

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
VIEŠOJO VALDYMO IR VERSLO FAKULTETAS

ARNAS POVILAVIČIUS

SUNKVEŽIMIŲ VAIRUOTOJŲ DARBO RINKOS
POKYČIŲ VERTINIMAS

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas

lekt. dr. J. Seiranov

VILNIUS, 2023

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
VIEŠOJO VALDYMO IR VERSLO FAKULTETAS

SUNKVEŽIMIŲ VAIRUOTOJŲ DARBO RINKOS
POKYČIŲ VERTINIMAS

Logistikos vadybos magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 6211LX066

Konsultantas

Vadovas

lekt. dr. J. Seiranov

2023 04 28

Recenzentas

Atliko

LVAvmis21–1 gr. stud.

A. Povilavičius

2023 04 28

VILNIUS, 2023

TURINYS

IVADAS	7
1. SUNKVEŽIMIŲ VAIRUOTOJŲ DARBO RINKOS TEORINIAI ASPEKTAI	10
1.1. Transporto ir logistikos samprata.....	10
1.2. Darbo rinkos samprata ir įtaka sunkvežimių vairuotojų darbo vietai.....	11
1.3. Sunkvežimių vairuotojų darbo reglamentavimas.....	13
1.4. Vairuotojų mokymas ir kvalifikacinių įgūdžių kėlimas.....	15
1.5. Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tendencijos Europos Sąjungoje ir Lietuvoje.....	17
1.5.1. Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tendencijos Europos Sąjungoje.....	17
1.5.2. Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tendencijos Lietuvoje.....	19
2. SUNKVEŽIMIŲ VAIRUOTOJŲ DARBO RINKOS VERTINIMO METODOLOGIJA	22
2.1. Tyrimo aktualumo pagrindimas.....	22
2.2. Tyrimų metodų pagrindimas ir apibūdinimas.....	23
3. SUNKVEŽIMIŲ VAIRUOTOJŲ DARBO RINKOS POKYČIŲ VERTINIMAS	
3.1. Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos bendrų tendencijų analizė.....	26
3.2. Anketinės apklausos rezultatų analizė ir interpretavimas.....	26
3.3. Interviu rezultatų analizė ir interpretavimas.....	49
3.4. Rezultatų analizė.....	59
IŠVADOS IR SIŪLYMAI	62
LITERATŪRA	64
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS	69
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA	70
SANTRAUKA ANGLŲ KALBA	71
PRIEDAI	72

LENTELĖS

1 lentelė. Sunkvežimių vairuotojų atlyginimas atskirose ES šalyse (per metus, eurai) 2019 m.	27
2 lentelė. Sunkvežimio vairuotojo įdarbinimo metinės išlaidos (per metus, eurai) 2019 m.	28
3 lentelė. Ekspertų atsakymai į klausimus apie darbo patirtį ir darbų seką.....	49
4 lentelė. Ekspertų atsakymai į klausimus apie darbo rinkos pokyčius transporto sektoriuje.....	50
5 lentelė. Ekspertų atsakymai apie transporto rinką Lietuvoje šiandien ir prieš 5–10 metų.....	51
6 lentelė. Ekspertų atsakymai apie galimybes didinti atlyginimus sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje.....	52
7 lentelė. Ekspertų atsakymai apie įtaką sunkvežimių vairuotojų darbo rinkai?.....	53
8 lentelė. Ekspertų atsakymai apie sunkvežimių vairuotojų įdarbinimo problemas.....	54
9 lentelė. Ekspertų atsakymai apie veiksnius, lemiančius vairuotojų pasiūlą Lietuvoje.....	55
10 lentelė. Ekspertų atsakymai apie sunkvežimių vairuotojų paiešką.....	56
11 lentelė. Ekspertų atsakymai apie konkurentų įtaką įmonės sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos veiksniams.....	57
12 lentelė. Ekspertų atsakymai apie priemones padidinti vairuotojų pasiūlą Lietuvoje.....	58

PAVEIKSLAI

1 pav. Transporto logistikos pasiskirstymas ES rinkoje.....	18
2 pav. Laisvų darbo vietų dinamika įvairiuose sektoriuose Lietuvoje.....	20
3 pav. Vidutinių darbo užmokesčių pokyčiai Lietuvoje (bruto).....	29
4 pav. Respondentų lytis.....	30
5 pav. Respondentų amžius.....	31
6 pav. Respondentų išsilavinimas.....	32
7 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kiek metų dirbate sunkvežimių vairuotoju?“.....	33
8 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kokio dydžio įmonėje (pagal darbuotojų skaičių) dirbate?“.....	34
9 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Jūsų nuomone: ar sunkvežimių vairuotojo darbas kelia stresą?“.....	35
10 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip manote, kas labiausiai motyvuoja dirbti sunkvežimių vairuotoju?“.....	36
11 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip manote, ar šiuo metu sunkvežimio vairuotojo profesija yra paklausi?“.....	37
12 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip manote, ar sunkvežimių vairuotojų darbo rinka ir jos pasiūla yra didelė?“.....	38
13 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar jūsų nuomone trūksta sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje?“.....	39
14 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kas jūsų nuomonę įtakoja vairuotojų trūkumą?“.....	40
15 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Jūsų nuomone, kas labiausiai įtakoja dirbti sunkvežimio vairuotojo darbą?“.....	41
16 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip vertinate sunkvežimių vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimą mūsų valstybėje?“.....	42
17 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Jūsų nuomone: ar įdarbinant sunkvežimių vairuotojus iš trečiųjų šalių, Lietuvos darbo rinka nenukenčia transporto logistikos srityje?“.....	43
18 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kokių sprendimų ar veiksmų labiausiai tikėtis iš transporto įmonės vadovo?“.....	44
19 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar per pastaruosius metus, jūsų darbo užmokestis pakilo?“.....	45

20 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar jūsų įmonėje atlyginimas atitinka bendrą darbo rinkos vidurkį?“.....	46
21 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kiek kartų per jūsų darbo patirtį teko pakeisti darbo vietą?“.....	47
22 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kas jus asmeniškai paskatino įsiliesti į sunkvežimių vairuotojų darbo rinką?“.....	48
23 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kokie jūsų, kaip sunkvežimio vairuotojo, patarimai siekiant didinti patrauklumą šia profesija?“.....	49

IVADAS

Mokslinis ir praktinis tyrimo aktualumas. Transporto sektorius yra vienas iš svarbiausių ekonomikos sektorių, kurio apimtis vis didėja. Transportas įtakoja prekių judėjimą, įmonių srautų judėjimą, padeda vystyti visiems ekonominiams ir ne ekonominiams procesams (Čižiūnienė, 2021).

Europos Sąjungos duomenimis transporto sektorius yra vienas iš pagrindinių pajamų šaltinių, kuris sukuria beveik 5 proc. pridėtinės vertės visose 27 ES šalyse. Šis sektorius sukuria apie 11 milijonų darbo vietų ir vis auga didėjant reikalingiems pervežimų kiekiams. COVID–19 ir neramumai kaimyninėse šalyse dar labiau išbalansavo visą tiekimo grandinę, dėl to sunkvežimių vairuotojų poreikis išaugo. Norint pritraukti naujų darbuotojų rinkoje, privaloma nuolat sekti ir analizuoti šią nuolat kintančią rinką.

Išties, galima drąsiai teigti, kad logistikos sektorius ypatingai svarbus tapo prasidėjus COVID–19 pandemijai: logistikos procesas nuo gamyklos iki parduotuvės tiekimo atžvilgiu, nuo parduotuvės iki galutinio vartotojo, nuo vienos įmonės iki kitos įmonės (nuo taško A iki taško B) – apibrėžtas kaip būtiniausias sektorius. Būtent todėl, vienas svarbiausių procesų 2022 metais tapo „transportas“. O tuo pačiu neatsiejamai ir vežėjas, ir vairuotojas (Butkus, 2022).

Transporto sektorius yra vienas iš sparčiausiai augančių pasaulyje sektorių. Kelių transportas, nors ir reikalaujantis didelių investicijų, yra populiariausias. Kelių transportu pervežama daugiau kaip 40 proc. visų krovinių. Tokį populiarumą kelių transportui pasiekti padeda mobilumo, greito pristatymo laiko ir transportuojamų krovinių įvairovė (Garbinčius, Bartulis, Nagurnas ir Kemzūraitė, 2011).

Vertinant darbo jėgos paklausą, transporto sektorius išsiskiria darbo pasiūlymų gausa. Tai susiję su po pandemijos gerėjančia situacija ir transporto paslaugų deficitu darbo rinkoje. Įtakos turi ir įtempta situacija Baltarusijoje bei Rusijos invazija Ukrainoje. Visa tai lemia apribojamas galimybes dirbti sunkvežimių vairuotojams tiek iš Rusijos, tiek iš Baltarusijos bei žinoma – Ukrainos. Žvelgiant per sunkvežimių vairuotojų užimtumo statistikos prizmę – tai vienas didžiausių migrantų srautas dirbantis Lietuvoje iš trečiųjų šalių (Lietuvos statistikos departamentas, 2022).

Vežėjas yra įmonė, įregistruota įstatymų nustatyta tvarka ir turinti teisę vežti keleivius ir krovinius. Paprastai vežėjas dirba su siuntėjais, kad gabentų prekes iš vienos vietos į kitą. Yra du pagrindiniai vežėjų tipai arba būdai, kuriais prekės pristatomos: bendras vežėjas ir vežėjas pagal sutartį. Bendras vežėjas – tai transporto paslaugų teikėjas, kuris siūlo savo paslaugas bet kuriam asmeniui ar įmonei, nes jis turi teisę tai daryti pagal reguliavimo institucijos išduotą licenciją. Dažnas vežėjas per tą pačią dieną gali dirbti su daugiau siuntėjų, nes jo nesaisto jokia sutartis. Vežėjas pagal sutartį – tai įmonė, kuri ilgą laiką teikia transporto paslaugas nurodytam siuntėjui. Tai reiškia, kad sutarties vežėjas pasiekia bendrą

susitarimą su siuntėju ir sutinka dirbti tam tikromis sąlygomis per visą sutarties galiojimo laikotarpį (Lietuvos transporto saugos administracija, 2022).

Vairuotojai – neatsiejama transporto sektoriaus dalis, kurie yra tarpininkai tarp siuntėjo ir gavėjo, glaudžiai susijusi su abejomis pusėmis. Šios profesijos atstovams keliami aukšti kvalifikacijos reikalavimai, siekiant saugumo keliuose bei tinkamo darbo atlikimo. Taip pat ši profesija pasižymi kenksmingais faktoriais sveikatai, kurie gali atbaidyti nuo šios profesijos (Shattell, Apostolopoulos, Collins, Sonmez ir Fehrenbacher, 2012). Tik atliekant stebėseną ir identifikuojant darbo rinkos pagrindinius sunkumus, įmanoma juos racionaliai spręsti, taip gerinant darbo sąlygas vairuotojams ir tikėtis didesnio susidomėjimo šia darbo sfera.

Tyrimo problema. Kokie pagrindiniai veiksniai keičia sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčius Lietuvoje?

Tyrimo hipotezė. Sunkvežimių vairuotojų trūkumas darbo rinkoje yra pagrindinis veiksnys, lemiantis atlyginimų augimą.

Tyrimo objektas. Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčiai Lietuvoje.

Tyrimo dalykas. Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos probleminių sričių identifikavimas.

Tyrimo tikslas. Išanalizuoti sunkvežimių vairuotojų darbo rinką bei įvertinti rinkos pokyčius.

Tyrimo uždaviniai:

1. Išanalizuoti logistikos sektoriaus darbo rinkos teorinius aspektus;
2. Atskleisti sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos ypatumus;
3. Pagrįsti sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tyrimo metodologiją;
4. Išanalizuoti Lietuvos sunkvežimių vairuotojų darbo rinką, atskleisti šios rinkos problemines sritis bei pateikti problemų sprendimo būdus.

Mokslinio tyrimo metodai:

1. Sisteminė mokslinės literatūros analizė;
2. Statistinių duomenų rinkimas ir analizė;
3. Anketinė apklausa (kiekybinio tyrimo strategija);
4. Interviu (kokybinio tyrimo strategija).

Naudojama literatūra: tyrime remiamasi moksline literatūra, mokslinėmis publikacijomis periodiniuose leidiniuose, publikacijomis žiniasklaidos priemonėse, statistine informacija, Lietuvos ir tarptautiniais teisiniais aktais.

Tyrimo struktūra. Baigiamąjį darbą sudaro trys dalys:

1. Teorinė dalis. Analizuojama mokslinė literatūra ir apžvelgiami Lietuvos ir užsienio autorių šaltiniai nagrinėjama tema.
2. Metodologinė dalis. Pateikiama empirinių tyrimų metodologija, tyrimo metodų teorinis pagrindimas.
3. Analitinė dalis. Gautų empirinio tyrimo rezultatų aptarimas ir analizė, analizuojamos sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos bendros tendencijos, pristatyti anketinės apklausos ir interviu rezultatai, apibendrinti atlikto empirinio tyrimo rezultatai.

1. SUNKVEŽIMIŲ VAIRUOTOJŲ DARBO RINKOS TEORINIAI ASPEKTAI

1.1 Transporto ir logistikos samprata

Logistika yra išsamus sudėtingos operacijos organizavimas ir įgyvendinimas. Bendraja verslo prasme logistika – tai daiktų srauto tarp kilmės ir vartojimo taško valdymas, siekiant patenkinti klientų ar korporacijų poreikius. Logistikoje valdomi ištekliai gali apimti materialias prekes, tokias kaip medžiagos, įranga ir reikmenys, taip pat maistas ir kiti vartojimo reikmenys.

Karo moksle logistika yra susijusi su kariuomenės tiekimo linijų palaikymu, tuo pačiu suardant prieš linijas, nes ginkluotosios pajėgos, neturinčios išteklių ir transporto, yra be gynybos. Karinė logistika buvo praktikuojama jau senovės pasaulyje, o šiuolaikinei kariuomenei labai reikia logistikos sprendimų, todėl buvo sukurti pažangūs diegimai. Karinėje logistikoje logistikos pareigūnai valdo, kaip ir kada perkelti išteklius į reikalingas vietas (Palšaitis, 2010).

Pradžioje logistika dažnai buvo susijusi su dviem funkcijomis – transportu ir sandėliavimu. Vėliau (Christopher, 2016) logistiką apibrėžė kaip „procesą strategiškai valdyti medžiagų, dalių ir gatavų atsargų iš tiekėjų judėjimą ir saugojimą įmonei ir klientams“. Autorius T. Kearney (2014) apskaičiavo, kad transportavimo išlaidos sudaro apie 40 proc. visų logistikos išlaidų. Transportas yra itin svarbus integruotos logistikos dalies valdymas. Tai reiškia, kad logistika neapsiriboja tik prekių srautu erdvėje ir nėra tik jungiamoji funkcija žaliavų pristatymo srityse. Tai yra pridėtinės vertės kūrimo dalis, kuri įtraukiama į strateginį valdymą ir sprendimus transporto logistikoje. Puikiai išvystyta transporto sistema užtikrina didesnę efektyvumą, sumažina veiklos sąnaudas ir taip pasiekama aukštesnė logistikos paslaugų kokybė. Vadovaujantis minėtais teiginiais, transporto funkcija yra labai svarbi struktūriniais pokyčiams atitikti, kurie atsispindi transporto logistikos plėtroje (Chatterjee ir Tsai, 2012).

Kroviniai, t.y. gabenamos prekės, gali būti gabenami įvairiomis transportavimo priemonėmis, tačiau privalo būti suskirstyti į skirtingas siuntų kategorijas. Pagal pakrovimo/iškrovimo sąlygas kroviniai skirstomi į vienetinius; suverstinius; supiltinius. Vienetiniai kroviniai yra apibūdinami matmenimis, mase ir forma. Jie turi aiškiai išreikštą vieneto formą (pvz., dėžės, konteineriai, europadėklas). Suverstinius krovinius galima pakrauti/iškrauti suvertimo/supylimo būdu (pvz., metalo laužas, statybinės medžiagos, anglis). Supiltiniai kroviniai – tai skysti ar pusiau skysti kroviniai, vežami specialiose transportinėse talpose (cisternose) (Vasiliauskas, 2013).

Dažniausiai kroviniai kraunami į aukštesnius standartizuotus vienetus, tokius kaip: puspriekabės ISO konteineriai, keičiamieji kėbulai ar puspriekabės. Ypač dideliais atstumais produktų gabenimui yra naudojamos skirtingos transportavimo priemonės: daugiarūšis transportas/intermodalinis transportas ir

kombinuotas transportas (minimalus kelių transportas). Pervežant krovinį tipiški apribojimai yra maksimalus svoris ir tūris (Baublys, 2016).

Tarptautiniu mastu gabenamoms prekėms paprastai taikomi tarptautinių prekybos rūmų paskelbti Incoterms standartai.

Europos transporto logistikos sektorius Europos ekonomikai yra itin svarbus ir labai priklauso nuo išorinės aplinkos, kuri formuoja gamybos ir vartojimo poreikius (Europos komisija 2016). ES krovinio transporto logistikos sandara apibrėžiama kaip planavimas, organizavimas, krovinio transporto valdymas, kontrolė ir vykdymas operacijos tiekimo grandinėje (Europos komisija 2007). Ilgalaikis ES transporto logistikos tikslas – sumažinti spūstis, taršą, triukšmą, taip pat CO₂ emisiją ir apriboti priklausomybę nuo iškastinio kuro.

1.2 Darbo rinkos samprata ir įtaka sunkvežimių vairuotojų darbo vietai

Darbo rinka, reiškia darbo pasiūlą ir paklausą, kurioje darbuotojai teikia pasiūlą, o darbdaviai – paklausą. Tai yra pagrindinė bet kurios ekonomikos sudedamoji dalis ir yra glaudžiai susijusi su kapitalo, prekių ir paslaugų rinkomis (Bureau of Labor Statistics, 2022). Tai įtakoja ir sunkvežimių vairuotojų darbo ypatumus.

Makroekonominiu lygmeniu pasiūlą ir paklausą įtakoja vidaus ir tarptautinės rinkos dinamika, taip pat tokie veiksniai kaip imigracija, gyventojų amžius ir išsilavinimo lygis. Analizuojant darbo rinką naudojami tokie rodikliai kaip nedarbas, našumas, dalyvavimo lygis, visos pajamos ir bendrasis vidaus produktas (toliau – BVP) (Economic Policy Institute, 2021).

Mikroekonominiu lygmeniu atskiros įmonės bendrauja su darbuotojais, juos priima į darbą, atleidžia iš darbo, didina arba mažina atlyginimus ir darbo valandas. Pasiūlos ir paklausos santykis įtakoja darbuotojų darbo valandų skaičių ir kompensaciją, kurią jie gauna kaip darbo užmokestį, atlyginimą ir išmokas (Economic Policy Institute, 2021)

Makroekonominę darbo rinkos vaizdą gali būti sunku suvokti, tačiau keli duomenų taškai gali suteikti investuotojams, ekonomistams ir politikos formuotojams supratimo apie jos būklę. Pirmasis – nedarbas. Ekonominio streso metu darbo jėgos paklausa atsilieka nuo pasiūlos, todėl didėja nedarbas. Didelis nedarbo lygis didina ekonomikos sąstingį, prisideda prie socialinių sukrėtimų ir atima iš daugelio žmonių galimybę gyventi visavertį gyvenimą (Mitchell, Wray ir Watts, 2019).

Darbo našumas yra dar vienas svarbus darbo rinkos ir platesnės ekonominės sveikatos matuoklis, matuojantis pagamintą produkciją per darbo valandą. Produktyvumas išaugo daugelyje ekonomikų, dėl technologijų pažangos ir kitų efektyvumo patobulinimų.

JAV ir Europos produkcijos per valandą augimas nereiškė panašaus pajamų per valandą augimo. Tai reiškia, kad darbuotojai per laiko vienetą sukūrė daugiau prekių ir paslaugų, tačiau darbuotojai daug daugiau neuždirba. Visa tai galima pritaikyti ir sunkvežimių vairuotojų darbo pobūdžiui. Ekonominės politikos instituto atlikta JAV darbo statistikos biuro duomenų analizė parodė, kad nors grynasis našumas nuo 1979 m. iki 2020 m. išaugo 61,8 %, atlyginimai išaugo tik 17,5 % (atsižvelgus į infliaciją) (Economic Policy Institute, 2021). Visa tai liečia sunkvežimių vairuotojų darbo nusiteikimo įtaką, pasitenkinimą darbu.

Remiantis makroekonominė teorija, tai, kad darbo užmokesčio augimas atsilieka nuo produktyvumo augimo, rodo, kad darbo pasiūla viršijo paklausą. Kai taip nutinka, patiriamas spaudimas mažinti atlyginimus, nes darbuotojai konkuruoja dėl nedidelio skaičiaus darbo vietų, o darbdaviai gali pasirinkti darbo jėgą (Mitchell, Wray ir Watts, 2019).

Ir atvirkščiai, jei paklausa viršija pasiūlą, atsiranda spaudimas didinti darbo užmokestį, nes darbuotojai turi didesnę derybinę galią ir greičiausiai galės pereiti į geriau apmokamą darbą, o darbdaviai turi konkuruoti dėl darbo jėgos trūkumo (Mitchell, Wray ir Watts, 2019).

Tačiau šie veiksniai ne visada turi tokias paprastas pasekmes. Šalyje, kurioje sensta visuomenė, daugelio prekių ir paslaugų paklausa mažės, o sveikatos priežiūros paslaugų paklausa didės. Ne kiekvienas darbo netekęs darbuotojas gali tiesiog pradėti dirbti sveikatos priežiūros srityje, ypač jei reikalaujama aukštos kvalifikacijos ir specializuotų darbų, tokių kaip gydytojai ir slaugytojai. Dėl šios priežasties tam tikruose sektoriuose paklausa gali viršyti pasiūlą, net jei pasiūla viršija paklausą visoje darbo rinkoje (Bureau of Labor Statistics, 2022)

Pasiūlą ir paklausą įtakojantys veiksniai taip pat neveikia atskirai. Jei ne imigracija, JAV būtų daug senesnė ir tikriausiai ne tokia dinamiška visuomenė, nors nekvalifikuotų darbuotojų antplūdis galėjo daryti spaudimą mažinti atlyginimus, greičiausiai tai kompensuotų paklausos mažėjimą (Bureau of Labor Statistics, 2022).

Mikroekonomikos teorija analizuoja darbo pasiūlą ir paklausą atskiros įmonės ir darbuotojo lygmeniu. Pasiūla – arba darbuotojo norimų dirbti valandų skaičius – iš pradžių didėja, kai didėja atlyginimas. Nė vienas darbuotojas nedirbs savo noru nemokamai (neapmokami praktikantai teoriškai dirba tam, kad įgytų patirties ir padidintų savo pageidavimus kitiems darbdaviams), o daugiau žmonių nori dirbti už 20 EUR per valandą nei už 7 EUR per valandą (Mateer ir Coppock, 2020).

Didėjant darbo užmokesčiui, pasiūlos padidėjimas gali paspartėti, tačiau pasiūla gali sumažėti esant tam tikram atlyginimo lygiui: skirtumas tarp 2000 EUR per mėnesį ir 2100 EUR yra sunkiai pastebimas,

o gerai apmokamas darbuotojas, kuriam siūloma galimybė dirbti papildomą valandą arba išleisti pinigus laisvalaikio veiklai, gali pasirinkti pastarasis (Mateer ir Coppock, 2020).

1.3 Sunkvežimių vairuotojų darbo reglamentavimas

Sunkvežimio vairuotojas yra asmuo, kuris vairuoja sunkiasvores transporto priemones – vilkikus, turi atitinkamas kompetencijas ir leidimus leidžiančius dirbti šios profesijos darbuotoju ir taip tiesiogiai uždirbti atlyginimą už atliktą darbą. Dažniausiai vairuotojų kasdieninis darbo laikas neapsiriboja ties standartiniu darbo laiku (8–17 val.). Europos Sąjungoje vairuotojų darbo valandas reglamentuoja ES (EB) Nr. 561/2006, įsigaliojusi 2007 m. balandžio 11 d. Vairavimo laikas be sustojimų negali viršyti 4,5 valandos. Po 4,5 vairavimo valandos vairuotojas turi atlikti ne trumpesnę kaip 45 minučių pertrauką. Tačiau ją galima padalyti į 2 pertraukėles, kurių pirmoji yra ne trumpesnė kaip 15 minučių, o antroji – mažiausiai 30 minučių (Europos parlamento ir tarybos reglamentas (EB) NR. 561/2006).

