

---

## IRU: Έλλειμμα 2,6 εκατομμυρίων οδηγών, παγκοσμίως, στις οδικές μεταφορές

---

2023/01/12 10:06 στην κατηγορία LOGISTICS

---

Στην Ευρώπη, η έλλειψη οδηγών αυξήθηκε κατά 42%, 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, σύμφωνα με την IRU.

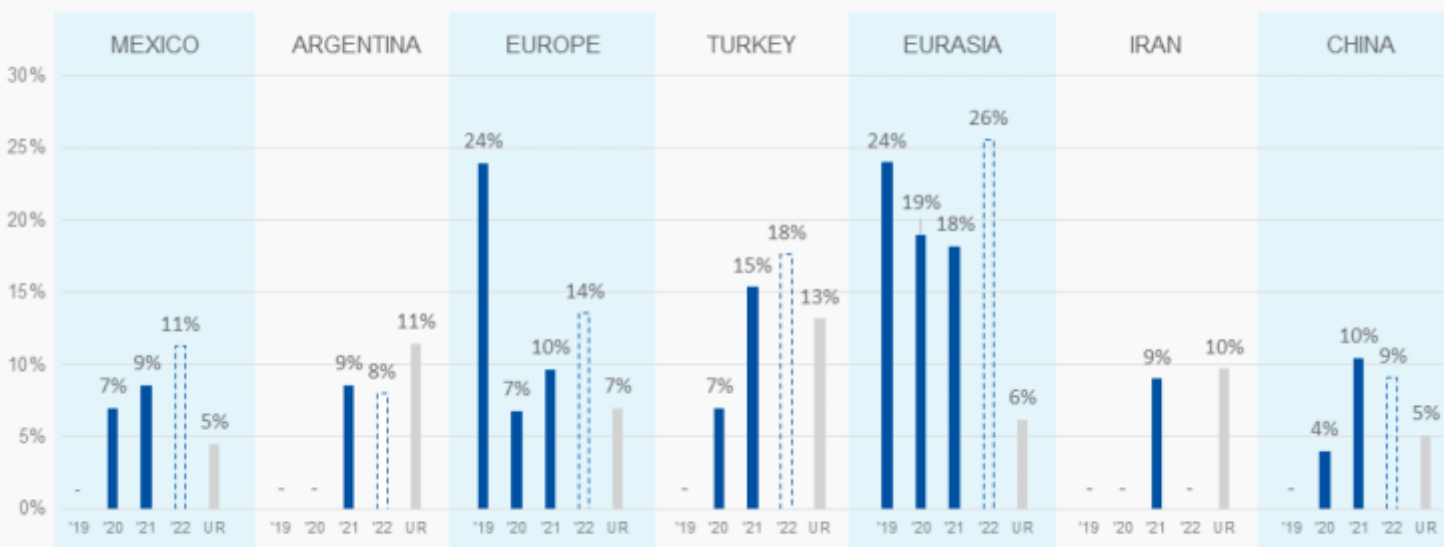
### Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Αξιοσημείωτο είναι ότι, στο Μεξικό οι ελλείψεις κινήθηκαν ανοδικά κατά 30% φτάνοντας τις 54.000, ενώ στην Κίνα αυξήθηκαν κατά 140%, φτάνοντας τα 1,8 εκατομμύρια.

Υπενθυμίζεται ότι, τον Ιούνιο του 2022, μετά από [έρευνα](#) σε πάνω από 1.500 επιχειρήσεις οδικών μεταφορών σε 25 χώρες σε Αμερική, Ασία και Ευρώπη, η IRU δημοσίευσε την Παγκόσμια Έκθεση για το 2022 σχετικά με την έλλειψη οδηγών, η οποία διαπίστωσε ότι ο κλάδος παρουσιάζει έλλειμμα πάνω από 2,6 εκατομμυρίων επαγγελματιών οδηγών.

