URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

KOLEJOWE SZKOLNICTWO ZAWODOWE

ANALIZA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego

ISBN 978-83-65709-45-5

Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl

dr inż. Ignacy Góra

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

nieustannie wzrasta znaczenie kolei jako nowoczesnego środka transportu spełniającego najwyższe standardy bezpieczeństwa, odpowiadającego na rosnące potrzeby klientów oraz silnie wspierającego rozwój gospodarczy regionów. Utrzymanie sprawności kolei to jednak nie tylko poprawa parametrów infrastruktury kolejowej, zakup nowych pojazdów szynowych, czy modernizacja systemów bezpieczeństwa. Istotnym czynnikiem wpływającym na atrakcyjność branży kolejowej i stan jej bezpieczeństwa są wykwalifikowani pracownicy, którzy swoimi działaniami odpowiadają za bezpieczny przewóz pasażerów oraz ładunków.

Zapewnienie ciągłości pracy na stanowiskach związanych z organizacją oraz realizacją przewozów kolejowych stanowi obecnie jeden z kluczowych problemów sygnalizowanych przez przedsiębiorców funkcjonujących na rynku transportu kolejowego. Wskazują oni, że brak specjalistycznej kadry może realnie destabilizować sprawność systemu kolejowego oraz wpływać na spadek bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Nie ma wątpliwości, że stabilność kształcenia zawodowego stanowi solidny fundament dla bezpiecznej, nowoczesnej oraz szybkiej kolei.

Urząd Transportu Kolejowego jest instytucją, która już kilka lat temu alarmowała o niebezpiecznej luce pokoleniowej wśród maszynistów. Z prowadzonych przez UTK statystyk wynika, że problem nadal istnieje, ale jest szansa by sytuacja uległa poprawie. Pomimo aktywnych i szeroko prowadzonych działań również przez Ministerstwo Edukacji Narodowej konieczna jest dalsza promocja zawodów kolejowych. Jestem przekonany, że wspólne działania UTK, MEN, pracodawców i szkół przyczynią się do wzrostu zainteresowania zawodami kolejowymi wśród młodzieży.

Z wyrazami szacunku

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Radosław Pacewicz

Wiceprezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

rynek kolejowy jest ostatecznym odbiorcą korzyści płynących z wysokiego poziomu szkolnictwa zawodowego. Wnikliwa analiza tego zagadnienia pozwoliła nam zrozumieć bieżące problemy oraz zastanowić się nad perspektywą rozwoju szkolnictwa zawodowego wobec rosnących potrzeb rynku. Przeprowadziliśmy szereg rozmów z interesariuszami, które umożliwiły precyzyjne określenie działań jakie powinny zostać podjęte, aby zaradzić groźbie luki pokoleniowej na kolei. Kolejowe szkolnictwo zawodowe wymaga promocji, która rozbudzi wśród młodzieży chęć pracy w tym wymagającym sektorze gospodarki.

Zapewnienie wysokiego poziomu kształcenia, dobrej jakości materiałów naukowych, pozytywnej współpracy środowiska szkolnego oraz branżowego, wspieranie kształcenia w ramach działalności podmiotów na rynku kolejowym oraz pozyskiwanie grantów wspierających innowacje w sektorze transportu kolejowego, to czynniki pozwalające na poprawę bieżącej sytuacji. Rozpowszechnienie kształcenia w zawodach związanych z koleją dostarczy na rynek wielu młodych specjalistów, których branża potrzebuje, by móc się nieustannie rozwijać i doskonalić w obszarze zachowania bezpieczeństwa.

Z wyrazami szacunku

Spis treści

1. Wstęp ... 6
2. Zatrudnienie w zawodach kolejowych ... 7
3. Kolejowe szkolnictwo zawodowe w roku szkolnym 2019/2020 ... 11
3.1. Zawody z branży transportu kolejowego ... 17
3.2. Szkoły w regionach ... 23
3.3. Potencjał kadrowy absolwentów ... 25
3.4. Potwierdzanie kwalifikacji w zawodach – egzaminy zawodowe ... 26
4. Potrzeby szkolnictwa kolejowego ... 35
4.1. Kadra pedagogiczna ... 35
4.2. Baza dydaktyczna ... 35
4.3. Współpraca wewnątrzbranżowa ... 36
4.4. Egzaminy zawodowe ... 37
5. Działania na rzecz rozwoju kolejowego szkolnictwa zawodowego ... 38
5.1. Działania systemowe ... 38
5.2. Działania pracodawców ... 43
6. Podsumowanie ... 46

1. Wstęp

Kolejowe szkolnictwo zawodowe stanowi jeden z fundamentalnych obszarów zaspokajających bieżące oraz przyszłe potrzeby polskich kolei.

Urząd Transportu Kolejowego przeanalizował zapotrzebowanie na pracowników dla branży kolejowej oraz sytuację kolejowego szkolnictwa zawodowego. Jednocześnie zostały zidentyfikowane problemy, które wpływają na wciąż niewielkie zainteresowanie kształceniem w branży transportu kolejowego. UTK dokonał również analizy szkół prowadzących kształcenie w zawodach przyporządkowanych do branży transportu kolejowego oraz przygotował interaktywną ankietę dla dyrektorów tych szkół. Wyniki przeprowadzonej ankiety zaprezentowano 27 czerwca 2019 r. podczas spotkania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dyrektorami szkół oraz nauczycielami przedmiotów zawodowych.

Przedstawiciele urzędu zebrali także opinie od części podmiotów rynku kolejowego, które współpracują ze szkołami prowadzącymi kształcenie w zawodach kolejowych. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podjął również rozmowy z Ministerstwem Edukacji Narodowej na temat sytuacji szkolnictwa branżowego oraz planowanych przez Ministerstwo działań ukierunkowanych na rozwój edukacji zawodowej.

Reforma systemu oświaty wprowadzona w 1999 r. spowodowała przekształcenie dotychczasowych szkół kolejowych, wraz ze znaczącą zmianą organizacyjną przenoszącą odpowiedzialność za organizację kształcenia zawodowego w zakresie transportu kolejowego do ministra właściwego ds. oświaty.

Obserwowane przez środowisko kolejowe w ostatnich 20 latach spowolnienie rozwoju kształcenia zawodowego na potrzeby kolejnictwa było spowodowane m.in. tym, że szkoły po wprowadzonej w 1999 r. reformie systemu oświaty modyfikowały swoją ofertę kształcenia ograniczając kształcenie w zawodach kolejowych.

Zapoczątkowana w 2017 r., i wdrażana od września 2019 r. reforma kształcenia zawodowego jest szansą na ustabilizowanie szkolnictwa branżowego w branży transportu kolejowego. Przywraca należne znaczenie oraz wzmacnia rolę kształcenia zawodowego w procesach związanych z organizacją oraz realizacją przewozów kolejowych.

Celem niniejszej publikacji jest analiza obecnej sytuacji kolejowego szkolnictwa zawodowego. Brak zapewnienia specjalistycznej wysoko wykwalifikowanej kadry stanowi bowiem poważne zagrożenie dla stabilności oraz dalszego rozwoju rynku kolejowego. Opracowanie zawiera dane dotyczące kształcenia w zawodach kolejowych w roku szkolnym 2019/2020, informacje o aktualnie wdrażanych zmianach w systemie kształcenia zawodowego oraz propozycje dalszych usprawnień, tak aby przywrócić należne miejsce zawodom z branży transportu kolejowego i zapewnić ciągłość kadr na potrzeby kolejnictwa.

2. Zatrudnienie w zawodach kolejowych

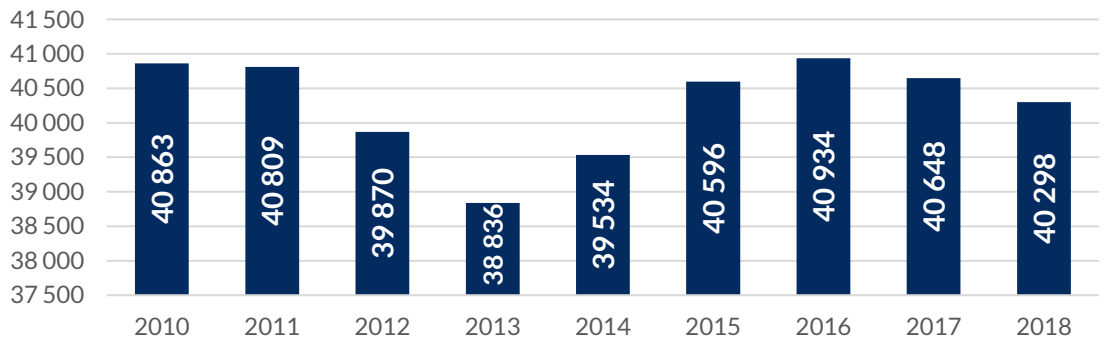
Rozwój usług kolejowych oraz rosnące potrzeby klientów, a także zmiany w strukturze wiekowej pracowników zaangażowanych w procesy związane z realizacją przewozów kolejowych, powodują że rynek transportu kolejowego stoi przed poważnym wyzwaniem zaspokojenia bieżących i przyszłych potrzeb kadrowych.

Tab. 1. Stan zatrudnienia na 31.12.18 r. i prognoza zatrudnienia wg przewoźników na kolejne lata u przewoźników i zarządców infrastruktury

Stanowisko	Stan zatrudnienia na 31.12.2018 r.	Prognoza zatrudnienia			
		2019	2020	2021	2022
maszynista	13 393	13 750	14 130	14 306	14 409
dyżurny ruchu	9 396	8 904	8 556	8 290	8 124
nastawniczy	5 139	4 958	4 829	4 683	4 629
kierownik pociągu	5 233	5 401	5 476	5 520	5 552
ustawiacz	2 586	2 697	2 777	2 820	2 842
manewrowy	1 012	1 107	1 177	1 196	1 219
rewident taboru	2 887	2 907	3 011	3 089	3 126
automatyk	2 225	2 225	2 215	2 204	2 177
toromistrz	1 571	1 563	1 564	1 553	1 533
dróżnik	1 935	1 901	1 854	1 790	1 723
prowadzący pojazdy kolejowe	636	665	663	694	727

Źródło: Opracowanie własne UTK

Rys. 1. Liczba osób zatrudnionych u zarządców infrastruktury w latach 2010-2018



Źródło: Opracowanie własne UTK

Struktura wieku pracowników zarządców infrastruktury cechuje się dużą liczbą zatrudnionych osób mających więcej niż 50 lat i nieznacznym zatrudnieniem pracowników poniżej 30 roku życia. Taka sytuacja stwarza ryzyko powstania tzw. luki pokoleniowej. Może to nastąpić szczególnie w obszarach działalności związanej bezpośrednio z ruchem pociągów, gdzie pracownicy uzyskują wcześniejsze uprawnienia emerytalne, a nowozatrudnione osoby wymagają specjalistycznego przeszkolenia i uprawnień zawodowych, których uzyskanie jest czasochłonne.

