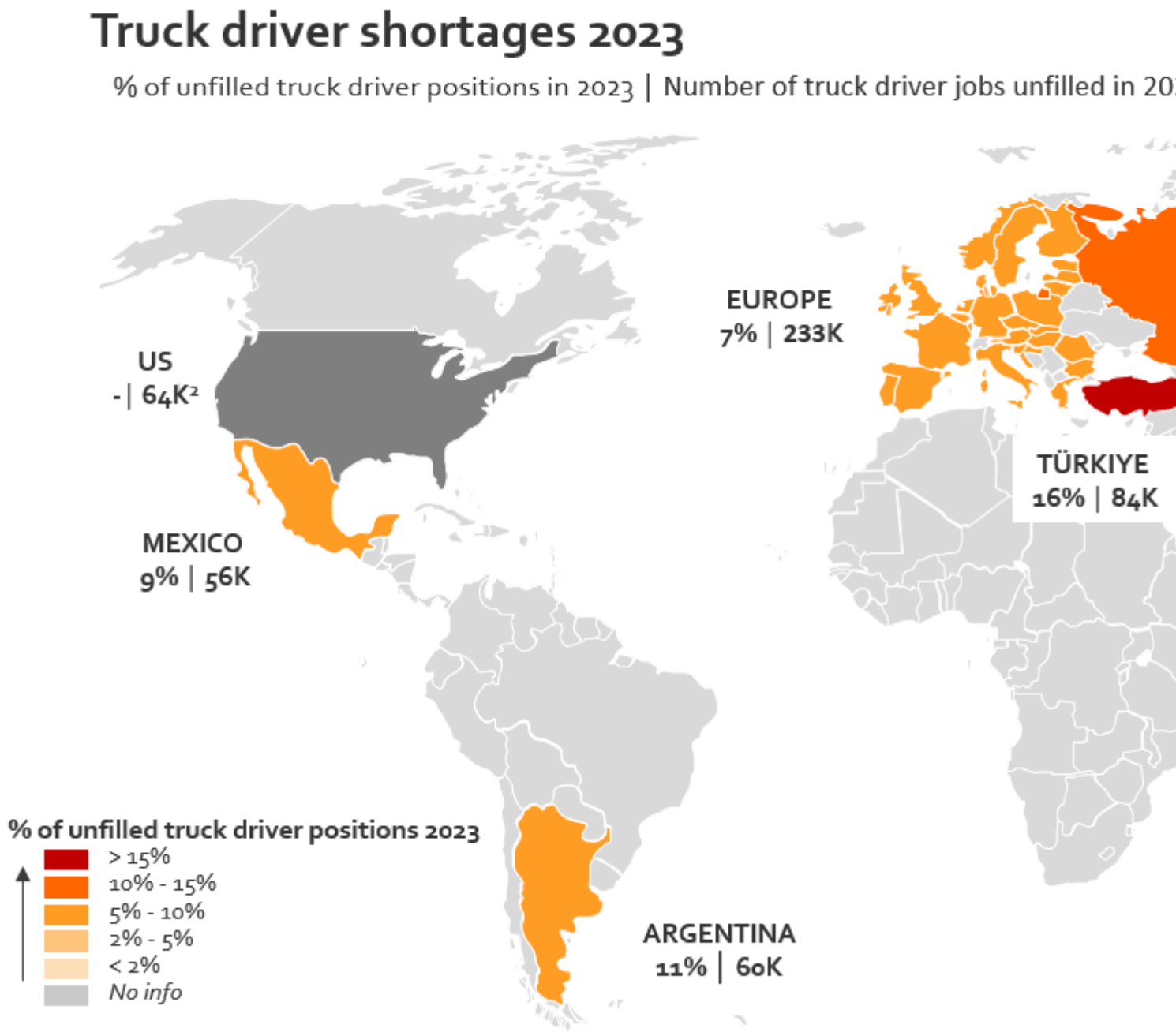
Η έλλειψη οδηγών φορτηγών θα διπλασιαστεί τα επόμενα 5 χρόνια, σύμφωνα με την IRU

2023/11/21 07:41 στην κατηγορία LOGISTICS

Πάνω από 3 εκατομμύρια θέσεις εργασίας οδηγών φορτηγών είναι κενές ή το 7% των θέσεων, σε συνολικά 36 χώρες, σύμφωνα με νεότερη έκθεση της IRU για το 2023.