Kasdienis vairavimo laikas neturi viršyti 9 valandų. Kasdienio vairavimo laikas gali būti pailgintas ne daugiau kaip iki 10 valandų ne daugiau kaip du kartus per savaitę. Savaitės vairavimo trukmė negali viršyti 56 valandų. Be to, vairuotojas negali viršyti 90 valandų per dvi savaites. Per kiekvieną 24 valandų laikotarpį po ankstesnio kasdienio poilsio laikotarpio arba kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos vairuotojas privalo pasinaudoti nauju kasdienio poilsio laikotarpiu. 11 valandų (ar daugiau) kasdienio poilsio laikas vadinamas reguliariu kasdienio poilsio laikotarpiu. Arba vairuotojas gali padalyti įprastą kasdienio poilsio laikotarpį į du laikotarpius. Pirmasis laikotarpis turi būti ne trumpesnis kaip 3 valandos nepertraukiamo poilsio ir gali būti bet kuriuo paros metu. Antrasis turi būti bent 9 valandų nepertraukiamo poilsio, o bendras minimalus poilsis turi būti 12 valandų. Vairuotojas gali sutrumpinti savo kasdienio poilsio laiką iki ne trumpesnio kaip 9 valandų nepertraukiamo, tačiau tai gali būti daroma ne daugiau kaip tris kartus tarp dviejų kassavaitinio poilsio laikotarpių. Kasdienis poilsis, kuris yra trumpesnis nei 11 valandų, bet ne trumpesnis kaip 9 valandos, vadinamas sutrumpinto kasdienio poilsio laikotarpiu. Per kasdienio poilsio laikotarpį vairuotojas gali ilsėtis stovinčioje transporto priemonėje, jeigu joje yra gultas (Europos parlamento ir tarybos reglamentas (EB) NR. 561/2006).

Atkreiptinas dėmesys, kad sunkvežimio vairuotojo darbo pobūdis skiriasi kai vieną sunkvežimį vairuoja du vairuotojai: tai reiškia, jog esant dviem vairuotojams vairuojant tą patį sunkvežimį – darbo pobūdis, poilsis ir specifika yra skirtinga.

Darbas su porininku. Situacija, kai per kiekvieną vairavimo laikotarpį tarp dviejų iš eilės einančių kasdienio poilsio laikotarpių arba tarp kasdienio poilsio laikotarpio ir kassavaitinio poilsio laikotarpio transporto priemonėje yra bent du vairuotojai. Pirmąją kelių vairuotojų valandą kito vairuotojo ar

vairuotojų buvimas yra neprivalomas, tačiau likusį laikotarpį tai yra privaloma. Tai leidžia transporto priemonei išvažiuoti iš savo eksploatavimo centro ir pakeliui pasiimti antrą vairuotoją, jei tai bus padaryta per 1 valandą nuo pirmojo vairuotojo darbo pradžios. Transporto priemonėms, kuriose važinėja du ar daugiau vairuotojų, taikomos tos pačios taisyklės, kurios taikomos ir vieno žmogaus vairuojamoms transporto priemonėms, išskyrus kasdienio poilsio reikalavimus. Kai transporto priemonėje dirba du ar daugiau vairuotojų, kiekvienas vairuotojas turi turėti ne trumpesnę kaip 9 valandų iš eilės kasdienio poilsio laikotarpį per 30 valandų laikotarpį, kuris prasideda paskutinio kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigoje. Taip organizuojant vairuotojų pareigas, ekipažo pareigos gali būti paskirstytos 21 valandai. Maksimalus vairavimo laikas dviem ekipažui, besinaudojančiam šia lengvata, yra 20 valandų iki privalomo kasdienio poilsio (nors tik tuo atveju, jei abu vairuotojai turi teisę vairuoti 10 valandų). Atliekant operaciją, kurioje dirba keli žmonės, pirmosios 45 minutės darbingumo laikotarpio bus laikomos pertrauka, kol šturmanas nedirba (Europos parlamento ir tarybos reglamentas (EB) NR. 561/2006).

Kelionės, susijusios su transportu keltu arba traukiniu. Kai vairuotojas lydi transporto priemonę, kuri gabenama keltu ar traukiniu, kasdienio poilsio reikalavimai yra lankstesni. Reguliarus kasdienio poilsio laikotarpis gali būti pertraukiamas ne daugiau kaip du kartus, tačiau bendra pertrauka negali viršyti 1 valandos. Tai leidžia transporto priemonę užvažiuoti į keltą ir vėl išlipti perėjos pabaigoje. Jei poilsio laikotarpis tokiu būdu nutraukiamas, bendras sukauptas poilsio laikas vis tiek turi būti 11 valandų. Poilsio laikotarpiu turi būti užtikrinta poilsio vieta vairuotojui – lova arba kušetė (Europos parlamento ir tarybos reglamentas (EB) NR. 561/2006).

Savaitinis poilsis. Reguliarus kassavaitinio poilsio laikotarpis yra ne trumpesnis kaip 45 valandų iš eilės laikotarpis. Faktinė darbo savaitė prasideda pasibaigus kassavaitinio poilsio laikotarpiui ir baigiasi, kai prasideda kitas kassavaitinio poilsio laikotarpis, o tai gali reikšti, kad kassavaitinis poilsis išimamas nustatytos (pirmadienio–sekmadienio) savaitės viduryje. Tai visiškai priimtina – darbo savaitė neprivalo būti derinama su taisyklėse apibrėžta „fiksuota“ savaitė, jei laikomasi visų atitinkamų apribojimų. Taip pat vairuotojas gali pasinaudoti sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuris yra mažiausiai 24 valandos iš eilės. Jei poilsio laikotarpis buvo sumažintas, jis turi būti kompensuojamas lygiaverčiu poilsio laikotarpiu, paimtu per vieną bloką iki trečios savaitės po atitinkamos savaitės pabaigos. Kompensuojamasis poilsis turi būti prijungtas prie ne trumpesnio kaip 9 valandų poilsio laiko – savaitės arba kasdienio poilsio laiko. Pavyzdžiui, jei vairuotojas 1–ąją savaitę sutrumpina kassavaitinio poilsio laikotarpį iki 33 valandų, jis turi tai kompensuoti pridėdamas 12 valandų poilsio laikotarpį prie

kito poilsio laikotarpio, kuris yra ne mažiau kaip 9 valandos iki 4 savaitės pabaigos (Europos parlamento ir tarybos reglamentas (EB) NR. 561/2006).

Kassavaitinio poilsio laikotarpis, kuris patenka į dvi savaites, gali būti skaičiuojamas bet kurią savaitę, tačiau iš viso ne trumpesnis kaip 69 valandų poilsio laikotarpis gali būti skaičiuojamas kaip du kassavaitiniai poilsiai (pvz., 45 valandų kassavaitinis poilsis, po kurio seka 24 valandos), jei vairuotojas dirba ne ilgiau kaip 144 valandas prieš arba po atitinkamo poilsio laikotarpio. Kai sutrumpinti kassavaitinio poilsio laikotarpiai atimami iš bazės, jie gali būti išnaudojami transporto priemonėje, jei joje yra tinkamos miegojimo vietos ir transporto priemonė stovi (Europos parlamento ir tarybos reglamentas (EB) NR. 561/2006).

Nenumatyti įvykiai. Jei nekyla pavojaus eismo saugumui ir kad vairuotojas galėtų pasiekti tinkamą sustojimo vietą, gali būti leidžiama nukrypti nuo ES taisyklių tiek, kiek tai būtina siekiant užtikrinti žmonių, transporto priemonės ar jos krovinio saugumą. Ne vėliau kaip pasiekę tinkamą sustojimo vietą, vairuotojai turi pasižymėti visas priežastis, kodėl buvo nukrypta nuo ES taisyklių, savo tachografo registracijos lapų (jei naudoja analoginį tachografą) arba spaudinyje arba laikinajame lape (jei naudoja skaitmeninį tachografą) kitoje pusėje. Tačiau pasikartojantys ir reguliarūs įvykiai vykdymo pareigūnams gali parodyti, kad darbdaviai iš tikrųjų neplanavo darbų, kad būtų galima laikytis taikomų taisyklių (Europos parlamento ir tarybos reglamentas (EB) NR. 561/2006).

1.4 Vairuotojų mokymas ir kvalifikacinių įgūdžių kėlimas

Lietuvoje kritiškai trūkstant tolimųjų reisų vilkikų vairuotojų, stringant logistikos grandinėms ir prekių pristatymams, dėl Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos (ŠMSM) iniciatyvos ši krizė gali dar labiau gilėti, nes nuo 2022 m. ketvirtojo ketvirčio tolimųjų reisų vilkikų ir autobusų vairuotojų paruošimas ilgės ir brangs, o mokytis jie gali vykti ir svetur. Taip gali nutikti panaikinus ilgametę tvarką, pagal kurią profesionalūs vairuotojai įgyja arba atnaujina jų darbui būtinas 95 kodo kompetencijas. Be to, vežėjus neramina tai, kad norima tam skirtas investicijas nukreipti tik į valstybės sektorių, kuris nėra pasirengęs tinkamai paruošti šiuos profesionalus. Taip pat stebina tai, kad pavojingus krovinius vežantys vairuotojai, kurie dirba itin sudėtingomis sąlygomis, ir toliau būtų apmokami kuruojant Susisiekimo ministerijai, o visi kiti vairuotojai turėtų mokytis tik ten, kur nukreiptų ŠMSM (Linava, 2021).

Būsimieji vairuotojai vietoj žadėtos supaprastintos jų parengimo tvarkos, kurią siūlė Susisiekimo ministerija, jau nuo 2022 m. ketvirtojo ketvirčio gali sulaukti brangesnių ir ilgesnių mokymų, nepaisant to, kad Vyriausybė ir socialiniai partneriai buvo pasiekę susitarimą, kad turi išlikti dabartinė tvarka,

suderinta su Europos Sąjungos direktyva. Pagal ją, 95 kodo vairuotojų mokymas ir toliau galėtų būti priskirtas neformaliajam mokymui, įgyjant kompetenciją, o jo organizavimas ir kontrolė priskirta Susisiekimo ministerijai (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2022)

Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ (2021) generalinio sekretoriaus Zenono Buivydo teigimu, šis socialinių partnerių pasiektas susitarimas blokuojamas ir siekiama, kad profesionalių vairuotojų mokymas ir jų kompetencijos kėlimas būtų palikti išskirtinai ŠMSM reguliavimo sričiai. Šiuo metu 95 kodo mokymą reglamentuoja Profesinio mokymo įstatymas, pagal kurį parengtos profesionalių vairuotojų mokymo programos neatitinka ES direktyvos nuostatų. Jei būtų įtvirtinta ŠMSM stumiama tvarka, transporto rinkos lauktų dar vienas skaudus sukrėtimas, nes akimirksniu būtų sugriauta ilgametė profesionalių vilkikų ir autobusų vairuotojų ruošimo bei kvalifikacijos kėlimo tvarka, pagal 95 kodo programas. Ilgėtų ne tik kursų trukmė, jie ir brangtų (Linava, 2021).

Vadovaujantis Linava (2022) teigimu, tai yra beprasmiška ir niekinga, kai sektoriuje kritiškai trūksta vairuotojų ir nėra kam vežti krovinių. Transporto įmonės neturi tokios prabangos, kai stringa logistikos grandinės, vėluoja prekės ir trūksta vairuotojų, iš naujo perdaryti jų ruošimo sistemą ir sugaišti dar daugiau laiko, nei dabar, kai būtina kuo greičiau įdarbinti trūkstamos profesijos darbuotojus.

Lietuvos transporto verslo sektoriuje situacija darosi vis sudėtingesnė. Verslai susiduria su papildomais veiklos ribojimais. Galiausiai Lietuvos transporto verslas kaip ES nariai, privalės laikytis bendrų taisyklių. Tačiau tokios taisyklės nėra pritaikytos Lietuvai – neatitinka europinių reikalavimų. Be to, tai kelia grėsmę, kad jaunimas ir vyresni žmonės, neturintys jokios profesijos, tačiau turintys C, CE, D, DE vairuotojų pažymėjimus, negalės patekti į profesionalių vairuotojų darbo rinką (Trans.Info, 2022)

Dabar dalį tokių mokymo centrų yra įsteigusios didžiosios logistikos kompanijos. Tai yra patogų vilkikų vairuotojams, nes mokymų kursą jie gali baigti greitai, pasirinkę norimą kalbą ir mokymo įstaigą, kai už juos sumoka darbdavys arba mokosi savo lėšomis (Trans.Info, 2022)

Šiuo metu Lietuvos transporto įmonėse vien tik vilkikų vairuotojais dirba per 80 tūkst. žmonių. Visi jie privalo įgyti 95 kodo kompetenciją ir ją atnaujinti kas penkerius metus. Norint dirbti vilkikų vairuotojais ir vežti krovinius komerciniais tikslais, 95 kodo mokymai yra privalomi pagal Europos Parlamento ir Europos Tarybos direktyvos 2018/645 reikalavimus. Šiuo metu 95 kodo mokymai norintiems tapti vilkikų vairuotojais kainuoja vidutiniškai 200–250 eurų, o pasikeitus tvarkai, mokymo kaina gali siekti ir 1000 eurų. Norint privalomai žinias atnaujinti kas 5 metus, dabar tai kainuoja vos keliasdešimt eurų, o pasikeitus tvarkai – kaina išaugtų (Linava, 2022).

1.5 Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tendencijos Europos Sąjungoje ir Lietuvoje

1.5.1 Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tendencijos Europos Sąjungoje

Be transporto logistikos rinka veikti negali. Teigiamas transporto poveikis socialinėje ir ekonominėje sferoje pasireiškia įvairiomis formomis. Gerai išvystyta ir efektyvi transporto sistema suteikia galimybę patekti į darbo rinkas tiek potencialiems darbdaviams, tiek potencialiems darbuotojams (Rodrigue, 2020).

Apskritai galima teigti, kad išvystyta transporto rinka skatina verslumą ir įmonių konkurencingumą, turi teigiamos įtakos materialinei visuomenės gerovei ir padeda sumažinti nedarbo lygį. Išvystyta transporto logistikos infrastruktūra suteikia patrauklią vietą verslui ir investicijoms. Be to, transporto vaidmuo integruojant visuomenę privalo būti „įvertinta“, tai reiškia, turi atspindėti laisvame darbo jėgos sraute ES ir bendrosios Europos darbo rinkos veikimui.

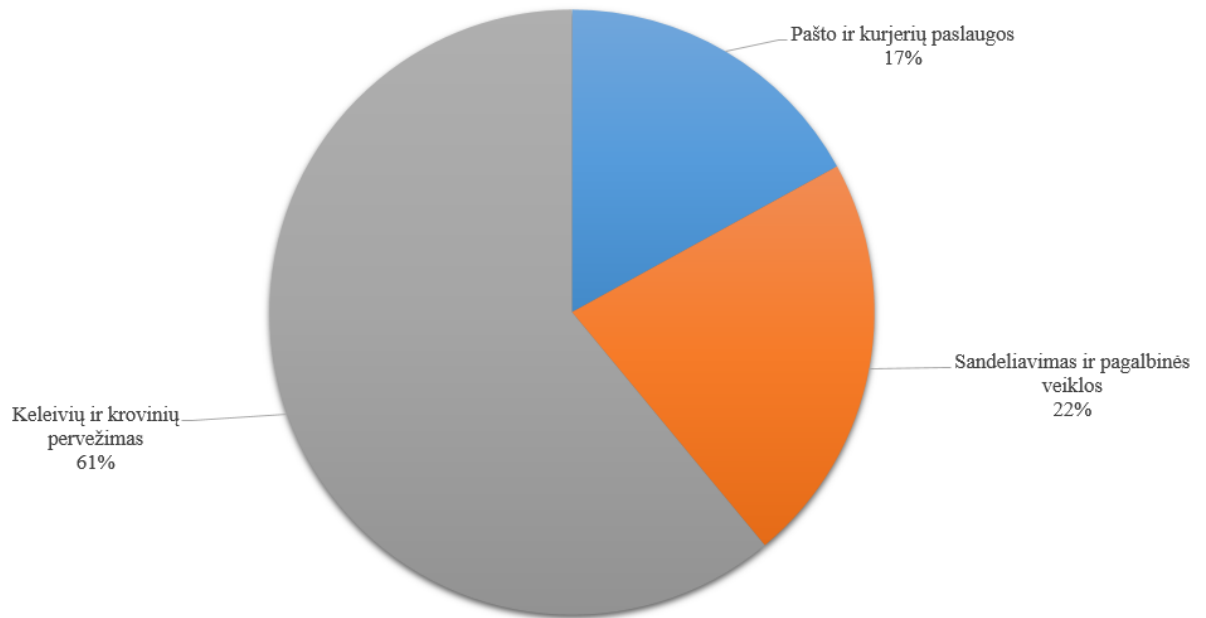
Neigiamas išorinis poveikis mažina teigiamą transporto poveikį darbo rinkai įvairiais lygmenimis – nuo vietinės darbo rinkos iki tarptautinių darbo rinkų. Pavyzdžiui, spūstys neigiamai veikia sunkvežimių vairuotojų darbo sąlygas ir padidina įvairių ligų atsiradimo tikimybę (pvz., širdies ligos, nervingumas, ligos, atsirandančios dėl toksinų poveikio išmetamosios dujos). Be to, prarandant laiką dėl spūsčių, atsiranda vėlavimų tiekimo grandinėse, o tai gali sukelti įvairių ekonominių nuostolių įmonėms (Paradowska ir Platje, 2016). Vadovaujantis ES komisijos pateiktais duomenimis, spūstys ES kasmet kainuoja apie 1 % ES BVP (apie 100 mlrd. EUR) (Europos Komisija, 2015).

Minėti neigiami išoriniai veiksniai pasireiškia žmonių, patiriančių šį poveikį, sveikatos problemomis. Nors tai tiesiogiai galima pamatyti įvykus nelaimingam atsitikimui, tačiau tai taip pat taikoma tiems, kurie yra veikiami oro teršalų, atsirandančių dėl išmetamųjų dujų arba triukšmo. Tai reiškia, kad pablogėja vairuotojų sveikatos būklė, neigiamai veikia veiklos rezultatus, savo ruožtu taip neigiamai įtakojant įmonių veiklą. Kai kuriose ES šalyse dažnai pasitaiko neigiamų gamtos reiškinių, kurie sukelia ekstremalias eismo sąlygas kurios taip pat neigiamai įtakoja sunkvežimių vairuotojų sveikatos būklę (World Health Organization, 2021).

Šiuo metu transporto sektoriuje dirba daugiau nei 10 mln. darbuotojų visoje Europos Sąjungoje ir tai sudaro apie 5 % viso ES BVP. Įskaitant įrangą, skirtą transporto paslaugoms atlikti, šie skaičiai padidėtų iki 6,3% (Eurostat, 2022).

60,5% transporto sektoriuje dirbančių darbuotojų yra susiję su keleivių ir krovinių pervežimu, 22,5% dirbančiųjų susiję su sandėliavimo ir kitomis pagalbinėmis veiklomis, bei 17% dirbančiųjų vykdo

pašto ir kurjerių paslaugos veikla (žr. 1 pav.), kurios taip pat glaudžiai susijusios su transporto logistika (Eurostat, 2022).



Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal Eurostat 2022 transporto sektoriaus ekonomine analizę

1 pav. Transporto logistikos pasiskirstymas ES rinkoje

Aukštas darbo rinkos lygis kelių transporte yra priklausomas nuo transporto politikos raidos ir veiklos, kuria siekiama spręsti esamus iššūkius su kuriais susiduria Europos transporto darbo rinka. Nuo tvaraus vystymosi požiūrio, kelių transporto vaidmuo turėtų būti mažinamas dėl neigiamo išorinio poveikio sveikatai ir aplinkai. Tačiau tokia politika gali neigiamai paveikti užimtumą krovinių transporto sektoriuje (Europos Komisija, 2016).

Europos transporto darbo rinka susiduria su pokyčiais ir didesniais ar mažesniais iššūkiais keturiuose skirtingose srityse (Europos komisija, 2022):

1. demografiniai pokyčiai ir su tuo susijęs visuomenės senėjimas;
2. darbo patrauklumas, darbo sąlygos ir išsilavinimo reikalavimai transporto sektoriuje;
3. moterų užimtumas transporto sektoriuje;
4. darni transporto plėtra ir darbo vietų kūrimo „žaliojo kurso“ pagrindu šiame sektoriuje.

Nors vidutinis dirbančiųjų amžius skiriasi priklausomai nuo šakos transporto logistikoje, darbo jėga sensta greičiau nei vidutiniškai kituose ES rinkos sektoriuose. Didžiausias senėjimas jaučiamas būtent sunkvežimių vairuotojų kategorijoje. Tyrimai rodo, kad maždaug kas trečias transporto sektoriaus

sunkvežimio vairuotojas yra vyresnis nei 50 metų ir į pensiją išeis 10–15 metų laikotarpyje. Mažiausia dirbančiųjų dalis (apie 17,5%) yra amžiaus kategorijoje tarp 15–29 metų (Verslo žinios, 2020).

Ekonominis augimas ir socialinė – ekonominė raida įtakoja transporto paslaugų paklausą, kuri didėja kiekvienoje jos šakoje. Paprastai, padidėjus transporto paslaugų pasiūlai, padidėtų ir darbo vietų skaičius. Tačiau dėl konkurencinio spaudimo krovinių vežimo rinkoje darbo spaudimas ir darbo krūviai yra linkę didėti (Eurostat, 2022).

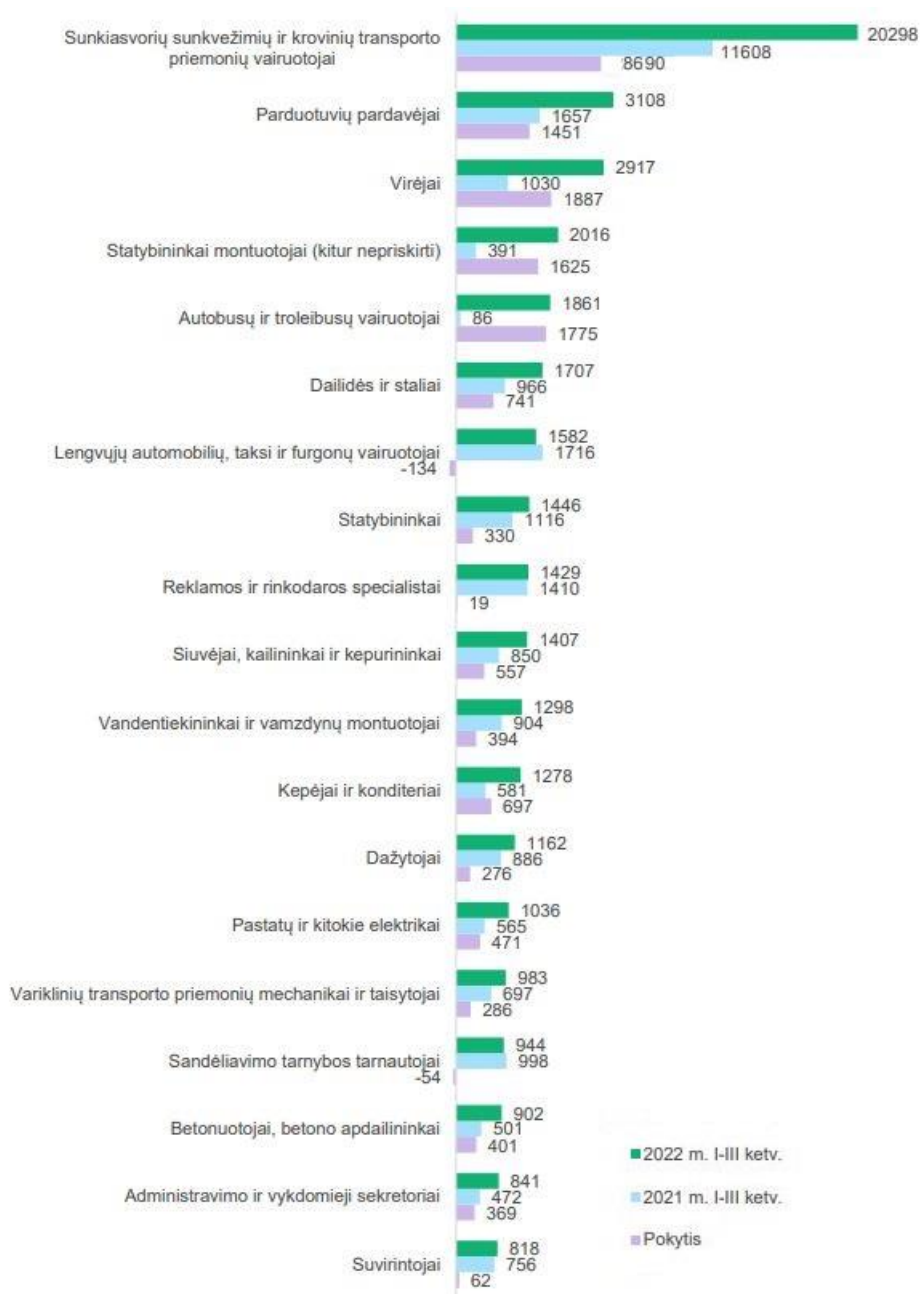
Transporto automatizacija šiuo metu yra itin aktuali tema transporto sektoriuje. Automatizavimas turi įtakos tiek keleiviniam, tiek kroviniui transportui. Sunkvežimių gamintojai skatina transporto automatizaciją tam, kad pasiektų aukštesnį vairuotojų pagalbos sistemų lygį, kaip pardavimo tašką. Europos sąjungos šalys palaiko šią naują tikėdamiesi sumažinti spūstis, degalų sąnaudas ir nelaimingų atsitikimų kelyje skaičių. Šalys finansuoja projektus, kurie yra labiau susiję su infrastruktūros klausimais, teisiniais aspektais, technologijų plėtra, ryšio aspektais, informacinių technologijų saugumu ir duomenų apsauga (Muller ir Voigtlander, 2019).