Tab. 2. Struktura wiekowa pracowników zatrudnionych u zarządców infrastruktury w 2018 r.[1]

wiek	< 30 lat	30 – 50 lat	> 50 lat
Osób	4 777	16 741	18 627
%	12%	42%	46%

Źródło: Opracowanie własne UTK

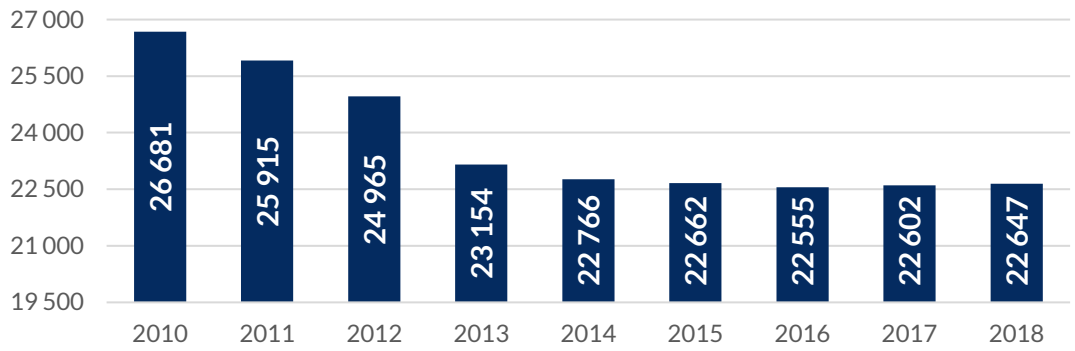
Kluczowe zawody dla infrastruktury kolejowej stanowią[2]: dyżurny ruchu (8 840 osób), nastawniczy (5 001 osób), automatyk (2 176 osób), dróżnik przejazdowy (1 921 osób) oraz toromistrz (1 423 osoby). Na stanowiska związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego przygotowują szkoły prowadzące kształcenie w zawodzie technik transportu kolejowego, natomiast do zawodu automatyk przygotowują szkoły prowadzące kształcenie w zawodzie technik automatyk sterowania ruchem kolejowym. Uprawnienia do pracy na stanowiskach związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej posiadają absolwenci branżowych szkół I stopnia (również dotychczasowych zasadniczych szkół zawodowych) w zawodzie monter nawierzchni kolejowej w branżowych szkołach I stopnia oraz absolwenci techników w zawodzie technik budownictwa kolejowego.

Zgodnie z danymi statystycznymi publikowanymi przez Urząd Transportu Kolejowego, od kilku lat można zauważyć stały, kilkuprocentowy wzrost liczby podróżnych każdego roku. Licencjonowani przewoźnicy kolejowi w 2019 r. przewieźli 335,9 miliona osób (o ponad 25 milionów osób więcej niż w 2018 r.) wykonując pracę eksploatacyjną na poziomie 170 milionów pociągokilometrów (wzrost o niespełna 3% wobec 2018 r.). To pokazuje, że zapotrzebowanie na pasażerskie przewozy kolejowe rośnie, a jednocześnie z nimi będą wzrastać oczekiwania przewoźników względem wykwalifikowanej kadry pracowników, aby zapewnić stabilną realizację przewozów kolejowych.

[1] Struktura wiekowa obliczona w oparciu o kalkulację ekwiwalentu czasu pracy pracowników (etatów) w ramach działalności kolejowej od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r. Jako ekwiwalent pełnego czasu pracy należy rozumieć całkowitą liczbę godzin (wraz z nadgodzinami) przepracowaną na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku.

[2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2016 r. w sprawie stażu adaptacyjnego i testu umiejętności w toku postępowania o uznanie kwalifikacji zawodowych do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo i transport (Dz.U. poz. 2271)

Rys. 2. Liczba osób zatrudnionych w sektorze przewozów pasażerskich w latach 2010-2018



Źródło: Opracowanie własne UTK

Przedstawiona struktura wiekowa zatrudnienia u przewoźników kolejowych wskazuje na duży udział osób powyżej 50 roku życia (42%). Biorąc pod uwagę możliwość szybszego przejścia na emeryturę przez osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z realizacją przewozów kolejowych, konieczne jest zaspokojenie potrzeb przewoźników pasażerskich poprzez wzmocnienie roli kształcenia zawodowego w branży transportu kolejowego.

Tab. 3. Struktura wiekowa pracowników zatrudnionych u przewoźników pasażerskich w 2018 r.[3]

wiek	< 30 lat	30 – 50 lat	> 50 lat
Osób	3 183	9 777	9 223
%	14%	44%	42%

Źródło: Opracowanie własne UTK

Działania przewoźników kolejowych podejmowane w ciągu ostatnich kilku lat, mające na celu uniknięcie luki pokoleniowej wśród maszynistów, doprowadziły do sytuacji polepszenia struktury wiekowej tej grupy zawodowej w stosunku do pozostałych pracowników. Odnotowano zwiększenie udziału osób poniżej 30 roku życia i obniżenie udziału procentowego pracowników powyżej 50 roku życia.

Kluczowe zawody regulowane[4] wśród przewoźników pasażerskich stanowią: maszynista (5 025 osób), kierownik pociągu (3 942 osoby), rewident taboru (852 osoby). Do pracy na wymienionych stanowiskach przygotowują szkoły prowadzące kształcenie w zawodzie technik transportu kolejowego, a do uzyskania licencji maszynisty przygotowują również szkoły kształcące w zawodach: technik elektroenergetyk transportu szynowego, technik automatyk sterowania ruchem kolejowym, technik pojazdów kolejowych. Do pracy na stanowiskach związanych z utrzymaniem taboru kolejowego będą przygotowani absolwenci branżowej szkoły I stopnia w zawodzie mechanik pojazdów kolejowych lub absolwenci technikum w zawodzie technik pojazdów kolejowych, tj. dwóch nowych zawodów, w których kształcenie możliwe będzie od września 2020 r.

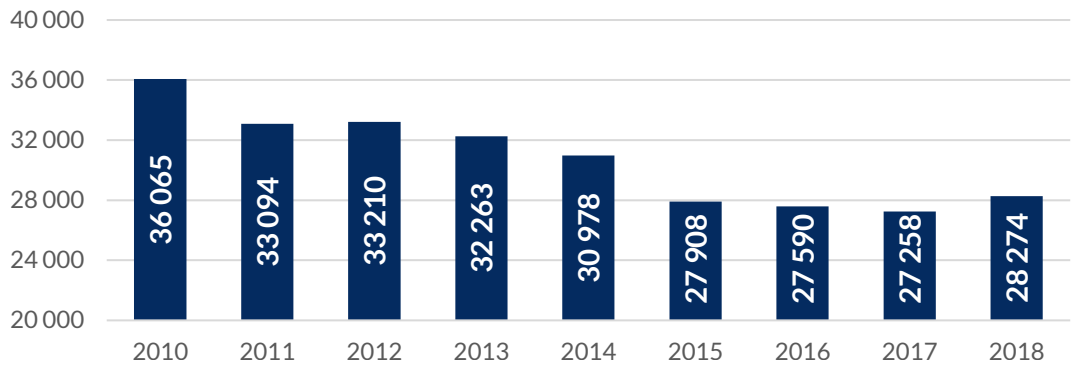
W 2018 r. w przewozach towarowych nastąpił wzrost w zakresie pracy przewozowej i eksploatacyjnej. Liczne prace prowadzone w ramach nowych inwestycji infrastrukturalnych generowały zwiększony

[3] Struktura wiekowa obliczona w oparciu o kalkulację ekwiwalentu czasu pracy pracowników (etatów) w ramach działalności kolejowej od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r. Jako ekwiwalent pełnego czasu pracy należy rozumieć całkowitą liczbę godzin (wraz z nadgodzinami) przepracowaną na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku.

[4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2016 r. w sprawie stażu adaptacyjnego i testu umiejętności w toku postępowania o uznanie kwalifikacji zawodowych do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo i transport (Dz.U. poz. 2271)

wolumen przewozów kruszyw i materiałów. Wzrost przewiezionej masy ładunków był związany ze wzrostem gospodarczym kraju, dobrymi wynikami sprzedaży wielu gałęzi przemysłowych oraz inwestycjami. Zróżnicowanie rynku kolejowego w transporcie towarów zwiększa oczekiwania wobec pracowników utrzymania i realizacji przewozów.

Rys. 3. Liczba osób zatrudnionych w sektorze przewozów towarowych w latach 2010-2018



Źródło: Opracowanie własne UTK

Tab. 4. Struktura wiekowa pracowników zatrudnionych u przewoźników towarowych w 2018 r.[5]

wiek	< 30 lat	30 – 50 lat	> 50 lat
Osób	2 691	14 361	11 719
%	9%	50%	41%

Źródło: Opracowanie własne UTK

Przedstawiona struktura wiekowa zatrudnienia ukazuje znaczący udział osób powyżej 50 roku życia (41%) (dotyczy to zarówno maszynistów jak i pozostałych pracowników). Biorąc pod uwagę możliwość szybszego przejścia na emeryturę przez osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem, tak duży udział w tej grupie wiekowej w ogólnej liczbie pracowników może prowadzić do powstania luki pokoleniowej. Może to mieć negatywny wpływ na funkcjonowanie poszczególnych firm. Ponadto u przewoźników towarowych bardzo niski udział stanowią pracownicy poniżej 30 roku życia. Jest on ponad dwukrotnie niższy niż u przewoźników pasażerskich.

Powyższa sytuacja jest pośrednią konsekwencją restrukturyzacji zatrudnienia w branży przewozów towarowych w latach 2010-2017, która zakładała wstrzymywanie naborów nowych pracowników. W tym czasie ogólny poziom zatrudnienia zmniejszył się o około 8 800 etatów.

Kluczowe stanowiska regulowane wśród przewoźników towarowych stanowią: maszynista (8 352 osoby), ustawiacz (2 325 osób), rewident taboru (2 074 osoby), kierownik pociągu (1 286 osób) oraz manewrowy (886 osób). Do pracy zawodowej na wymienionych stanowiskach przygotowują szkoły prowadzące kształcenie w zawodzie technik transportu kolejowego, natomiast do uzyskania licencji maszynisty przygotowują również szkoły prowadzące kształcenie w zawodzie technik elektroenergetyk transportu szynowego, technik automatyk sterowania ruchem kolejowym oraz technik transportu kolejowego.

[5] Struktura wiekowa obliczona w oparciu o kalkulację ekwiwalentu czasu pracy pracowników (etatów) w ramach działalności kolejowej od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r. Jako ekwiwalent pełnego czasu pracy należy rozumieć całkowitą liczbę godzin (wraz z nadgodzinami) przepracowaną na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku.

3. Kolejowe szkolnictwo zawodowe w roku szkolnym 2019/2020

Z danych Ministerstwa Edukacji Narodowej wynika, że w roku szkolnym 2019/2020 - 49 szkół prowadzi kształcenie w zawodach z branży transportu kolejowego. Pierwszą klasę w tych zawodach uruchomiono w 42 szkołach. Pozostałe 7 szkół realizuje kształcenie w zawodach kolejowych, jednakże nie uruchomiono w nich oddziałów pierwszej klasy. Jest to związane z rezygnacją szkół z realizacji kształcenia w tych zawodach lub nieuzyskaniem wymaganej liczby kandydatów do ich uruchomienia. Ponadto jedna z placówek kształcenia ustawicznego (Centrum Kształcenia Ustawicznego w Kutnie) prowadzi kształcenie na kwalifikacyjnych kursach zawodowych z zakresu kwalifikacji wyodrębnionych w zawodach kolejowych.

Rys. 4. Szkoły prowadzące kształcenie zawodowe w branży transportu kolejowego w roku szkolnym 2019/2020

Źródło: Ministerstwo Edukacji Narodowej, kwiecień 2020 r.