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

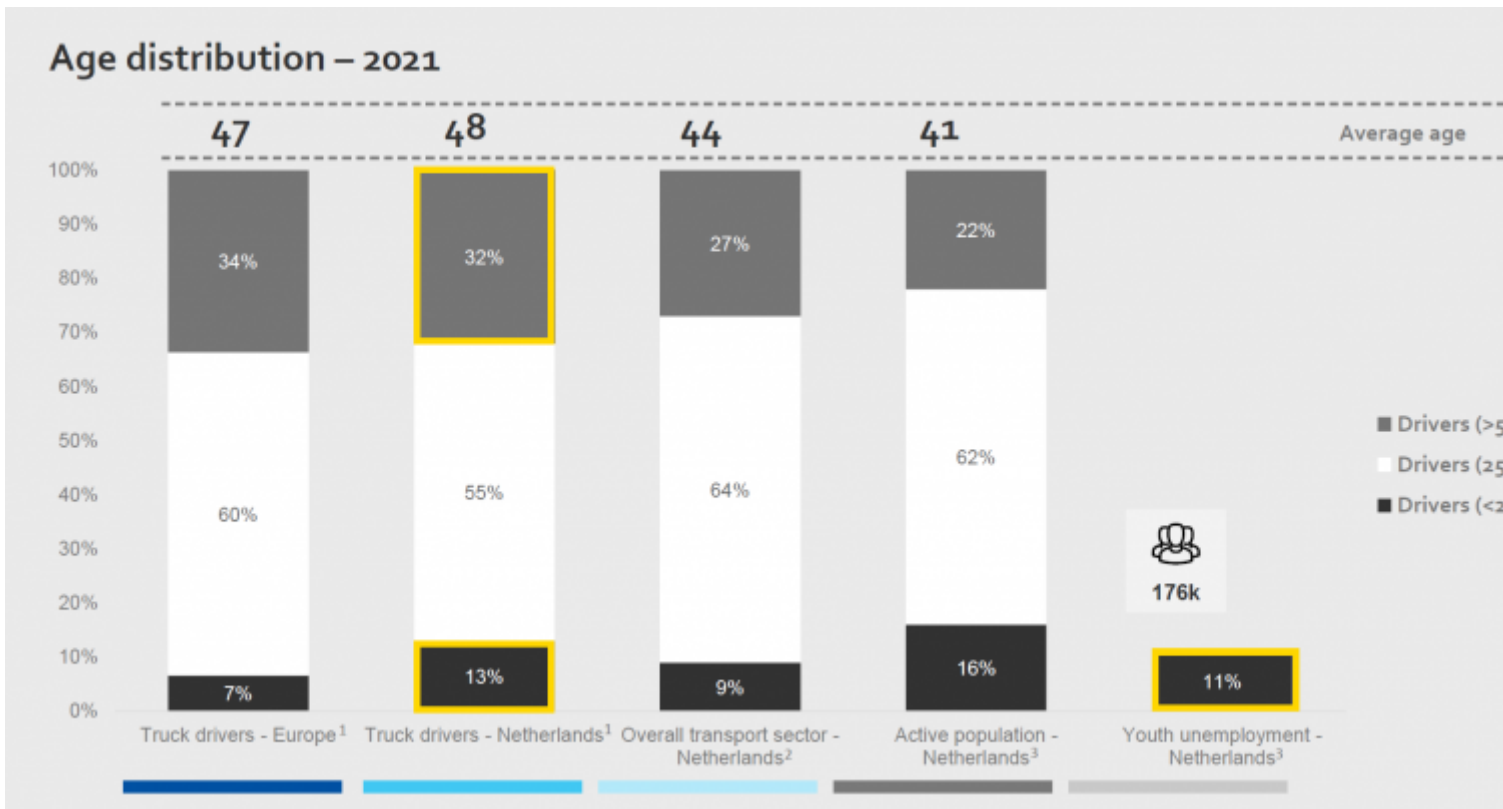
% of unfilled truck driver positions 2019-2022 (FC)<sup>1</sup>, unemployment rate (UR) 2020<sup>2</sup>



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

Σχολιάζοντας τα ευρήματα της έκθεσης, ο γενικός γραμματέας της IRU, Umberto de Pretto, είπε: «Οι χρόνιες ελλείψεις οδηγών χειροτερεύουν, με εκατομμύρια θέσεις να παραμένουν ακάλυπτες. Αυτό οδηγεί τις ήδη πιεσμένες οικονομίες και κοινωνίες σε υψηλότερο κίνδυνο πληθωρισμού, σε ζητημάτων κοινωνικής κινητικότητας και στην κατάρρευση της εφοδιαστικής αλυσίδας».

Οι οδικές μεταφορές κάνουν το καθήκον τους, αλλά οι κυβερνήσεις και οι Αρχές πρέπει να διατηρήσουν την εστίασή τους, ειδικότερα στη βελτίωση της υποδομής στάθμευσης, στην πρόσβαση στην εκπαίδευση και στην ενθάρρυνση περισσότερων γυναικών και νέων να επιλέξουν στο επάγγελμα».