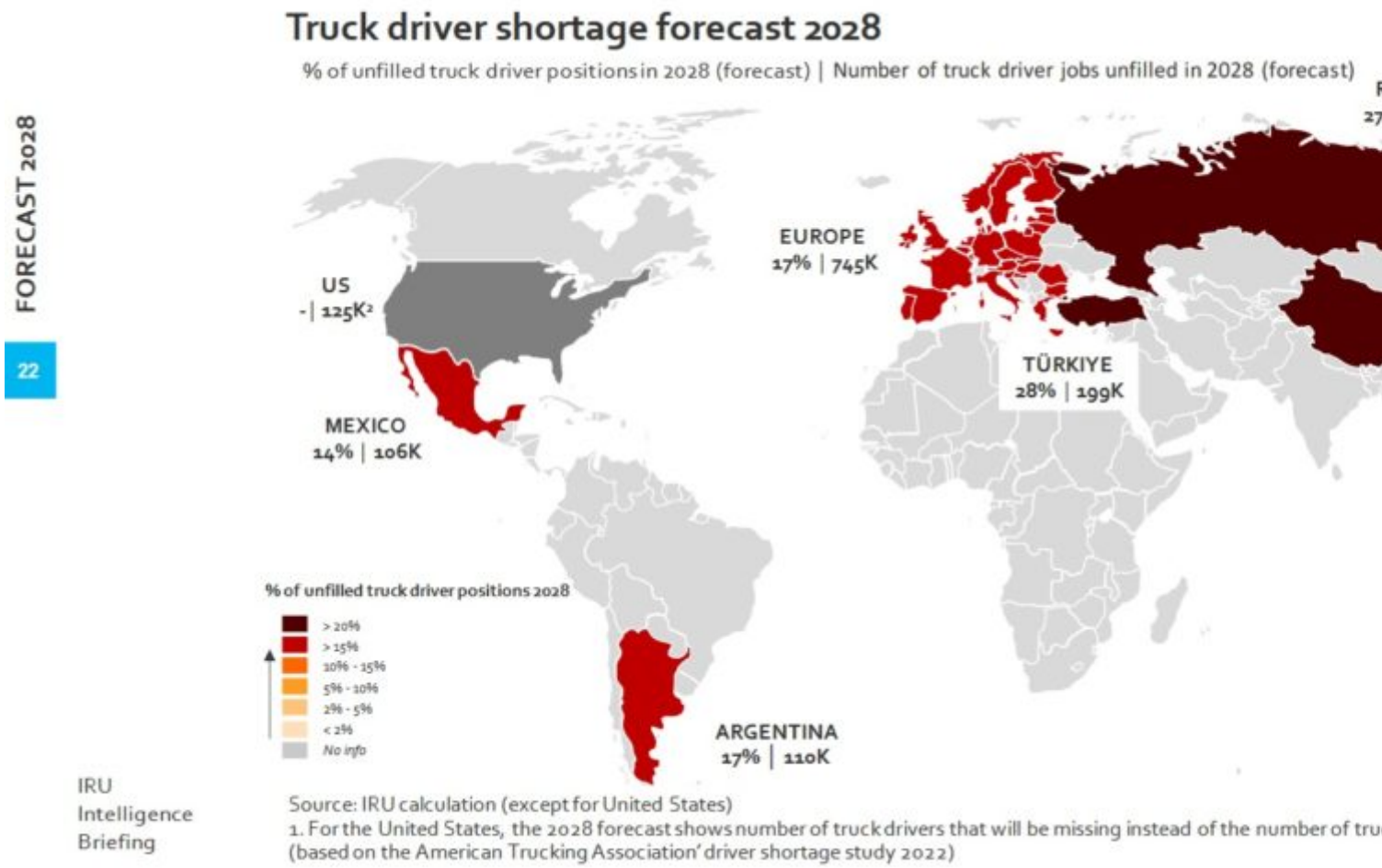
της Βάσως Βεγιάζη

Με το χάσμα μεταξύ νέων και μεγαλύτερων ηλικιακά οδηγών να αυξάνεται, εκτιμάται ότι η έλλειψη οδηγών θα χειροτερέψει κατά πολύ τα επόμενα 5 χρόνια, εάν δεν ληφθούν σημαντικές ενέργειες.