Tačiau transporto automatizacijos procese logistikos ir ekspedijavimo įmonės iki šiol mažai dalyvavo kuriant technologijas ir pagrindines sąlygas pagal savo poreikius. Jeigu vairuotojas bus pakeistas technologijomis, atsirastų didelis naudos potencialas krovinių pervežimo įmonėms dėl didėjančio vairuotojų trūkumo, didėjančių kaštų spaudimo ir mažų maržų, bei didėjančio efektyvios logistikos poreikio. Visa tai lemia automatizuotų sunkvežimių paklausą. Logistikos pramonės nuomone, mažai tikėtina, kad artimiausioje perspektyvoje sunkvežimių vairuotojai bus galutinai pakeisti technologijomis, nes sunkvežimio vairuotojo darbo specifika yra pernelyg sudėtinga (Muller ir Voigtlander, 2019).

1.5.2 Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tendencijos Lietuvoje

Duomenų analitikos įmonės „Scorify“ duomenimis (2021), Lietuvoje transporto ir logistikos sektorius sukuria daugiau nei 12% bendrojo vidaus produkto. Lietuvoje kasmet kelių transportu atvežama vidutiniškai iki 15% daugiau krovinių. Eilės, susidaranti priėmimo sandėlių iš nesuplanuotų vilkikų, neapibrėžtą laiką ten laukiantys vairuotojai, vėluojanti ar nuolat kintanti informacija, susijusi su atvykstančiomis transporto priemonėmis ir krovinių – visa tai yra kasdienės problemos, kurios apsunkina darbo sąlygas transporto ir logistikos sektoriuje. Šiandienos praktika vis dažniau atskleidžia spragas, kurios sukelia įtampą tiekimo grandinės procesuose ir atima daug laiko, dėl to šio sektoriaus dalyviai savo transportui valdyti vis dažniau ima naudoti programinę įrangą (BNS, 2021).

Išties, analizuojant darbo rinką Lietuvoje ir vertinant sunkvežimių vairuotojų darbo rinką, galima pastebėti, kad būtent minėtos specifikos darbuotojų daugiausiai vystoma paklausa (žr. 2 pav.).



Šaltinis: Užimtumo tarnyba, 2022

2 pav. Laisvų darbo vietų dinamika įvairiuose sektoriuose Lietuvoje

Per 2022 metų pirmąjį – trečiąjį ketvirtį transporto logistikos sektoriuje, įskaitant ir sunkvežimių vairuotojų darbo vietas buvo registruota 20298 vietos. Pokytis nuo 2021 metų pirmojo ketvirčio siekia 8690 darbo vietas (Užimtumo tarnyba, 2022). Išties, galima daryti prielaidą, kad darbo rinkos

sunkvežimių vairuotojų sektoriuje Lietuvoje yra stipriai augančios ir rodančios sunkvežimių vairuotojų trūkumą.

Visgi, galima pastebėti, kad transporto logistikoje yra tam tikrų trūkumų, dėl kurių rinka gali sumažėti. Vienas jų – COVID–19 pandemija. Žinoma, tai iššūkis ne tik Lietuvos rinkai, tačiau ir visame pasaulyje: Pirmieji pandemijos metai parodė, kad viena svarbiausių problemų šiuolaikinėje logistikoje – prekių pristatymas laiku. Tiekimo grandinė nuolat susidurdavo su rimtomis problemomis. Uostuose reguliariai susidaro spūstys, todėl iki šiol atsiranda pristatymų vėlavimai tiek pakrovimo metu Azijoje, tiek iškrovimo Vakaruose. Be to, dėl didelės vartotojų paklausos Vakaruose bei transportavimo pajėgumo ir kontenerių trūkumo, transporto tarifai išaugo apie 5 kartus, lyginant su pandemijos pradžia (Trans.info, 2022).

Lietuvos transporto sektoriaus ekspertai teigia, kad COVID–19 pandemija sukėlė daug nuostolių kelių transporto vežėjams taip pat ir dėl naujų sunkiasvorių transporto priemonių trūkumo (Trans.info, 2022).

Remiantis transporto logistikos ekspertų nuomone, Lietuvos transporto sektorius pasiekė kritinį tašką. Rekordinis darbo jėgos trūkumas stebimas jau kelis ketvirčius. Užimtumo tarnybos duomenimis, 2022 metų rugsėjį darbo rinkoje nustatyta virš 20 tūkst. laisvų darbo vietų tolimųjų reisų vairuotojams, o ieškančių dirbti šį darbą registravosi 177 žmonės (Užimtumo tarnyba, 2022) Taigi, galima pastebėti, kad pateikti Užimtumo tarnybos duomenys (2 pav.) atitinka ekspertų teiginius, jog kiekvienai transporto įmonei rasti sunkvežimių vairuotojų yra labai didelis iššūkis, nes darbuotojų pasiūlos rinka auga labai minimaliai. Kitaip tariant – tai „stovėjimas vietoje“. Pasak Tarptautinio transporto ir logistikos aljanso (TTLA, 2022) vadovo Povilo Drižo, vairuotojų darbo rinka Lietuvoje yra išsemta.

2. SUNKVEŽIMIŲ VAIRUOTOJŲ DARBO RINKOS VERTINIMO METODOLOGIJA

2.1 Tyrimo aktualumo pagrindimas

Tyrimo aktualumas. Transporto sektorius yra vienas iš svarbiausių ir sparčiausiai augančių sektorių pasaulyje, kurio apimtis vis didėja. Transportas įtakoja prekių judėjimą, įmonių srautų judėjimą, padeda vystyti visiems ekonominiams ir ne ekonominiams procesams. Pati svarbiausia viso sektoriaus dalis – vairuotojai. Vairuotojams keliami aukšti kvalifikacijos reikalavimai, siekiant tinkamo darbo atlikimo ir saugumo keliuose. Vairuotojai neatsiejama dalis, kuri glaudžiai susijusi kaip tarpininkai tarp siuntėjo ir gavėjo. Identifikuojant pagrindinius darbo rinkos sunkumus, įmanoma juos racionaliai spręsti, taip gerinant darbo sąlygas vairuotojams ir tikėtis didesnio susidomėjimo šia darbo sfera.

Tyrimo hipotezė. Sunkvežimių vairuotojų trūkumas darbo rinkoje yra pagrindinis veiksnys, lemiantis atlyginimų augimą.

Tyrimo objektas. Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčiai Lietuvoje.

Tyrimo problema. Kokie pagrindiniai veiksniai keičia sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčius Lietuvoje?

Siekiant įvertinti transporto logistikos, įskaitant sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tendencijas, būtina suprasti pagrindines problemas:

1. Auganti infliacija. Tai liečia darbo rinką, o tuo pačiu ir sunkvežimių vairuotojus. Visgi, su šia problema susiduria daugelis darbo sferų. Tačiau verta atkreipti dėmesį į didėjančias žaliavų, degalų ir kitas materialinių išteklių kainas ir augančius atlyginimus ne tik transporto sektoriuje.

2. Sudėtingas trečiųjų šalių vairuotojų įdarbinimas. Transporto logistikos atstovai skatina vyriausybę atsižvelgti ir keisti darbuotojų vizų, atvykimo išdavimo procedūras, skirti papildomų išteklių administraciniam darbui Lietuvos konsulatuose vidurinės Azijos valstybėse, kurių piliečiai norėtų dirbti Lietuvoje. Taip pat būti pasirengusiems ieškoti sprendimų, leidžiančių sektoriui išlikti konkurencingam visoje Europoje.

3. Darbo jėgos trūkumas sektoriuje. Pastaruoju metu transporto įmonės susiduria su dideliu sunkvežimių vairuotojų trūkumu. Didžiąją dalį šio sektoriaus užima vyresnio amžiaus darbuotojai, nes jaunoji karta nenoriai renkasi šią profesiją dėl sudėtingos darbo specifikos.

4. Mobilumo paketo suvokimas. Didžiausias iššūkis – mobilumo paketo įgyvendinimas ir prisitaikymas prie jo, kabotažo taisyklių įsisavinimas ir kontrolė. Kontrolei reikalingi papildomi resursai, kad būtų galima laikytis naujų taisyklių ir įstatymų. Tai bus ne tik žmogiškieji ar laiko resursai, tačiau

taip pat ir finansiniai. Taip pat IT technologijų išnaudojimas kasdieninėje veikloje. Šiuo metu taip pat skiriama labai daug dėmesio ir finansų IT technologijoms.

2.2 Tyrimų metodų pagrindimas ir apibūdinimas

Tyrimo tipas. Kiekybinis ir kokybinis tyrimo metodas.

Tyrimo metodas ir jos pasirinkimo pagrindimas. Anketinės apklausos metodas ir interviu metodas.

Apklausos metodas – tai plačiausiai paplitęs tyrimo metodas, kuriuo metu respondentui pateikiami klausimai, į kuriuos jis turi atsakyti. Klausimai būna trijų tipų: uždari, atviri ir mišrūs klausimai. Atviri klausimai yra tokie, kai atsakymą į klausimą įrašo pats apklausiamasis. Uždari – kai anketoje pateikti visi atsakymo į klausimą variantai. Mišrūs – kai apklausiamasis gali papildyti variantų sąrašą savo atsakymu (Kardelis, 2016).

Apklausa gali būti atliekama taikant kelis būdus:

- **Tiesioginė apklausa.** Šios apklausos tipas taikomas, kai tyrėjas susitikimų su respondentais metu išdalina anketas, o respondentai jas užpildę iš karto grąžina tyrėjui.

- **Telefoninė apklausa.** Šio tipo apklausos dažnai naudojamos visuomenės nuomonės tyrimuose dėl aukšto aprūpinimo telefonais lygio. Apklausų atlikimui yra naudojama sistema, kuri atrinka atsitiktinius numerius pasitelkiant kompiuterizuotas sistemas. Respondentų atsakymai tiesiogiai fiksuojami kompiuteryje.

- **Internetinė apklausa.** Šios apklausos tipo naudojimas sąlygotas internetinio prieinamumo, kurio gavimo būdas iš perspektyvios pusės pritaikomas sociologinei informacijai, turintis galimybę sulaukti grįžtamojo ryšio ir susidomėjimo iš respondentų.

Analizuojant sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos problemas, buvo taikomas internetinės apklausos metodas, kurio metu apklausos anketa buvo patalpinta į „Google Forms“ interneto platformą, taip siekiant patogiu ir greitu būdu gauti tyrimo rezultatus.

Interviu metodas – sklandus sisteminis duomenų tiesioginio ar netiesioginio pokalbio tarp interviu imančio ir interviu duodančio rinkimas. Pokalbiui pasiruošiama iš anksto, numatant jo procedūrą, struktūrą, tyrimo pobūdį ir netgi turinį pasirengiant interviu klausimus.

Tyrimo metu buvo remtasi interviu planu, kuriame numatyti konkretūs klausimai, apgalvojant jų pateikimo seką, taip pat buvo numatyta jog tyrimo eigoje tyrėjas papildomai gali užduoti klausimų, kurie nebuvo įtraukti plane, manant, jog taip būtų galima praturtinti tyrimą.

Tyrimo instrumentas. Pasirinkus tyrimo tipą ir tyrimo atlikimo metodą, buvo parengtas tyrimo instrumentas – apklausos anketa, interviu metodas. Apklausos anketa – tai anketa, kurioje sudaryti uždari, mišrūs ir atviri klausimai. 1–5 anketos klausimai pateikti siekiant surinkti informaciją apie respondentų lytį, amžių, išsilavinimą, darbo patirtį ir darbo vietos ypatybes. 6–8 klausimai skirti išsiaiškinti sunkvežimio vairuotojo profesijos paklausumą ir motyvacinius aspektus. 9–12 klausimai skirti apžvelgti sunkvežiminių vairuotojų darbo rinkos ypatumus, profesijos pasiūlą ir paklausą. 13–14 klausimai skirti nustatyti sunkvežiminių vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimo ypatumus Lietuvos darbo rinkoje. 15 klausimas skirtas sužinoti sunkvežiminių vairuotojų lūkesčius įmonių vadovų atžvilgiu. 16–18 klausimai skirti išsiaiškinti sunkvežiminių vairuotojų darbo užmokesčio ypatumus. 19–20 klausimai skirti numatyti sunkvežiminių vairuotojų įsiliejimo į rinką priežastis ir galimybes. **Apklausos tikslas** – išsiaiškinti sunkvežiminių vairuotojų darbo rinkos ypatumus remiantis sunkvežiminių vairuotojų darbo patirtimi.

Apklausos uždaviniai: 1. Suprasti sunkvežiminių vairuotojų darbo rinką ir jos pokyčius. 2. Išanalizuoti sunkvežiminių vairuotojų atlyginimo ypatybes. 3. Sužinoti sunkvežiminių vairuotojų nuomonę apie vairuotojų įdarbinimą iš trečiųjų šalių Lietuvos darbo rinkoje.

Interviu klausimai paruošti atviro tipo klausimai. Pusiaus struktūruotą interviu sudarė 10 pagrindinių klausimai: 1 klausimas skirtas išsiaiškinti eksperto darbo patirtį ir turimas kompetencijas transporto logistikos srityje. 2–3 klausimas skirti įvertinti darbo rinkos pokyčius. 4–8 klausimai skirti identifikuoti sunkvežiminių vairuotojų darbo rinkos ypatumus, išskylančias problemas, ieškant ir įdarbinant sunkvežiminių vairuotojus. 9–10 klausimai skirti apžvelgti esamą konkurenciją sunkvežiminių vairuotojų darbo rinkoje ir sunkvežiminių vairuotojų pasiūlos galimybes Lietuvoje. **Interviu tikslas** – išsiaiškinti sunkvežiminių vairuotojų darbo rinkos ypatumus remiantis krovinių pervežimo įmonių vadovų patirtimi.

Interviu uždaviniai: 1. Sužinoti krovinių pervežimo įmonių vadovų įžvalgas apie darbo rinkos pokyčius. 2. Išsiaiškinti sunkvežiminių vairuotojų darbo rinkos tendencijas. 3. Apžvelgti konkurencinę aplinką sunkvežiminių vairuotojų darbo rinkoje ir žmoniškųjų išteklių paieškos galimybes.

Tyrimo imtis. Remiantis Linavos (2022 m.) duomenimis, sunkvežiminių vairuotojais Lietuvoje dirba apie 80 tūkst. darbuotojų. Reikalingam respondentų imties dydžiui nustatyti taikyta Panijoto formulė. Tyrimo imtis sudaryta remiantis 95 proc. pasiklovimo lygmeniu ir 5 proc. paklaidos tikimybe. Tokia paklaidos tikimybė pasirinkta, remiantis realiu imties tūrio poreikiu. Apskaičiuotas reikalingas minimalus imties dydis, norint gauti statistiškai reikšmingus rezultatus – 382 respondentai. Internetinės apklausos nuorodos sklaida vykdyta ja dalinantis socialiniu tinklu „Facebook“. Tyrimo metu reprezentatyvi imtis pasiekta, tyrime dalyvavo 415 respondentai. Tyrimo vykdymo laikotarpiu buvo

priimtos visos užpildytos anketos. Apklausa buvo vykdoma nuo 2022 m. spalio 25 d. iki 2023 m. sausio 25 d.

Siekiant įvertinti sunkvežimių vairuotojų darbo rinką ir jos pokyčius iš įmonių ir jų vadovų pusės, buvo atliktas interviu su 5 įmonių vadovais, kurie atstovauja 2 dideles (virš 500 darbuotojų) krovinių pervežimo įmones, 1 vidutinio dydžio (nuo 100 iki 500 darbuotojų) įmonę ir 2 mažesnes (iki 100 darbuotojų) krovinių pervežimo įmones. 3 įmonių vadovai į interviu klausimus atsakė raštu. Iš 2 įmonių vadovų atsakymai buvo gauti susitikimo metu. Interviu buvo vykdomas nuo 2022 m. spalio 31 d. iki 2022 m. gruodžio 15 d.

Tyrimo etika. Tyrimas vykdytas vadovaujantis pagrindiniais tyrimo etikos principais. Anot Kardelio (2016), tyrimo etika skirta užtikrinti, kad tyrimo procedūrų metu būtų laikomasi pagrindinių etiškumo normų. Atliekant tyrimą buvo užtikrintas geranoriškumo principas, pateiktuose klausimuose vyravo pagarbus stilius, jame nėra asmens orumą žeminančių teiginių ar klausimų, įžeidžiančių žodžių, nepatogumo jausmo sukeliančių klausimų, taip pat, nesudaro prielaidų apklaustiesiems prarasti anonimiškumą. Realizuojant pagarbos asmens orumui principą, tyrimo klausimynas buvo aiškiai išdėstytas, objektyvus bei orientuotas į tyrimo tikslą. Tyrimo dalyviams buvo paaiškintas tyrimo tikslas, nekonkretizuojant tyrimo tikslo sąvokų, kurios identifikuotų tyrimo objektą ir nedarytų įtakos respondentų atsakymams į užduotus tyrėjo klausimus. Išlaikant teisę gauti tikslią informaciją, respondentams buvo paaiškinta kokių tikslu atliekamas tyrimas, nurodomas koks buvo praktikuojamas tyrimo duomenų rinkimo būdas, supažindinama su duomenų naudojimo būdais. Apklausiamieji buvo patikinti, kad jie nepatirs jokios žalos, jų atsakymai bus laikomi anonimiškais bei konfidencialiais. Apklausiamieji buvo informuoti, kad apklausos metu gauti atsakymai bus naudojami tik baigiamajam magistro darbui parengti.

3. SUNKVEŽIMIŲ VAIRUOTOJŲ DARBO RINKOS POKYČIŲ VERTINIMAS

3.1 Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos bendrų tendencijų analizė

2022 metais krovinių keliais apyvarta sumažėjo 7% iki 105 mln. tonų. Tai pirmas nuosmukis nuo 2015 m., kai krovinių keliais apyvarta sumažėjo 11,1%. Apyvarta sumažėjo visų rūšių kelių transporte: tarptautinių pervežimų – 7,8%, kabotažo – 16,8%, transporto – 15,9% (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, 2023).

Krovinių vežimo keliais rinka Lietuvoje traukiasi, o krovinių vežimo paslaugų paklausa Europoje išlaiko augimą. Tai liudija ir tai, kad įmonių eksportuojamų transporto paslaugų dalį perima vežėjai iš kitų šalių, turinčių geresnę prieigą prie ES krovinių gabenimo rinkos ir palankesnių sąlygų įdarbinti vairuotojus iš trečiųjų šalių, ypač Baltarusijos (BNS, 2022).

2021 m. Europos krovinių vežimo keliais rinka išaugo 9,4 %, o 2022 m. buvo prognozuojama 4,9 %. Lenkija taip pat susiduria su vairuotojų trūkumo iššūkiais, tačiau jai pavyko išlaikyti stabilų kelių transporto rezultatyvumą pirmąjį 2022 metų pusmetį (Research and Markets, 2022).

Kaimyninių šalių įmonės naudoja supaprastintomis konsulinėmis procedūromis, įdarbindamos darbuotojus iš trečiųjų šalių. Darbuotojai migrantai sudaro apie ketvirtadalį visos Europos varančiosios darbo jėgos. Būtina suprasti, kad visos Europos šalys susiduria su vairuotojų trūkumu. Konkurencinėje kovoje laimi tos šalys, kurios randa greitus sprendimus ir geba lanksčiai prisitaikyti prie esamų sąlygų, kurias diktuoja sudėtinga geopolitinė ir ekonominė situacija. Tokiu atveju Lietuva pralaimi. Lietuva per pastaruosius kelerius metus demonstravo vienus sparčiausių augimo tempų ES krovinių vežimo rinkoje ir sugebėjo atsidurti tarp trijų didžiausių tarptautinių krovinių srautų ES valstybių narių. Tai iš esmės pasiekta paspartinus užsienio vairuotojų įdarbinimą (BNS, 2022).

Dėl Rusijos pradėto karo Ukrainoje iš Lietuvos įmonių pasitraukė apie 12 tūkst. Ukrainos vairuotojų. Taip pat išnyko galimybės samdyti vairuotojus iš Baltarusijos. Darbo jėgos nuostoliai ypač išryškėjo įsigaliojus Mobilumo paketo reikalavimams, dėl nuolatinio vairuotojų ir sunkvežimių gražinimo, įmonėms susidūrus su poreikiu bent 1,5 karto daugiau vairuotojų, kad išlaikytų esamas transporto apimtis (TTLA, 2022).

2022 m. pirmąjį pusmetį sunkiasvorių ir krovinių transporto priemonių vairuotojai buvo paklausiausia profesija Lietuvoje pagal kvalifikuotą darbo jėgą. Per šį laikotarpį darbdaviai šiems vairuotojams užregistravo per 11 tūkst. laisvų darbo vietų (Cargo News, 2022).

Analizuojant sunkvežimių vairuotojų darbo užmokestį, reikia pabrėžti, kad jis Europos Sąjungoje labai skiriasi ir priklauso nuo daugelio veiksnių (transporto įmonės dydžio, stažo ir darbo sistemos,

papildomų darbuotojų įgaliojimų) ir sudedamųjų dalių (bazinio atlyginimo, priedų už budėjimą, viršvalandžius, darbą naktį, kelionės išlaidų kompensavimo). Nepaisant to, svarbiausias veiksnys yra ekonominio išsivystymo lygio skirtumai tarp valstybių narių. Periferinėse šalyse atlyginimai yra daug mažesni nei šalyse, kurios sudarė Europos Sąjungą prieš naujų narių įstojimą 2004 m. (Trans.Info, 2022).

Prancūzijos nacionalinės kelių komisijos duomenimis, daugiausiai Europoje pandemijos laikotarpiu uždirbo vairuotojai iš Liuksemburgo (įskaitant priedus ir bazinį atlyginimą, bet neįskaitant kitų atlygio dalių) (žr. 1 lent.). Šiuo laikotarpiu jų darbo užmokestis siekė 41958 Eur per metus. Kiti daugiausiai uždirbantys vairuotojai buvo iš Italijos (40703 Eur) ir Belgijos (39589 Eur). Mažiausiais vairuotojų atlyginimas mokamas darbuotojams Bulgarijoje (15186 Eur per metus), Lietuvoje (16130 Eur) ir Rumunijoje (16693 Eur) (Comite National Routier, 2019).

