

## Глобални недостатак професионалних возача ће се удвостручити до 2028. године

Горан Алексић дипл. инг. саобраћаја  
Генерални директор Пословног удружења  
друмског саобраћаја Србијатранспорт

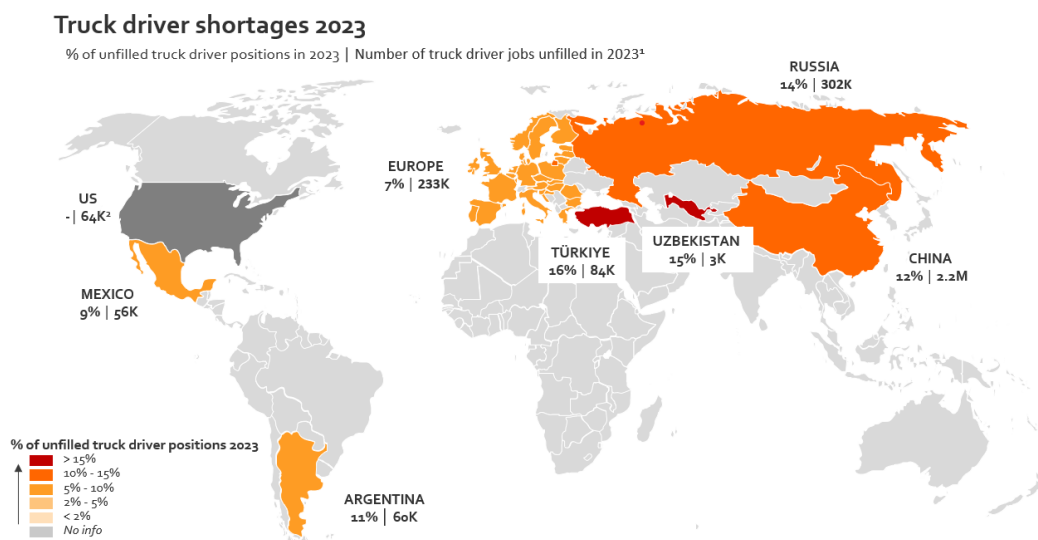
- Анализирали смо проблеме недостатка професионалних возача у друмском саобраћају и извештаје ИРУ, светске организације за друмски транспорт која представља читаву транспортну индустрију – аутобусе, камионе и такси возила, која покреће одрживу мобилност људи и робе широм планете.
- По новом извештају ИРУ, тренутно је непопуњено преко 3 милиона радних места возача камиона у 36 анализираних земаља
- Предвиђа се да ће се недостатак возача удвостручити за наредних 5 година
- Само 12% професионалних возача је млађе од 25 година, а само 6% су жене
- У Србији је стање много горе, јер је само 10% професионалних возача млађе од 30 година
- Проблем недостатка професионалних возача аутобуса је значајно већи од недостатка професионалних возача камиона, што је значајан друштвени проблем

Извештај ИРУ-а о недостатку возача за 2023. указује да је непопуњено преко три милиона радних места возача камиона, или 7% укупних позиција, у 36 држава где је вршена анализа. Присутан је све већи јаз између младих и старих возача и уколико не буде значајнијих акције, очекује се да ће стање бити много горе у наредних пет година.

У Републици Србији недостаје око 20.000 возача у друмском транспорту, односно око 8% возача камиона и 17% возача аутобуса.

Истражујући преко 4.700 камионских компанија у Америци, Азији и Европи, које представљају 72% глобалног БДП-а, недостатак возача камиона се повећао на глобалном нивоу у 2023.

Два изузетка су били Европа и Сједињене Државе где су несташнице благо смањене 2023. године због мекше тражње за транспортом као резултат инфлације, поремећаја на тржишту и строже монетарне политике која је ограничавала потрошњу и инвестиције.



Предвиђа се да ће се недостатак у наредним годинама знатно погоршати. Без конкретних акција за продукцију нових возача, привлачење и задржавање возача, преко 7 милиона радних места возача камиона могло би бити непопуњено до 2028. године у испитаним земљама, укључујући 4,9 милиона у Кини (20% укупних позиција), 745.000 у Европи (17% укупних позиција) и 200.000 у Турској (28% укупних позиција).