Tab. 5. Szkoły prowadzące kształcenie zawodowe w branży transportu kolejowego w roku szkolnym 2019/2020

Lp.	Miejscowość	Nazwa szkoły	Zawody	Liczba uczniów w klasie I	Liczba uczniów ogółem	Liczba oddziałów ogółem	Dane kontaktowe
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE							
1.	Żarów	Technikum w Zespole Szkół im. Jędrzeja Śniadeckiego w Żarowie	technik transportu kolejowego	21	51	4	ul. Zamkowa 10 58-130 Żarów tel. 74 8580403 http://www.zs-zarow.powiat.swidnica.pl/ e-mail zszzarow@poczta.onet.pl
2.	Legnica	Technikum nr 3 w Zespole Szkół Technicznych i Ogólnokształcących im. Henryka Pobożnego	technik transportu kolejowego	36	108	5	ul. Złotoryjska 144 59-220 Legnica tel. 76 7235900 www http://www.henrykowka.pl e-mail szkola@zstio.legnica.pl
3.	Wrocław	Technikum Nr 12 im. ks. Stanisława Staszica w Zespole Szkół Logistycznych	technik transportu kolejowego	25	47	5	ul. Jana Władysława Dawida 9-11 50-527 Wrocław-Krzyki tel. 71 7986899 www http://www.logistyk-zsl.wroclaw.pl/ e-mail sekretariat.zs23@wroclawskaeduk acja.pl
			technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	0	3	1	
			technik elektroenergetyk transportu szynowego	23	30	3	
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE							
1.	Bydgoszcz	Technikum Kolejowe im. Mikołaja Kopernika w Bydgoszczy	Technik transportu kolejowego	74	194	8	ul. Unii Lubelskiej 4C 85-059 Bydgoszcz tel. 52 5841009 www https://kolejowe.edu.pl e-mail edukator@bsw.edu.pl
			technik dróg i mostów kolejowych	0	14	1	
			technik elektroenergetyk transportu szynowego	37	87	5	
		Technikum Mechaniczne nr 10 z oddziałami mistrzostwa sportowego w Zespole Szkół Mechanicznych im. Franciszka Siemiradzkiego	technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	4	8	2	ul. św. Trójcy 37 85-224 Bydgoszcz tel. 52 3791261 www http://www.zsm1.bydgoszcz.pl e-mail zsm01@edu.bydgoszcz.pl
			technik transportu kolejowego	10	19	7	
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE							
1.	Małaszewice	Technikum w Zespole Szkół im. Wł. St. Reymonta	technik transportu kolejowego	56	158	9	ul. Kolejarzy 16 21-540 Małaszewicze tel. 83 3751438 www http://malaszewicze.com e-mail zsmal@poczta.fm
			technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	0	9	1	
2.	Dęblin	Technikum Mechaniczne w Zespole Szkół Zawodowych nr 1 im. Gen. Franciszka Kleberga	technik dróg kolejowych i obiektów inżynieryjnych	0	62	3	ul. Tysiąclecia 27 08-530 Dęblin tel. 081 8830274 www http://zsz1deblin.pl e-mail zsz1deblin@interia.pl
			technik budownictwa kolejowego	38	38	2	
3.	Lublin	Technikum Transportowo-Komunikacyjne w Zespole Szkół Transportowo-Komunikacyjnych im. Tadeusza Kościuszki	technik transportu kolejowego	32	56	5	ul. Zemborzycka 82 20-445 Lublin tel. 81 7440961 www http://www.zstk.edu.pl e-mail poczta@zstk.lublin.eu
			technik elektroenergetyk transportu szynowego	6	31	4	

WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE							
1.	Czerwieńsk	Technikum w Zespole Szkół w Czerwieńsku	technik elektroenergetyk transportu szynowego	14	14	2	ul. Zielonogórska 43 b 66-016 Czerwieńsk tel. 683278707 www http://www.technikum-czerwiensk.pl e-mail technikum@czerwiensk.pl
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE							
1.	Kutno	Technikum Zawodowe nr 4 w Zespole Szkół nr 4 im. Zygmunta Balickiego	technik transportu kolejowego	30	51	4	os. Kolejowe 99-300 Kutno tel. 24 2547309 www http://www.azory.org e-mail zs4kutno@op.pl
		Centrum Kształcenia Ustawicznego	*kwalifikacyjne kursy zawodowe*				ul. Staszica 27 99-300 Kutno www http://ckukutno.pl e-mail ckukutno@wp.pl
2.	Opoczno	Technikum w Zespole Szkół Powiatowych im. Stanisława Staszica w Opocznie	technik elektroenergetyk transportu szynowego	30	47	3	ul. Wojciecha Kossaka 1a 26-300 Opoczno tel. 447552998 www http://www.zspnr1.pl e-mail zszopoczno@wp.pl
3.	Drzewica	Technikum im. Majora Henryka Dobrzańskiego "Hubala" w Zespole Szkół Powiatowych w Drzewicy	technik transportu kolejowego	29	29	2	ul. Stanisława Staszica 5 26-340 Drzewica tel. 48 3756089 www http://www.liceumdrzewica.com.pl e-mail liceum.drzewica@wp.pl
4.	Zduńska Wola	Technikum nr 3 w Zespole Szkół im. Kazimierza Kałużewskiego i Juliusza Sylli w Zduńskiej Woli	technik transportu kolejowego	54	112	5	ul. Stefana Okrzei 11 98-220 Zduńska Wola tel. 43 6571429 www http://www.zszdwola.cba.pl/joomla e-mail zespol.szkol@onet.com.pl
5.	Łódź	Technikum nr 5 w Zespole Szkół Ponadpodstawowych nr 5 im. Króla Bolesława Chrobrego	technik transportu kolejowego	26	63	5	ul. Drewnowska 88 91-008 Łódź-Bałuty tel. 42 6540371 www http://www.zsp5lodz.pl e-mail sekretariat@zsp5lodz.pl
		Branżowa Szkoła Nr 5	monter nawierzchni kolejowej	0	7	1	
6.	Skierniewice	Technikum im. Ppłk. Romualda Sulińskiego w Zespole Szkół nr 4	technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	0	26	2	ul. Podkładowa 2 96-100 Skierniewice tel. 46 8331020 e-mail zs4@zs4skierniewice.pl
			Technik transportu kolejowego	32	97	6	
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE							
1.	Kraków	Technikum Komunikacyjne nr 25 w Zespole Szkół nr 1 im. Św. Rafała Kalinowskiego	technik transportu kolejowego	38	97	5	ul. Ułanów 3 31-450 Kraków-Śródmieście tel. 12 4115434 www http://tk.krakow.pl e-mail poczta@tk.krakow.pl
2.	Nowy Sącz	Technikum nr 4 w Zespole Szkół nr 4 w Nowym Sączu	technik transportu kolejowego	25	45	4	ul. św. Ducha 6 33-300 Nowy Sącz tel. 18 4437896 wwwhttp://www.zs4.nowysacz.pl e-mail zsnr4ns@vp.pl
			technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	0	11	1	
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE							
1.	Małkinia Górna	Technikum nr 1 w Zespole Szkół im. Stanisława Staszica w Małkini Górnej	technik transportu kolejowego	62	136	5	ul. Nurska 150 07-320 Małkinia Górna tel. 29 6448625 www http://www.zsmalkinia.com e-mail zsmalkinia@op.pl
2.	Otwock	Technikum nr 2 w Zespole Szkół nr 2 im. Marii Skłodowskiej-Curie w Otwocku	technik elektroenergetyk transportu szynowego	37	59	3	ul. Kazimierza Pułaskiego 7 05-400 Otwock tel. 22 7793070 www http://nukleonik.pl/ e-mail sekretariat@nukleonik.pl

3.	Teresin	Technikum w Zespole Szkół im. Prymasa Tysiąclecia Stefana Kardynała Wyszyńskiego	technik elektroenergetyk transportu szynowego	0	15	2	al. XX-lecia 12 96-515 Teresin tel. 46 8613813 e-mail sekretariat@zsteresin.pl
4.	Sochaczew	Technikum Kształcenia Zawodowego nr 1 im. Mjr. Feliksa Kozubowskiego	technik transportu kolejowego	0	25	3	ul. Stadionowa 4 96-500 Sochaczew tel. 668590696 tkzsochaczew@zskz.com.pl
5.	Tłuszcz	Technikum im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego w Zespole Szkół w Tłuszczu	technik transportu kolejowego	29	83	4	ul. Radzymińska 2 05-240 Tłuszcz tel. 29 7774200 www http://www.zstluszcz.pl e-mail tmtluszcz@wp.pl
6.	Radom	Niepubliczne Technikum im. 72 Pułku Piechoty w Radomiu Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Kielcach	technik transportu kolejowego	32	68	5	ul. Saska 4 lok. 6 26-600 Radom tel. 48 3310523 http://www.radom.zdz.kielce.pl e-mail radom-szkola@zdz.kielce.pl
7.	Siedlce	Technikum nr 6 w Zespole Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 im. Gen. Józefa Bema w Siedlcach	technik dróg i mostów kolejowych	0	14	1	ul. Fryderyka Chopina 10 08-110 Siedlce tel. 25 7943512 www http://zsp6siedlce.pl e-mail sekretariat@zsp6siedlce.pl
			technik transportu kolejowego	62	157	6	
			technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	14	23	2	
			technik elektroenergetyk transportu szynowego	16	32	2	
			technik dróg kolejowych i obiektów inżynieryjnych	0	22	2	
			technik budownictwa kolejowego	49	49	2	
8.	Warszawa	Technikum nr 7 w Zespole Szkół im. inż. Stanisława Wysockiego D. "Kolejówka"	technik elektroenergetyk transportu szynowego	50	119	4	ul. Szczęśliwicka 56 02-353 Ochota tel. 22 8223252 http://www.swysocki.edu.pl/ e-mail zskol@edu.um.warszawa.pl
			technik transportu kolejowego	28	28	1	
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE							
1.	Kluczbork	Technikum nr 2 im. Bohaterów Westerplatte w Zespole Szkół nr 2 CKU	technik transportu kolejowego	7	27	3	ul. Byczyńska 7 46-200 Kluczbork tel. 77 4182600 http://www.zsp2kluczbork.pl e-mail sekretariat@zsp2cku.pl
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE							
1.	Stalowa Wola	Technikum nr 1 w Zespole Szkół nr 1 im. Gen. Władysława Sikorskiego	technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	0	11	2	ul. Hutnicza 17 37-450 Stalowa Wola tel. 15 8421741 www http://www.zsp1-sikorski.pl e-mail zs1_sikorski@poczta.fm
2.	Rzeszów	Technikum nr 12 w Zespole Szkół Kształcenia Ustawicznego	technik transportu kolejowego	29	85	6	ul. mjr. Henryka Sucharskiego 4 32-225 Rzeszów tel. 17 8520495 www http://www.zsku.rzeszow.pl sekretariat@zsku.rzeszow.pl
			technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	14	32	4	
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE							
1.	Mońki	Technikum w Zespole Szkół Ogólnokształcących i Zawodowych	technik transportu kolejowego	27	47	4	ul. Szkolna 22 19-100 Mońki tel. 857162705 www http://www.zsmonki.pl sekretariat.technikum@zsmonki.pl

2.	Białystok	Technikum nr 3 w Zespole Szkół Technicznych im. Gen. Władysława Andersa	technik transportu kolejowego	38	58	3	ul. Stołeczna 21 15-879 Białystok tel. 85 7421213 www http://www.zst.bialystok.pl e-mail zst@um.bialystok.pl
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE							
1.	Żukowo	Technikum im. Książąt Pomorskich w Zespole Szkół Zawodowych i Ogólnokształcących	technik transportu kolejowego	36	79	5	ul. Gdyńska 5 83-330 Żukowo tel. 58-681-85-12 www http://www.zsziozukowo.pl e-mail zsziozukowo@wp.pl
2.	Gdynia	Technikum transportowe w Zespole Szkół Ekologiczno-Transportowych	technik transportu kolejowego	44	92	5	ul. Morska 186 81-216 Gdynia tel. 58 6248136 e-mail sekretariat@zsetgdynia.pl
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE							
1.	Tarnowskie Góry	Technikum Nr 12 w Zespole Szkół Techniczno - Usługowych im. Jana Pawła II	technik transportu kolejowego	50	84	5	ul. Pokoju 14 42-600 Tarnowskie Góry tel. 32 7191158 www http://www.zstu.tg.edu.pl e-mail admin@zstu.tg.edu.pl
2.	Łazy	Technikum w Zespole Zespół Szkół im. Prof. Romana Gostkowskiego	technik transportu kolejowego	12	42	3	ul. Fabryczna 1A 42-450 Łazy tel. 32 6729321 www http://www.gostek.eu sekretariat@zslazy.zawiercie.powiat.pl
			technik elektroenergetyk transportu szynowego	16	76	4	
3.	Częstochowa	Technikum nr 10 w Zespole Szkół Samochodowo-Budowlanych	technik elektroenergetyk transportu szynowego	0	13	1	ul. św. Augustyna 3/7 42-226 Częstochowa tel. 34 3606044 zssb@edukacja.czestochowa.pl
4.	Gliwice	Technikum nr 1 w Zespole Szkół Techniczno-Informatycznych	technik elektroenergetyk transportu szynowego	29	63	5	ul. Chorzowska 5 44-100 Gliwice tel. 32 2306831 www http://www.zsti.gliwice.pl e-mail sekretariat@zsti.gliwice.eu
5.	Jaworzno	Technikum nr 2 w Zespole Szkół Ponadpodstawowych nr 2	technik transportu kolejowego	28	42	3	ul. Inwalidów Wojennych 16 43-600 Jaworzno tel. 32 7629384 http://www.zsp2.jaworzno.pl e-mail zsz_2jaw@interia.pl
6.	Katowice	Technikum nr 7 w Zespole Szkół im. Stanisława Mastalerza	technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	8	12	3	ul. Gliwicka 228 40-081 Katowice tel. 032 2540626 www http://zs7.katowice.pl/ e-mail sekretariat@zs7.katowice.pl
7.	Rybnik	Technikum nr 2 w Zespole Szkół Mechaniczno-Elektrycznych	technik elektroenergetyk transportu szynowego	10	40	4	ul. Tadeusza Kościuszki 23 44-200 Rybnik tel. 32 4222776 www http://www.zsme.pl/ e-mail sekretariat@zsme.pl
8.	Sosnowiec	Technikum nr 4 Transportowe w Sosnowcu, Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego	technik transportu kolejowego	57	134	7	ul. Jana Kilińskiego 31 41-200 Sosnowiec tel. 32 2660734 http://www.ckziu25.sosnowiec.pl ckziu25@sosnowiec.edu.pl
9.	Tychy	Niepubliczne Technikum Kolejowe w Tychach im. Kpt. Jana Rybczyńskiego i Załogi Pociągu "Groźny"	technik elektroenergetyk transportu szynowego	4	6	3	al. Niepodległości 32 43-100 Tychy tel. 32 3220099 http://www.szkoly-kolejowe.pl/ szkola@edukacja.tychy.pl
			technik transportu kolejowego	16	47	5	
			technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	0	4	2	
			technik dróg i mostów kolejowych	0	1	1	