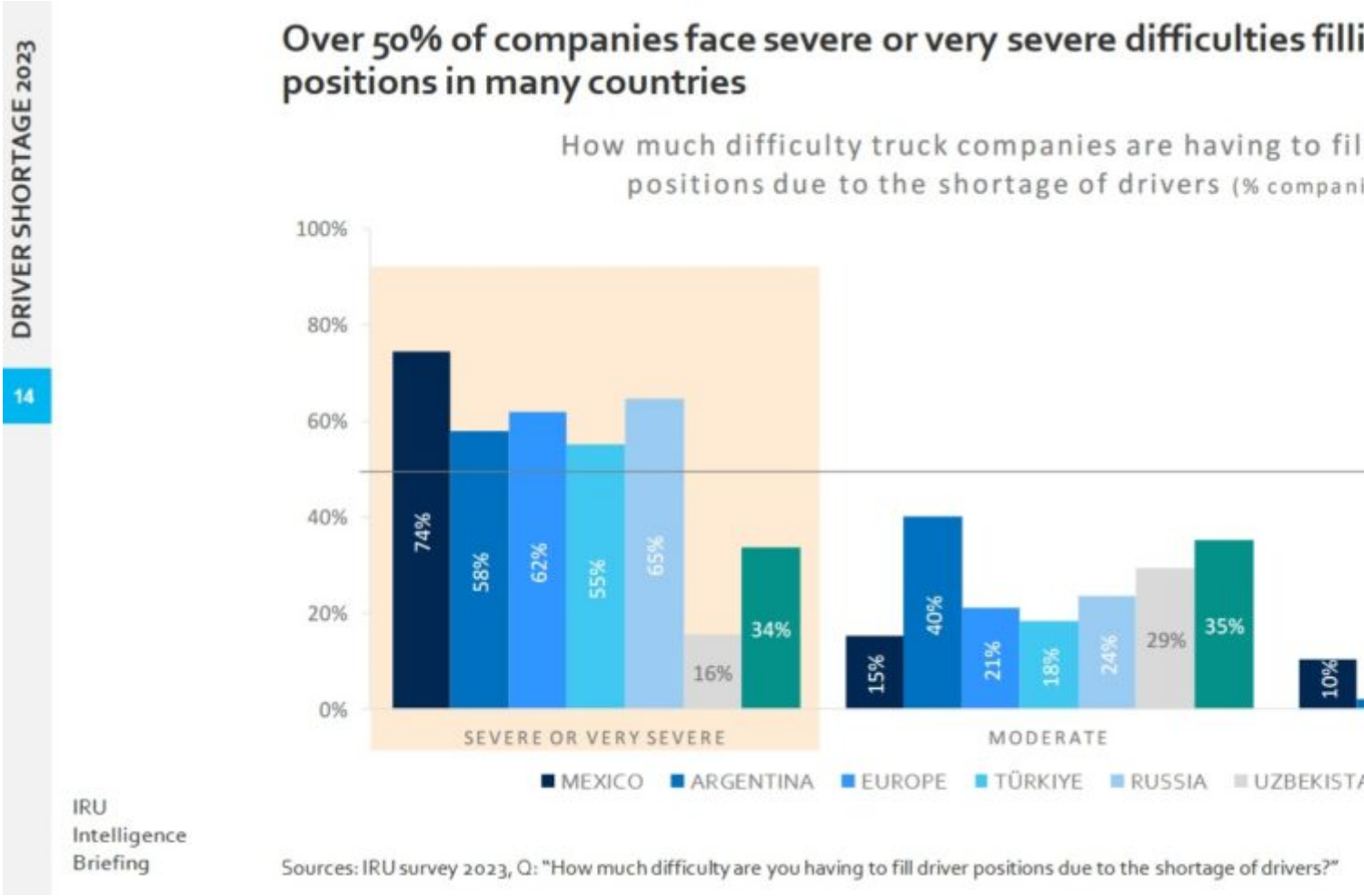


Αναλυτικότερα, ερευνώντας πάνω από 4.700 επιχειρήσεις φορτηγών σε Αμερική, Ασία και Ευρώπη, που αντιπροσωπεύουν το 72% του παγκόσμιου ΑΕΠ, η IRU διαπίστωσε ότι οι ελλείψεις οδηγών αυξήθηκαν παγκοσμίως το 2023.

“Φωτεινή” εξαίρεση αποτέλεσαν τόσο η **Ευρώπη, όσο και οι ΗΠΑ, όπου οι ελλείψεις μειώθηκαν ελαφρώς το 2023** εξαιτίας της πιο ήπιας ζήτησης στις μεταφορές ως αποτέλεσμα του πληθωρισμού και της αυστηρότερης νομισματικής πολιτικής που περιορίζει την κατανάλωση και τις επενδύσεις.