1 lentelė. Sunkvežimių vairuotojų atlyginimas atskirose ES šalyse (per metus, eurai) 2019 m.

Šalis	Pagrindas	Priedai	Iš viso
Liuksemburgas	37702	4256	41958
Italija	29294	11409	40703
Belgija	31428	8161	39589
Prancūzija	29736	8780	38516
Vakarų Vokietija	31972	5292	37264
Rytų Vokietija	22655	10738	33393
Ispanija	19878	10738	306
Portugalija	11318	11679	22997
Slovėnija	11340	10868	22208
Slovakija	8424	10395	18819
Lenkija	7224	11110	18334
Čekija	6545	10890	17435
Vengrija	6400	10733	17133
Rumunija	5143	11550	16693
Lietuva	5760	10370	16130
Bulgarija	3636	11550	15186

Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal Comite National Routier, 2019

Analizuojant vairuotojų įdarbinimo metines išlaidas, didžiausias išlaidas patiria darbdaviai Belgijoje, kur vieno darbuotojo įdarbinimo išlaidos (atlyginimas ir darbuotojo mokamos socialinio draudimo įmokos, darbdavio apmokamos socialinio draudimo dalys ir kitos darbo užmokesčio dalys) yra 55810 Eur per metus (žr. 2 lent.). Mažiausias išlaidas patiria darbdaviai iš Vidurio ir Rytų Europos (Bulgarijos, Rumunijos, Lietuvos, Vengrijos, Čekijos, Lenkijos) (Comite National Routier, 2019).

2 lentelė. Sunkvežimio vairuotojo įdarbinimo metinės išlaidos (per metus, eurai) 2019 m.

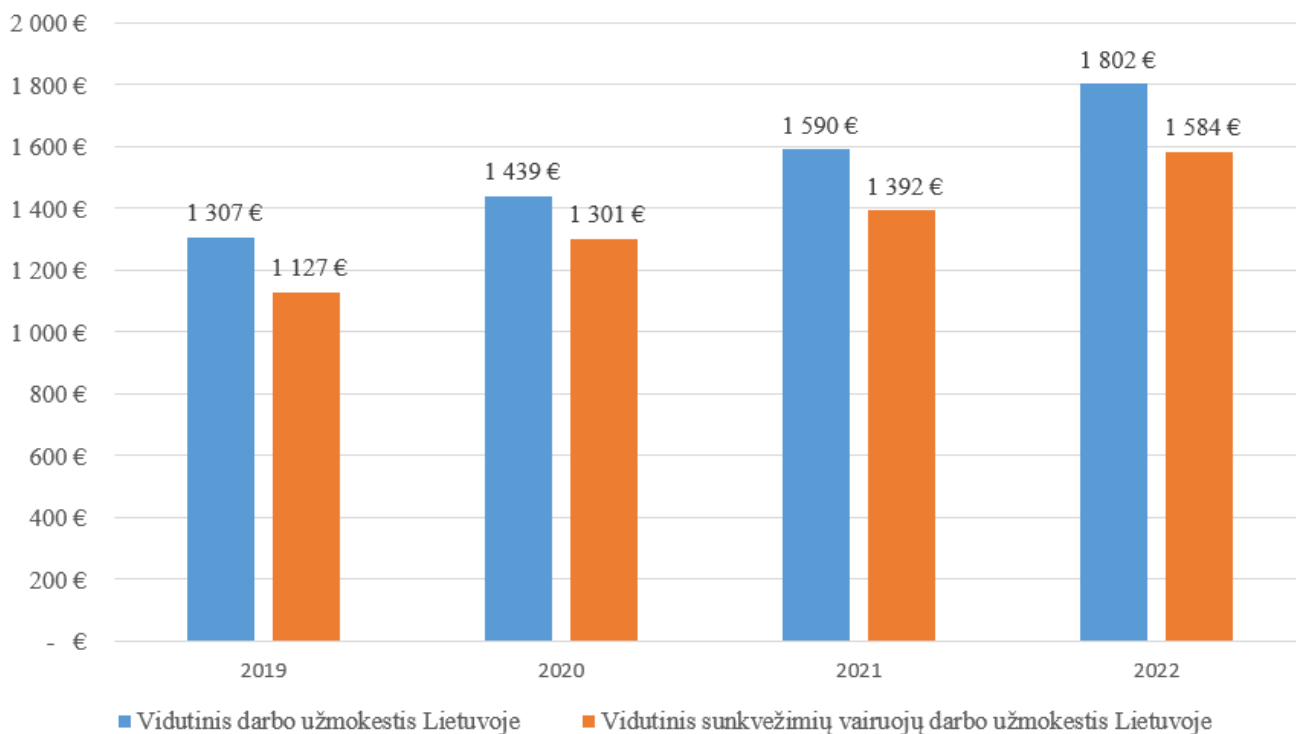
Šalis	Vairuotojo atlyginimas ir socialinio draudimo įmokos, kurias moka vairuotojas	Socialinio draudimo įmokos, kurias moka darbdavys	Kiti atlyginimo komponentai
Belgija	31428	16221	8161
Italija	29294	10516	11409
Liuksemburgas	37702	5056	4256
Prancūzija	29736	9120	8780
Vakarų Vokietija	31972	8129	5292
Ispanija	19878	7275	10738
Rytų Vokietija	22655	5760	10738
Portugalija	11318	3220	11679
Slovėnija	11340	1878	10868
Slovakija	8424	2965	10395
Lenkija	7224	1479	11110
Čekija	6545	2232	10890
Vengrija	6400	1824	10733
Lietuva	5760	1878	10370
Rumunija	5143	1175	11550
Bulgarija	3636	673	11550

Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal Comite National Routier, 2019

2020 metų pradžioje tarptautinių vairuotojų atlyginimas Lietuvoje nuo 130 proc. minimalios algos padidėjo iki 165 proc. (Lietuva yra vienintelė šalis Europoje, kuri taiko vadinamąjį atlyginimų koeficientą vairuotojams). Nuo 2022 m. sausio 1 d. padidinus minimalų atlyginimą iki 730 Eur, vairuotojų bazinis atlyginimas padidėjo iki 1204 Eur neatskaičius mokesčių. Šiuo metu dienpinigiai

Lietuvoje, Europos maršrutuose siekia vidutiniškai 70 Eur, nors priklausomai nuo regiono ir įmonės ši suma svyruoja nuo 60 iki 90 Eur per dieną. Atsižvelgiant į vidutinį 70 Eur darbo užmokestį per dieną, vairuotojų mėnesinis atlyginimas Lietuvoje šiuo metu yra 1633 Eur atskaičius mokesčius (Trans.Info, 2022).

Lyginant sunkvežimių vairuotojų vidutinio darbo užmokesčio pokytį su vidutiniu darbo užmokesčiu Lietuvoje per paskutiniuosius 4 metus, pastebima, kad sunkvežimių vairuotojų darbo užmokestis yra mažesnis, nei vidutinis darbo užmokestis Lietuvoje (žr. 3 pav.). Taip yra todėl, kad sunkvežimių vairuotojų bendroje pajamų struktūroje darbo užmokestis sudaro tik apie trečdalį visos gaunamos sumos, o du trečdalius sudaro kiti priedai ar dienpinigiai, kurie nėra įskaičiuojami į atlyginimo vidurkius, todėl ateityje sunkvežimių vairuotojai nukenčia finansiškai, skaičiuojant pensijas, atostoginius, nedarbo išmokas ir kt.

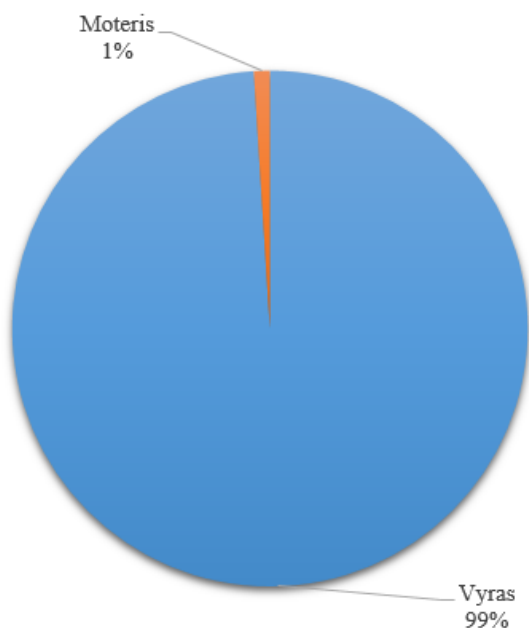


Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal Lietuvos Respublikos statistikos departamentą, 2023

3 pav. Vidutinių darbo užmokesčių pokyčiai Lietuvoje (bruto)

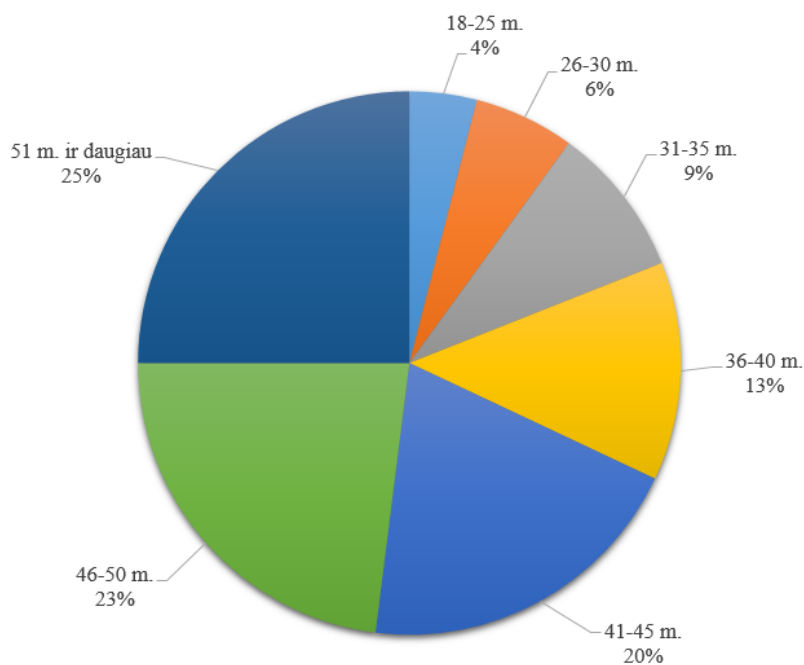
3.2 Anketinės apklausos rezultatų analizė ir interpretavimas

Pirmoje anketos dalyje buvo siekiama išsiaiškinti sunkvežimių vairuotojų demografines charakteristikas (žr. 4 pav.). Kiekybiniame tyrime iš viso dalyvavo 415 respondentų. Tyrimo metu gauti duomenys rodo, kad sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje absoliuti dauguma sunkvežimių vairuotojų sudaro vyrai – 99%, o moterų – 1%. Pagal gautus rezultatus, galima daryti prielaidą, kad tokį pasiskirstymo procentą lemia darbo specifika.



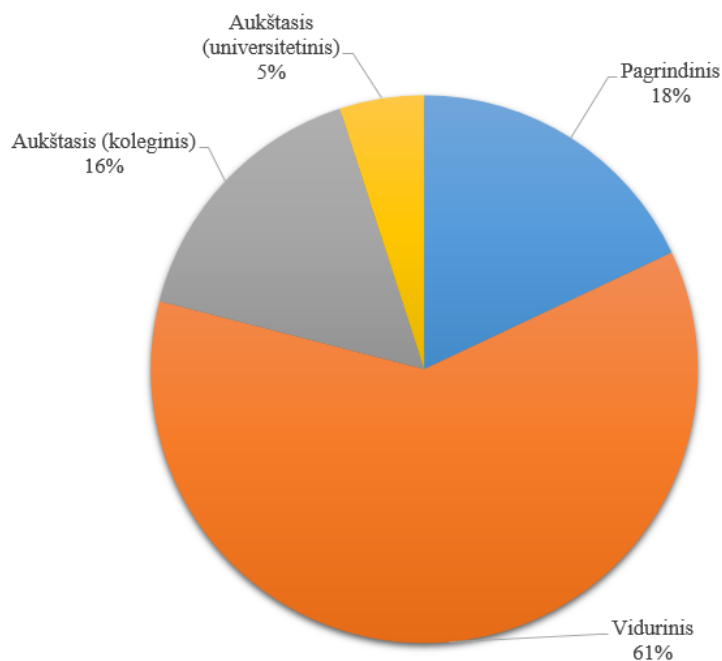
4 pav. Respondentų lytis

Siekiant išsiaiškinti sunkvežimių vairuotojų amžių, nustatyta, kad didžioji dauguma respondentų yra vyresnio amžiaus (žr. 5 pav.). 25 % respondentų priklauso 51 m. ir daugiau amžiaus kategorijai, 46–50 m. amžiaus kategorijai priklauso 23 % respondentų ir atitinkamai 41–45 m. – 20 %. Iš gautų rezultatų galima daryti prielaidą, jog beveik 70 % sunkvežimių vairuotojų yra vyresnio amžiaus. Mažesnę dalį sudaro jaunesnių amžiaus grupių vairuotojai: 18–25 m. – 4 %; 26–30 m. – 6 % ir 31–35 m. – 9 %.



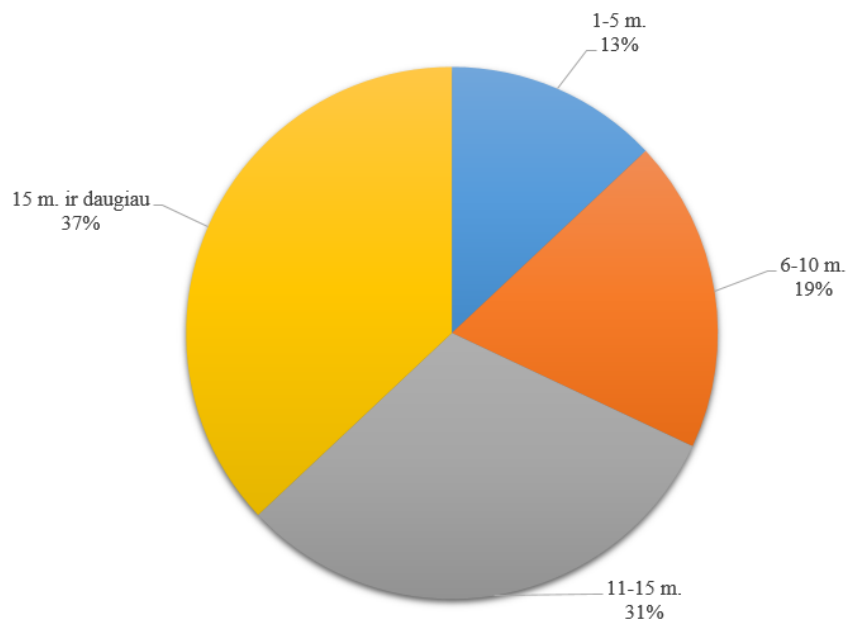
5 pav. Respondentų amžius

Respondentų buvo paprašyta nurodyti, kokį išsilavinimą jie yra įgiję (žr. 6 pav.). 61 % respondentų yra įgiję vidurinį išsilavinimą, o 18 % – įgiję pagrindinį išsilavinimą. Aukštąjį išsilavinimą įgijo 21 % respondentų. Darytina prielaida, jog dauguma sunkvežimių vairuotojų yra įgiję tik sunkvežimio vairuotojo specialybę ir jiems pretenduoti į kitą darbo sferą būtų ganėtinai sudėtinga.



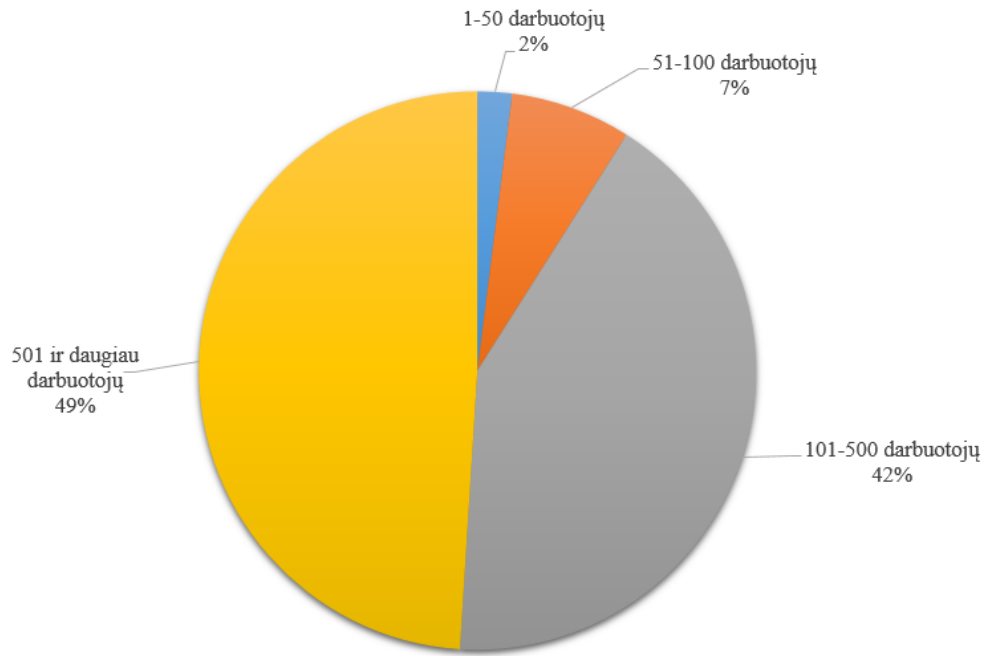
6 pav. Respondentų išsilavinimas

Norint sužinoti, kokią darbo patirtį rinkoje turi sunkvežimių vairuotojai, respondentų buvo paklausta, kiek metų jie dirba sunkvežimių vairuotojais (žr. 7 pav.). Gauti apklausos rezultatai rodo, kad 37 % respondentų sunkvežimių vairuotojais dirba 15 m. ir daugiau, 31 % respondentų darbo stažas yra tarp 11 ir 15 metų. Mažiausiai, 13% visų apklaustųjų sunkvežimių vairuotojais dirba nuo vienerių metų iki penkerių. Akivaizdu, kad respondentai turi sukaupę nemažą darbo patirtį ir didžioji dalis visų apklaustųjų sunkvežimių vairuotojais dirba jau daugelį metų.



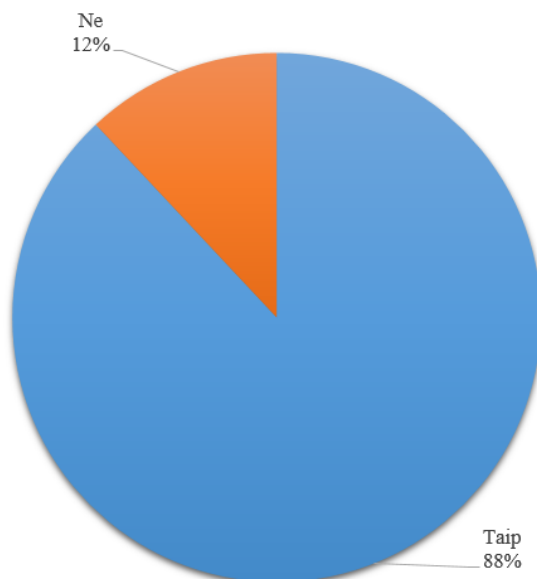
7 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kiek metų dirbate sunkvežimių vairuotoju?“

Respondentų buvo teirautasi, kokio dydžio įmonėse (pagal darbuotojų skaičių) jie dirba (žr. 8 pav.). Didžioji dalis apklaustųjų (49 %) dirba didelėse įmonėse, kurių darbuotojų skaičius viršija 500 darbuotojų. Kita didelė apklaustųjų dalis (42 %) dirba įmonėse, kurių darbuotojų skaičius svyruoja tarp 101 – 500 darbuotojų. Likusieji 9% respondentų – dirba sąlyginai mažose krovinių pervežimo įmonėse, kurių darbuotojų skaičius siekia iki 100 darbuotojų. Galima teigti, kad tokie respondentų atsakymų rezultatai patvirtina ir aiškiai nurodo, kad sunkvežimių vairuotojai sukaupę didesnę darbo patirtį renkasi didesnes įmones, kuriose manytina, geresnės darbo perspektyvos.



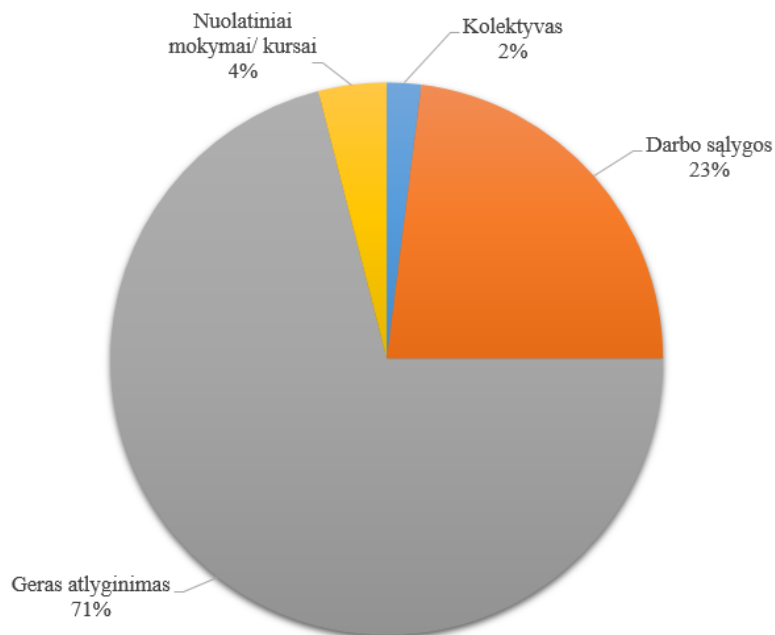
8 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kokio dydžio įmonėje (pagal darbuotojų skaičių) dirbate?“

Siekiant sužinoti, ar sunkvežimių vairuotojo darbas kelia stresą, 88 % respondentų į šį klausimą atsakė teigiamai (žr. 9 pav.). Tik nedidelė dalis (12 %) atsakė, jog dirbant sunkvežimio vairuotojo darbą, stresas nėra keliamas. Iš šių respondentų atsakymų, galima daryti prielaidą, jog ši profesija yra ganėtinai glaudžiai susijusi su patiriamu stresu ir galimai kenkia sveikatai.



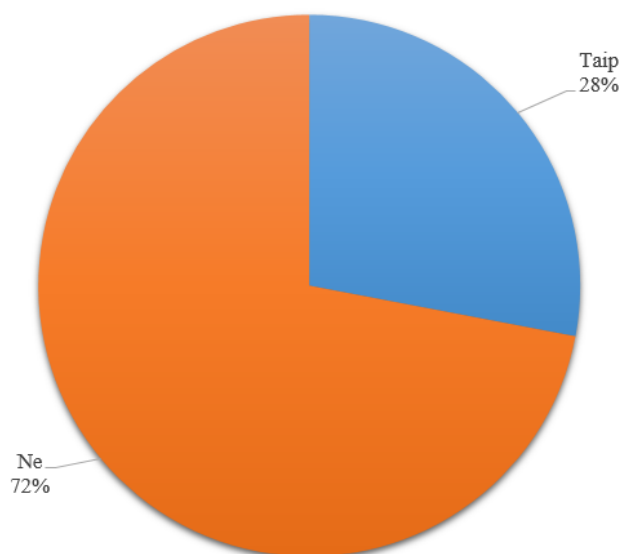
9 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Jūsų nuomone: ar sunkvežimių vairuotojo darbas kelia stresą?“

Respondentų buvo pasiteirauta, kas juos labiausiai motyvuoja dirbti šį darbą (žr. 10 pav.). Gauti apklausos rezultatai parodė, jog 71 % respondentų atsakė, jog dirbti sunkvežimių vairuotoju labiausiai motyvuoja geras atlyginimas. 23 % respondentų skiria prioritetą darbo sąlygoms. Iš ties nelabai stipriai nustebino, ypač kai paskutiniaisiais metais viskas nepaprastai brangsta. Vos 4% respondentų teigia, kad juos motyvuoja nuolatiniai mokymai ir kursai. 2 % apklaustųjų teigia, kad juos motyvuoja kolektyvas. Tai aktualu tada, kai vairuotojas vyksta į ilgas keliones kartu su kitu vairuotoju–porininku. Tokiu atveju išties yra itin svarbus vadinamasis kolektyvas, kadangi praleisti didžiąją darbo laiko dalį su kitu vairuotoju viename sunkvežimyje yra sudėtinga.