			technik dróg kolejowych i obiektów inżynieryjnych	0	4	2	
			technik budownictwa kolejowego	9	9	2	
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE							
1.	Skarżysko Kamienna	Technikum nr 6 w Zespole Szkół Transportowych	technik transportu kolejowego	51	130	5	ul. Legionów 119 26-110 Skarżysko-Kamienna tel. 41 2532897 www http://zstm.internetdsl.pl/ e-mail kontakt@zstm.pl
			technik elektroenergetyk transportu szynowego	0	16	1	
2.	Kielce	Technikum nr 1 w Zespole Szkół Zawodowych Nr 1	technik transportu kolejowego	25	25	2	ul. Zgoda 31 25-378 Kielce tel. 41 3676181 www http://www.zsz1.kielce.pl sekretariatzgoda@zsz1.kielce.pl
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE							
1.	Ełk	Technikum Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Białymstoku z siedzibą w Ełku	technik transportu kolejowego	0	9	1	ul. Armii Krajowej 43 lok. - 19-300 Ełk tel. 87 6202610 www https://elk.zdz.bialystok.pl e-mail elk@zdz.bialystok.pl
2.	Olsztyn	Technikum Nr 1 w Zespole Szkół Samochodowych im. Por. A. M. Bocheńskiego	technik transportu kolejowego	31	57	5	al. Aleja Wojska Polskiego 17 10-224 Olsztyn tel. 89 5267571 www http://www.zss.olsztyn.pl/ e-mail zss@zss.olsztyn.eu
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE							
1.	Ostrów Wlkp	Technikum nr 3 im. Ernesta Malinowskiego w Zespole Szkół Budowlano - Energetycznych	technik transportu kolejowego	45	96	5	ul. Wolności 23 63-400 Ostrów Wielkopolski tel. 62 7366228 www http://www.zsbe.edu.pl e-mail zsbe@zsbe.edu.pl
			technik elektroenergetyk transportu szynowego	15	58	4	
2.	Poznań	Technikum Komunikacji w Zespole Szkół Komunikacji im. Hipolita Cegielskiego	technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	0	11	1	ul. Aleksandra Fredry 13 61-701 Poznań-Stare Miasto tel. 61 8520642 www http://www.zsk.poznan.pl e-mail biuro@zsk.poznan.pl
			technik elektroenergetyk transportu szynowego	23	48	5	
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE							
1.	Stargard	Technikum Zawodowe nr 3 w Zespole Szkół Budowlano-Technicznych	technik dróg kolejowych i obiektów inżynieryjnych	7	32	4	ul. Składowa 2a 73-110 Stargard tel. 91 5733071 wwwhttps://sites.google.com/zsbt.pl/zsbt e-mail zsbt@list.pl
			technik budownictwa kolejowego	8	8	1	

Źródło: Ministerstwo Edukacji Narodowej, kwiecień 2020 r.

Kształcenie w zawodach eksperymentalnych związanych z branżą transportu kolejowego:

1) **mechanik pojazdów kolejowych** - Branżowa Szkoła I Stopnia nr 3 w Zespole Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 im. Gen. Józefa Bema w Siedlcach,
2) **technik obsługi pasażerów w przewozach lotniczych, morskich i lądowych** – Technikum w Zespole Szkół nr 1 im. Ks. Kard. Stefana Wyszyńskiego w Tarnobrzegu

3.1. Zawody z branży transportu kolejowego

Kształcenie w systemie szkolnym[6] prowadzone jest w następujących zawodach przyporządkowanych do branży transportu kolejowego:

- monter nawierzchni kolejowej;
- mechanik pojazdów kolejowych;
- technik automatyk sterowania ruchem kolejowym;
- technik budownictwa kolejowego (dotychczasowa nazwa technik budowy dróg kolejowych);
- technik elektroenergetyk transportu szynowego;
- technik pojazdów kolejowych;
- technik transportu kolejowego.

Kształcenie w tych zawodach (w zakresie kwalifikacji wyodrębnionych w zawodach) może być prowadzone również na kwalifikacyjnym kursie zawodowym (KKZ). Jest to kurs, którego program nauczania uwzględnia podstawę programową kształcenia w danym zawodzie w zakresie jednej kwalifikacji, którego ukończenie umożliwia przystąpienie do egzaminu w zakresie tej kwalifikacji.

Zgodnie z podstawą programową kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego[7] wprowadzoną w ramach reformy kształcenia zawodowego od 1 września 2019 r., absolwenci szkół prowadzących kształcenie w zawodach z branży transportu kolejowego przygotowywani są do wykonywania następujących zadań zawodowych w zakresie zawodów:

- **monter nawierzchni kolejowej**:
  - wykonywania robót związanych z budową nawierzchni kolejowej;
  - wykonywania robót związanych z wymianą uszkodzonych elementów nawierzchni kolejowej i elementów podtorza;
  - wykonywania robót związanych z utrzymaniem wymaganych parametrów technicznych nawierzchni kolejowej.
- **technik transportu kolejowego** - w zakresie kwalifikacji TKO.07. Organizacja i prowadzenie ruchu pociągów:
  - organizowania oraz prowadzenia ruchu pociągów na szlakach i posterunkach ruchu;
  - obsługiwania urządzeń sterowania ruchem, łączności i infrastruktury kolejowej;
  - nadzorowania i koordynowania pracy przewoźników na terenie stacji kolejowej;

  oraz w zakresie kwalifikacji TKO.08. Planowanie i realizacja przewozów kolejowych:
  - planowania i organizowania pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych;
  - zarządzania taborem kolejowym;
  - przygotowania do odprawy i przewozu przesyłek, ładunków oraz osób;
  - zestawiania, rozrządzania i obsługi pociągów.
- **technik automatyk sterowania ruchem kolejowym** - w zakresie kwalifikacji TKO.02. Montaż i eksploatacja urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym:
  - montowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym stacyjnych i liniowych;
  - montowania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych;
  - montowania urządzeń zasilających systemy sterowania ruchem kolejowym;

[6] Kształcenie prowadzone w zawodach określonych w klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego -zgodnie z rozporządzeniem Ministra Edukacji Narodowej z dnia 13 marca 2017 r w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego (Dz.U poz. 622, ze zm.) oraz w klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego - zgodnie z rozporządzeniem Ministra Edukacji Narodowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego (Dz. U. poz. 316, ze zm.)

[7] Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 16 maja 2019 r w sprawie podstaw programowych kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz dodatkowych umiejętności zawodowych w zakresie wybranych zawodów szkolnictwa branżowego (Dz. U poz. 991, ze zm.)

  - diagnostyki i utrzymywania w sprawności technicznej urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
  - utrzymywania w sprawności technicznej urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych;
  - utrzymywania i eksploatacji urządzeń zasilających systemy sterowania ruchem kolejowym.
- **technik budownictwa kolejowego** - w zakresie kwalifikacji TKO.03. Organizacja robót związanych z budową i utrzymaniem dróg kolejowych:
  - organizowania, koordynacji i prowadzenia robót związanych z budową i utrzymaniem dróg kolejowych;
  - kontrolowania stanu technicznego dróg kolejowych;
  - podejmowania działań zapewniających bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego w przypadku awarii, wypadku lub klęsk żywiołowych;
  - prowadzenia dokumentacji dotyczącej utrzymania dróg kolejowych;

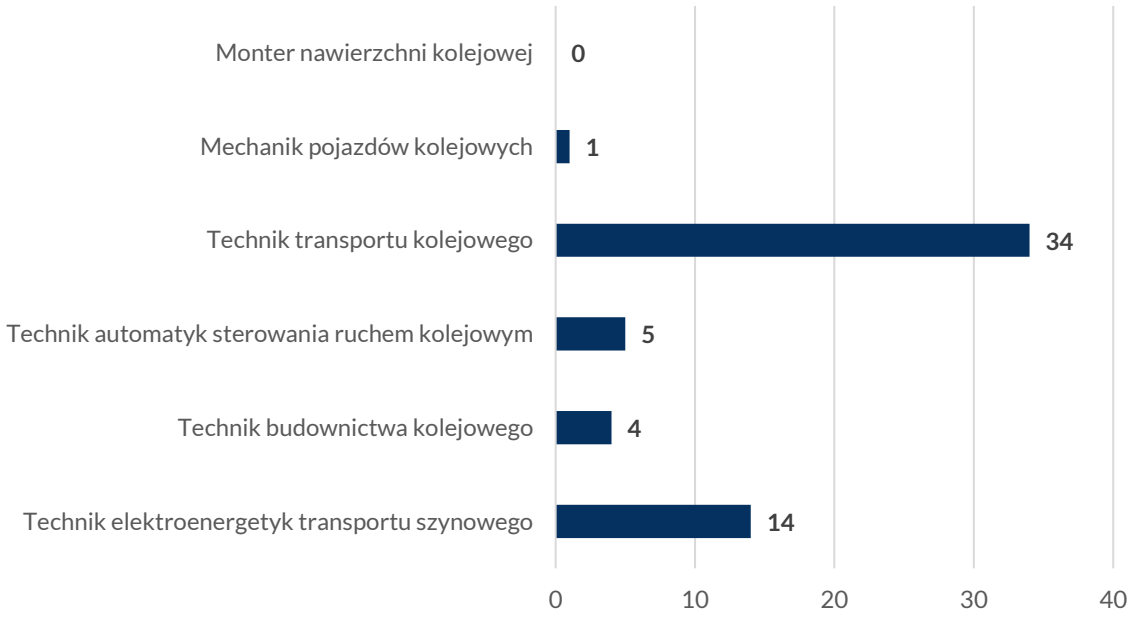
  oraz w zakresie kwalifikacji TKO.04. Organizacja robót związanych z budową i utrzymaniem kolejowych obiektów inżynieryjnych oraz podstawy kosztorysowania:
  - organizowania, koordynacji i prowadzenia robót związanych z budową i utrzymaniem kolejowych obiektów inżynieryjnych;
  - kontrolowania stanu technicznego kolejowych obiektów inżynieryjnych;
  - prowadzenia dokumentacji dotyczącej utrzymania kolejowych obiektów inżynieryjnych;
  - sporządzania kosztorysów robót drogowo-mostowych.
- **technik elektroenergetyk transportu szynowego** - w zakresie kwalifikacji: TKO.05. Montaż i eksploatacja sieci zasilających oraz trakcji elektrycznej:
  - wykonywania i uruchamiania sieci doprowadzających energię do urządzeń trakcyjnych na podstawie dokumentacji technicznej;
  - wykonywania konserwacji sieci zasilających i trakcji elektrycznej;
  - eksploatowania sieci zasilających i trakcji elektrycznej;