Генерални секретар ИРУ-а Умберто де Прето рекао је: „Структурна питања која стоје иза недостатка возача камиона и даље утичу на услуге транспорта. С обзиром да је стопа нових возача и придошлица знатно нижа од броја возача који се пензионишу сваке године, потребно је хитно предузети конкретне акције и мере. Привреди недостаје преко 3 милиона возача камиона у земљама којима је вршено испитивање. С обзиром на демографију професије, предвиђамо да би се она могла удвостручити у року од пет година.“

Последице таквог недостатка већ штете заједницама, ланцима снабдевања и економијама које зависе од транспортне индустрије. Не можемо дозволити да се недостатак возача погорша. Оператери раде свој део посла, али влада и институције морају да повећају напоре да побољшају услове пословања, услове рада и приступ професији.

Најмање 50% превозника у друмском транспорту има озбиљне проблеме са ангажовањем и запошљавањем квалификованих возача. Многи такође нису у могућности да прошире своје пословање и губе постојеће клијенте и приходе.

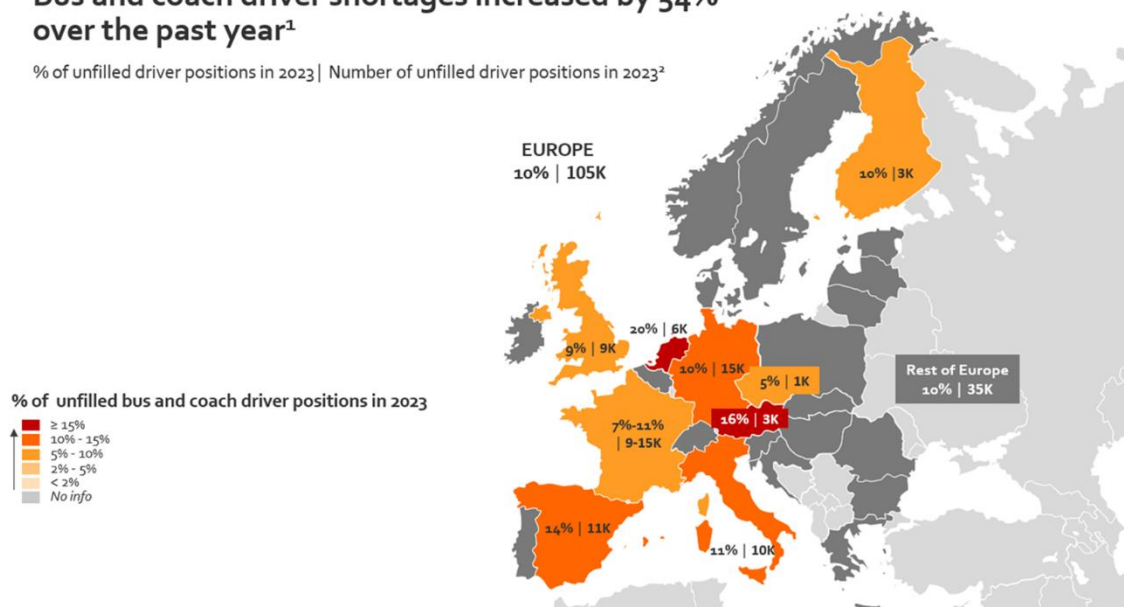
## Превоз путника

Што се тиче путника, ИРУ-ов извештај о недостатку возача у европским аутобусима за 2023. показао је да су непопуњена места у порасту у Европи.

У Европи сада има 105.000 непопуњених радних места, 10% укупне популације професионалних возача. Ово је повећање од 54% од 2022. године, што утиче на услуге за милионе корисника.

### Bus and coach driver shortages increased by 54% over the past year<sup>1</sup>

% of unfilled driver positions in 2023 | Number of unfilled driver positions in 2023<sup>2</sup>



Раст сектора аутобуских аутобуса након КОВИД-а повећао је потражњу за возачима и преко 80% оператера се суочава са озбиљним или веома озбиљним потешкоћама у попуњавању потребних позиција професионалних возача аутобуса.

У Србији је стање значајно лошије и предвиђа се да ће се недостатак значајно погоршати и више него удвостручити до 2028.

## Жене као професионални возачи у друмском транспорту

Удео жена возача камиона такође је и даље веома низак и у анализираним тржиштима износи мање од 6%, у укупној индустрији транспорта. Кина (6%) и Сједињене Државе (8%) имају највећи удео жена возача камиона у овим државама где је ИРУ вршио анализу.

По истраживању ИРУ, само 16% возача аутобуса су жене, што је испод просека у укупној транспортној индустрији (22%) и радно способном становништву (46%). Професија такође има старију популацију и значајан број возача који сада раде су пензионери. Мање од 3% возача аутобуса у Европи је млађе од 25 година, док је више од 40% старије од 55 година.

