

Raport końcowy projektu

INNOWACYJNY I EFEKTYWNY SYSTEM SZKOLENIA ORAZ ROZWOJU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW

Warszawa - Gdańsk 2019



RAPORT MASZYNISTOWSKI

Raport końcowy projektu „Innowacyjny i efektywny system szkolenia oraz rozwoju zawodowego maszynistów to kilkudziesięciostronicowy materiał stanowiący efekt współpracy zainicjonowanej przez Fundację „Pro Kolej” i zrealizowanej dzięki solidarnemu zaangażowaniu sześciu organizacji branżowych: Polsko-Niemieckiej Izby Przemysłowo-Handlowej, Business Centre Club, Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Klastra Luxtorpeda 2.0, Railway Business Forum oraz Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Opracowanie obejmuje zestawienia statystyczne, analizy formalno-prawne, opis trendów kształtujących rynek pracy oraz wyzwania wynikające z rozwoju gospodarczego i technologicznego.

Projekt „Innowacyjny i efektywny system szkolenia oraz rozwoju zawodowego maszynistów” to nie tylko diagnoza i część analityczna, ale również zestaw konkretnych rekomendacji, odnoszących się do aktualnie obowiązujących regulacji wraz z propozycjami zmian legislacyjnych.

Wyniki projektu bazują na opracowaniach Głównego Urzędu Statystycznego i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przeglądzie literatury przedmiotu, materiałach organizacji branżowych i społecznych oraz przedsiębiorców, także porównaniach o charakterze międzynarodowym i międzygałęziowym. Część empiryczną poszerzają również trzy specjalistyczne ekspertyzy:

1 „Raport z badań dotyczących profilu temperamentu maszynistów oraz samopoczucia maszynistów w pracy”, SWPS Uniwersytet Humanistycznospołeczny, Warszawa 2019.

2 „Zapotrzebowanie na maszynistów w kontekście rozwoju gospodarczego Polski – analiza rynku, koncepcja zmian w podejściu do szkolenia maszynistów w Polsce” – Nexus Consultants Sp. z o.o., Gdynia 2019.

3 „Wymagania zdrowotne i regulacje dotyczące nabywania uprawnień dla zawodu maszynisty”, IGTL, Warszawa 2019.

WSTĘP

Trzy czwarte maszynistów w Polsce lubi swoją pracę. Jest to dla nich nie tylko zawód, ale i pasja. Mimo tego przewoźnicy od kilku lat borykają się deficytem w tej grupie zawodowej. Perspektywy też nie są dobre, bo ponad połowa maszynistów przekroczyła pięćdziesiątkę i ci którzy dziś prowadzą pociągi wkrótce zaczną odchodzić na wcześniejsze, kolejowe emerytury.

Dr Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego szacuje, że w ciągu najbliższych pięciu lat branża potrzebować będzie od pięciu do sześciu tysięcy nowych maszynistów. Tylko nie wiadomo skąd ich wziąć. Bo publiczny system edukacji przygotowuje do zawodu lekarzy, nauczycieli i marynarzy. A maszynistów pracodawcy muszą wykształcić sami.

Naszym zdaniem rozwiązaniem problemu to zastąpienie regulacji z ery parowozów i kałamarzy rozwiązaniami współczesnymi. Droga, którą proponujemy to innowacyjny i efektywny system szkolenia oraz przygotowania zawodowego maszynistów.