  oraz w zakresie kwalifikacji TKO.06. Montaż i eksploatacja środków transportu szynowego:
  - montowania i uruchamiania maszyn i urządzeń środków transportu szynowego na podstawie dokumentacji technicznej;
  - montowania i uruchamiania pomocniczych maszyn i urządzeń środków transportu szynowego na podstawie dokumentacji technicznej;
  - diagnozowania, konserwacji i naprawy środków transportu szynowego;
  - eksploatowania środków transportu szynowego.
- **mechanik pojazdów kolejowych**:
  - naprawiania części, maszyn i urządzeń pojazdów kolejowych;
  - montażu maszyn i urządzeń w pojazdach kolejowych;
  - instalowania i uruchamiania maszyn i urządzeń pojazdów kolejowych.
- **technik pojazdów kolejowych** - w zakresie kwalifikacji TKO.09. Wykonywanie robót związanych z utrzymaniem i naprawą pojazdów kolejowych:
  - naprawiania części, maszyn i urządzeń pojazdów kolejowych;
  - montażu maszyn i urządzeń w pojazdach kolejowych;
  - instalowania i uruchamiania maszyn i urządzeń pojazdów kolejowych;

  oraz w zakresie kwalifikacji w zakresie kwalifikacji TKO.10. Eksploatacja i utrzymanie pojazdów kolejowych:
  - prowadzenia i obsługi pojazdów trakcyjnych;
  - wykonywania prac w charakterze rewidenta taboru kolejowego;
  - diagnostyki stanu technicznego taboru kolejowego.

Kształcenie w zawodzie **mechanik pojazdów kolejowych** po raz pierwszy prowadzone było w ramach eksperymentu pedagogicznego – od roku szkolnego 2019/2020. Podstawa programowa kształcenia w zawodzie obejmuje zagadnienia związane z mechaniką, naprawą oraz regeneracją części maszyn i urządzeń znajdujących się w pojazdach, obsługą oraz diagnostyką maszyn i urządzeń oraz przeprowadzaniem badań za pomocą urządzeń kontrolno-pomiarowych. Kształcenie w tym zawodzie uruchomiono w Zespole Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 im. Gen. Józefa Bema w Siedlcach z inicjatywy przewoźników kolejowych PKP Cargo S.A. oraz „PKP Intercity" S.A. w celu uzupełnienia luki pokoleniowej na stanowiskach związanych z utrzymaniem pojazdów szynowych.

Rys. 5. Liczba szkół, które w roku szkolnym 2019/2020 realizują kształcenie w oddziałach klasy pierwszej w zawodach



Źródło: Opracowanie UTK na podstawie danych MEN

Tab. 6. Liczba uczniów i szkół prowadzących kształcenie w zawodach z branży transportu kolejowego

zawód	liczba uczniów ogółem			liczba uczniów w klasie I			liczba szkół*
	2017/ 2018	2018/ 2019	2019/ 2020	2017/ 2018	2018/ 2019	2019/ 2020	2019/2020
Technik transportu kolejowego	1602	1888	2678	532	580	1206	36
Technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	132	173	150	37	59	40	11
Technik elektroenergetyk transportu szynowego	581	658	755	159	200	311	17
Monter nawierzchni kolejowej	12	8	7	12	0	0	1
Technik dróg i mostów kolejowych	190	185	29	36	25	0	3
Technik dróg kolejowych i obiektów inżynieryjnych	-	49	113	-	26	0	4
Technik budownictwa kolejowego	-	-	111	-	-	111	4
SUMA	**2517**	**2961**	**3843**	**776**	**890**	**1668**	

Źródło: Ministerstwo Edukacji Narodowej, kwiecień 2020 r.

*Liczba szkół prowadzących kształcenie w zawodach z branży transportu kolejowego w roku szkolnym 2019/2020 wynosi 49. Szkoły te prowadzą kształcenie w więcej niż jednym zawodzie.

28 marca 2019 r. w Dzienniku Urzędowym Monitor Polski (poz. 276) opublikowane zostało obwieszczenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 22 marca 2019 r. w sprawie prognozy zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy (więcej w rozdziale 5.1). W ujęciu ogólnokrajowym wśród 20 zawodów wskazanych jako te szczególnie pożądane na krajowym rynku pracy wymienione zostały aż trzy z branży kolejowej: technik automatyk sterowania ruchem kolejowym, technik elektroenergetyk transportu szynowego oraz technik transportu kolejowego. Prognoza z 2019 r. miała wpływ na nabór do szkół prowadzących kształcenie zawodowe na rok szkolny 2019/2020.

W roku szkolnym 2019/2020 naukę w klasach I w zawodzie technik transportu kolejowego podjęło 1206 uczniów, podczas gdy rok wcześniej ten sam zawód wybrało 580 uczniów. Z kolei kształcenie w zawodzie technik elektroenergetyk transportu szynowego rozpoczęło 311 uczniów (200 uczniów rozpoczęło naukę w tym zawodzie w roku szkolnym 2018/2019). Na powyższe wzrosty złożyło się kilka czynników: efekt tzw. podwójnego rocznika oraz publikacja prognozy Ministerstwa Edukacji Narodowej, która była sygnałem o konkurencyjności wymienionych w niej zawodów.

Tegoroczna prognoza (2020) ogłoszona obwieszczeniem Ministra Edukacji Narodowej z dnia 24 stycznia 2020 r. w sprawie prognozy zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa

branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy (M.P. z dnia 30 stycznia 2020 r. poz. 106), będzie miała wpływ na nabór do szkół prowadzących kształcenie zawodowe na rok szkolny 2020/2021.

Zarówno w prognozie z roku 2019 jak i 2020 na liście zawodów o szczególnym zapotrzebowaniu na krajowym rynku pracy (zawody o zwiększonej subwencji oświatowej) uwzględnione zostały aż trzy zawody z branży transportu kolejowego (TKO) spośród odpowiednio 20 zawodów w 2019 r. i 24 zawodów w 2020 r. Zawody z branży transportu kolejowego (TKO) o szczególnym znaczeniu dla krajowego rynku pracy to:

1. Technik automatyk sterowania ruchem kolejowym
2. Technik elektroenergetyk transportu szynowego
3. Technik transportu kolejowego.

Jak wynika z danych zawartych w najnowszej prognozie, z punktu widzenia tylko pięciu województw nie wykazano istotnego zapotrzebowania na zawody kolejowe, a w pozostałych najczęściej wymieniane jest zapotrzebowanie na mechaników pojazdów kolejowych. Najbardziej zainteresowane zawodami kolejowymi są województwa śląskie i wielkopolskie.

Fot. archiwum UTK

Tab. 7. Zawody kolejowe o istotnym zapotrzebowaniu na wojewódzkim rynku pracy

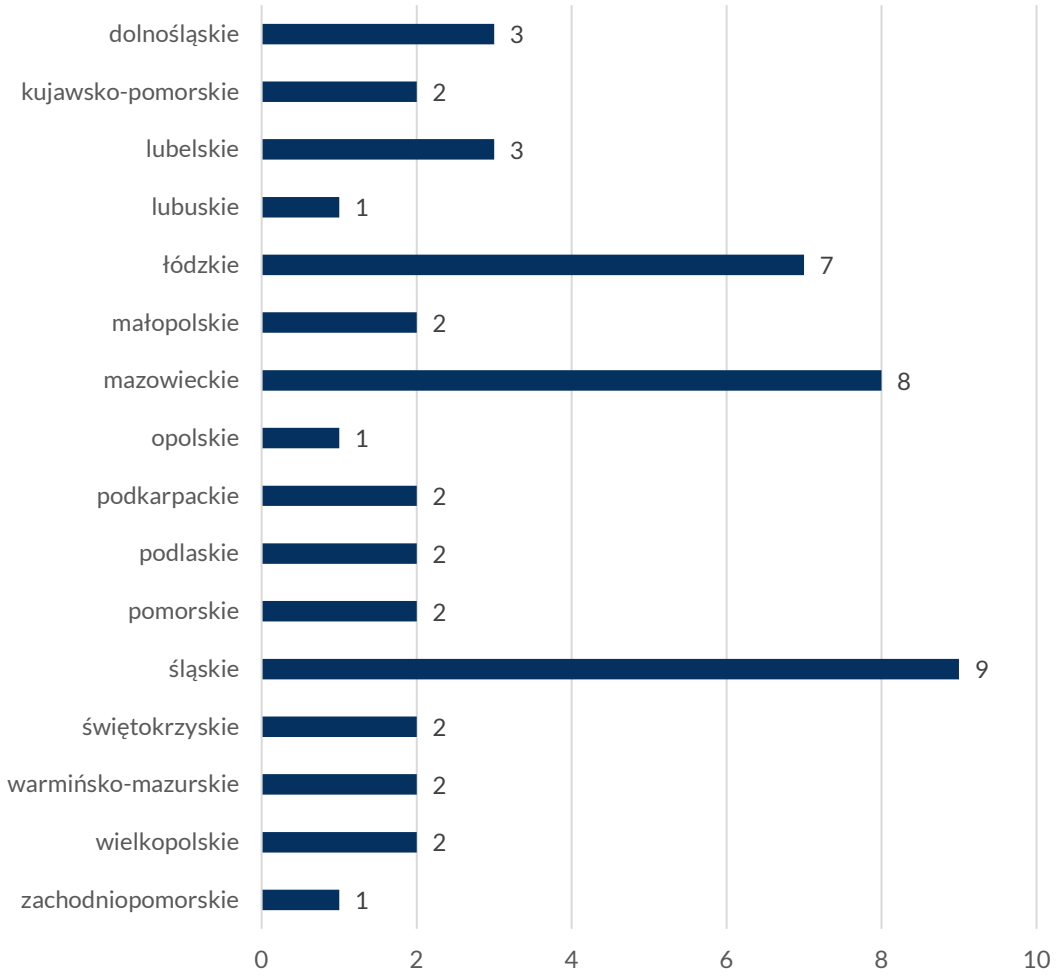
województwo	Zawód
dolnośląskie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Technik pojazdów kolejowych
	Technik transportu kolejowego
kujawsko-pomorskie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Technik pojazdów kolejowych
	Technik transportu kolejowego
lubelskie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Technik budownictwa kolejowego
	Technik transportu kolejowego
lubuskie	-
łódzkie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Technik pojazdów kolejowych
	Technik transportu kolejowego
małopolskie	-
mazowieckie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Technik transportu kolejowego
opolskie	-
podkarpacie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Monter nawierzchni kolejowej
	Technik budownictwa kolejowego
	Technik pojazdów kolejowych
podlaskie	-
pomorskie	-
śląskie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Monter nawierzchni kolejowej
	Technik budownictwa kolejowego
	Technik elektroenergetyk transportu szynowego
	Technik pojazdów kolejowych
	Technik transportu kolejowego
świętokrzyskie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Technik transportu kolejowego
warmińsko-mazurskie	-
wielkopolskie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Technik automatyk sterowania ruchem kolejowym
	Technik elektroenergetyk transportu szynowego
	Technik pojazdów kolejowych
	Technik transportu kolejowego
zachodniopomorskie	Mechanik pojazdów kolejowych
	Technik budownictwa kolejowego
	Technik pojazdów kolejowych

Źródło: Obwieszczenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 24 stycznia 2020 r. w sprawie prognozy zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy (M.P. z 2020 r. poz.106)

3.2. Szkoły w regionach

Kształcenie w zawodach związanych z transportem kolejowym odbywa się we wszystkich województwach. Najwięcej szkół posiadających w ofercie dydaktycznej zawody związane z transportem kolejowym jest na terenie województwa śląskiego oraz mazowieckiego. Wiąże się to z wysoką aktywnością przewoźników kolejowych oraz zachowaniem bazy dydaktycznej do realizacji zajęć.