Οι ελλείψεις εκτιμάται ότι θα επιδεινωθούν αρκετά τα επόμενα χρόνια, καθώς χωρίς δράσεις για την προσέλκυση και τη διατήρηση του εργασιακού ενδιαφέροντος, **πάνω από 7 εκατομμύρια θέσεις οδηγών φορτηγών θα μπορούσαν να μείνουν κενές έως το 2028** στις χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα, συμπεριλαμβανομένων 4,9 εκατομμυρίων στην Κίνα (20% των συνολικών θέσεων), 745.000 στην Ευρώπη (17% των συνολικών θέσεων) και 200.000 στην Τουρκία (28% των συνολικών θέσεων).



Σύμφωνα με τον γενικό γραμματέα της IRU, Umberto de Pretto,: «Τα διαρθρωτικά ζητήματα πίσω από τις ελλείψεις οδηγών φορτηγών συνεχίζουν να επηρεάζουν τις υπηρεσίες μεταφορών. Καθώς το ποσοστό των νεοεισερχόμενων είναι σημαντικά χαμηλότερο από τους οδηγούς που συνταξιοδοτούνται κάθε χρόνο, απαιτείται επείγουσα δράση τώρα.

Μας λείπουν πάνω από 3 εκατομμύρια οδηγοί φορτηγών στις χώρες που εξετάσαμε. Δεδομένων των δημογραφικών στοιχείων του επαγγέλματος, προβλέπουμε ότι θα μπορούσε να διπλασιαστεί μέσα σε πέντε χρόνια.

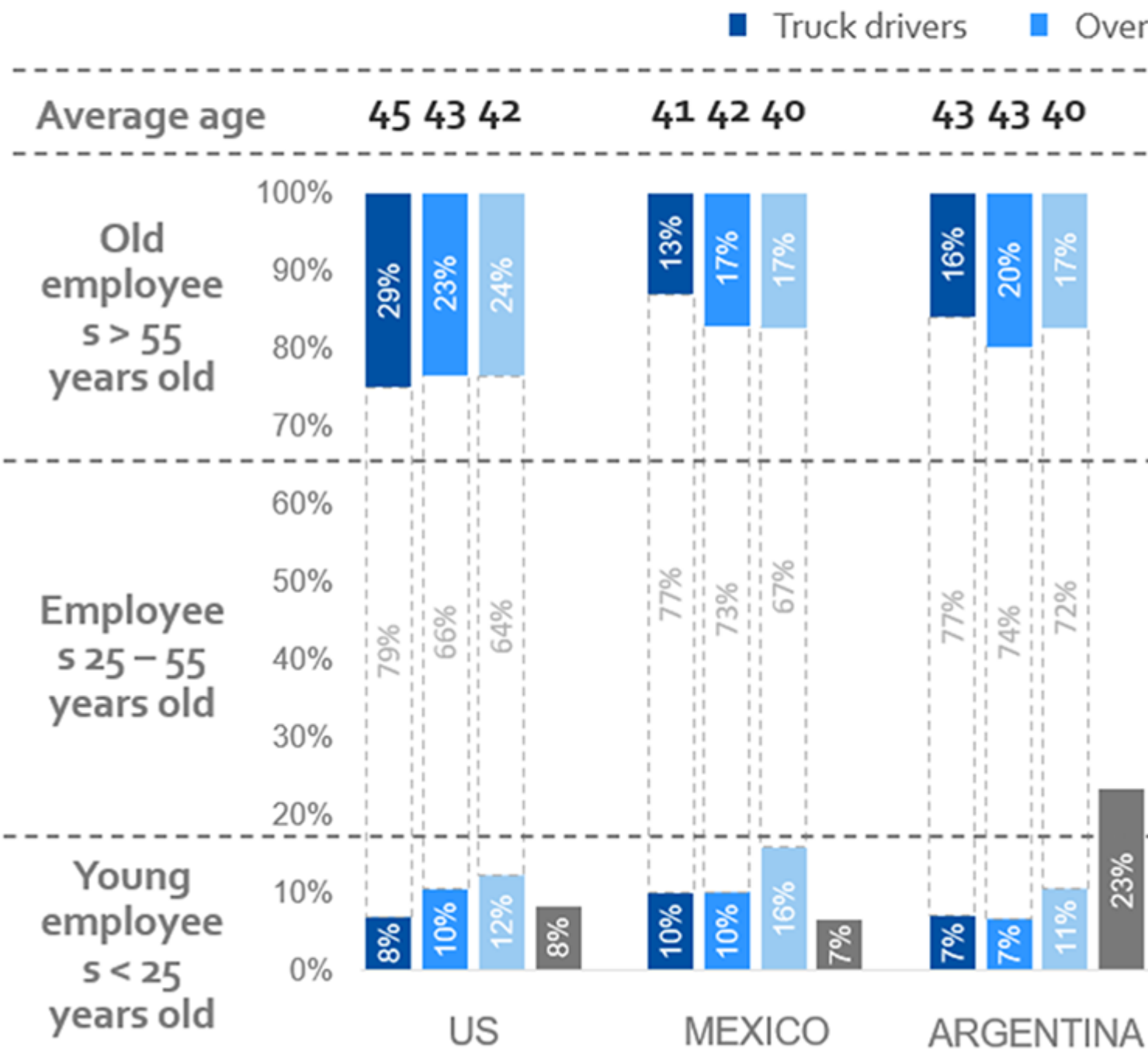
Οι συνέπειες μιας τέτοιας έλλειψης βλάπτουν ήδη τις κοινότητες, τις εφοδιαστικές αλυσίδες και τις οικονομίες που εξαρτώνται από τον κλάδο μας.