SPIS TREŚCI RAPORTU

- 1. Cel i zakres projektu**
- 2. Prace badawcze wykorzystane w raporcie**
- 3. Zapotrzebowanie na maszynistów**
 - 3.1. Zapotrzebowanie na przewozy ze strony gospodarki
 - 3.2. Europejskie i krajowe plany rozwoju kolei
 - 3.3. Nowe trendy promujące kolej
 - 3.4. Uwarunkowania rynku pracy
 - 3.5. Prognoza zapotrzebowania na maszynistów kolejowych
- 4. Efektywność pracy na stanowisku maszynisty**
 - 4.1. Fotografia dnia pracy maszynisty
 - 4.2. Ocena wyników badań w kontekście celów projektu
- 5. Wymagania psychologiczne**
 - 5.1. Obciążenie pracą i ryzyko zawodowe
 - 5.2. Monotonia i odczucie zmęczenia
 - 5.3. Temperament i profil psychologiczny
 - 5.4. Dynamika emocji i stanów psychicznych
 - 5.5. Podsumowanie wyników badań i rekomendacje
- 6. Porównanie międzynarodowe wymagań zawodowych maszynistów**
 - 6.1. Polskie uwarunkowania i wymagania formalno-prawne
 - 6.2. Wspólnotowe uwarunkowania i wymagania formalno-prawne
 - 6.3. Wybrane różnice pomiędzy wspólnotowymi a polskimi wymaganiami
 - 6.4. Proces szkolenia i nabywania uprawnień
 - 6.5. Kierunki niwelowania różnic
- 7. Porównanie międzygałęziowe prowadzących środki transportu**
 - 7.1. Charakter zadań i obciążenie pracą
 - 7.2. Dostęp do zawodu
 - 7.3. Proces szkolenia
 - 7.4. Wykorzystanie doświadczeń z innych gałęzi transportu
- 8. Nowe podejście do szkolenia i rozwoju zawodowego maszynistów**
 - 8.1. Determinanty rynkowe
 - 8.2. Determinanty demograficzne
 - 8.3. Determinanty społeczne
 - 8.4. Determinanty technologiczne
 - 8.5. Determinanty medyczne
- 9. Rekomendacje dotyczące rekrutacji i kształcenia maszynistów**
 - 9.1. Zmiany zasad dopuszczania do zawodu
 - 9.2. Zmiany organizacyjno-administracyjne
 - 9.3. Promocja zawodu wśród kobiet
 - 9.4. Wykorzystanie symulatorów w przygotowaniu do pracy

DEFICYT MASZYNISTÓW

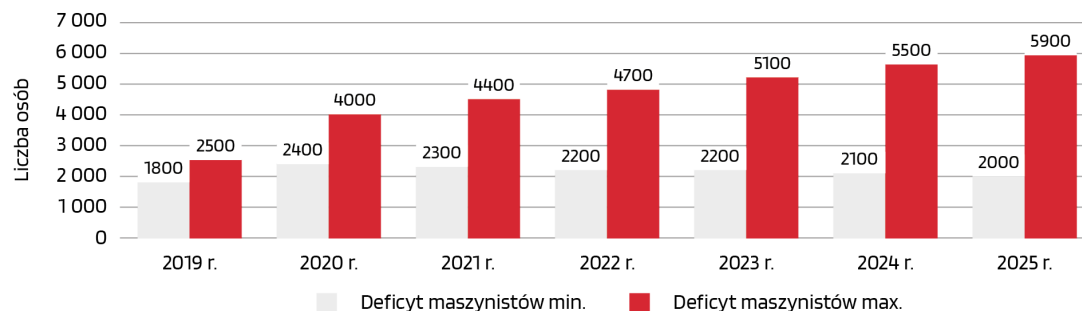
Po latach głębokiego kryzysu, dyskusji o przeroście zatrudnienia i konieczności wygaszania szkolnictwa zawodowego deficyt maszynistów staje się jednym z kluczowych czynników blokujących rozwój rynku kolejowego w Polsce. Według danych UTK, w Polsce jest 17 tys. osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów kolejowych. Ponad połowa z nich przekroczyła 50 rok życia.

Najbliższe lata to okres kumulacji liczby maszynistów nabywających uprawnienia emerytalne i równoległe zapotrzebowania na pracowników wynikającego ze wzrostu przewozów. Przy ograniczeniach, które blokują dopływ nowej kadry w żaden sposób nie będziemy w stanie wypełnić różnicy pomiędzy tymi wartościami.

Prognoza zapotrzebowania na maszynistów kolejowych	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.
scenariusz minimalny	18 834	19 918	20 321	20 733	21 153	21 582	22 020
scenariusz maksymalny	19 578	21 566	22 375	23 216	24 091	25 002	25 951
Dostępność maszynistów							
liczba maszynistów	17 596	18 070	18 544	19 018	19 492	19 966	20 486
deficyt bazowy	1 000						
deficyt minimalny	1 800	2 400	2 300	2 200	2 200	2 100	2 000
deficyt maksymalny	2 500	4 000	4 400	4 700	5 100	5 500	5 900

Źródło: Nexus Consultants na podstawie projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku.