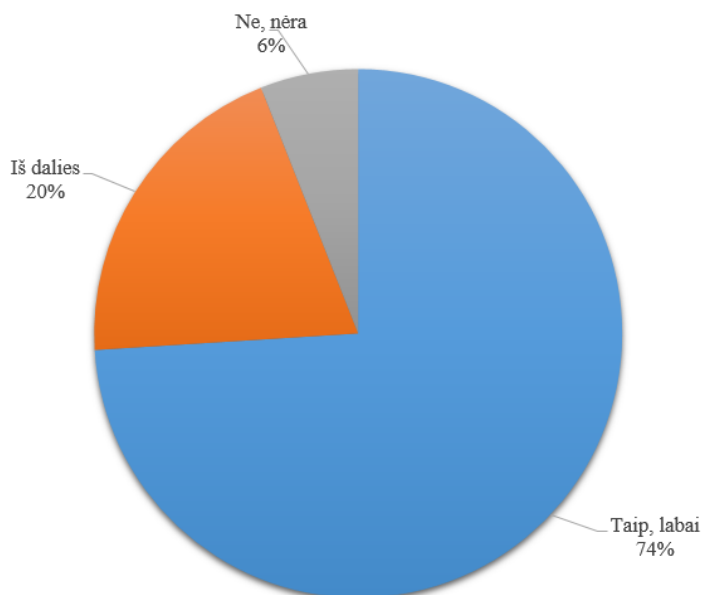
10 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip manote, kas labiausiai motyvuoja dirbti sunkvežimių vairuotoju?“

Norint sužinoti respondentų nuomonę ar sunkvežimio vairuotojo profesija šiuo metu yra paklausi, apklausos rezultatai parodė, kad 72 % respondentų atsakė neigiamai ir 28 % atsakė, jog profesija paklausi (žr. 11 pav.). Iš gautų rezultatų galima susidaryti nuomonę, jog sunkvežimio vairuotojo darbo specifika išties yra ganėtinai sudėtinga, todėl dėl šios priežasties, profesijos paklausumas rinkoje yra ganėtinai mažas, ypač jaunų žmonių (iki 35 m.) tarpe.



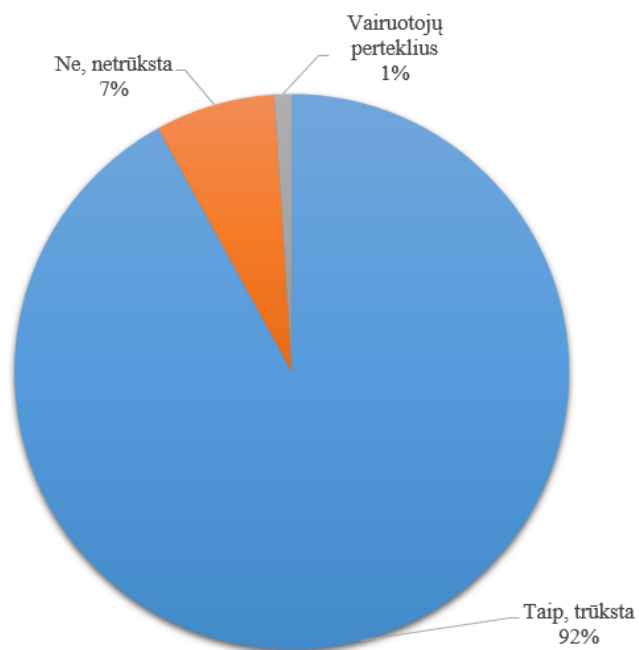
11 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip manote, ar šiuo metu sunkvežimio vairuotojo profesija yra paklausi?“

Respondentams buvo užduotas klausimas, ar sunkvežimių vairuotojų darbo rinka ir jos pasiūla yra didelė (žr. 12 pav.). Didžioji dauguma respondentų (74 %) atsakė teigiamai, o 20 % mano, kad rinka iš dalies yra didelė. Tik 6 % respondentų teigia, kad didelės pasiūlos sunkvežimių darbo rinkoje nėra. Vadovaujantis apklausos rezultatais, darytina prielaida, kad pasiūla sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje yra itin didelė, ypač didelėse krovininių pervežimo įmonėse, kurioms reikalingas didesnis darbuotojų skaičius.



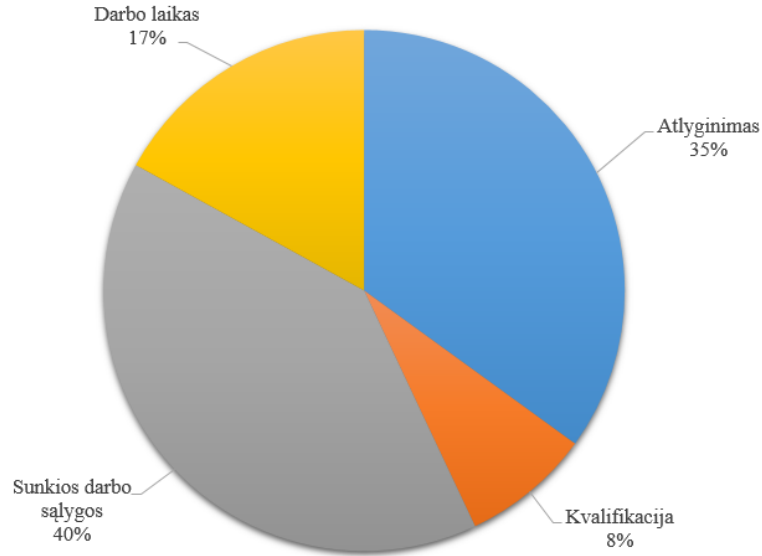
12 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip manote, ar sunkvežimių vairuotojų darbo rinka ir jos pasiūla yra didelė?“

Pasiteiravus respondentų nuomonės apie sunkvežimių vairuotojų trūkumą ar perteklių rinkoje, apklausos metu beveik visi apklausoje dalyvavę respondentai (92 %) atsakė, jog sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje trūksta (žr. 13 pav.). Tik 7 % visų apklaustųjų pasisako, kad vairuotojų darbo rinkoje netrūksta, o likusysis 1 % teigia, kad vairuotojų darbo rinkoje yra perteklius. Manytina, kad pagrindinis sunkvežimių vairuotojų trūkumas labiausiai siejasi su tuo, kad jaunesnio amžiaus (iki 35 m.) žmonės nenoriai renkasi šią profesiją.



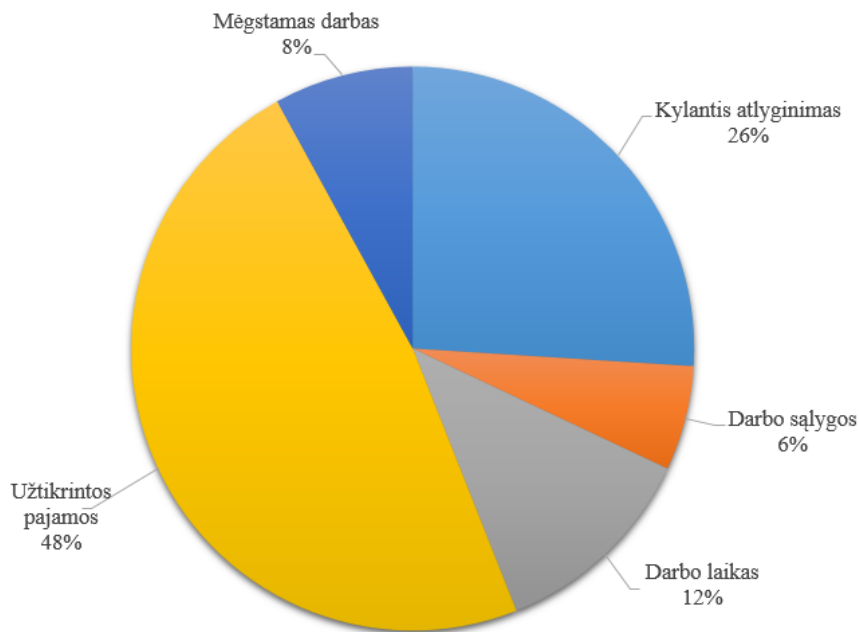
13 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar jūsų nuomone trūksta sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje?“

Respondentų buvo paklausta, kas jų nuomone įtakoja vairuotojų trūkumą (žr. 14 pav.). 40 % respondentų atsakė, jog didžiausią įtaką vairuotojų trūkumui turi sunkios darbo sąlygos. 35 % respondentų teigia, jog atlyginimas turi taip pat ganėtinai stiprią įtaką vairuotojų trūkumui. Kiek mažiau respondentų (17 %) atkreipia dėmesį į darbo laiką ir kvalifikaciją (8 %) Galima daryti prielaidą, kad sunkvežimio vairuotojo darbas atsakingas ir sunkus.



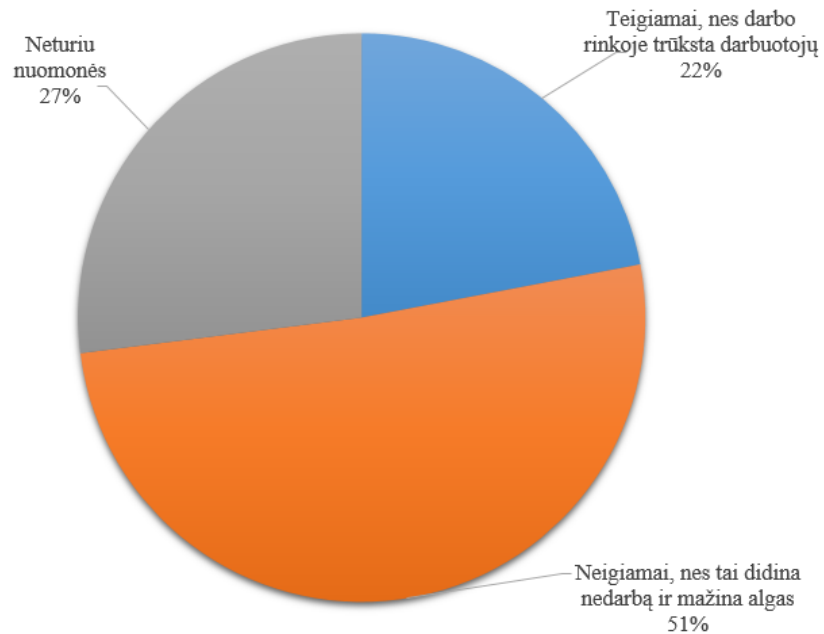
14 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kas jūsų nuomonę įtakoja vairuotojų trūkumą?“

Respondentų buvo pasiteirauta, kokie pagrindiniai kriterijai labiausiai įtakoja dirbti sunkvežimio vairuotoju, respondentai pagrindiniu kriterijumi (48 %) įvardino užtikrintas pajamas (žr. 15 pav.). Taip pat didelę įtaką turi kylantys atlyginimai (26 %). Dalis respondentų pasirinko darbo laiką (12 %) ir 8 % respondentų nurodė, kad tai jų mėgstamas darbas. Rodikliai rodo, kad respondentams renkantis sunkvežimio vairuotojo darbą prioritetą skiria pajamų užtikrintumui ir atlyginimo kilimui.



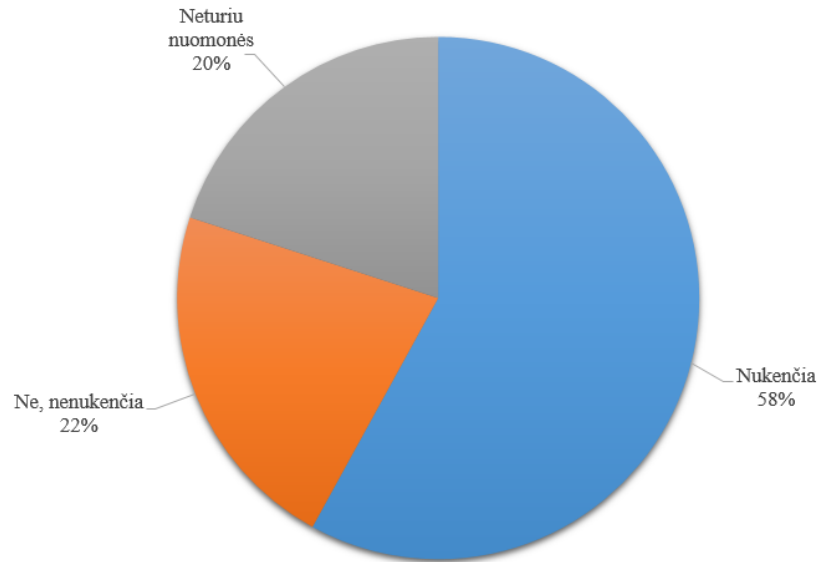
15 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Jūsų nuomone, kas labiausiai įtakoja dirbti sunkvežimio vairuotojo darbą?“

Toliau atliekant anketinę apklausą respondentų buvo klausta, kaip vertina vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimą mūsų valstybėje (žr. 16 pav.). 51 % respondentų vertina neigiamai, nes tai didina nedarbą ir mažina algas. 22 % respondentų vertina teigiamai, nes jų nuomone darbo rinkoje trūksta darbuotojų. 27 % respondentų neturi nuomonės šiuo klausimu. Sąlyginai nemažas respondentų procentas, kurių nuomonė yra teigiama, kol kas neįjunta darbo stygiaus ar mažėjančių atlyginimų. Bet kita pusė respondentų (51 %), aiškiai nurodo, kad nėra teisinga priimti darbuotojus iš trečiųjų šalių, nes tiesiogiai įjunta mažėjančias darbo apimtis bei tuo pačiu ir atlyginimus. Darytina prielaida, jog įdarbinant trečiųjų šalių darbuotojus Lietuvos krovinių pervežimo įmonėse, jie tarsi „atima“ darbo apimtis ir atlyginimus iš darbuotojų lietuvių.



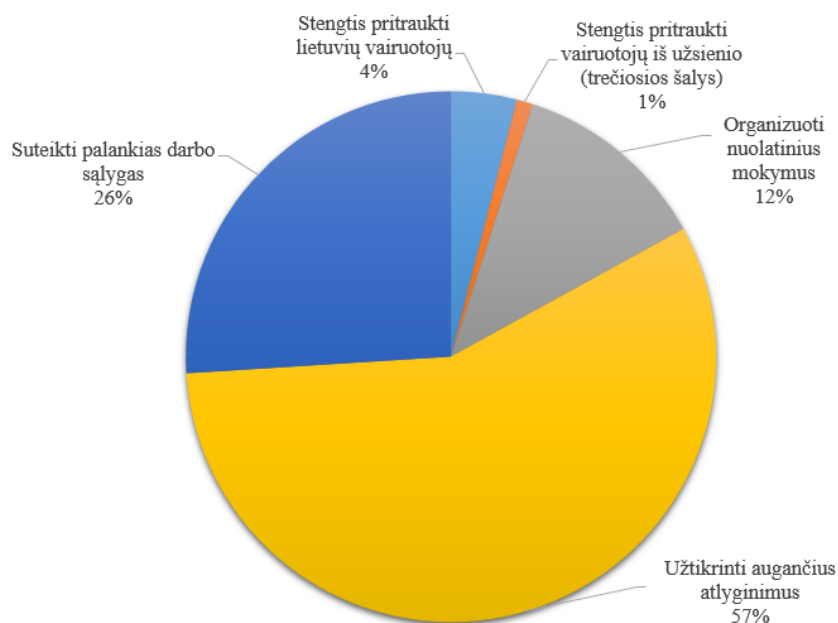
16 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kaip vertinate sunkvežimių vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimą mūsų valstybėje?“

Į klausimą ar įdarbinant sunkvežimių vairuotojus iš trečiųjų šalių, Lietuvos darbo rinka nenukenčia transporto logistikos srityje dauguma respondentų (58 %) atsako, kad Lietuvos darbo rinka nuklenčia (žr. 17 pav.). 22 % respondentai mano, kad dėl trečiųjų šalių vairuotojų įdarbinimo Lietuvos darbo rinka nenukenčia ir 20 % respondentų neturi nuomonės šiuo klausimu. Darytina prielaida, kad įdarbinant sunkvežimių vairuotojus iš trečiųjų šalių išties gali mažėti darbo apimtys ir darbo užmokestis lietuvių sunkvežimių vairuotoju atžvilgiu.



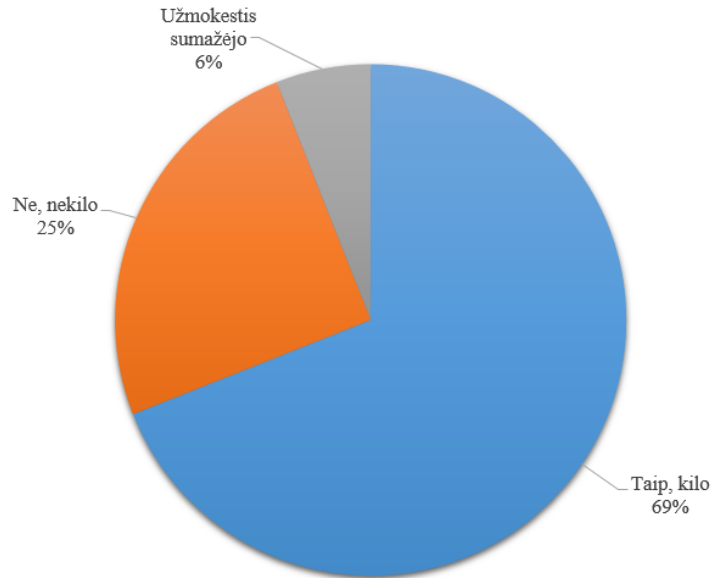
17 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Jūsų nuomone: ar įdarbinant sunkvežimių vairuotojus iš trečiųjų šalių, Lietuvos darbo rinka nenukenčia transporto logistikos srityje?“

Uždavus klausimą respondentams, kokių sprendimų ar veiksmų jie labiausiai tikisi iš transporto įmonės vadovo buvo nustatyta, kad respondentų atžvilgiu (57 %) svarbiausia, jog įmonių vadovai užtikrintu augančius atlyginimus (žr. 18 pav.). 26 % respondentai teikia prioritetą palankių darbo sąlygų suteikimui. 12 % respondentų pageidauja, kad įmonių vadovai dažniau organizuotų nuolatinis mokymus. Mažai daliai respondentų (4 %) aktualu, kad vadovai stengtųsi į komandą pritraukti daugiau lietuvių vairuotojų. Galima pastebėti, jog atlyginimų dydis ir jų augimas užima aukštą vietą šioje darbo sferoje. Vieni didžiausių respondentų siekių, jog vadovai atsižvelgs ir užtikrins augančius atlyginimus ir palankias darbo sąlygas.



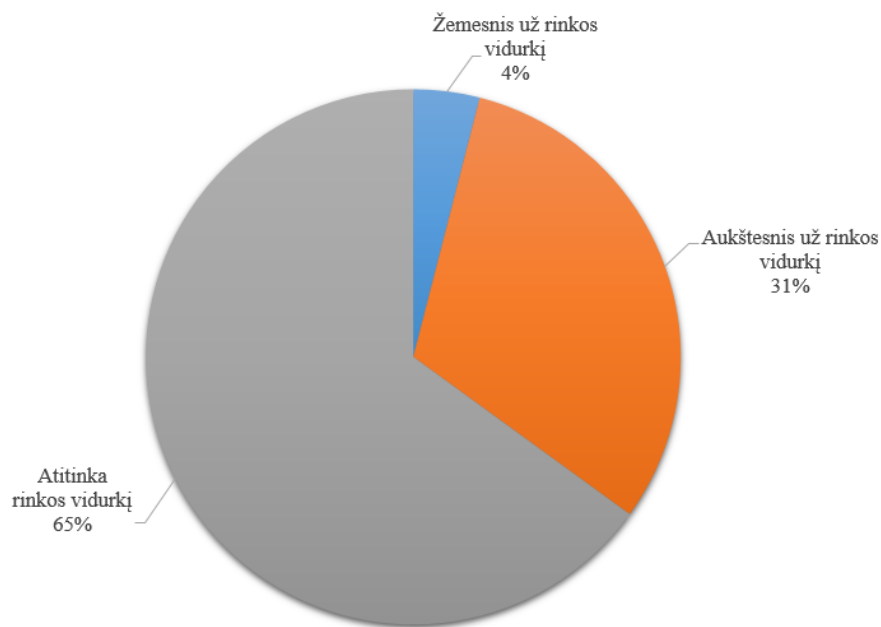
18 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kokių sprendimų ar veiksmų labiausiai tikėtės iš transporto įmonės vadovo?“

Siekiant išsiaiškinti, kaip keitėsi sunkvežimių vairuotojų darbo užmokestis per pastaruosius metus, respondentai nurodė, kad didžiajai daugumai (69 %), per pastaruosius metus atlyginimai buvo keliami ir gauna didesnę užmokestį nei anksčiau (žr. 19 pav.). Tačiau, nemažas skaičius (25 %) visų apklaustųjų sako, kad jiems atlyginimai nebuvo keliami per pastaruosius metus, o likusieji 6% teigia, kad jiems buvo sumažintas atlyginimas. Nors daugeliui respondentų atlyginimai per pastaruosius kilo, bet gana nemažai daliai atlyginimai nebuvo keliami ir net sumažėjo. Galimai tai glaudžiai susiję su nestabilumais pasaulinėje rinkoje dėl COVID–19 ir karo Ukrainoje.



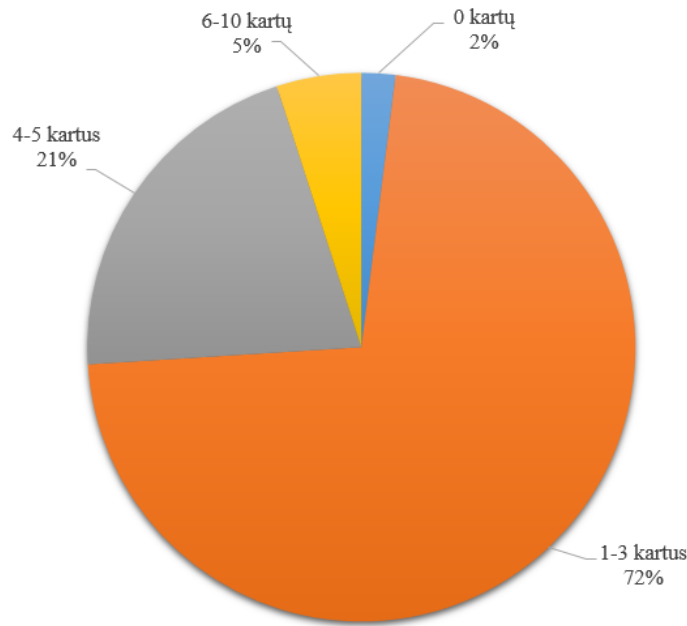
19 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar per pastaruosius metus, jūsų darbo užmokestis pakilo?“

Siekiant toliau analizuoti sunkvežimių vairuotojų atlyginimų ypatumus, respondentų buvo paklausta, ar jų gaunamas atlyginimas atitinka bendrą darbo rinkos vidurkį (žr. 20 pav.). Gauti tyrimo rezultatai džiugina, kadangi didžioji dauguma (69 %) teigia, kad jų atlyginimas atitinka rinkos vidurkį bei 31 % teigia, kad jų atlyginimai yra netgi ir aukštesni už rinkos vidurkį. Tačiau 4 % iš visų apklaustųjų sako, kad jų gaunamas atlyginimas yra žemesnis už rinkos vidurkį. Visgi, galima tik pasidžiaugti tokiais rezultatais, kadangi daugumos gaunamas atlyginimas atitinka rinkos vidurkį bei yra ir aukštesnis už rinkos vidurkį.



