

Η έλλειψη οδηγών φορτηγών αυξάνεται παγκοσμίως και αναμένεται να αγγίξει έως και 40% το 2022. Η έρευνα της IRU

2022/06/17 07:52 στην κατηγορία LOGISTICS

Αυξάνεται με ανησυχητικούς ρυθμούς η έλλειψη οδηγών φορτηγών σε ολόκληρο τον κόσμο, με τις νεότερες εκτιμήσεις της IRU να κάνουν λόγο για ποσοστό κενών θέσεων έως και 40% το 2022.

Της Βάσως Βεγιάζη

Ερευνώντας πάνω από 1.500 εμπορικές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών σε 25 χώρες σε Αμερική, Ασία και Ευρώπη, η IRU διαπίστωσε ότι οι ελλείψεις οδηγών φορτηγών αυξήθηκαν σε όλες τις περιοχές το 2021 πλην της Ευρασίας.

Στην Ευρώπη, η έλλειψη οδηγών **αυξήθηκε κατά 42% από το 2020 έως το 2021**, με τις κενές θέσεις να φτάνουν τις 71.000 στη Ρουμανία, τις 80.000 στην Πολωνία και τη Γερμανία και τις 100.000 στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Στο Μεξικό οι ελλείψεις οδηγών αυξήθηκαν κατά 30% φτάνοντας τις 54.000 και στην **Κίνα κατά 140%** για να φτάσει τα 1,8 εκατομμύρια.

Όπως σημειώνεται, «οι υψηλότεροι μισθοί οδηγών το 2021, ειδικά στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ, δεν οδηγήσαν σε μετριασμό των ελλείψεων».

Σύμφωνα με τον γενικό γραμματέα της IRU, Umberto de Pretto,: «Οι χρόνιες ελλείψεις οδηγών επιδεινώνονται, με εκατομμύρια θέσεις να παραμένουν ακάλυπτες. Αυτό θέτει τις ήδη πιεσμένες οικονομίες και κοινότητες σε υψηλότερο κίνδυνο πληθωρισμού, κοινωνικής κινητικότητας και κατάρρευσης της εφοδιαστικής αλυσίδας».

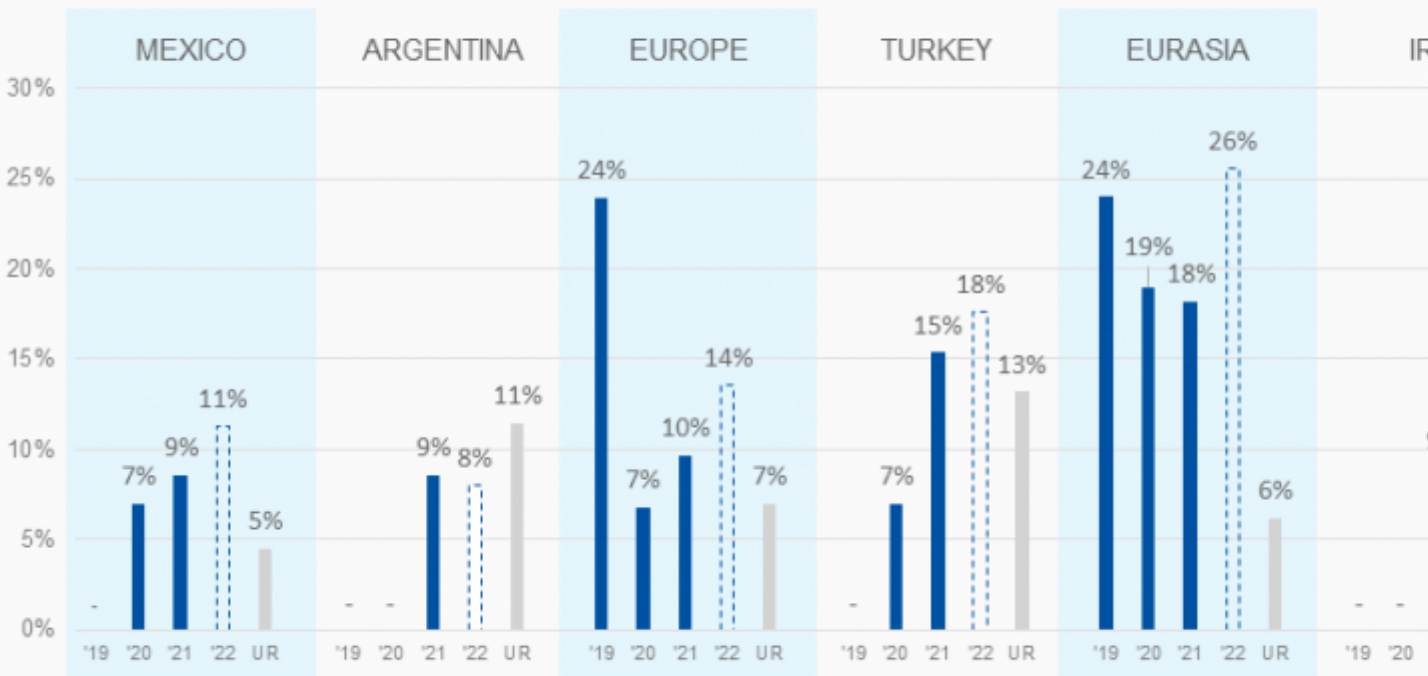
Αναφορικά με το 2022, ενώ οι εταιρείες σε Αργεντινή και Κίνα προβλέπουν σε ελαφρές βελτιώσεις, οι επιχειρήσεις στις περισσότερες περιοχές αναμένουν ότι οι ελλείψεις οδηγών φορτηγών θα συνεχίσουν να αυξάνονται. Στην Τουρκία κατά 15%, στο Μεξικό κατά 32% και σε Ευρασία και **Ευρώπη κατά 40%**.