Zapotrzebowanie na nowych maszynistów w latach 19 – 2025



Źródło: Nexus Consultants

PORÓWNANIA MIĘDZYNARODOWE I MIĘDZYGAŁĘZIOWE

Działalność transportowa, w tym prawidłowe i bezpieczne prowadzenie ruchu wymaga od wszystkich jego uczestników odpowiedniej sprawności psychicznej i fizycznej oraz wiedzy i umiejętności gwarantujących odpowiednie zachowania.

Prawa te mają charakter uniwersalny w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym i wodnym.

Praca zawodowa związana z prowadzeniem

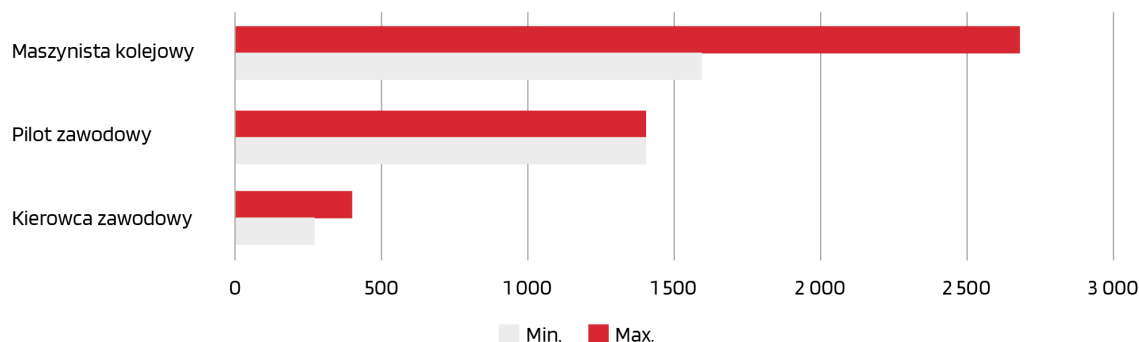
środka transportu zawsze wywołuje duże obciążenia i zmęczenie psychiczne. Na analogiczne sytuacje podobnie reaguje organizm pilota, kierowcy i maszynisty. Osoby zatrudnionej w przewozach krajowych i międzynarodowych, na terenie Polski i za granicą. Dlatego rozwój to niwelowanie różnic pomiędzy systemami transportowymi, pojazdami, kwalifikacjami i wymaganiami zdrowotnymi.

Czas szkolenia maszynistów w wybranych krajach UE

	Niemcy	Holandia	Belgia	Austria	Czechy	Polska
Godziny	1 368	664	1 520	1 440	640	1 602 - 2 878
Dni szkoleń	171	83	190	180	80	200 - 360

Źródło: IGTL

Liczba godzin szkolenia wymagana do pozyskania uprawnień zawodowych



Źródło: Nexus Consultants

PARADOKSY

„Kandydaci na maszynistów nie mogą nosić okularów. Chociaż wolno z nich korzystać prowadząc pociąg.”

„Mimo wady wzroku można zostać pilotem odrzutowca i kierowcą autobusu. Maszynistą niestety nie.”

„Od kandydatów na maszynistów oczekuje się specyficznych cech osobowości. A w praktyce profil psychologiczny maszynistów nie różni się od średniej dla społeczeństwa.”

„Praca maszynisty nie zawsze jest podróżą. Jazda to 60% czasu pracy w ruchu pasażerskim, 30% w ruchu towarowym i poniżej 20% podczas prac manewrowych.”

„Inaczej, niż pozostałych w zawodach kolejowych, w programie szkolenia maszynistów nie uwzględnia się wiedzy wyniesionej ze szkoły, ani doświadczenia zawodowego.”

„Okres szkolenia maszynisty jest dwukrotnie dłuższy niż pilota i od 4 do 10 razy dłuższy niż kierowcy zawodowego.”

„Pociągi w Polsce mogą prowadzić maszyniści z zagranicy, którzy odbyli szkolenie kilkakrotnie krótsze niż nasi rodacy.”

„Prawo unijne określa ile powinien wiedzieć maszynista. Prawo polskie ile czasu ma się uczyć.”



PARTNERZY PROJEKTU



Pełna wersja raportu „Innowacyjny i efektywny system szkolenia oraz rozwoju zawodowego maszynistów”
dostępna będzie na stronach internetowych partnerów projektu w listopadzie 2019 r.

www.prokolej.org www.znpg.org www.rbf.net.pl www.bcc.org.pl
www.klasterluxtorpeda.pl www.ahk.pl www.igtł.pl