Rys. 6. Liczba szkół, które w roku szkolnym 2019/2020 realizują kształcenie w oddziałach klasy pierwszej w zawodach z branży transportu kolejowego, w podziale na województwa



Źródło: Opracowanie UTK na podstawie danych MEN

Realizacja usług w transporcie kolejowym, aktywność przewoźników kolejowych oraz gęstość sieci kolejowej mogą być czynnikami mającymi wpływ na zainteresowanie szkół przygotowaniem oferty kształcenia w zawodach związanych z transportem kolejowym. Dodatkowym ważnym czynnikiem mającym wpływ na decyzję szkół może być liczba specjalistów z rynku kolejowego gotowych do podjęcia się kształcenia młodzieży. Różnorodność oferty pracodawców funkcjonujących na rynku kolejowym powinna przełożyć się również na możliwość przygotowania oferty kształcenia w różnych zawodach.

Tab. 8. Dane o wykorzystaniu kolei w województwach oraz liczba szkół prowadzących kształcenie w oddziałach klasy pierwszej w roku szkolnym 2019/2020

województwo	liczba szkół prowadzących kształcenie w zawodach z branży transportu kolejowego	długość linii kolejowych normalnotorowych w eksploatacji w 2018 r.	gęstość linii na 100 km^2 w 2018 r.
Dolnośląskie	3	1763 km	8,8 km
Kujawsko-Pomorskie	2	1200 km	6,7 km
Lubuskie	1	912 km	6,5 km
Lubelskie	3	899 km	3,6 km
Łódzkie	7	1081 km	5,9 km
Małopolskie	2	1020 km	6,7 km
Mazowieckie	8	1715 km	4,8 km
Opolskie	1	782 km	8,3 km
Podkarpackie	2	863 km	4,8 km
Podlaskie	2	717 km	3,6 km
Pomorskie	2	1210 km	6,6 km
Śląskie	9	1966 km	15,8 km
Świętokrzyskie	2	601 km	5,1 km
Warmińsko-Mazurskie	2	1055 km	4,4 km
Wielkopolskie	2	1871 km	6,3 km
Zachodniopomorskie	1	1173 km	5,1 km

Źródło: Opracowanie UTK na podstawie danych MEN

Na terenie województwa małopolskiego, opolskiego, podlaskiego, pomorskiego, świętokrzyskiego oraz warmińsko-mazurskiego zlokalizowane są szkoły posiadające w ofercie wyłącznie jeden zawód kolejowy – technik transportu kolejowego, natomiast w województwie zachodniopomorskim – technik budownictwa kolejowego. Najbardziej zróżnicowane kształcenie w zawodach z branży transportu kolejowego prowadzone jest w szkołach województwa mazowieckiego oraz śląskiego.

W roku szkolnym 2019/2020 w żadnym województwie nie uruchomiono pierwszej klasy w zawodzie monter nawierzchni kolejowej.

Niewielka liczba uczniów kształcących się w zawodach: technik budownictwa kolejowego oraz technik automatyk sterowania ruchem kolejowym może w przyszłości stanowić poważne zagrożenie dla zachowania stanowisk związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej. Szkoły prowadzące kształcenie w tych zawodach znajdują się w siedmiu województwach: kujawsko-pomorskim, lubelskim, mazowieckim, podkarpackim, śląskim, wielkopolskim oraz zachodniopomorskim.

Niewielka liczba szkół prowadzących kształcenie w zawodach kolejowych w województwie dolnośląskim, porównywalna z województwami, zaangażowanymi w mniejszym stopniu w rozwój transportu kolejowego, może stanowić potencjalne zagrożenie stałego rozwoju oferty przewozowej w regionie. Ograniczona liczba szkół, to jednocześnie ograniczona liczba absolwentów, którzy mogą podjąć pracę u lokalnych przewoźników kolejowych.

Pozytywnie należy oceniać sytuację w województwie łódzkim, gdzie podejmowane działania w zakresie transportu kolejowego przekładają się również na aktywność szkół w regionie, które decydują się na wprowadzenie do swojej oferty zawodów z branży transportu kolejowego.

Kluczową rolę w podejmowaniu decyzji o uruchamianiu przez szkoły kształcenia w danym zawodzie powinna mieć publikowana corocznie prognoza MEN, która przekłada się na wyższe finansowanie kształcenia w zawodach o szczególnym zapotrzebowaniu na krajowym rynku pracy (więcej w podrozdziale 5.1).

3.3. Potencjał kadrowy absolwentów

Z prowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego analiz wynika, że w 2031 r. na kolei powinno być zatrudnionych około 22 tys. maszynistów. Mając na uwadze odejścia pracowników z powodu osiągnięcia wieku emerytalnego lub innych przyczyn zdrowotnych, a także wzrost pracy eksploatacyjnej, oznacza to konieczność zatrudnienia minimum 16,7 tys. nowych maszynistów. Statystyczny maszynista ma 48 lat. Średni czas szkolenia wraz z uzyskaniem wszystkich potrzebnych dokumentów (licencji oraz świadectwa maszynisty) wynosi od 12 do nawet 18 miesięcy.

Należy mieć na uwadze, że jest to tylko jeden z szeregu zawodów, które mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo oraz regularność przewozów kolejowych. Ponad 43% spośród wszystkich 39 569 osób zatrudnionych na stanowiskach związanych z transportem kolejowym to pracownicy powyżej 50 roku życia. Braki kadrowe mogą powodować realne problemy w zakresie utrzymania pracy eksploatacyjnej na oczekiwanym poziomie, przy zachowaniu rentowności przewozów kolejowych.

Tab. 9. Potencjał kadrowy absolwentów szkół technicznych w zawodach kolejowych, którzy rozpoczęli naukę w roku szkolnym 2019/2020 oraz zakończą ją w roku szkolnym 2023/2024 lub 2024/2025

technik elektroenergetyk transportu szynowego	technik budownictwa kolejowego	technik dróg kolejowych i obiektów inżynieryjnych	technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	technik transportu kolejowego	**suma**
310	104	7	40	1197	**1658**

Źródło: Opracowanie UTK na podstawie danych MEN

Część absolwentów po zakończeniu kształcenia w zawodach kolejowych nie podejmuje pracy w zawodzie lub kontynuuje proces edukacji w szkołach wyższych. Biorąc pod uwagę obecne zapotrzebowanie, istnieje rzeczywista obawa, że szkoły techniczne oraz branżowe nie będą w stanie przygotować wystarczającej liczby osób do pracy w zawodach kolejowych. Oznacza to konieczność poszukiwania rozwiązań, które np. pozwolą na przekwalifikowywanie osób z innych zawodów, zwłaszcza tych pośrednio związanych z transportem kolejowym (logistycy, spedytorzy, informatycy). W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera wciąż mało upowszechniona w branży transportu kolejowego formuła kształcenia ustawicznego jaką są kwalifikacyjne kursy zawodowe, dzięki którym osoby dorosłe mogą uzyskać takie same kwalifikacje, jakie uczniowie nabywają w systemie szkolnym, a następnie potwierdzić je zewnętrznym egzaminem.

3.4. Potwierdzanie kwalifikacji w zawodach – egzaminy zawodowe

Egzamin zawodowy to egzamin umożliwiający uzyskanie certyfikatu kwalifikacji zawodowej w zakresie jednej kwalifikacji, a w przypadku uzyskania certyfikatów kwalifikacji zawodowych ze wszystkich kwalifikacji wyodrębnionych w danym zawodzie oraz posiadania wykształcenia zasadniczego zawodowego, wykształcenia zasadniczego branżowego, wykształcenia średniego branżowego lub wykształcenia średniego – również dyplomu zawodowego. Stanowi ocenę poziomu opanowania wiadomości oraz umiejętności z zakresu danej kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie.

Zmiana podstawy programowej w 2012 r. wpłynęła na funkcjonowanie zawodów związanych z koleją, poszerzając dotychczasowy zakres kształcenia o nowe zagadnienia. Największe zmiany objęły zawód technik transportu kolejowego, który został uzupełniony o zakres planowania i realizacji przewozów kolejowych. W 2017 r. w miejsce zawodu technik dróg i mostów kolejowych wprowadzono zawód technik dróg kolejowych i obiektów inżynieryjnych.

Ostatnie zmiany programowe w 2019 r. były znaczące dla zawodów przyporządkowanych do branży transportu kolejowego (TKO). Podstawy programowe kształcenia w tych zawodach nie tylko zmieniły swoją strukturę między innymi poprzez dodanie kryteriów weryfikacji efektów kształcenia, ale zmiany nastąpiły przede wszystkim w zakresie treści nauczania, szczególnie w zawodach: technik transportu kolejowego, technik automatyk sterowania ruchem kolejowym oraz technik elektroenergetyk transportu szynowego, w których dodano efekty kształcenia w zakresie przygotowania do uzyskania licencji maszynisty.

W oparciu o **podstawę programową z 2012 r.**, w ramach transportu kolejowego realizowanych było pięć zawodów (jeden w ramach zasadniczej szkoły zawodowej oraz cztery w ramach technikum), w których wyodrębniono dziewięć kwalifikacji. Ostatni uczniowie realizujący kształcenie w ramach tej podstawy programowej zakończą naukę w roku szkolnym 2019/2020.

Tab. 10. Kwalifikacje wyodrębnione w zawodach związanych z transportem kolejowym zgodnie z podstawą programową z 2012 r.

monter nawierzchni kolejowej	
B.14	Wykonywanie i utrzymywanie nawierzchni kolejowej
technik transportu kolejowego	
A.44	Organizacja i prowadzenie ruchu pociągów
A.45	Planowanie i realizacja przewozów kolejowych
technik dróg i mostów kolejowych	
B.28	Organizacja robót związanych z budową i utrzymaniem dróg kolejowych
B.29	Organizacja robót związanych z budową i utrzymaniem obiektów mostowych
B.30[8]	Sporządzanie kosztorysów oraz przygotowywanie dokumentacji przetargowej
technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	
E.21	Montaż i eksploatacja urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym
technik elektroenergetyk transportu szynowego	
E.25	Montaż i eksploatacja sieci zasilających oraz trakcji elektrycznej
E.26	Montaż i eksploatacja środków transportu szynowego

Źródło: Opracowanie UTK na podstawie danych MEN

W oparciu o **podstawę programową z 2017 r.** realizowanych jest pięć zawodów (jeden w ramach branżowej szkoły I stopnia oraz cztery w ramach technikum), w ramach których wyodrębniono 8 kwalifikacji. Pierwszy egzamin przygotowywany w ramach podstawy programowej z 2017 r. odbył

[8] Kwalifikacja wyodrębniona również dla zawodów technik drogownictwa oraz technik budownictwa

się podczas letniej sesji egzaminacyjnej w 2019 r., dlatego nie jest jeszcze możliwa ocena efektywności wprowadzonych zmian.

Tab. 11. Kwalifikacje wyodrębnione w zawodach związanych z transportem kolejowym zgodnie z podstawą programową z 2017 r.

monter nawierzchni kolejowej	
BD.10	Wykonywanie i utrzymywanie nawierzchni kolejowej i podtorza
technik transportu kolejowego	
AU.46	Organizacja i prowadzenie ruchu pociągów
AU.47	Planowanie i realizacja przewozów kolejowych
technik dróg kolejowych i obiektów inżynieryjnych	
BD.23	Organizacja robót związanych z budową i utrzymaniem dróg kolejowych
BD.24	Organizacja robót związanych z budową i utrzymaniem kolejowych obiektów inżynieryjnych oraz podstawy kosztorysowania
technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	
EE.23	Montaż i eksploatacja urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym
technik elektroenergetyk transportu szynowego	
EE.27	Montaż i eksploatacja sieci zasilających oraz trakcji elektrycznej
EE.28	Montaż i eksploatacja środków transportu szynowego

Źródło: Opracowanie UTK na podstawie danych MEN

W oparciu o **podstawę programową z 2019 r.**[9] w ramach branży transportu kolejowego realizowanych jest pięć zawodów (jeden w ramach branżowej szkoły I stopnia oraz cztery w ramach technikum), w których wyodrębniono osiem kwalifikacji. Egzaminy zawodowe w ramach nowej podstawy programowej nie były jeszcze realizowane.