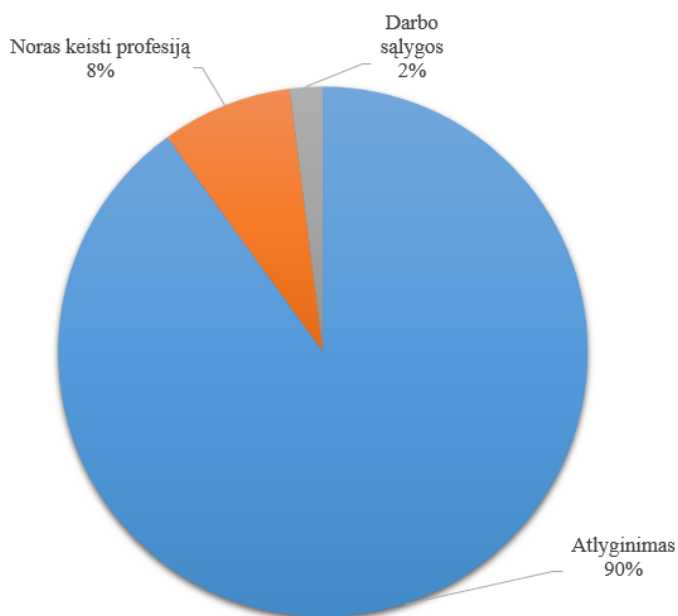
20 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Ar jūsų įmonėje atlyginimas atitinka bendrą darbo rinkos vidurkį?“

Respondentų buvo pasiteirauta, kiek kartų per jų darbo patirtį teko pakeisti darbo vietą (žr. 21 pav.). Gauti apklausos rezultatai rodo, kad didžioji dauguma (72 %) keitė darbą vos 1–3 kartus per savo darbo patirtį. 21 % visų respondentų teigia, jog darbo vietą keitė 4–5 kartus. 5 % visų apklaustųjų keitė darbo vietą 6–10 kartų. Tai leidžia sudaryti nuomonę, kad tokie darbuotojai yra ganėtinai nepastovūs, o likusieji 2 % – teigia, kad niekada nekeitė darbo vietas. Sprendžiant pagal gautus rezultatus, sunkvežimių vairuotojui nedažnai keičia savo darbo vietas, tačiau nevengia ieškoti palankesnių darbo pasiūlymų ir esant galimybei savo darbo vietą pakeičia.



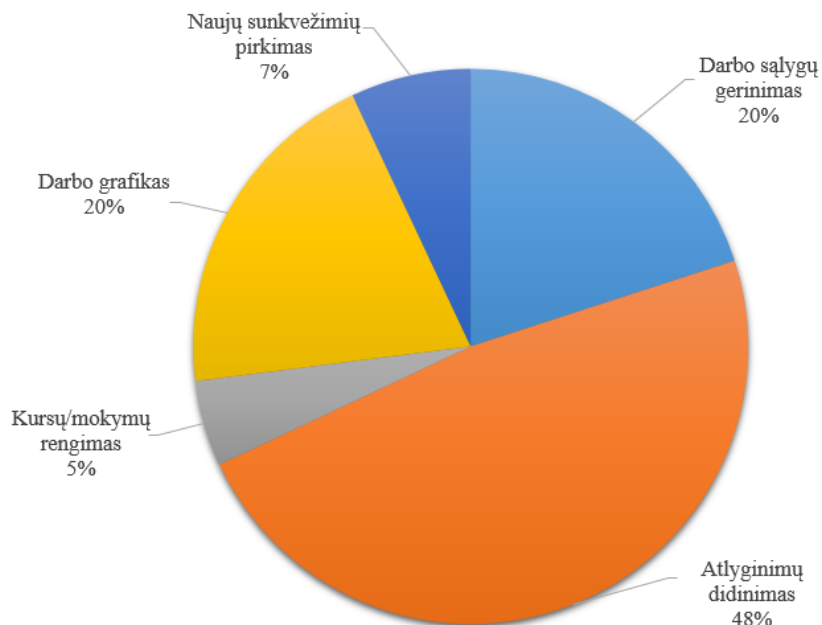
21 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kiek kartų per jūsų darbo patirtį teko pakeisti darbo vietą?“

Norėdami sužinoti, kas respondentus asmeniškai paskatino įsilieti į sunkvežimių vairuotojų darbo rinką, apklaustųjų absoliuti dauguma (90 %) nurodė, kad didžiausia paskata dirbti sunkvežimio vairuotoju yra gaunamas aukštas atlyginimas (žr. 22 pav.). 8 % visų apklaustųjų teigia, kad įsilieti į sunkvežimių vairuotojų darbo rinką paskatino noras pakeisti profesiją. Likusius 2 % tenkina sunkvežimio vairuotojo profesijos darbo sąlygos. Remiantis respondentų atsakymais, galima teigti, jog dirbant sunkvežimio vairuotojo darbą yra galimybės užsidirbti didesnę atlyginimą, todėl dauguma respondentų nusprendė įsilieti į sunkvežimių vairuotojų darbo rinką.



22 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kas jus asmeniškai paskatino įsilieti į sunkvežimių vairuotojų darbo rinką?“

Paklausus respondentų, kokie jų, kaip sunkvežimių vairuotojų, patarimai siekiant didinti patrauklumą šią profesiją apklausos rezultatai rodo, kad dauguma respondentų (48 %) pirmiausiai siūlytų atlyginimo didinimą (žr. 23 pav.). Kita dalis respondentų (40 %) siūlo darbo grafiko lankstumą ir darbo sąlygų gerinimą. 7 % apklaustųjų siūlo įmonėms įsigyti daugiau naujų sunkvežimių ir 5 % respondentų teigia, jog reikėtų skirti daugiau dėmesio kursams ir mokymams kvalifikacijai kelti. Šie apklausos rezultatai rodo, kad sunkvežimių vairuotojai siekia ne tik gerų atlyginimų, tačiau nori ir lankstaus darbo grafiko bei naujų sunkvežimių, kurie yra pagrindinis jų darbo įrankis.



23 pav. Respondentų atsakymai į klausimą „Kokie jūsų, kaip sunkvežimio vairuotojo, patarimai siekiant didinti patrauklumą šia profesija?“

3.3 Interviu rezultatų analizė ir interpretavimas

Atlikus interviu ir surinkus reikiamus tyrimui duomenis, ekspertų atsakymai pateikiami lentelių forma. Pirmasis klausimas skirtas sužinoti apie ekspertų darbo patirtį ir jų darbų seką transporto logistikoje (žr. 3 lent.).

3 lentelė. Ekspertų atsakymai į klausimus apie darbo patirtį ir darbų seką

1. Jūsų darbo patirtis transporto logistikoje? Kokios pirmosios pareigos ir jų seka buvo dirbant transporto logistikoje?	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas
Ekspertas 1	Transporto srityje dirbu 22 metus. Darbo patirtį pradėjau transporto vadybininko pozicijoje, tada teko dirbuotis skyriaus vadovo pareigose ir šiuo metu jau 12 metų esu įmonės vadovas.

Ekspertas 2	Patirtis logistikos ir transporto srityje bendrai siekia 18 metų. Pirmosios darbo pareigos buvo transporto vadybininko padėjėjo pareigose. Įgijus patirties tapau transporto vadybininku, vėliau vyresniuoju transporto vadybininku. Po to ilgą laiką dirbau logistikos vadovo pareigose. Šiuo metu, 9 metus, esu įmonės vadovas.
Ekspertas 3	Patirtis logistikos srityje siekia 14 metus. Pirmosios pareigos logistikos srityje buvo susiję su krovinių ekspedijavimu tarp Europos ir NVS šalių. Vėliau teko užimti pardavimų vadovo pareigas. Dabar dirbu įmonės vadovo pozicijoje 8 metus.
Ekspertas 4	Su transportu ir logistika esu glaudžiai susijęs jau 8 metus. Karjerą pradėjau logistikos įmonėje, teisininko pareigose. Labiau susipažinęs su logistikos verslu, sulaukiau pasiūlymo save išbandyti vadovo pareigose ir taip dirbu jau 4 metus.
Ekspertas 5	Transporto ir logistikos srityje dirbu 12 metų. Darbo patirtį pradėjau sunkvežimio vairuotojo pareigose. Sužinojus daugiau apie transporto sritį, pavyko įsidarbinti transporto vadybininko pareigose. Šiuo metu vadovauju transporto įmonei 3 metus.

Analizuojant ekspertų atsakymus apie jų darbo patirtį transporto logistikos srityje galima teigti, kad apklausti ekspertai yra sukaukę didelę patirtį transporto logistikos srityje ne tik vadovų pareigose, bet turi susijusią darbo patirtį įvairiose transporto logistikos verslo pozicijose. Tokia patirtis yra labai vertinga vadovaujant įmonėms.

Antrasis klausimas skirtas sužinoti kaip keitėsi darbo rinka transporto sektoriuje per paskutinius 3–5 metus (žr. 4 lent.).

4 lentelė. Ekspertų atsakymai į klausimus apie darbo rinkos pokyčius transporto sektoriuje

2. Kaip keitėsi darbo rinka transporto sektoriuje per paskutinius 3–5 metus?	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas
Ekspertas 1	Darbo rinka per paskutinius metus keičiasi tik į blogąją pusę. Ypatingai trūksta sunkvežimių vairuotojų, tenka stabdyti turimus vilkikus. Nėra aišku, kokia padėtis sektoriuje bus toliau.
Ekspertas 2	Darbo rinka nevaldomai mažėja. Vis sunkiau surasti profesionalių sunkvežimių vairuotojų, ypač jaunimo tarpe. Susidariusią padėtį rinkoje šiek tiek taiso vairuotojai iš trečiųjų šalių.

Ekspertas 3	Rinka keičiasi į neigiamą pusę. Ypač sunkūs šie metai, kadangi mūsų įmonėje dirba nemaža dalis sunkvežimių vairuotojų iš Ukrainos. Jie dėl karo Ukrainoje buvo priversti palikti darbus Lietuvoje ir išvyko ginti savo šalies.
Ekspertas 4	Darbo rinkos tendencijos neigiamos. Kadangi įmonėje šiuo metu nėra itin didelis sunkvežimių skaičius, darbo jėgos pakanka. Tačiau apie įmonės plėtrą ir sunkvežimių parko didinimą šiuo metu nesvarstome.
Ekspertas 5	Paskutiniai 3–5 metai buvo ganėtinai sudėtingi. Netikėtai užklupusi COVID–19 pandemija, po to karas Ukrainoje keitė įmonės plėtros planus ir bendruosius rezultatus.

Ekspertų atsakymai dėl darbo rinkos pokyčių transporto sektoriuje vieningi. Ekspertai tikina, kad situacija transporto sektoriuje per paskutinius 3–5 metus nėra viena iš geriausių. Darbo rinką smarkiai paveikė išoriniai veiksniai tokie, kaip pasaulyje paskelbta COVID–19 pandemija ir karas Ukrainoje. Dėl šių veiksnių transporto sektoriaus darbo rinka patyrė sąstingį, todėl transporto įmonės negalėjo įgyvendinti suplanuotų plėtros planų.

Trečiasis klausimas skirtas išsiaiškinti, kaip skiriasi transporto logistikos rinka Lietuvoje šiandien ir prieš 5–10 metų (žr. 5 lent.).

5 lentelė. Ekspertų atsakymai apie transporto rinką Lietuvoje šiandien ir prieš 5–10 metų

3. Palyginkite transporto logistikos rinką Lietuvoje šiandien ir prieš 5–10 metų.	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas
Ekspertas 1	Transporto rinka šiuo metu yra stipriai pasikeitusi. Transporto įmonių skaičius stipriai išaugo, sunkvežimių parkai išsiplėtė, padidėjo krovinių pervežimo poreikis. Dėl šių priežasčių ganėtinai stipriai išaugo sunkvežimių vairuotojų poreikis, kuris kasmet didėja ir jaučiamas didelis vairuotojų stygius.
Ekspertas 2	Kadangi transporto įmonių skaičius ženkliai padidėjo, atsirado didelė konkurencija transporto rinkoje. Konkurencija jaučiama visur, įmonės konkuruoja dėl žmogiškųjų išteklių, dėl aukštesnės pozicijos rinkoje, partnerių skaičiaus.
Ekspertas 3	Transporto rinka per dešimtmetį pasikeitė neatpažįstamai. Informacinių technologijų pritaikymas logistikai stipriai įtakojo rinką, transporto įmonės gali daug lengviau bendradarbiauti su partneriais visame pasaulyje, konkuruoti Europos

	Sąjungos transporto rinkoje. Atnaujinti sunkvežimiai stipriai prisidėjo prie sunkvežimių vairuotojų darbo sąlygų pagerinimo ir kokybiškesnio krovinių pristatymo, tačiau įmonės susiduria su sunkvežimių vairuotojų stoka rinkoje.
Ekspertas 4	Transporto rinka šiuo metu pasikeitusi iš esmės. Transporto rinkoje įdiegtos technologijos suteikia galimybes efektyviau ir sklandžiau dirbti, glaudžiau bendradarbiauti su užsienio klientais. Padidėjus krovinių pervežimo apimtims, rinkoje atsirado darbo jėgos stygius, kuris pastoviai didėja.
Ekspertas 5	Transporto rinka pastoviai keičiasi. Kadangi krovinių pervežimo poreikis kasdien didėja, automatiškai didėja ir sunkvežimių skaičius kelyje. Europos valstybės ir transporto logistikos įmonės skiria didelį dėmesį aplinkosaugai, siekia mažinti transporto poveikį aplinkai, pavyzdžiui, naudojant žemesniu emisijų kiekiu besivejančius transporto priemones ir perdirbant atliekas. Tačiau žmogiškųjų resursų išteklių nuolat mažėja, taip darydami įtaką tolimesnei transporto logistikos įmonių plėtrai.

Ekspertų nuomone, transporto logistikos rinka šiandien, palyginant prieš 5–10 metų yra stipriai pasikeitusi ir keičiasi toliau. Sektoriuje įdiegiamos vis naujesnės pažangios informacinės technologijos, kurios padeda efektyviau valdyti savo veiklą, bendradarbiauti su užsienio klientais ir konkuruoti Europos Sąjungos rinkose. Atnaujinti sunkvežimiai prisideda prie vairuotojų darbo sąlygų gerinimo ir mažina transporto poveikį aplinkai. Esant didesniai krovinių pervežimo poreikiui, įmonių skaičius ir jų plėtra didėja itin sparčiai. Dėl šios priežasties rinkoje vyksta konkurencinė kova dėl žmogiškųjų resursų pritraukimo ir išlaikymo savo įmonėse. Ekspertai atkreipia dėmesį, kad įmonės susiduria su sunkvežimių vairuotojų trūkumu ir taip negali vykdyti numatytų plėtros planų.

Ketvirtas klausimas skirtas sužinoti, ar yra galimybės didinti atlyginimus sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje (žr. 6 lent.).

6 lentelė. Ekspertų atsakymai apie galimybes didinti atlyginimus sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje

4. Ar yra galimybės didinti atlyginimus sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje?	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas

Ekspertas 1	Didinti atlyginimus sunkvežimių vairuotojams galimybės iš esmės yra, nes norint pritraukti daugiau sunkvežimių vairuotojų, būtina juos didinti.
Ekspertas 2	Galimybės kelti atlyginimus yra ir periodiškai tai darome. Taip pat už gerus pasiektus rezultatus skatiname premijomis.
Ekspertas 3	Kelti atlyginimus galimybių yra. Stengiamės išlikti konkurencingi darbo rinkos atžvilgiu ir pagal galimybės atlyginimus keliame.
Ekspertas 4	Galimybės kelti atlyginimus šiek tiek ribotos, tačiau norint išlaikyti profesionalius darbuotojus įmonėje, pagal galimybes privalome stengtis tai daryti kuo dažniau.
Ekspertas 5	Nors ir galimybių pakelti sunkvežimių vairuotojams atlyginimą nėra tiek, kiek norėtūsi, tačiau norint išlikti rinkoje ir išsaugoti darbuotojus įmonėje privalome didinti atlyginimus, kurie neatsilikytų nuo vidutinio rinkos vidurkio.

Apibendrinant ekspertų atsakymus į klausimą, ar yra galimybės didinti atlyginimus sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje ekspertai teigia, jog didesnės ar mažesnės galimybės kelti atlyginimus sunkvežimių vairuotojams yra realios ir atlyginimai vairuotojams kasmet didėja, nes įmonės nori išlaikyti profesionalius vairuotojus savo komandoje ir išlikti konkurencingos kitų įmonių atžvilgiu. Už gerą darbą sunkvežimių vairuotojai yra papildomai skatinami premijomis.

Penktas klausimas skirtas išsiaiškinti, kas labiausiai įtakoja sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos ypatumus (žr. 7 lent.).

7 lentelė. Ekspertų atsakymai apie įtaką sunkvežimių vairuotojų darbo rinkai?

5. Kas labiausiai įtakoja sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos ypatumus?	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas
Ekspertas 1	Didžiausią įtaką sunkvežimių vairuotojų darbo rinkai turi sparčiai mažėjantis šios profesijos atstovų skaičius. Jauni žmonės nesirenka šios profesijos, nes tai ganėtinai sudėtinga ir pavojinga profesija. Todėl esant galimybėms, keliame atlyginimus, siekdami pritraukti daugiau jaunesnių specialistų. Pastoviai geriname darbo sąlygas. atnaujiname sunkvežimių parką, skiriame papildomas atostogų dienas, koreguojame darbo laiko grafiką.
Ekspertas 2	Darbo rinką labiausiai įtakoja darbuotojų trūkumas. Nors situacija pervežimų rinkoje šiuo metu stabilizavosi, tačiau dėl darbuotojų trūkumo negalime plėsti

	vilkikų skaičiaus. Lietuvių vairuotojų nėra pakankamai mūsų šalyje, o valstybinės institucijos stipriai riboja sunkvežimių vairuotojų atvykimą iš trečiųjų šalių.
Ekspertas 3	Darbo rinką stipriai įtakoja ekonominė padėtis šalyje. Dauguma Lietuvos transporto įmonių neišgali mokėti tokių atlyginimų sunkvežimių vairuotojams, kaip Vakarų Europos įmonėse, todėl dauguma profesionalių vairuotojų išvyksta dirbti svetur. Dėl šios priežasties susiduriame su itin dideliu vairuotojų trūkumu.
Ekspertas 4	Labiausiai įtakoja konkurencinė aplinka tarp krovinių pervežimo įmonių. Kadangi Lietuvoje ganėtina daug tokio pobūdžio įmonių ir sunkvežimių skaičius įmonėse gana didelis, kiekviena įmonė stengiasi pritraukti kuo daugiau žmogiškųjų išteklių į savo gretas. Dėl šios priežasties privalome kelti atlyginimus sunkvežimių vairuotojams, gerinti darbo ir poilsio sąlygas, norint išlikti konkurencingiems rinkoje.
Ekspertas 5	Darbo rinkos ypatumus labiausiai įtakoja demografinė padėtis visuomenėje. Vyresniems vairuotojams ganėtina sudėtinga prisitaikyti prie nuolat atsinaujinančių technologijų ir esamos sunkvežimių vairuotojų darbo specifikos. Vyresnio amžiaus vairuotojai retai sutinka išvykti ilgesniam laikui, vengia tolimų atstumų. Jaunosios kartos atstovai pastaruoju metu apylamai vengia dirbti šį darbą.

Analizuojant ekspertų atsakymus apie įtaką sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos ypatumams, ekspertai atkreipia dėmesį į nuolatinį šios profesijos darbuotojų mažėjimą dėl menko jaunų darbuotojų įsitraukimo į šią sferą, ekonominės padėties šalyje, didelės konkurencinės aplinkos tarp krovinių pervežimo įmonių ir demografinės padėties visuomenėje.

Šeštasis klausimas skirtas sužinoti kokios problemos kyla įdarbinant sunkvežimių vairuotojus (žr. 8 lent.).

8 lentelė. Ekspertų atsakymai apie sunkvežimių vairuotojų įdarbinimo problemas

6. Kokios problemos kyla įdarbinant sunkvežimių vairuotojus?	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas
Ekspertas 1	Įdarbinant lietuvius vairuotojus problemų nėra, kartais trūksta keleto dokumentų, bet tai greitai ir nesudėtingai sutvarkoma. Tačiau įdarbinant vairuotojus iš trečiųjų šalių, su problemomis susiduriame. Dažniausiai dėl darbuotojų leidimų gyventi

	Lietuvoje. Kartais tenka susidurti ir su padirbtais vairuotojų dokumentais, įskaitant ir asmens tapatybes dokumentus.
Ekspertas 2	Įdarbinant mūsų šalies piliečius su problemos susiduriame labai retai, o trečiųjų šalių piliečiai gana dažnai pateikia netvarkingus dokumentus. Pagrindinė problema – leidimas gyventi Lietuvoje.
Ekspertas 3	Dėl lietuvių vairuotojų problemų neturime. Vairuotojai iš Ukrainos kartais neturi leidimų gyventi Lietuvoje, todėl kartais jų įdarbinimas užtrunka ilgiau, nei planuota.
Ekspertas 4	Su įdarbinimo problemomis faktiškai nesusiduriame, nes mūsų įmonėje dirba tik Lietuvos piliečiai.
Ekspertas 5	Dėl sunkvežimių vairuotojų įdarbinimo problemų nekyla.

Ekspertai teigia, jog įdarbinant lietuvius problemų, kurios galėtų įtakoti įdarbinimo eigą, faktiškai nekyla. Ekspertai atkreipia dėmesį, kad įdarbinant sunkvežimių vairuotojus iš trečiųjų šalių gana dažnai iškyla problemų įdarbinimo metu. Pagrindinė priežastis leidimo gyventi Lietuvoje neturėjimas, kiek rečiau – suklastoti tapatybės dokumentai. Dėl šių priežasčių sunkvežimių vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimas užtrunka ilgiau, arba vairuotojai apleičia galimybę dirbti Lietuvoje.

Septintasis klausimas skirtas išsiaiškinti, kokie pagrindiniai veiksniai, lemiantys vairuotojų pasiūlą Lietuvoje (žr. 9 lent.).

9 lentelė. Ekspertų atsakymai apie veiksnius, lemiančius vairuotojų pasiūlą Lietuvoje

7. Kokie pagrindiniai veiksniai lemiantys vairuotojų pasiūlą Lietuvoje?	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas
Ekspertas 1	Pagrindinis veiksnys – nuolat augantys atlyginimai, kurie dažnu atveju yra didesni nei rinkos vidurkis. Taip pat dažnai atnaujinamas sunkvežimių parkas, geros darbo sąlygos.
Ekspertas 2	Dažniausiai sunkvežimių vairuotojus motyvuoja atlyginimas, geras darbo ir poilsio režimas, naujos kartos sunkvežimiai.
Ekspertas 3	Pagrindiniai veiksniai būtų konkurencingi ir laiku mokami atlyginimai, teigiamas požiūris į vairuotojus, lankstūs darbo grafikai.
Ekspertas 4	Vienas iš pagrindinių veiksnių – konkurencingas ir augantis atlyginimas.

Ekspertas 5	Pagrindinis veiksnys vairuotoju atžvilgiu, tai atlyginimas ir organizuojami mokymai, ypatingai naujiems vairuotojams.
--------------------	---

Ekspertai vienašališkai sutinka, jog pagrindinis veiksnys, lemiantis vairuotojų pasiūlą Lietuvoje yra vairuotojų uždirbamas atlyginimas. Tačiau ekspertai atkreipia dėmesį ir taip pat priskiria prie veiksmų gerų darbo sąlygų sudarymą, dažnai atnaujinamą sunkvežimių parką, lanksčius darbo grafikus ir organizuojamus mokymus vairuotojams.

Aštuntasis klausimas skirtas sužinoti, ar sudėtinga rasti gerą (darbo prasme) sunkvežimio vairuotoją (žr. 10 lent.).