Δεν μπορούμε να επιτρέψουμε να επιδεινωθούν οι ελλείψεις οδηγών. Οι operators κάνουν το καθήκον τους, αλλά οι κυβερνήσεις και οι Αρχές πρέπει να αυξήσουν τις προσπάθειες για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και την πρόσβαση στο επάγγελμα».

Τουλάχιστον το 50% των παρόχων οδικών μεταφορών αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα με την πρόσληψη ειδικευμένων οδηγών, στις περισσότερες χώρες που μελετήθηκαν.

Επίσης, πολλοί δεν μπορούν να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους, χάνοντας υπάρχοντες πελάτες και έσοδα.

Age distribution – 2023

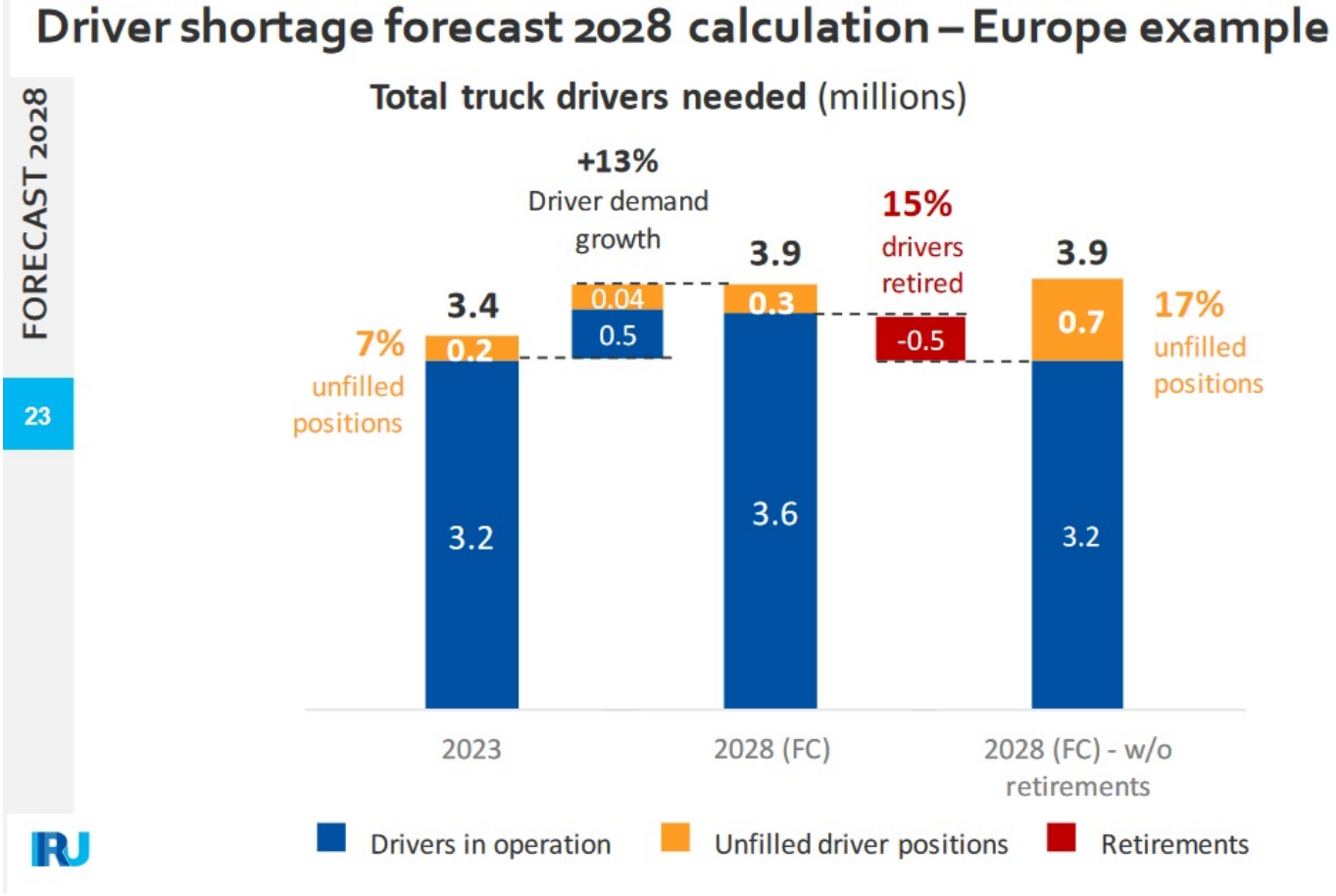


Επιμένει το δημογραφικό “κενό”

Κατά την έρευνα, το επάγγελμα του οδηγού φορτηγών έχει γερασμένο πληθυσμό, καθώς λιγότερο από το 12% των οδηγών είναι κάτω των 25 ετών, με το ποσοστό αυτό να **“πέφτει” στο 5% στην Ευρώπη.**

Οι μόνες δύο χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα με υψηλότερο ποσοστό οδηγών κάτω των 25 ετών είναι **η Κίνα (17%) και το Ουζμπεκιστάν (25%).**

Το μερίδιο των γυναικών συνεχίζει επίσης να παραμένει χαμηλό φτάνοντας μόλις το 6%. Η Κίνα (6%) και οι ΗΠΑ (8%) έχουν το υψηλότερο ποσοστό γυναικών οδηγών φορτηγών, μεταξύ των χωρών που μελετήθηκαν.



Διευκόλυνση της πρόσβασης