Tab. 12. Kwalifikacje wyodrębnione w zawodach związanych z transportem kolejowym zgodnie z podstawą programową z 2019 r.

monter nawierzchni kolejowej	
TKO.01	Wykonywanie i utrzymywanie nawierzchni kolejowej i podtorza
technik transportu kolejowego	
TKO.07	Organizacja i prowadzenie ruchu pociągów
TKO.08	Planowanie i realizacja przewozów kolejowych
technik budownictwa kolejowego	
TKO.03	Organizacja robót związanych z budową i utrzymaniem dróg kolejowych
TKO.04	Organizacja robót związanych z budową i utrzymaniem kolejowych obiektów inżynieryjnych oraz podstawy kosztorysowania
technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	
TKO.02	Montaż i eksploatacja urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym
technik elektroenergetyk transportu szynowego	
TKO.05	Montaż i eksploatacja sieci zasilających oraz trakcji elektrycznej
TKO.06	Montaż i eksploatacja środków transportu szynowego

Źródło: Opracowanie UTK na podstawie danych MEN

Centralna Komisja Egzaminacyjna publikuje *Sprawozdania z przebiegu egzaminów zawodowych*, które zawierają m.in. informacje o poziomie ich zdawalności. W latach 2015-2019 najlepsze wyniki z egzaminów zawodowych w części teoretycznej osiągali uczniowie kształcący się w zawodzie technik automatyk sterowania ruchem kolejowym (86,92% osób podchodzących do egzaminu zakończyło go z wynikiem pozytywnym), natomiast w części praktycznej najlepsze wyniki przypadły udziałowi uczniów w zawodzie technik elektroenergetyk transportu szynowego (89,15% osób zakończyło egzamin z wynikiem pozytywnym).

Najgorsze wyniki egzaminów zawodowych w części teoretycznej oraz praktycznej osiągane są przez uczniów kształcących się w zawodzie technik transportu kolejowego (56,46% zdawalności w części teoretycznej oraz 20,28% w części praktycznej). Niska zdawalność to zdaniem przedstawicieli szkół kolejowych oraz przedsiębiorców jeden z czynników, który determinuje wybór tego zawodu przez

[9] Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie podstaw programowych kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz dodatkowych umiejętności zawodowych w zakresie wybranych zawodów szkolnictwa branżowego

absolwentów szkół podstawowych. Należy mieć na uwadze, że technik transportu kolejowego to najchętniej uruchamiany zawód spośród wszystkich związanych z transportem kolejowym.

W przypadku zawodu monter nawierzchni kolejowej w latach 2015-2019 nie zrealizowano żadnego egzaminu zawodowego.

Tab. 13. Zdawalność egzaminów zawodowych w zawodach branży kolejowej w latach 2015-2019

Zawód	Część teoretyczna		Część praktyczna	
technik transportu kolejowego	1831/3243 osoby	**56,46%**	882/4349 osób	**20,28%**
technik dróg i mostów kolejowych	536/644 osoby[10]	**83,23%**	359/930 osób[7]	**38,60%**
technik automatyk sterowania ruchem kolejowym	93/107 osób	**86,92%**	83/103 osoby	**80,58%**
technik elektroenergetyk transportu szynowego	661/1012 osób	**65,32%**	756/848 osób	**89,15%**

Źródło: **Wyniki egzaminów zawodowych**, Centralna Komisja Egzaminacyjna, https://cke.gov.pl/wyniki-egzaminow/egzamin-zawodowy-2/ (dostęp 8.01.2020 r.)

[10] Nie uwzględniono wyników z egzaminu zawodowego dla kwalifikacji E.30, w związku z wyodrębnieniem kwalifikacji dla zawodów technik drogownictwa oraz technik budownictwa

Tab. 14. Zdawalność egzaminów zawodowych w zawodzie technik transportu kolejowego w latach 2015-2019

kwalifikacja	część teoretyczna		część praktyczna	
sesja zimowa (styczeń – luty 2015)				
A.44	3/7 osób	**43,00%**	17/55 osób	**31,00%**
A.45	6/6 osób	**100,00%**	0/6 osób	**0,00%**
sesja letnia (maj – czerwiec – lipiec 2015)				
A.44	89/132 osoby	**67,42%**	29/133 osoby	**21,80%**
sesja jesienna (sierpień – wrzesień – październik 2015)				
A.44	-	**-**	3/9 osób	**33,00%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2016)				
A.44	4/46 osób	**9,00%**	31/112 osób	**28,00%**
A.45	70/93 osoby	**75,00%**	42/94 osoby	**45,00%**
sesja letnia (maj – czerwiec – lipiec 2016)				
A.44	63/178 osób	**35,39%**	13/177 osób	**7,34%**
A.45	6/6 osób	**100,00%**	4/6 osób	**66,67%**
sesja jesienna (sierpień – wrzesień – październik 2016)				
A.44	3/38 osób	**7,89%**	0/65 osób	**0,00%**
A.45	4/9 osób	**44,44%**	11/29 osób	**37,93%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2017)				
A.44	10/96 osób	**10,42%**	65/137 osób	**47,45%**
A.45	59/104 osoby	**56,73%**	24/103 osoby	**23,30%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2017)				
A.44	182/392 osoby	**46,43%**	91/402 osoby	**22,64%**
A.45	7/12 osób	**58,33%**	3/17 osób	**17,65%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2018)				
A.44	78/316 osób	**24,68%**	96/393 osoby	**24,43%**
A.45	130/168 osób	**77,38%**	70/191 osób	**36,65%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2018)				
A.44	309/590 osób	**52,37%**	24/598 osób	**4,01%**
A.45	36/56 osób	**64,29%**	12/101 osób	**11,88%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2019)				
A.44	219/296 osób	**73,99%**	103/561 osób	**18,36%**
A.45	195/261 osób	**74,71%**	34/288 osób	**11,81%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2019)				
A.44	79/105 osób	**75,24%**	63/403 osób	**15,63%**
A.45	29/49 osób	**59,18%**	87/185 osób	**47,03%**
AU.46	250/283 osób	**88,34%**	60/284 osób	**21,13%**

Źródło: **Wyniki egzaminów zawodowych**, Centralna Komisja Egzaminacyjna, https://cke.gov.pl/wyniki-egzaminow/egzamin-zawodowy-2/ (dostęp 8.01.2020 r.)

Tab. 15. Zdawalność egzaminów zawodowych w zawodzie technik dróg i mostów kolejowych w latach 2015-2019

kwalifikacja	część teoretyczna		część praktyczna	
sesja zimowa (styczeń – luty 2015)				
B.28	14/36 osób	**39,00%**	0/36 osób	**0,00%**
B.30	42/51 osób	**82,00%**	18/49 osób	**37,00%**
sesja letnia (maj – czerwiec – lipiec 2015)				
B.29	20/35 osób	**57,14%**	9/35 osób	**25,71%**
B.30	304/339 osób	**89,68%**	218/352 osoby	**61,93%**
sesja jesienna (sierpień – wrzesień – październik 2015)				
B.28	13/15 osób	**87,00%**	8/24 osoby	**33,00%**
B.30	58/64 osoby	**91,00%**	46/70 osób	**66,00%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2016)				
B.28	81/90 osób	**90,00%**	6/89 osób	**7,00%**
B.29	9/12 osób	**75,00%**	8/22 osoby	**36,00%**
B.30	5612/5786 osób	**97,00%**	4391/5777 osób	**76,00%**
sesja letnia (maj – czerwiec – lipiec 2016)				
B.28	4/4 osoby	**100,00%**	9/20 osób	**45,00%**
B.29	83/89 osób	**93,26%**	43/86 osób	**50,00%**
B.30	567/589 osób	**96,26%**	442/598 osób	**73,91%**
sesja jesienna (sierpień – wrzesień – październik 2016)				
B.28	1/1 osobę	**100,00%**	21/55 osób	**38,18%**
B.29	1/1 osobę	**100,00%**	1/7 osób	**14,29%**
B.30	63/71 osób	**88,73%**	312/519 osób	**60,12%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2017)				
B.28	23/26 osób	**88,46%**	24/43 osoby	**55,81%**
B.29	1/1 osobę	**100,00%**	2/17 osób	**11,76%**
B.30	4509/4886 osób	**92,28%**	3708/4918 osób	**75,40%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2017)				
B.28	10/10 osób	**100,00%**	20/32 osoby	**62,50%**
B.29	20/22 osoby	**90,91%**	19/30 osób	**63,33%**
B.30	587/606 osób	**96,86%**	317/639 osób	**49,61%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2018)				
B.28	65/72 osób	**90,28%**	46/83 osoby	**55,42%**
B.29	15/16 osób	**93,75%**	14/24 osoby	**58,33%**
B.30	4466/4616 osób	**96,75%**	3818/4925 osób	**77,52%**

sesja letnia (czerwiec – lipiec 2018)				
B.28	4/5 osób	**80,00%**	9/27 osób	**33,33%**
B.29	52/66 osób	**78,79%**	17/69 osób	**24,64%**
B.30	618/671 osób	**92,10%**	929/1168 osób	**79,54%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2019)				
B.28	55/60 osób	**91,67%**	39/71 osób	**54,93%**
B.29	5/10 osób	**50,00%**	10/44 osoby	**22,73%**
B.30	4274/4330 osób	**98,71%**	3641/4390 osób	**82,94%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2019)				
B.28	16/19 osób	**84,21%**	26/38 osób	**68,42%**
B.29	44/54 osoby	**81,48%**	28/78 osób	**35,90%**
B.30	650/672 osób	**96,73%**	648/935 osób	**69,30%**

Źródło: **Wyniki egzaminów zawodowych**, Centralna Komisja Egzaminacyjna, https://cke.gov.pl/wyniki-egzaminow/egzamin-zawodowy-2/ (dostęp 8.01.2020 r.)

Tab. 16. Zdawalność egzaminów zawodowych w zawodzie technik automatyk sterowania ruchem kolejowym w latach 2015-2019

kwalifikacja	część teoretyczna		część praktyczna	
sesja zimowa (styczeń – luty 2016)				
E.21	10/18 osób	**56,00%**	18/18 osób	**100,00%**
sesja jesienna (sierpień – wrzesień – październik 2016)				
E.21	6/8 osób	**75,00%**	-	**-**
sesja zimowa (styczeń – luty 2017)				
E.21	11/11 osób	**100,00%**	11/11 osób	**100,00%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2017)				
E.21	4/5 osób	**80,00%**	2/4 osoby	**50,00%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2018)				
E.21	6/6 osób	**100,00%**	1/4 osoby	**25,00%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2018)				
E.21	8/8 osób	**100,00%**	5/10 osób	**50,00%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2019)				
E.21	44/45 osób	**97,78%**	36/45 osób	**80,00%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2019)				
E.21	4/6 osób	**66,67%**	10/11 osób	**90,91%**

Źródło: **Wyniki egzaminów zawodowych**, Centralna Komisja Egzaminacyjna, https://cke.gov.pl/wyniki-egzaminow/egzamin-zawodowy-2/ (dostęp 8.01.2020 r.)