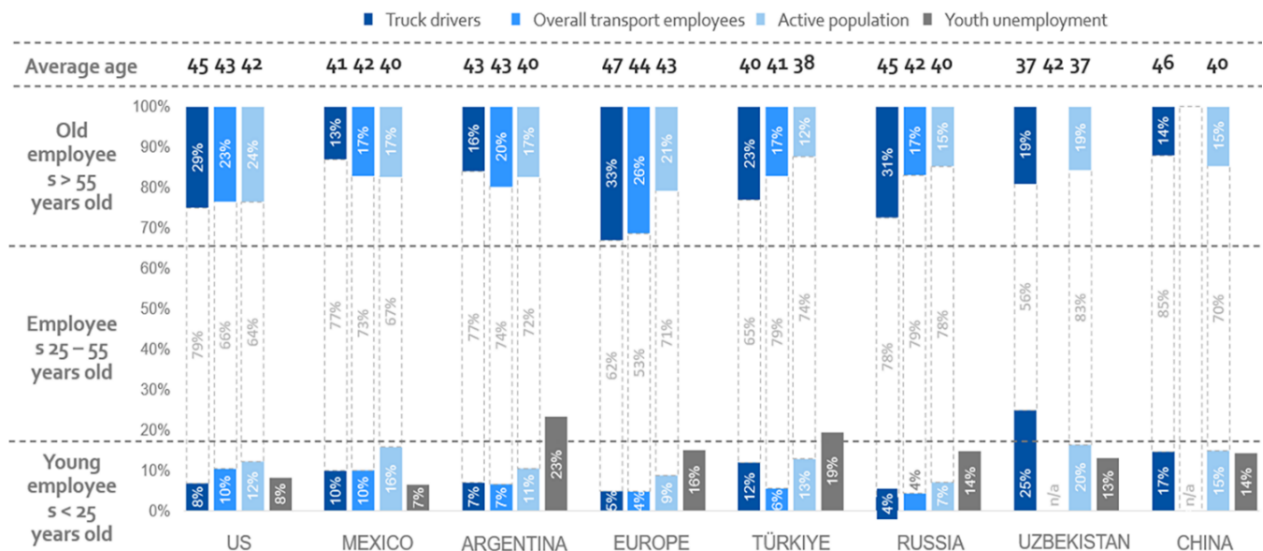
Када је Србија у питању, проценат жена које раде као професионални возачи је далеко нижи него што је просек у ЕУ, те је неопходно успоставити програме подршке запошљавања жена на позицијама професионалних возача, а посебно возача аутобуса у сектору јавног превоза путника.

## Демографски проблеми и потенцијали

Професија возача камиона има старију популацију: мање од 12% возача камиона је млађе од 25 година, док у Европи пада на 5%.

Једине две анкетиране земље са већим уделом возача млађих од 25 година су Кина (17%) и Узбекистан (25%).

Age distribution – 2023



Према попису 2022.године, у Републици Србиј постоји демографски потенцијал младих људи с обзиром да је 15,58% грађана Србије млађе од 25 година, а 18,19% су млађи од 30 година, док је само 10% професионалних возача млађе од 30 година.

## Олакшавање приступа професији

Јаз „од школе до волана” је кључни изазов са којим се транспортна индустрија суочава. Минимална старосна граница за вожњу у међународном транспорту терета је и у неким државама и даље између 21 и 22 године.

Високи трошкови обуке, лиценце и осигурања чине скупим процес да би млад човек постао возач камиона. У Француској, на пример, просечна цена за добијање возачке дозволе и сертификата о стручној професионалној оспособљености износи 5.250 евра, што је више од три минималне месечне зараде у Француској.

У Републици Србији обука за возача камиона у аутошколи и ЦПЦ центрима, са таксама, испитима и свим неопходним формалностима износи преко 300.000 рсд, што је око 6,5 минималних месечних зарада у Србији, што је дупло већи проблем продукције младих професионалних возача камиона него што је то у Француској.

Влада Србије мора да креира моделе који олакшавају приступ професији доношењем квалитетних подзаконских аката у смислу практичне примене смањене минималне старосне границе за обуку и рад професионалних возача, као и конкретне моделе и програме субвенционисања трошкова стицања професионалних квалификација за возаче камиона и возаче аутобуса.