Το χάσμα «από την εκπαίδευση ως το τιμόνι» είναι μια βασική πρόκληση που αντιμετωπίζει ο κλάδος, σύμφωνα με την έρευνα. Η ελάχιστη ηλικία οδήγησης για διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές εξακολουθούν να είναι τα 21 – 26 έτη σε ορισμένες χώρες.

Επίσης, το υψηλό κόστος εκπαίδευσης, άδειας οδήγησης και ασφάλισης καθιστούν δαπανηρό το να ακολουθήσει κάποιος το εν λόγω επάγγελμα. Στη Γαλλία, π.χ. το

μέσο κόστος για την απόκτηση άδειας οδήγησης φορτηγού και Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας ανέρχεται στα 5.250 ευρώ, πάνω από το τριπλάσιο του κατώτατου μηνιαίου μισθού.

Οι κυβερνήσεις πρέπει να διευκολύνουν την πρόσβαση στο επάγγελμα **μειώνοντας την ελάχιστη ηλικία οδήγησης και επιδοτώντας το κόστος απόκτησης προσόντων.**

Οδηγοί Τρίτων χωρών

Η γήρανση του πληθυσμού -ιδιαίτερα στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ όπου λιγότερο από το 13% των εργαζομένων είναι κάτω των 25 ετών- εξηγεί εν μέρει τις ελλείψεις οδηγών, υποδηλώνοντας ότι η διαθέσιμη “δεξαμενή” ντόπιων εργαζομένων μπορεί να μην επαρκεί για να καλύψει το κενό.

Οπότε, η πρόσβαση ειδικευμένων οδηγών Τρίτων χωρών στο επάγγελμα θα πρέπει να διευκολυνθεί, επιτρέποντας στις χώρες με πλεόνασμα επαγγελματιών οδηγών να συμβάλουν στην κάλυψη των κενών όπου χρειάζεται.