Στις επιβατικές μεταφορές, το 7% των θέσεων οδηγών λεωφορείων και πούλμαν ήταν κενές το 2021 στην Ευρώπη, με τους operators να εκτιμούν ότι **θα φτάσει το 8% το 2022**

στις χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα.

Truck driver shortages continue to grow, moving back to pre-pandemic in Europe and Eurasia

% of unfilled truck driver positions 2019-2022 (FC)¹, unemployment rate



1. IRU survey 2021, FC = forecast (for 2022); 2. Eurostat (for Europe, EU-27 unemployment) and ILO 2020 (except China – urban unemployment rate, China's National Bureau of Statistics)

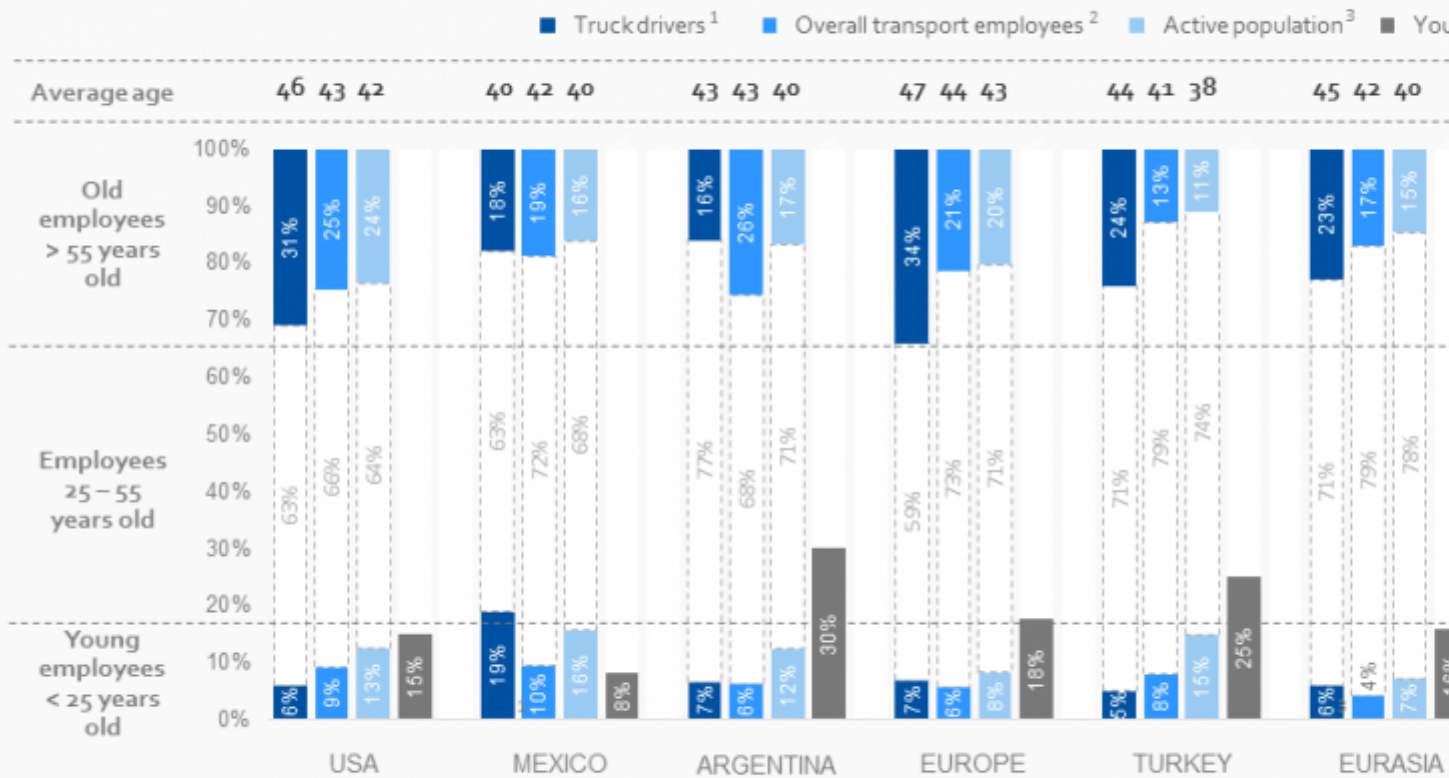
Εξακολουθούν να απουσιάζουν οι γυναίκες από τη θέση του οδηγού