## Возачи из трећих земаља

Старење становништва у Србији а посебно у Европи и Сједињеним Државама делимично објашњава недостатак возача у земљама ЕУ, сугеришући да расположиви фонд домаћих радника можда неће бити довољан да покрије тај јаз.

С обзиром на све, приступ професији квалификованих возача из трећих земаља требало би да буде олакшан, омогућавајући земљама са вишком професионалних возача да привремено или трајно мигрирају као важан ресурс функционалну одрживост токова роба и мобилности.

У том смислу, Србијатранспорт указује да је неопходно институционално успоставити системе и пројекте миграција стручне и квалификоване радне снаге из Индије у Републику Србију и државе Западног Балкана, а који би радили на пословима у унутрашњем друмском транспорту путника и робе.

## Србија има услове за убрзани развој привреде и друштва

Србијатранспорт указује и наглашава да је у Републици Србији, годинама уназад али и у плановима испред нас, процес и тренд интензивне изградње транспортне и логистичке инфраструктуре. Економски подстицаји су привлачили и подстицали привредни раст и развој привреде и друштва. „Наглашавам да је економски одржив и функционалан транспорт од изузетне важности за конкурентан пословни амбијент и подстицај привреди Републике Србије кроз снижавање оперативних трошкова новца и времена логистичких и транспортних макро и микро токова роба.

Транспорт има потребу и право на опстанак. У том смислу неопходан је низ оперативно системских мера у циљу функционалног и економски одрживог система који је неопходан мобилности друштва, економске стабилности, конкурентности и развоју привреде у Републици Србији.

Указујемо на неопходност дигитализације сектора као подршке квалитету услуга, као и неопходност корекције акциза на евродизел гориво за друмску транспортну привреду, до нивоа која се примењује у државама ЕУ, као важан предуслов за подстицај конкурентности домаће привреди и интензивнијем коришћењу инфраструктурних, транспортних и логистичких капацитета.

Стабилно пословање у сектору друмског транспорта је од интереса за цело друштво и безбедност саобраћаја, те предлажемо низ мера које могу имати значајног утицаја на обезбеђивање ресурса радне снаге професионалних возача у Републици Србији:

1. доношење подзаконских аката који регулишу основну и ЦПЦ обуку у смислу унапређења система едукације, снижавања трошкова рада ЦПЦ центара и подршке територијалној покривености;
2. субвенционисати почетне ЦПЦ обука за професионалне возаче, кандидата до 30 година старости, као неопходног и обавезног система едукације.
3. увођење посебних пореских стимуланса да би се запошљавали возачи (предлог је да у периоду 10 година рада, једна, последња, година декаде буде ослобађена од пореза на плате) и посебно за младе возаче до 30 година старости (предлог је да прве 3 године рада буду ослобађене од пореза на плате);
4. обезбедити додатне неновчане бенефиције да се возачи запошљавају у Србији, попут модела да држава даје бесплатно здравствено осигурање, нпр преко државне фирме Дунав осигурање и то 1 месец у 1 година за све возаче, односно 3 месеца у 1 години за младе возаче, са циљем да не одлазе на рад ван Србије;
5. размотрити могућност обезбеђења неких стамбених олакшица (посебно у мањим градовима где то мање кошта, попут станова који се дају по привилегованим условима војсци и полицији);
6. плаћање женама возача одређене мање накнаде, посебно ако су трудне, како би се возачи женили и остајали у Србији. Имамо примере из авио саобраћаја где неке авио компаније дају неку мању плату женама од пилота, како би све учинили да они мирно возе.

Ово су предлози мера који, ако се примене одмах, могу дати резултат у дугорочном периоду од наредних 5 година. До стабилизације потребног броја и квалитета ресурса запослених у транспорту, неопходно је предузети хитне мере успостављања билатералних споразума са Републиком Индијом (енглеско говорно подручје) о олакшаном доласку радно способних кадрова који су неопходни сектору друмског транспорта.

У Републици Србији је неопходно да сваке године, поред 1.000 нових возача који се образују у средњим стручним школама, кроз ЦПЦ центре буде обучено и оспособљено преко 3.000 нових професионалних возача у друмском транспорту. Поред броја и квалитета обуке, неопходно је предузети системске мере и погодности за већ постојеће професионалне возаче.

Верујемо да ће Влада Републике Србије и надлежно министарство препознати важност транспорта, потребу и интерес привреде и друштва, те предузети низ мера у циљу превазилажења овог великог проблема за наше друштво.

Горан Алексић дипл. инг. саобраћаја

Тел: 064/6457431, Ел.пошта: office@srbijatransport.rs