## Απουσιάζουν από το τιμόνι οι γυναίκες

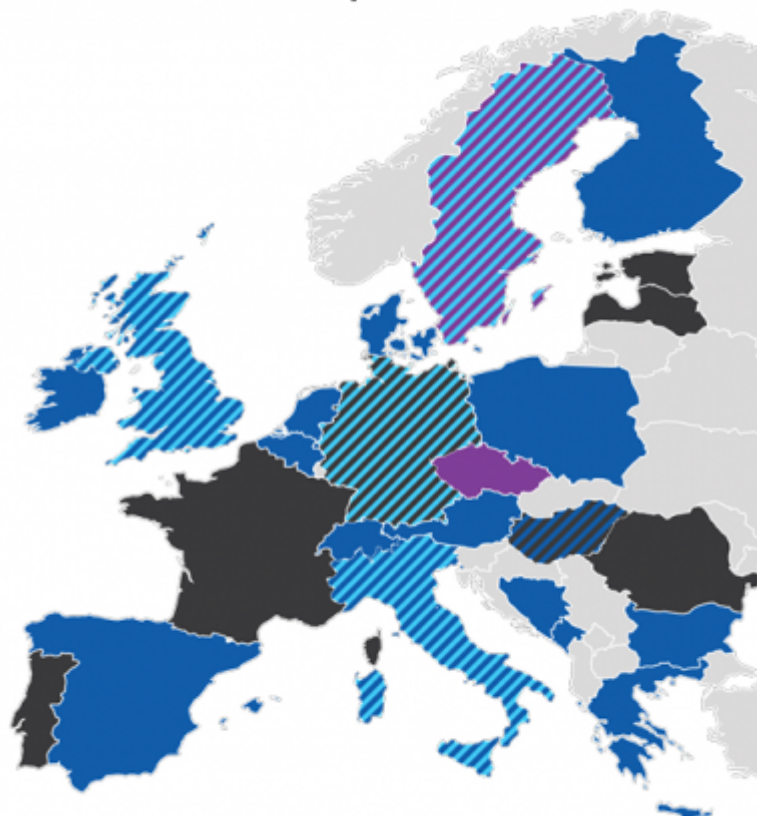
Σύμφωνα με τα ευρήματα της έκθεσης, το γυναικείο φύλο απουσιάζει από τη θέση οδήγησης. Λιγότερο από **το 3% των οδηγών φορτηγών είναι γυναίκες** σε όλες τις περιοχές, με αξιοσημείωτες εξαιρέσεις στην Κίνα (5%) και στις ΗΠΑ (8%).

Αξίζει να σημειωθεί ότι, το ποσοστό των γυναικών οδηγών λεωφορείων και πούλμαν στην Ευρώπη είναι καλύτερο στο 12%.

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

## Minimum age to access the profession varies across Europe

Minimum driving age (national and international)



Source: [Getting more young drivers behind the wheel - IRU](#)

Note: Minimum age may vary within a country, depending on local regulations, exemptions and licence rules – for example, minimum age may differ based on route, distance, international vs domestic routes, and the type of certification held.

## Δημογραφική «ωρολογιακή βόμβα»

Υπάρχει επίσης μια δημογραφική «ωρολογιακή βόμβα». Οι νέοι οδηγοί κάτω των 25 ετών παραμένουν μια μικρή μειοψηφία, στο 6 ή 7% του πληθυσμού των οδηγών φορτηγών, στις περισσότερες περιοχές.

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν 2 έως 5 φορές περισσότεροι ηλικιωμένοι οδηγοί άνω των 55 ετών σε όλες τις περιοχές, πέρα από την Κίνα και το Μεξικό.

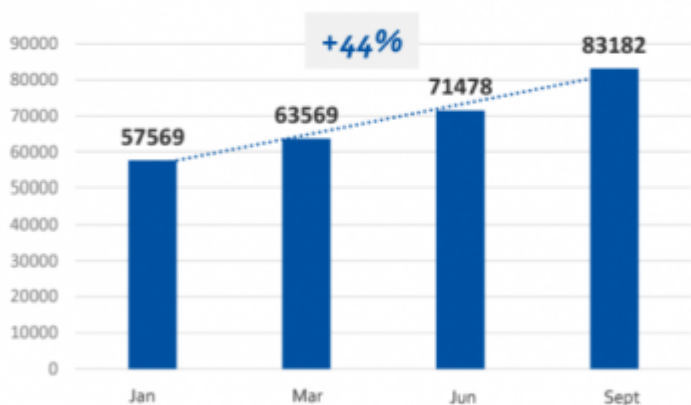
Στις ΗΠΑ και την **Ευρώπη, οι ηλικιωμένοι οδηγοί αποτελούν περίπου το 1/3 του εργατικού δυναμικού**, με την Ευρώπη να έχει την υψηλότερη μέση ηλικία οδηγού στα 47 έτη.