Σύμφωνα με την ετήσια έρευνα της IRU, **λιγότερο από το 3% των οδηγών φορτηγών ήταν γυναίκες** το 2021 σε όλες τις υπό εξέταση περιοχές, με αξιοσημείωτες εξαιρέσεις στην Κίνα με 5% και στις ΗΠΑ με 8%.

Το ποσοστό των γυναικών οδηγών λεωφορείων και πούλμαν στην **Ευρώπη ήταν στο 12%**.

Ωστόσο, όλα αυτά τα ποσοστά εξακολουθούν να είναι πολύ χαμηλότερα από τα πρότυπα του τομέα των μεταφορών, ειδικά στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ όπου το 22% και το 28% όλων των εργαζομένων στις μεταφορές αντίστοιχα είναι γυναίκες.

Wide gap between young and old truck drivers



1. IRU Survey 2021 except USA (Bureau of labor statistics (BLS), US department of Labor 2021, NAICS 484 Truck transportation; 2. Eurostat and Eurasia, Russia's; 3. Eurostat and ILO 2020 (except ILO 2010 for China, ILO 2017 for Ukraine); 4. Eurostat and ILO 2020, (except China – urban Bureau of Statistics)

Δημογραφική “ωρολογιακή βόμβα”

Οι νέοι κάτω των 25 ετών παρέμειναν μια μικρή μειοψηφία, στο 6 - 7% του πληθυσμού των οδηγών φορτηγών, στις περισσότερες περιοχές.

Στον αντίποδα, υπάρχουν 2 έως 5 φορές περισσότεροι ηλικιωμένοι οδηγοί άνω των 55 ετών σε όλες τις περιοχές, εκτός της Κίνας και του Μεξικού. Σε ΗΠΑ και Ευρώπη, οι ηλικιωμένοι οδηγοί αποτελούν περίπου το 1/3 του εργατικού δυναμικού, με την **Ευρώπη να έχει την υψηλότερη μέση ηλικία οδηγού στα 47 έτη!**

Το εύρος της διαφοράς ηλικίας είναι η πιο σοβαρή παράμετρος στις επιβατικές μεταφορές. Στην Ευρώπη, μόνο το 3% των οδηγών λεωφορείων και πούλμαν ήταν κάτω των 25 ετών το 2021, το ήμισυ του ποσοστού του συνολικού τομέα των μεταφορών. Ωστόσο, οι οδηγοί άνω των 55 ήταν το 32% του εργατικού δυναμικού, με μέση ηλικία οδηγού τα 50 έτη.

Σύμφωνα με τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών, η τρέχουσα κρίση έλλειψης οδηγών προκαλείται από την έλλειψη ειδικευμένων οδηγών σε όλες τις περιοχές, εκτός από

την Κίνα και την Τουρκία, που ανέφεραν τις συνθήκες του οδηγού και την εικόνα του επαγγέλματος αντίστοιχα ως τις κύριες αιτίες.

«Οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών κάνουν το καθήκον τους, αλλά οι κυβερνήσεις και οι αρχές πρέπει να διατηρήσουν την εστίασή τους, ειδικά για τη βελτίωση της υποδομής στάθμευσης, την πρόσβαση στην εκπαίδευση και την ενθάρρυνση περισσότερων γυναικών και νέων στο επάγγελμα», κατέληξε ο de Pretto.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την ετήσια έρευνα της IRU πατήστε [ΕΔΩ](#)