10 lentelė. Ekspertų atsakymai apie sunkvežimių vairuotojų paiešką

8. Ar sudėtinga rasti gerą (darbo prasme) sunkvežimio vairuotoją?	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas
Ekspertas 1	Taip, sudėtinga rasti gerą darbuotoją. Todėl stengiamės kiek įmanoma didinti atlyginimus ir gerinti darbo sąlygas.
Ekspertas 2	Surasti gerą darbuotoją, ypač pastaruoju metu, ypatingai sudėtinga. Dedame visas pastangas, suteikiant geras darbo sąlygas, didinant atlyginimus. Taip siekiame pritraukti ir išlaikyti kuo daugiau profesionalių sunkvežimių vairuotojų.
Ekspertas 3	Gerą sunkvežimio vairuotoją šiuo metu surasti sunku. Sunkvežimių vairuotojams stengiamės suteikti ne tik gerą uždarbį, bet ir komfortiškesnes darbo sąlygas, stabilią darbo vietą, lanksčius darbo grafikus.
Ekspertas 4	Gerą sunkvežimio vairuotoją surasti nelengva. Stengiamės vairuotojus motyvuoti atlyginimais, premijomis, papildomomis atostogų dienomis, geromis darbo sąlygomis.
Ekspertas 5	Gerą darbuotoją surasti ir išlaikyti dėl konkurencijos rinkoje yra ganėtinai sudėtinga. Suteikiame sąlygas būsimiems darbuotojams įgyti sunkvežimio vairuotojo pažymėjimą, apmokame profesinės kvalifikacijos mokymus. Esamus įmonės sunkvežimių vairuotojus skatiname gerais atlyginimais ir kitomis motyvacinėmis priemonėmis.

Ekspertai teigia, jog šiuo metu ypatingai sunku rasti gerą sunkvežimio vairuotoją. Norint pritraukti ir išlaikyti profesionalius darbuotojus įmonėje reikia pasitelkti visas motyvacines priemones: atlyginimai, geros darbo sąlygos, premijos, papildomos atostogų dienos ir t.t. Taip pat norint pritraukti naujų būsimų sunkvežimių vairuotojų, reikia suteikti sąlygas įgyti sunkvežimio vairuotojo pažymėjimą ir tam reikalingas profesines kvalifikacijas.

Devintasis klausimas skirtas įvertinti, ar esami konkurentai stipriai įtakoja įmonės sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos veiksniai (žr. 11 lent.).

11 lentelė. Ekspertų atsakymai apie konkurentų įtaką įmonės sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos veiksniams

9. Ar esami konkurentai stipriai įtakoja Jūsų įmonės sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos veiksniai?	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas
Ekspertas 1	Konkurencija juntama. Nuolatos stebime ir vertiname konkurentų pasiūlymus, kad galėtume koreguoti savo strategijas ir patraukti bei išlaikyti gerus sunkvežimio vairuotojus.
Ekspertas 2	Konkurentai turi didelę įtaką sunkvežimių vairuotojų rinkoje. Įsivertiname savo galimybes ir stengiamės siekti aukštumų išlaikant sunkvežimių vairuotojus įmonėje.
Ekspertas 3	Konkurentai ganėtinai stipriai įtakoja sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos veiksniai, nes esant dideliame sunkvežimių vairuotojų stygiui, profesionaliems vairuotojams darbo pasiūlymų rinkoje labai daug.
Ekspertas 4	Konkurentai stipriai įtakoja darbo rinkos veiksniai, tačiau išsilaikyti rinkoje padeda ilgamečiai įmonės sunkvežimių vairuotojai, kurie yra lojalūs mūsų įmonei. Todėl stengiamės užtikrinti kuo geresnes darbo sąlygas ir pastoviai juos motyvuoti.
Ekspertas 5	Konkurentai įtakoja mūsų įmonę. Kadangi esame ganėtinai nedidelė įmonė, randame bendrą kalbą su sunkvežimių vairuotojais ir užtikriname jiems stabilų darbą ir gerą darbo aplinką.

Ekspertai vieningai teigia, kad esami konkurentai stipriai įtakoja sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos veiksniai. Įmonės nuolat stebi konkurentų pasiūlymus, koreguoja strategijas, siekia išlaikyti gerą

reputaciją ir įvaizdį darbo rinkoje, nes sunkvežimių vairuotojams darbo pasiūlymų rinkoje ganėtinai daug. Įmonės privalo suteikti kuo geresnes darbo ir poilsio sąlygas, konkurencingus atlyginimus ir priedus prie jų esamiems įmonių sunkvežimių vairuotojams.

Dešimtas klausimas skirtas įvertinti kokios pagrindinės priemonės, kurios galėtų padidinti vairuotojų pasiūlą Lietuvoje (žr. 12 lent.).

12 lentelė. Ekspertų atsakymai apie priemones padidinti vairuotojų pasiūlą Lietuvoje

10. Kokios pagrindinės priemonės, kurios galėtų padidinti vairuotojų pasiūlą Lietuvoje?	
Eksperto kodinis pavadinimas	Eksperto atsakymas
Ekspertas 1	Norint padidinti vairuotojų pasiūlą Lietuvoje būtinas didesnis valstybės įsitraukimas į šią sferą. Valstybė galėtų labiau prisidėti prie sunkvežimių vairuotojų profesinio pasirengimo ir šios profesijos įvaizdžio gerinimo, kad jauni žmonės labiau atkreiptų dėmesį į šią profesiją ir ją pasirinktų.
Ekspertas 2	Pagrindinės priemonės didinti vairuotojų pasiūlai išlieka pastovus atlyginimų ir darbo sąlygų gerinimas, profesinės tobulinimosi ir karjeros galimybės.
Ekspertas 3	Vairuotojų pasiūlą galėtų padidinti supaprastintos taisyklės sunkvežimių vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimui mūsų šalyje. Neturintiems tinkamos kvalifikacijos, padėti ją įgyti supaprastinta tvarka. Padidinti įdarbinimo kvotas sunkvežimių vairuotojams iš trečiųjų šalių.
Ekspertas 4	Padidinti sunkvežimių vairuotojų pasiūlą Lietuvoje viena iš priemonių būtų nuolatos didėjantis atlyginimas ir aktyvus prisidėjimas prie sunkvežimių vairuotojų kvalifikacijos kėlimo ir tobulinimo, kad jauni žmonės būtų labiau motyvuoti rinktis šią profesiją.
Ekspertas 5	Didesnė valstybės parama būsimų sunkvežimių vairuotojų atžvilgiu. Papildomos subsidijos renkantis šią profesiją, stipendijų skyrimas, lengvatos įgyti sunkvežimio vairuotojo pažymėjimą.

Analizuojant ekspertų atsakymus apie pagrindinės priemonės, kurios galėtų padidinti vairuotojų pasiūlą Lietuvoje galima teigti, jog didinti atlyginimus ir gerinti darbo sąlygas sunkvežimių vairuotojams vienareikšmiškai svarbu. Tačiau ekspertai išvelgia ir kitų priemonių, kurios didintų sunkvežimių vairuotojų pasiūlą Lietuvoje. Pirmiausia, padidintas valstybės dėmesys ir parama šiai profesijai. Tai

kvalifikacijos ir tobulinimosi galimybių sudarymas, stipendijų ir subsidijų skyrimas renkantis šią profesiją bei profesijos įvaizdžio gerinimas jaunimo tarpe. Ekspertai taip pat atkreipia dėmesį į sunkvežimių vairuotojų įdarbinimo supaprastinimo taisykles vairuotojams iš trečiųjų šalių ir jų kvotų limito padidinimą. Ekspertų įvardintos priemonės galimai prisidėtų prie sunkvežimių vairuotojų pasiūlos padidinimo Lietuvoje.

3.4 Rezultatų analizė

Krovinių vežimo keliais rinka Lietuvoje traukiasi. 2022 metais krovinių keliais apyvarta sumažėjo 7% iki 105 mln. tonų. Tai pirmas nuosmukis nuo 2015 m., kai krovinių keliais apyvarta sumažėjo 11,1%. Apyvarta sumažėjo visų rūšių kelių transporte: tarptautinių pervežimų – 7,8%, kabotažo – 16,8%, transporto – 15,9%. Darytina prielaida, kad krovinių gabenimo paslaugas perima vežėjai iš kitų ES šalių. Nors visose ES šalyse yra susiduriama su vairuotojų trūkumu, tačiau kitose ES šalyse yra susidariusios palankesnės sąlygos įdarbinant vairuotojus iš trečiųjų šalių. Prie šio pokyčio stipriai prisideda geopolitinė padėtis ir ekonominė situacija rinkoje. Šiuo metu darbuotojai iš trečiųjų šalių sudaro apie ketvirtadalį visos Europos varančios darbo jėgos. Dėl karo Ukrainoje iš Lietuvos krovinių pervežimo įmonių pasitraukė apie 12 tūkst. sunkvežimių vairuotojų iš Ukrainos, taip pat stipriai sumažėjo galimybės samdyti vairuotojus iš Baltarusijos ir Rusijos šalių. Darbo jėgos nuostoliai ypač išryškėjo įsigaliojus mobilumo paketo reikalavimams.

Analizuojant sunkvežimių vairuotojų gaunamą darbo užmokestį pastebima, kad Lietuvoje, lyginant su kitomis ES šalimis, sunkvežimių vairuotojų atlyginimai yra vieni iš mažiausių. Mažesni tik Bulgarijoje ir Rumunijoje. Lyginant sunkvežimių vairuotojų vidutinio darbo užmokesčio pokytį su vidutiniu darbo užmokesčiu Lietuvoje per paskutiniuosius 4 metus, pastebėta, kad sunkvežimių vairuotojų darbo užmokestis yra mažesnis, nei vidutinis darbo užmokestis Lietuvoje.

Siekiant tiksliau suprasti sunkvežimių vairuotojų darbo rinką ir jos pokyčius buvo atlikta sunkvežimių vairuotojų apklausa, kurioje dalyvavo 415 respondentų. Aiškinantis sunkvežimių vairuotojų demografinę charakteristiką, gauti duomenys rodo, kad absoliuti dauguma (99%) sunkvežimių vairuotojais dirba vyrai. Akivaizdu, kad tokį pasiskirstymą procentą lemia sunkvežimių vairuotojų profesijos darbo specifika. Analizuojant vairuotojų amžių nustatyta, kad didžioji dauguma šios profesijos atstovų yra vyresnio amžiaus. Tai rodo, kad vairuotojų darbo rinka traukiasi, o jaunų žmonių, kurie rinktųsi šią profesiją yra ganėtinai nedaug, todėl ateityje be darbuotojų iš trečiųjų šalių galimai nebus galima išsiversti. Daugumos (61%) sunkvežimių vairuotojų išsilavinimas vidurinis. Manoma, kad stipriai tobulėjant technologijoms, šiems darbuotojams ateityje bus sunkiau jas įsisavinti.

Atliekant analizę buvo išsiaiškinta, jog 68% apklausoje dalyvavusių vairuotojų turi virš 10 metų darbo patirtį. Tokią patirtį turintys sunkvežimių vairuotojai dažniausiai renkasi dideles įmones, kuriuose daugumoje atvejų yra geresnės darbo sąlygos ir ateities perspektyvos. Norint sužinoti, ar vairuotojų darbas kelia stresą, 88% apklaustųjų sunkvežimių vairuotojų atsakė teigiamai ir mano, kad tai gali turėti įtaką jų sveikatai. Aiškinantis pagrindines priežastis, kas motyvuoja sunkvežimių vairuotojus dirbti ši darbą, 77% atsakė, kad motyvuoja gaunamas atlyginimas. Vairuotojai pastebi, kad per pastaruosius metus atlyginimai didžiąjai daugumai buvo keliami, tačiau pabrėžia, kad gaunamas atlyginimas dažniausiai kilo tik priedų (dienpinigių) sąskaita. Ateities perspektyvoje atlyginimas sunkvežimių vairuotojams turėtų kilti aukščiau, lyginant su Lietuvos atlyginimo vidurkiu. Tačiau turėtų kilti pats atlyginimas, o ne gaunami kiti priedai ar dienpinigiai, kurie nėra įskaičiuojami į atlyginimo vidurkius, todėl ateityje sunkvežimių vairuotojai nukentčia finansiškai, skaičiuojant pensijas, atostoginius, nedarbo išmokas ir kt. Tai viena iš priežasčių, kuri mažina sunkvežimio vairuotojo profesijos patrauklumą, ypač jaunų žmonių tarpe.

Vairuotojų darbo rinka ir jos pasiūla yra didelė, sunkvežimių vairuotojų ypatingai trūksta didelėse krovinių pervežimo įmonėse, kurioms reikalingas didesnis darbuotojų skaičius. Sunkvežimių vairuotojų nuomone, siekiant padidinti šios profesijos patrauklumą dauguma vairuotojų išskiria atlyginimų didinimą, darbo grafikų tobulinimą, geresnių darbo sąlygų sudarymą. Norint bent dalinai amortizuoti šią problemą, įmonių vadovams reikėtų didesnę dėmesį skirti jaunimo įdarbinimui ir suinteresuotumo didinimui sunkvežimio vairuotojo profesijos atžvilgiu, pasitelkiant atlyginimų didinimą ir darbo sąlygų gerinimą, nors šiuo metu atlyginimų didinimas yra ganėtinai ribotas, nes tai susiję su nestabilumais pasaulinėje rinkoje ir karu Ukrainoje.

Apklausus sunkvežimių vairuotojus, kaip jie vertina sunkvežimių vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimą mūsų valstybėje, nuomonės išsiskiria dvejopai, nes šie darbuotojai dirba už mažesnę atlyginimą ir tarsi „atima“ darbų apimtį ir aukštesnius atlyginimus iš darbuotojų lietuvių. Tačiau kita dalis apklaustųjų supranta, kad šiuo metu darbuotojai iš trečiųjų šalių labai reikalingi Lietuvos darbo rinkoje, nes Lietuvoje, kaip ir visoje ES, ypatingai trūksta sunkvežimių vairuotojų profesijos darbo jėgos.

Siekiant įvertinti sunkvežimių vairuotojų darbo rinką ir jos pokyčius iš įmonių ir jų vadovų pusės, buvo atliktas interviu su 5 įmonių vadovais, kurie atstovauja 2 dideles (virš 500 darbuotojų) krovinių pervežimo įmones, 1 vidutinio dydžio (nuo 100 iki 500 darbuotojų) įmonę ir 2 mažesnes (iki 100 darbuotojų) krovinių pervežimo įmones. Paklausus ekspertų, apie jų darbo patirtį logistikos srityje, išsiaiškinta, kad dauguma turi didelę darbo patirtį ne tik vadovo pareigose, bet ir kitose logistikos verslo pozicijose. Pasiteiravus ekspertų nuomonės, apie darbo rinkos pokyčius per pastaruosius metus, ekspertai

vieningai sutinka, kad darbo rinka per pastaruosius metus keičiasi tik į blogąją pusę. Ypatingai trūkstant sunkvežimių vairuotojų tenka stabdyti vilkikus, dalinai atsisakyti krovinių pervežimo pasiūlymų, todėl įmonių pajamos ir gautini pelnai ženkliai mažėja. Taip pat išlieka ganėtinai didelė rizika prarasti potencialius klientus. Transporto įmonės negali įgyvendinti suplanuotų plėtros planų. Pagrindė tai susiję su ekonomine situacija rinkoje ir besitęsiančiu karu Ukrainoje.

Ekspertų buvo paprašyta palyginti transporto ir logistikos rinkos pokyčius prieš 5–10 metų, ekspertai teigia, jog šiuo metu rinka stipriai pasikeitusi. Smarkiai išaugus krovinių pervežimo poreikiui, transporto įmonių skaičius padidėjo ir sunkvežimių parkai stipriai išsiplėtė. Transporto įmonėms tenka tarpusavyje konkuruoti dėl sunkvežimių vairuotojų, partnerių ir aukštesnių pozicijų rinkose. Dėl spartesnio ir inovatyvesnio informacinių technologijų pritaikomumo transporto logistikos srityje, gerokai palengvėjo bendradarbiavimas ES transporto rinkose. Tačiau įmonės susiduria su didžiausia problema – tai žmogiškųjų resursų nuolatiniu mažėjimu, kuris daro didelę įtaką tolimesnei įmonių plėtrai. Norint išlikti konkurencingiems rinkoje, reikia pagal galimybes, kuo skubiau didinti darbuotojų atlyginimus, skatinti premijomis, kad išlaikyti profesionalius vairuotojus savo komandoje.

Pasiteiravus ekspertų, kas turi didžiausią įtaką sunkvežimių vairuotojų darbo rinkai, jie vienašališkai sutinka, kad didžiausią įtaką sunkvežimių vairuotojų darbo rinkai turi sparčiai mažėjantis sunkvežimių vairuotojų skaičius. Jaunosios kartos atstovai atsainiai renkasi sunkvežimio vairuotojo profesiją, nes tai ganėtinai sudėtinga ir galimai pavojinga profesija. Krovinių pervežimo įmonės negali mokėti tokių atlyginimų, kaip kitose didžiosiose ES šalyse, todėl dauguma profesionalių sunkvežimių vairuotojų išvyksta dirbti svetur. Ekspertai atkreipia dėmesį, kad valstybė stipriai riboja vairuotojų atvykimą iš trečiųjų šalių, taip pat didelę įtaką vairuotojų darbo rinkai turi ir ekonominė padėtis šalyje. Vadovai norėtų, kad būtų supaprastintos taisyklės vairuotojų įdarbinimui iš trečiųjų šalių mūsų šalyje ir būtų padidintos įdarbinimo kvotos.

Ekspertai išreiškia nuomonę, kad darbo rinkos ypatumams ganėtinai didelę įtaką turi ir demografinė padėtis visuomenėje. Visuomenė sensta ir vyresniems sunkvežimių vairuotojams darosi sunkiau dirbti dėl sveikatos būklės, taip pat sudėtingiau perprasti naujausias technologijas, o jaunimas aplamai vengia dirbti šį darbą. Ekspertai tvirtina, kad surasti gerą ir profesionalų sunkvežimio vairuotoją šiuo metu ypatingai sunku. Profesionalius sunkvežimių vairuotojus būtina stipriai motyvuoti geru atlyginimu, komfortiškesnėmis darbo sąlygomis, stabilia darbo vieta, papildomomis atostogomis ir kt. Transporto įmonių vadovai norėtų, kad valstybė labiau prisidėtų prie sunkvežimių vairuotojų profesinio parengimo, šios profesijos įvaizdžio gerinimo, taip siekiant pritraukti daugiau jaunų žmonių susidomėjimo šia profesija.

IŠVADOS IR SIŪLYMAI

1. Logistikos sektorius yra susijęs su prekių ir paslaugų pervežimu, sandėliavimu ir pristatymu. Tai yra dinamiškas sektorius, kuris nuolat auga ir tobulėja, pritaikant naujausias technologijas, taip siekiant atitikti vartotojų poreikius. Logistikos sektoriuje darbo rinka priklauso nuo paklausos ir pasiūlos dėsnų. Didėjant prekių ir paslaugų paklausai, lygiagrečiai didėja darbuotojų poreikis logistikos sektoriuje, dėl šios priežasties logistikos sektoriaus darbo rinkoje kyla didelė konkurencija. Kadangi logistikos sektorius veikia globalioje rinkoje ir yra susijęs su prekių pervežimu tarp šalių, įmonės jaučia konkurencijos padidėjimą ir iš ES šalių. Keičiantis demografinėi situacijai logistikos sektoriaus darbo pasiūla tendencingai traukiasi, nes jaunoji žmonių karta mažai suinteresuota šia darbo sfera.

2. Sunkvežimių vairuotojų profesija yra svarbi ir reikalinga ekonomikai, nes dauguma prekių yra transportuojamos keliais. Tačiau, kaip ir daugumoje profesijų, yra tam tikrų ypatumų, susijusių su darbo rinka. Sunkvežimių vairuotojų darbo rinka yra dinamiška ir kinta priklausomai nuo įvairių veiksnių, kaip ekonominė būklė, prekių kiekis, kurias reikia transportuoti ir kt. Todėl sunkvežimių vairuotojai turi būti pasirengę prisitaikyti prie šių kintančių sąlygų ir turėti tinkamą išsilavinimą bei patirtį, kad būtų konkurencingi darbo rinkoje. Iš kitos pusės, sunkvežimių vairuotojų skaičius nėra pakankamas, kad patenkintų didėjančią rinkos poreikį.

3. Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčių tyrimui buvo taikytas kiekybinis ir kokybinis tyrimo metodas. Kiekybinio tyrimo tikslas buvo išsiaiškinti sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos ypatumus remiantis sunkvežimių vairuotojų darbo patirtimi, todėl buvo atlikta sunkvežimių vairuotojų internetinė apklausa, kurioje dalyvavo 415 respondentų. Kokybinio tyrimo tikslas buvo išsiaiškinti sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos ypatumus remiantis krovinių pervežimo įmonių vadovų patirtimi, todėl buvo atliktas interviu su 5 įmonių vadovais, kurie atstovauja 2 dideles (virš 500 darbuotojų) krovinių pervežimo įmones, 1 vidutinio dydžio (nuo 100 iki 500 darbuotojų) įmonę ir 2 mažesnes (iki 100 darbuotojų) krovinių pervežimo įmones.

4. Lietuvos sunkvežimių vairuotojų darbo rinka yra labai svarbi ekonomikai, tačiau pastaruosiu metu sunkvežimių vairuotojų darbo rinka Lietuvoje traukiasi. Pagrindinė priežastis – sunkvežimių vairuotojų trūkumas. Nors visose ES šalyse yra susiduriama su vairuotojų trūkumu, tačiau kitose ES šalyse yra susidariusios palankesnės sunkvežimių vairuotojų darbo sąlygos ir ES šalių galimybės, įdarbinant vairuotojus iš trečiųjų šalių. Darbo jėgos trūkumas ypač išryškėjo įsigaliojus mobilumo paketo reikalavimams, taip pat dėl prasidėjusio karo Ukrainoje ir esamos įtemptos padėties su Baltarusija bei Rusija.

Sunkvežimių vairuotojų gaunamas darbo užmokestis Lietuvoje, lyginant su kitomis ES šalimis yra vienas iš mažiausių. Jis yra netgi mažesnis už vidutinį darbo užmokestį Lietuvoje. Šis aspektas turi didelę neigiamą įtaką sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos paklausai. Darbo rinkai taip pat nemažą įtaką turi ir demografinė padėtis šalyje. Dauguma sunkvežimių vairuotojų Lietuvoje jau yra vyresnio amžiaus, o jaunų žmonių, kurie rinktųsi šią profesiją, yra ganėtinai nedaug. Sunkvežimių vairuotojų darbo specifiška turi didelę reikšmę, renkantis sunkvežimio vairuotojo darbą, kadangi tai yra ganėtinai sudėtinga ir pavojinga profesija, kuri, galimai, daro įtaką sveikatai.

5. Norint išspręsti pagrindinę sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos problemą – sunkvežimių vairuotojų trūkumą siūlytina:

- Šios profesijos darbuotojams kuo skubiau didinti atlyginimus, kurie nebūtų mažesni už vidutinį darbo užmokestį Lietuvoje, siekiant išlikti konkurencingiems ES šalių transporto įmonių atžvilgiu. Vengti didinti atlyginimus gaunamų priedų (dienpinigių) išraiška.
- Sudaryti komfortiškesnes darbo sąlygas sunkvežimių vairuotojams, užtikrinti stabilią darbo vietą, suteikti galimybę dirbti lankstesniais darbo grafikai, esant reikalui – suteikti papildomas atostogas.
- Didinti jaunų žmonių suinteresuotumą sunkvežimio vairuotojo profesija, gerinti šios profesijos įvaizdį, suteikti galimybes įgyti sunkvežimio vairuotojo profesiją lengvatinėmis sąlygomis.
- Supaprastinti taisykles sunkvežimių vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimui Lietuvoje.
- Nuosekliai diegti ir taikyti naujausias technologijas, lengvinant sunkvežimių vairuotojų darbo pobūdį.