Η διεύρυνση της διαφοράς ηλικίας είναι πιο σοβαρή στις επιβατικές μεταφορές. Στην Ευρώπη, μόνο το 3% των οδηγών λεωφορείων και πούλμαν είναι κάτω των 25 ετών, το ήμισυ του ποσοστού του συνολικού τομέα των μεταφορών.

Οι οδηγοί άνω των 55 ετών αποτελούν το 32% του εργατικού δυναμικού, με μέση ηλικία οδηγών τα 50 έτη.

## Demand for truck drivers is continuously growing

Open truck driver positions (January to September 2022)\*



Source: Recruitment agencies and transport operators.

- Demand for drivers increased by 44% between January and September 2022, among the countries studied.
- Every quarter, at least 6,000 new positions were added, making the situation worse than in 2021.
- In September 2022, the main recruitment websites/platforms registered a total of 83,182 positions, with France and Germany having 23,113 and 20,113 vacant positions, respectively.

\*Consolidated view of Denmark, France, Germany, Poland, Romania and Spain.

## Στόχος η προσέλκυση νέων οδηγών

Μιλώντας σε εκδήλωση μέσα στο 2022, η Raluca Marian, Director of EU Advocacy της IRU, είχε τονίσει: «Η ΕΕ θα έχει περίπου **500.000 κενές θέσεις οδηγού μέχρι το τέλος του έτους**. Μια πραγματικά χαμένη ευκαιρία δεδομένου του ποσοστού ανεργίας των νέων 14,5%.

«Είναι ενθαρρυντικό να βλέπουμε πόσο σοβαρά ο κλάδος επιδιώκει λύσεις για τις ελλείψεις οδηγών, καθώς και την υποστήριξη από τους Ευρωπαίους βουλευτές και τις αρχές της ΕΕ. Αλλά το επείγον της κατάστασης είναι σαφές. Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε σε αυτό το μονοπάτι. Θα μας οδηγήσει σε έναν πολύ σκοτεινό δρόμο», πρόσθεσε η ίδια.

Όπως κατά καιρούς έχει επισημάνει η IRU, χωρίς δράσεις προσέλκυσης «νέου αίματος» στον κλάδο, η Ευρώπη εκτιμάται ότι **θα στερηθεί πάνω από 2 εκατομμύρια οδηγούς έως το 2026**, επηρεάζοντας τις μετακινήσεις εμπορευμάτων και εκατομμύρια ταξιδιών.

Παρά το γεγονός ότι οι μισθοί των οδηγών είναι σε ορισμένες περιπτώσεις έως και 5 φορές υψηλότεροι από τον μέσο κατώτατο μισθό, σύμφωνα με έκθεση της IRU είναι ανησυχητικά τα δεδομένα σχετικά με τις δυσκολίες πρόσβασης στο επάγγελμα, ιδιαίτερα για τους νέους, και την ελκυστικότητά του, ειδικά για τις γυναίκες.

Η ελάχιστη ηλικία προσόντων εξακολουθεί να είναι τα 21 έτη για οδηγούς φορτηγών σε πέντε χώρες της ΕΕ και μεταξύ 21 - 24 ετών για τους περισσότερους οδηγούς λεωφορείων και πούλμαν σε ολόκληρη την ΕΕ.

Επίσης, το υψηλό κόστος άδειας και εκπαίδευσης αποτελεί σοβαρό εμπόδιο. Στη Γαλλία, μια άδεια φορτηγού κοστίζει 5.300 ευρώ, τρεις φορές πάνω από τον μέσο ελάχιστο μηνιαίο μισθό, ενώ στη Γερμανία, μια άδεια λεωφορείου και πούλμαν κοστίζει 9.000 ευρώ κατά μέσο όρο, τέσσερις φορές πάνω από τον κατώτατο μηνιαίο μισθό.

## **Τροχπέδη οι ασφαλείς χώροι στάθμευσης**

Η ασφάλεια, ιδιαίτερα για τις γυναίκες οδηγούς, είναι ζωτικής σημασίας για να γίνει το επάγγελμα πιο ελκυστικό, καθώς το 95% των οδηγών φορτηγών και το 94% των μεταφορικών εταιρειών το βάζουν ως κορυφαία προτεραιότητά τους. Ωστόσο, μόνο το 3% των υπαρχόντων χώρων στάθμευσης φορτηγών στην ΕΕ είναι πιστοποιημένες ως ασφαλείς και ασφαλείς.

«Χωρίς οδηγούς, η οικονομία, η κοινωνική κινητικότητα και το σχέδιο για το κλίμα της Ευρώπης θα σταματήσουν. Αλλά υπάρχουν αποδεδειγμένες λύσεις, ειδικά εάν η βιομηχανία και η κυβέρνηση συνεργαστούν», κατέληξε ο Pretto.