LITERATŪRA

1. Baublys, A. (2016). *Krovinių vežimas*. Vilnius: Technika.
2. BNS (2020). *Ekonomikos kritį išgyvenantys krovinių vežėjai kitąmet tikisi grįžti į augimo kelią*. Prieiga per internetą: <https://sc.bns.lt/view/item/344063>.
3. BNS (2021). *Kokių specialistų reikės ateities transporto logistikai?* Prieiga per internetą: <https://sc.bns.lt/view/item/391095>
4. BNS (2022). *Transporto įmonės stabdo vilkikus – trūksta vairuotojų*. Prieiga per internetą: <https://www.bns.lt/ee/topic/938/news/66366617/>.
5. BNS (2022). *Vežėjai Vyriausybei pateikė pasiūlymus dėl užsieniečių įdarbinimo*. Prieiga per internetą: <https://sc.bns.lt/view/item/451479>.
6. Bureau of Labor Statistics (2022). *Civilian unemployment rate*. Prieiga per internetą: <https://www.bls.gov/charts/employment-situation/civilian-unemployment-rate.html>.
7. Butkus, L. (2022). *Vairuotojų trūkumas Europoje slopinamas Kaspijos regiono ištekliais*. Prieiga per internetą: <https://www.vz.lt/transportas-logistika/2022/06/02/vairuotoju-trukumas-europoje-slopinamas-kaspijos-regiono-istekliais>.
8. Cargo News (2022). *Dėl kvotos vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimui – vežėjų ir valdžios pozicija*. Prieiga per internetą: <https://www.cargonews.lt/aktualijos/aktualu-del-kvotos-vairuotoju-is-treciuju-saliu-idarbinimui-perziurejimo-uzimtumo-tarnybos-ir-sadm-pozicija/>.
9. Cargo News (2022). *IRU kreipėsi į Lietuvos Susisiekimo ministeriją dėl vairuotojų trūkumo*. Prieiga per internetą: <https://www.cargonews.lt/aktualijos/iru-kreipesi-i-lietuvos-susisiekimo-ministerija-del-vairuotoju-trukumo/-pozicija/>.
10. Chatterjee, L. & Tsai, C. (2002). *Transportation Logistics in Global Value and Supply Chains*. Center for Transportation Studies. Boston University. Prieiga per internetą: <https://www.scirp.org/%28S%28lz5mqp453edsnp55rrgict55%29%29/reference/referencespapers.aspx?referenceid=2451516>.
11. Christopher, M. (2016). *Logistics & Supply Chain Management*. FT Publishing International. Prieiga per internetą: <https://www.pearson.com/uk/educators/higher-education-educators/program/Christopher-Logistics-Supply-Chain-Management-5th-Edition/PGM1093411.html>.
12. Comite National Routier (2019). *Comparative study of employment and pay conditions of international lorry drivers in Europe*. Prieiga per internetą: <https://www.faire-mobilitaet.de/++co++59d278a8-2212f-11e8-80dc-52540088cada>

13. Comite National Routier (2019). *The Lithuanian road freight transport sector*. Prieiga per internetą: <https://www.cnr.fr/download/file/publications/CNR%20The%20Lithuanian%20road%20Ofreight%20transport%20sector-%202021.pdf>
14. Čižiūnienė, K. (2021). Studijos kintančioje verslo aplinkoje: *Krovinių transporto vairuotojų darbo rinka, specifika ir kvalifikacija*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas.
15. Economic Policy Institute (2021). *The Productivity–Pay Gap*. Prieiga per internetą: <https://www.epi.org/productivity-pay-gap/>.
16. Europos komisija (2007). *Freight Transport Logistics Action Plan. Commission of the European Communities*. Prieiga per internetą: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0607&from=EN>.
17. Europos komisija (2016). *Fact–Finding Studies in Support of the Development of an EU Strategy for Freight Transport Logistics Lot 1: Analysis of the EU Logistics Sector. Final report*. Prieiga per internetą: https://transport.ec.europa.eu/news/fact-finding-studies-support-development-eu-strategy-freight-transport-logistics-2016-09-22_en.
18. Europos komisija (2022). *Europos Sąjungos oficialusis leidinys*. Prieiga per internetą: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2022:152:FULL&from=EN>.
19. Europos parlamento ir tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006. 2006 m. kovo 15 d. dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85. Prieiga per internetą: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006R0561&from=EN>.
20. Eurostat (2022). *Transport sector economic analysis*. Prieiga per internetą: https://joint-research-centre.ec.europa.eu/scientific-activities-z/transport-sector-economic-analysis_en.
21. Garbinčius, G., Bartulis, V., Nagurnas, S. ir Kemzūraitė, K. (2011). *Analysis of professional drivers' training system in Lithuania. TRANSBALTICA 2011: proceedings of the 7th International Scientific Conference, May 5–6, 2011*, Vilnius Gediminas Technical University, Lithuania. Vilnius: Technika.
22. Kardelis, K. (2016). *Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras.
23. Lietuvos transporto saugos administracija (2022). *Licencijavimas*. Prieiga per internetą: <https://ltsa.lrv.lt/lt/kitos-paslaugos/krovininis-transportas/licencijavimas>.

24. Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ (2022). „*Europoje – 0,5 mln. vilkikų vairuotojų trūkumas: vien per tris 2022–ųjų ketvirčius ūgtelėjo daugiau nei 40 proc.*“ Prieiga per internetą: <https://www.linava.lt/naujienos/europoje-05-mln-vilkiku-vairuotoju-trukumas-vien-per-tris-2022-uju-ketvircius-ugtelejo-daugiau-nei-40-proc/>.

25. Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ (2022). „*Metinis kvotų limitas išseko, vežėjai ragina institucijas greičiau skirti jų papildomai*“ Prieiga per internetą: <https://www.linava.lt/naujienos/metinis-kvotu-limitas-isseko-vezėjai-ragina-institucijas-greiciau-skirti-ju-papildomai/>.

26. Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ (2022). „*Ministerijai neskiriant kvotų, vežėjai priversti mažinti veiklos apimtį, patiriami milijoniniai nuostoliai*“ Prieiga per internetą: <https://www.linava.lt/naujienos/ministerijai-neskiriant-kvotu-vezėjai-priversti-mazinti-veiklos-apimtis-patiriami-milijoniniai-nuostoliai/>.

27. Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ (2022). „*Transporto įmonės ir toliau emigruoja į užsienį – už Lietuvos ribų dirba daugiau nei 800 vežėjų*“ Prieiga per internetą: <https://www.linava.lt/naujienos/transporto-imonės-ir-toliau-emigruoja-i-uzsieni-uz-lietuvos-ribu-dirba-daugiau-nei-800-vezėju/>.

28. Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ (2021). „*Vairuotojų paruošimas gali ilgėti ir brangti*“ Prieiga per internetą: <http://www.linava.lt/naujiena/ministre-j-siugzdiniene-siekia-branginti-ir-ilginti-vilkiku-vairuotoju-paruosima/>.

29. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (2023). *Praėjusiais metais transporto sektoriuje labiausiai atsigavo aviacija, augo sektoriaus paslaugų eksportas ir pajamos, visų rūšių transportu vežta daugiau keleivių.* Prieiga per internetą: <https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/praejusiais-metais-transporto-sektoriuje-labiausiai-atsigavo-aviacija-augo-sektoriaus-paslaugu-eksportas-ir-pajamos-visu-rusiu-transportu-vezta-daugiau-keleiviu>.

30. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (2022). *Profesionalūs krovinius ar keleivius vežantys vairuotojai Lietuvoje bus rengiami pagal atnaujintus ES standartus.* Prieiga per internetą: <https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/profesionalus-krovinius-ar-keleivius-vezantys-vairuotojai-lietuvoje-bus-rengiami-pagal-atnaujintus-es-standartus>.

31. Lietuvos Respublikos statistikos departamentas (2022). *Darbo rinka Lietuvoje (2022 m. leidimas).* Prieiga per internetą: <https://osp.stat.gov.lt/darbo-rinka-lietuvoje-2022/uzimtumas-nedarbas-ir-laisvos-darbo-vietos/uzimtumas>.

32. Lietuvos Respublikos statistikos departamentas (2022). *Lietuvos statistikos metraštis (2022 m. leidimas)*. Prieiga per internetą: <https://osp.stat.gov.lt/lietuvos-statistikos-metrastis/lsm-2022/transportas-ir-ryšiai/transportas>.
33. Lietuvos Respublikos statistikos departamentas (2023). *Vidutinis mėnesinis darbo užmokestis pagal ekonominės veiklos rūšis ir sektorius*. Prieiga per internetą: https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=9a879530-9cfb-4cdd-bb37-5d82064ff647#.
34. Mateer, D. & Coppock, L. (2020). *Principles of Microeconomics*. W. W. Norton & Company; Third edition.
35. Mitchell, W., Wray, L. & Watts, M. (2019). *Macroeconomics*. London : Red Globe Press an imprint of Springer Nature Limited
36. Müller, S. & Voigtländer, F. (2019). *Automated Trucks in Road Freight Logistics: The User Perspective*. Springer, Cham. Prieiga per internetą: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-13535-5_8#citeas.
37. Palšaitis, R. (2010). *Šiuolaikinė logistika* Vilnius: Technika.
38. Paradowska, M. & Platje, J. (2016). *Key challenges facing the European transport labour market*. Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego. Prieiga per internetą: <https://www.econstor.eu/handle/10419/126201>.
39. Rodrigue, J. (2020). *The Geography of Transport Systems*. Fifth Edition, New York: Routledge.
40. Shattell, M., Apostolopoulos, Y., Collins, C.M., Sonmez, S. & Fehrenbacher, C. (2012). *Trucking Organization and Mental Health Disorders of Truck Drivers*. Issues in Mental Health Nursing.
41. Tarptautinio transporto ir logistikos alijansas (2022). *Ragina ES šalis sekti Britų pavyzdžiu ir švelninti taisykles sunkvežimių vairuotojams*. Prieiga per internetą: <https://www.tfla.lt/ragina-es-salis-sekti-britu-pavyzdziu-ir-svelninti-taisykles-kroviniu-vairuotojams/>
42. Trans.info (2022). „Kodėl Lietuvai reikalingi trečiųjų šalių vairuotojai?. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/kodel-lietuvai-reikalingi-treciuju-saliu-vairuotojai-interviu-318826>.
43. Trans.info (2022). *Krovinių vežimas Lietuvoje pernai mažėjo 17 proc.* Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/kroviniu-vezimas-lietuvoje-pernai-mazejo-17-proc-330091>.
44. Trans.info (2022). *Kokių specialistų reikės ateities logistikai?* Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/vairuotoju-is-treciuju-saliu-atvykimo-proceduros-291039>.

45. Trans.info (2022). *Lietuvoje fiksuotas istoriškai didžiausias sunkvežimių vairuotojų skaičius*. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/lietuvoje-fiksuotas-didziausias-sunkvezimiu-vairuotoju-skaicius-318093>.
46. Trans.info (2022). *Lietuvos vežėjai pajuto neigiamas Mobilumo paketo pasekmes. Krovinių apyvarta sumažėjo beveik 10 proc.* Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/vezejai-pajuto-neigiamas-mobilumo-paketo-pasekmes-30274893>.
47. Trans.info (2022). „Linava“ *reikalauja palengvinti vairuotojų iš trečiųjų šalių atvykimo ir vizų išdavimo procedūras*. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/kokiu-specialistu-reikes-ateities-transporto-logistikai-249325>.
48. Trans.info (2022). *P. Drižas: Lietuva gali tapti Europos vilkikų srauto butelio kakliuku*. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/p-drizas-lietuva-gali-tapti-europos-vilkiku-srauto-butelio-kakliuku-328749>.
49. Trans.info (2022). *Tiekimo grandinės ir logistikos tendencijos 2022 m. Ekspertai papasakojo apie šiuolaikines problemas ir jų sprendimus*. Prieiga per internetą: <https://trans.info/lt/logistikos-tendencijos-272319>.
50. Užimtumo tarnyba (2022). *Darbo rinkos tendencijos 2022 m. I–III ketvirčiais* Prieiga per internetą: <https://uzt.lt/wp-content/uploads/2022/11/Darbo-rinkos-tendencijos-2022-i-iii-ketv.pdf>.
51. Vasiliauskas, A.V. (2013). *Krovinių vežimo technologijos*. Klaipėda: SMK.
52. Verslo žinios (2020). *Aštrėjanti transporto sektoriaus problema: kas sės už vilkiko vairo?* Prieiga per internetą: <https://www.vz.lt/dkv-logistika/2020/11/26/astrejanti-transporto-sektoriaus-problema-kas-ses-uz-vilkiko-vairo>.
53. Verslo žinios (2022). *Baigėsi kvotos palengvintam vairuotojų įdarbinimui iš trečiųjų šalių*. Prieiga per internetą: <https://www.vz.lt/transportas-logistika/2022/08/31/baigesi-kvotos-palengvintam-vairuotoju-idarbinimui-is-treciuju-saliu>.
54. Verslo žinios (2022). *Vežėjų asociacija: Europoje trūksta 0,5 mln. vilkikų vairuotojų*. Prieiga per internetą: <https://www.vz.lt/transportas-logistika/2023/01/01/vezeju-asociacija-europoje-truksta-05-mln-vilkiku-vairuotoju&6873c5d21994b&f715b40f63d2>.
55. World Health Organization (2021). *The physical and mental health of European truck drivers: a national cross-sectional study*. Prieiga per internetą: <https://bmcpublichealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-022-12850-5>.

Povilavičius A. (2023). *Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčių vertinimas* (magistro baigiamasis darbas). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe išanalizuoti ir įvertinti sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčiai Lietuvoje. Pirmame skyriuje teoriniu aspektu nagrinėjama transporto ir logistikos darbo rinkos samprata ir įtaka sunkvežimių vairuotojų darbo vietai, sunkvežimių vairuotojų darbo reglamentavimas, sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tendencijos Lietuvoje ir Europos Sąjungoje. Antrame skyriuje pristatomas tyrimo modelis, kiekybiniai ir kokybiniai vertinimo metodai, aprašoma tyrimo eiga ir pateikiami tyrimo tikslai. Trečiame skyriuje atlikta sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos bendrosios tendencijos analizė, anketinės apklausos rezultatų analizė ir interpretavimas, interviu rezultatų analizė ir interpretavimas, atliktas sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčių vertinimas, pateikiamos išvados bei siūlymai sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčių problemų sprendimui.

Pagrindiniai žodžiai: sunkvežimių vairuotojai, darbo rinkos pokyčiai, transportas.

Povilavičius A. (2023). *Assessment of Changes in the Truck Drivers' Labour Market* (master thesis). Vilnius: Mykolas Romeris University

ANNOTATION

The master's thesis analysed and assessed changes in the Lithuanian truck drivers' labour market. In the first part of the master thesis chapter, the concept of the transport and logistics labour market and its influence on the workplace of truck drivers', the regulation of the work of truck drivers', the trends of the labour market of truck drivers' in Lithuania and the European Union. In the second part, introduces the research model, quantitative and qualitative evaluation methods, describes the research process and presents the research objectives. In the third part, an analysis of the general trend of the truck drivers' labour market, analysis and interpretation of the results of the questionnaire survey, analysis and interpretation of the interview results, an assessment of the changes in the truck drivers' labour market, conclusions and suggestions for solving the problems of changes in the truck drivers' labour market are presented.

Key words: truck drivers', labour market changes, transport.

Povilavičius A. (2023). *Sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčių vertinimas* (magistro baigiamasis darbas). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas

SANTRAUKA

Transporto sektorius yra vienas iš svarbiausių ekonomikos sektorių, kurio apimtis vis didėja. Vairuotojai – neatsiejama transporto sektoriaus dalis, kurie yra tarpininkai tarp siuntėjo ir gavėjo, glaudžiai susijusi su abejomis pusėmis. Šios profesijos atstovams keliami aukšti kvalifikacijos reikalavimai, siekiant saugumo keliuose bei tinkamo darbo atlikimo. Vertinant darbo jėgos paklausą, transporto sektorius išsiskiria darbo pasiūlymų gausa, dėl to buvo iškelta pagrindinė tyrimo problema – kokie pagrindiniai veiksniai keičia sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčius Lietuvoje? Tyrimo objektas – sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčiai Lietuvoje. Šio tyrimo tikslas yra išanalizuoti sunkvežimių vairuotojų darbo rinką bei įvertinti rinkos pokyčius. Taip pat buvo iškelti ir tyrimo uždaviniai: išanalizuoti logistikos sektoriaus darbo rinkos teorinius aspektus, atskleisti sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos ypatumus, pagrįsti sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos tyrimo metodologiją, išanalizuoti Lietuvos sunkvežimių vairuotojų darbo rinką, atskleisti šios rinkos problemines sritis bei pateikti problemų sprendimo būdus. Tyrimo metodika: sisteminė mokslinės literatūros analizė, statistinių duomenų rinkimas ir analizė, anketinė apklausa (kiekybinio tyrimo strategija), interviu (kokybinio tyrimo strategija). Trečiojoje analitinėje dalyje analizuojami tyrimo metu gauti rezultatai, kurie rodo, kad dėl žmogiškųjų resursų trūkumo sunkvežimių vairuotojų darbo rinka Lietuvoje traukiasi. Didžiąją dalį šio sektoriaus užima vyresnio amžiaus darbuotojai, nes jaunoji karta nenoriai renkasi šią profesiją dėl sudėtingos darbo specifikos ir netenkinančio darbo užmokesčio, kuris yra vienas iš mažiausių ES šalyse. Magistro baigiamojo darbo pabaigoje pateikiamos išvados bei siūlymai sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos pokyčių problemų sprendimui.

Povilavičius A. (2023). *Assessment of Changes in the Truck Drivers' Labour Market* (master thesis). Vilnius: Mykolas Romeris University

SUMMARY

The transport sector is one of the most important sectors of the economy, the volume of which is constantly increasing. Drivers' are an integral part of the transport sector, who are intermediaries between the sender and the receiver, closely related to both parties. Representatives of this profession are subject to high qualification requirements in order to ensure road safety and proper work performance. Assessing the demand for labour, the transport sector is distinguished by the abundance of job offers, which is why the main research problem was raised – what are the main factors that change the changes in the labour market of truck drivers' in Lithuania? The object of the research – changes in the labour market of truck drivers' in Lithuania. The aim of this study is to analyse the labour market of truck drivers' and to evaluate market changes. Study tasks were also raised: to analyse the theoretical aspects of the labour market in the logistics sector, to reveal the peculiarities of the truck drivers' labour market, to base the methodology of the truck drivers' labour market research, to analyse the Lithuanian truck drivers' labour market, to reveal the problem areas of this market and to present ways of solving the problems. The methodology of master thesis: systematic analysis of scientific literature, collection and analysis of statistical data, questionnaire survey (quantitative research strategy), interview (qualitative research strategy). The third analytical part analyses the results obtained during the research, which show that due to the lack of human resources, the labour market of truck drivers' in Lithuania is shrinking. The majority of this sector is taken by older workers, as the younger generation is reluctant to choose this profession due to the difficult specifics of the work and the unsatisfactory salary, which is one of the lowest in the EU. At the end of the master thesis presented conclusions and suggestions for solving the problems of changes in the labour market of truck drivers'.

PRIEDAI

1 PRIEDAS. KIEKYBINIO TYRIMO ANKETINĖ APKLAUSA

1. Jūsų lytis?
 - Vyras
 - Moteris
2. Jūsų amžius?
 - 18–25 m.
 - 26–30 m
 - 31–35 m
 - 36–40 m
 - 41–45 m
 - 46–50 m.
 - 51 metų ir daugiau
3. Jūsų išsilavinimas?
 - Pagrindinis
 - Vidurinis
 - Aukštasis (koleginis)
 - Aukštasis (universitetinis)
 - Kita: _____.
4. Kiek metų dirbate sunkvežimių vairuotoju?
 - 1–5 metus
 - 6–10 metus
 - 11–15 metų
 - 15 metų ir daugiau
5. Kokio dydžio įmonėje (pagal darbuotojų skaičių) dirbate?
 - 1–50 darbuotojų
 - 51–100 darbuotojų
 - 101–500 darbuotojų
 - 501 ir daugiau darbuotojų

6. Jūsų nuomone: ar sunkvežimių vairuotojo darbas kelia stresą?
- Taip
 - Ne
 - Kita: _____.
7. Kaip manote, kas labiausiai motyvuoja dirbti sunkvežimių vairuotoju?
- Kolektyvas
 - Darbo sąlygos
 - Geras atlyginimas
 - Nuolatiniai mokymai/ kursai
 - Kita: _____.
8. Kaip manote, ar šiuo metu sunkvežimio vairuotojo profesija yra paklausi?
- Taip
 - Ne
9. Kaip manote, ar sunkvežimių vairuotojų darbo rinka ir jos pasiūla yra didelė?
- Taip, labai
 - Iš dalies
 - Ne, nėra
10. Ar jūsų nuomone trūksta sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje?
- Taip, trūksta
 - Ne, netrūksta
 - Vairuotojų perteklius
11. Kas jūsų nuomone įtakoja vairuotojų trūkumą? (jeigu atsakėte, kad trūksta)
- Atlyginimas
 - Kvalifikacija
 - Sunkios darbo sąlygos
 - Darbo laikas

12. Jūsų nuomone, kas labiausiai įtakoja dirbti sunkvežimio vairuotojo darbą? (galimi keli atsakymai)
- Kylantis atlyginimas
 - Darbo sąlygos
 - Darbo laikas
 - Užtikrintos pajamos
 - Mėgstamas darbas
13. Kaip vertinate sunkvežimių vairuotojų iš trečiųjų šalių įdarbinimą mūsų valstybėje?
- Teigiamai, nes darbo rinkoje trūksta darbuotojų
 - Neigiamai, nes tai didina nedarbą ir mažina algas
 - Neturiu nuomonės;
 - Kita: _____.
14. Jūsų nuomone: ar įdarbinant sunkvežimių vairuotojus iš trečiųjų šalių, Lietuvos darbo rinka nenukenčia transporto logistikos srityje?
- Nukenčia
 - Ne, nenukenčia
 - Neturiu nuomonės
15. Kokių sprendimų ar veiksmų labiausiai tikėtės iš transporto įmonės vadovo? (galimi keli atsakymai)
- Stengtis pritraukti lietuvių vairuotojų
 - Stengtis pritraukti vairuotojų iš užsienio (trečiosios šalys)
 - Organizuoti nuolatinius mokymus
 - Užtikrinti augančius atlyginimus
 - Suteikti palankias darbo sąlygas
 - Kita: _____.
16. Ar per pastaruosius metus, jūsų darbo užmokestis pakilo?
- Taip, kilo;
 - Ne, nekilo;
 - Užmokestis sumažėjo.

17. Ar jūsų įmonėje atlyginimas atitinka bendrą darbo rinkos vidurkį?

- Žemesnis už rinkos vidurkį
- Aukštesnis už rinkos vidurkį
- Atitinka rinkos vidurkį

18. Kiek kartų per jūsų darbo patirtį teko pakeisti darbo vietą?

- 0 kartų;
- 1–3 kartus;
- 4–5 kartus;
- 6–10 kartų;

19. Kas jus asmeniškai paskatino įsilieti į sunkvežimių vairuotojų darbo rinką? (įrašykite savo atsakymą).

20. Kokie Jūsų, kaip sunkvežimio vairuotojo, patarimai siekiant didinti patrauklumą šia profesija? (įrašykite savo atsakymą).

2 PRIEDAS. PUSIAU STANDARTIZUOTO INTERVIU SU EKSPERTAIS KLAUSIMYNAS

1. Jūsų darbo patirtis transporto logistikoje? Kokios pirmosios pareigos ir jų seka buvo dirbant transporto logistikoje?
2. Kaip keitėsi darbo rinka transporto sektoriuje per paskutinius 3–5 metus?
3. Palyginkite transporto logistikos rinką Lietuvoje šiandien ir prieš 5–10 metų.
4. Ar yra galimybės didinti atlyginimus sunkvežimių vairuotojų darbo rinkoje?
5. Kas labiausiai įtakoja sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos ypatumus?
6. Kokios problemos kyla įdarbinant sunkvežimių vairuotojus?
7. Kokie pagrindiniai veiksniai lemiantys vairuotojų pasiūlą Lietuvoje?
8. Ar sudėtinga rasti gerą (darbo prasme) sunkvežimio vairuotoją?
9. Ar esami konkurentai stipriai įtakoja Jūsų įmonės sunkvežimių vairuotojų darbo rinkos veiksnius?
10. Kokios pagrindinės priemonės, kurios galėtų padidinti vairuotojų pasiūlą Lietuvoje?