Tab. 17. Zdawalność egzaminów zawodowych w zawodzie technik elektroenergetyk transportu szynowego w latach 2015-2019

Kwalifikacja	Część teoretyczna		Część praktyczna	
sesja zimowa (styczeń – luty 2015)				
E.25	11/20 osób	**55,00%**	13/20 osób	**65,00%**
sesja letnia (maj – czerwiec – lipiec 2015)				
E.25	6/18 osób	**33,33%**	15/18 osób	**83,33%**
sesja jesienna (sierpień – wrzesień – październik 2015)				
E.25	3/8 osób	**38,00%**	4/7 osób	**57,00%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2016)				
E.25	13/24 osoby	**54,00%**	14/18 osób	**78,00%**
E.26	30/32 osoby	**94,00%**	28/31 osób	**90,00%**
sesja letnia (maj – czerwiec – lipiec 2016)				
E.25	20/45 osób	**44,44%**	42/43 osoby	**97,67%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2017)				
E.25	22/66 osób	**33,33%**	27/32 osoby	**84,38%**
E.26	54/59 osób	**91,53%**	56/59 osób	**94,92%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2017)				
E.25	20/69 osób	**28,99%**	65/68 osób	**95,59%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2018)				
E.25	24/96 osób	**25,00%**	22/28 osób	**78,57%**
E.26	89/90 osób	**98,89%**	87/90 osób	**96,67%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2018)				
E.25	136/155 osób	**87,74%**	113/120 osób	**94,17%**
E.26	1/1 osobę	**100,00%**	1/1 osobę	**100,00%**
sesja zimowa (styczeń – luty 2019)				
E.25	41/46 osób	**89,13%**	31/34 osoby	**91,18%**
E.26	141/147 osób	**95,92%**	140/147 osób	**95,24%**
sesja letnia (czerwiec – lipiec 2019)				
E.25	56/129 osób	**43,41%**	90/124 osoby	**72,58%**
E.26	4/7 osób	**57,14%**	8/8 osób	**100,00%**

Źródło: **Wyniki egzaminów zawodowych**, Centralna Komisja Egzaminacyjna, https://cke.gov.pl/wyniki-egzaminow/egzamin-zawodowy-2/ (dostęp 8.01.2020 r.)

4. Potrzeby szkolnictwa kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego opracował interaktywną ankietę dla szkół ponadpodstawowych realizujących zajęcia w ramach zawodów związanych z transportem kolejowym. Pozwoliło to na wstępne rozpoznanie potrzeb związanych z kształceniem nowych kadr. Zarówno z perspektywy dyrektorów szkół, jak i nauczycieli przedmiotów zawodowych.

Wyniki przeprowadzonej ankiety, w której udział wzięli przedstawiciele 22 szkół, zaprezentowano podczas spotkania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dyrektorami szkół oraz nauczycielami, zorganizowanym 27 czerwca 2019 r. w centrali UTK w Warszawie.

Ankieta została podzielona na segmenty dotyczące poszczególnych elementów kształcenia. Pytania dotyczyły problemu dostępności kadry nauczycieli przedmiotów zawodowych, realizacji zajęć w pracowniach oraz dostępu do nich, a także możliwości wykorzystania literatury fachowej w trakcie zajęć. Poruszono również kwestię współpracy pomiędzy szkołami a podmiotami branży kolejowej oraz rozpatrywano proces egzaminowania uczniów.

4.1. Kadra pedagogiczna

Przedstawiciele szkół zwracali uwagę na ograniczoną dostępność do osób posiadających kompetencje w zakresie transportu kolejowego oraz kwalifikacje uprawniające do prowadzenia zajęć w szkołach średnich. W zależności od obszaru, na którym funkcjonuje szkoła, problem ten realnie wpływa na funkcjonowanie szkoły. Ograniczenia w dostępie do nauczycieli przedmiotów zawodowych, zwłaszcza w obszarach, które wymagają doświadczenia na danym stanowisku, wpływają na jakość przekazywanych treści.

Nauczyciele przedmiotów zawodowych często są pracownikami przedsiębiorstw kolejowych, co powoduje konieczność realizacji zajęć w późnych godzinach popołudniowych. Aspekt ten wpływa m.in. na wybór kierunku kształcenia przez uczniów, którzy w porównaniu do swoich kolegów z innych zawodów są zobowiązani do obecności w szkole do późnych godzin wieczornych.

Przedstawiciele szkół kolejowych zasygnalizowali również problemy w zakresie niskich płac, konieczność łączenia pracy zawodowej z pracą w szkołach, konieczność odrabiania w macierzystych zakładach pracy godzin poświęconych na nauczanie, osiąganie wieku emerytalnego przez dotychczasową kadrę pedagogiczną oraz brak przepisów dotyczących delegowania pracowników do nauczania przedmiotów zawodowych w szkołach. Powyższe niedogodności oraz niezadowalające aspekty motywacyjne to główne czynniki wpływające na brak chętnych do prowadzenia kolejowych przedmiotów zawodowych w szkołach kolejowych.

Należy przy tym podkreślić, że w uzasadnionych przypadkach za zgodą organu prowadzącego można zatrudnić osoby posiadające przygotowanie zawodowe uznane przez dyrektora szkoły za odpowiednie do prowadzenia zajęć z zakresu kształcenia zawodowego. Osoby te zatrudnia się na zasadach określonych w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. Dla tych osób ustala się wynagrodzenie nie wyższe niż 184% kwoty bazowej, określanej dla nauczycieli corocznie w ustawie budżetowej. Organy prowadzące szkoły mogą upoważniać dyrektorów szkół, w indywidualnych przypadkach, do przyznawania wynagrodzenia w wyższej wysokości. Tym samym wynagrodzenie tych osób nie jest limitowane.

4.2. Baza dydaktyczna

Ważną kwestią, na którą zwracają uwagę przedstawiciele szkół są problemy z pracowniami szkolnymi. Pracownie w pełni przystosowane do kształcenia zawodowego w transporcie kolejowym posiada niewiele szkół w Polsce. W większości przypadków wykorzystywany jest dorobek dawnych szkół kolejowych. Niektóre skutecznie pozyskały dofinansowanie na rozbudowę pracowni. Zgłaszanym problemem jest także dostęp do odpowiednich urządzeń, które powinny się znajdować w pracowniach

przygotowanych dla poszczególnych zawodów np. symulatora prowadzenia ruchu kolejowego, czy oprogramowania, które można było by wykorzystywać do prowadzenia zajęć oraz brak środków na ich zakup. Niestety szkoły często nie mogą liczyć na wsparcie finansowe lokalnych samorządów. Dlatego szkoły nie dysponujące kapitałem na inwestycje decydują się na współpracę z podmiotami rynku kolejowego w zakresie realizacji zajęć edukacyjnych w zakładach pracy. Umożliwia to uczniom zawodów kolejowych praktyczne zetknięcie się z zagadnieniami transportu kolejowego.

Ważnym elementem procesu edukacji są podręczniki i wydawnictwa branżowe. Również na tym polu przedstawiciele szkół zgłaszają problemy. Brak podręczników oraz ograniczony dostęp do nowoczesnych form kształcenia został uznany przez większość ankietowanych jako jeden z kluczowych problemów mających wpływ na realizację kolejowych przedmiotów zawodowych. Nauczyciele przygotowują program nauczania oraz materiały dydaktyczne w oparciu o archiwalne dokumenty i publikacje, co powoduje, że treści przekazywane na zajęciach mogą nie odpowiadać obecnym standardom lub oczekiwaniom ze strony zakładów pracy. Aspekt ten wpływa na zmniejszenie jakości kolejowego szkolnictwa zawodowego. Nauczyciele opierają często zajęcia na instrukcjach kolejowych znajdujących się w internecie.

Ankietowani zwrócili również uwagę na brak oferty ze strony wydawnictw - książek do przedmiotów, kart pracy, czy materiałów multimedialnych. Uczestnicy spotkania zaznaczyli, że w przeszłości do dyspozycji uczniów szkół kolejowych oddawano publikacje opisujące szczegółowo budowę pojazdów szynowych eksploatowanych na polskiej sieci kolejowej.

4.3. Współpraca wewnątrzbranżowa

Ankietowani mieli również możliwość zasygnalizowania własnych spostrzeżeń, które mogą mieć wpływ na funkcjonowanie kolejowego szkolnictwa zawodowego. Wśród wielu wskazówek, ta która powtarzała się najczęściej dotyczyła braku popularyzacji kształcenia w zawodach technicznych, ze szczególnym odniesieniem do branży kolejowej. Mała promocja zawodów kolejowych, szczególnie ze strony przedsiębiorstw kolejowych, utrudnia dotarcie do szerszego grona odbiorców, a przez to kształcenie zawodowe w transporcie kolejowym postrzegane jest przez młodzież jako mało atrakcyjne.

Z analizy szczegółowych odpowiedzi w ankiecie wynika jasno, że pomiędzy szkołami nie ma wypracowanego modelu współpracy. Zdaniem części ankietowanych odległość pomiędzy poszczególnymi szkołami utrudnia podjęcie bliższej współpracy. Problemem jest np. organizowanie wspólnych wyjazdów studyjnych, które pozwalałoby na współdzielenie ich kosztów. Szkoły prowadzące kształcenie w zawodach związanych z transportem kolejowym są zlokalizowane na terenie 16 województw, z czego na terenie 13 województw znajdują się co najmniej dwie szkoły posiadające w ofercie wybrane zawody kolejowe.

Inaczej ma się sprawa w przypadku współpracy z podmiotami rynku kolejowego. Tutaj większość respondentów potwierdza takie działania. Najczęściej są one związane z procesem kształcenia, pozyskiwaniem pracowników spółek kolejowych jako nauczycieli przedmiotów lub organizacji zajęć na terenie tychże spółek.

Środowisko pracy transportu kolejowego jest niezwykle hermetyczne, dlatego budowanie dobrych relacji na etapie nauki w szkole pozwala efektywnie wejść na rynek pracy. Współpraca nawiązana w tym miejscu mogłaby realnie przyczynić się do poprawy współpracy przewoźników oraz zarządców infrastruktury kolejowej, a także podmiotów zewnętrznych mających wpływ na funkcjonowanie rynku kolejowego.

W ostatnich latach zarówno Ministerstwo Edukacji Narodowej, jak również zarządca infrastruktury organizowali spotkania dotyczące zagadnień związanych z kształceniem w zawodach dotyczących transportu kolejowego. Ponadto, od dwóch lat przez Zespół Szkół nr 1 w Krakowie organizowany jest

Ogólnopolski Zjazd Uczniów Klas Kolejowych, którego celem jest integracja oraz edukacja przyszłych specjalistów branży kolejowej.

Urząd Transportu Kolejowego od kilku lat z powodzeniem organizuje Ogólnopolską Konferencję Naukowo - Techniczną „Transport Kolejowy: Przeszłość – Teraźniejszość – Przyszłość". Wydarzenie jest adresowane do uczniów, studentów, doktorantów oraz pracowników naukowych zajmujących się szeroko rozumianą tematyką transportu szynowego.

4.4. Egzaminy zawodowe

Przedstawiciele szkół zwracali uwagę w ankiecie na niską zdawalność egzaminów zawodowych, w szczególności części praktycznej w najpopularniejszym zawodzie technik transportu kolejowego oraz na występowanie rozbieżności pomiędzy zagadnieniami przedstawianymi podczas zajęć, a treścią zadań egzaminacyjnych, których zdanie wpływa na uzyskanie tytułu technika. Współpraca szkół kolejowych ze spółkami kolejowymi wskazuje również na dysonans pomiędzy umiejętnościami potrzebnymi na rynku pracy, a zawartością dotychczasowej podstawy programowej, sprzed ostatnich zmian.

Zdaniem ankietowanych celem zmian w zakresie programu nauczania powinno być ujednolicenie przekazu oraz dostosowanie go do treści egzaminów zawodowych, tak aby realizacja programu zapewniała uczniowi pewność posiadania kompetencji w zakresie wybranego elementu systemu transportu kolejowego.

5. Działania na rzecz rozwoju kolejowego szkolnictwa zawodowego

5.1. Działania systemowe

Seminarium branżowe dla branży transportu kolejowego

W dniach 24-25 października 2017 r. w Warszawie odbyło się seminarium branżowe zorganizowane przez Ministerstwo Edukacji Narodowej we współpracy z Ośrodkiem Rozwoju Edukacji, Centralną Komisją Egzaminacyjną oraz Instytutem Badań Edukacyjnych. W warsztatach przeprowadzonych w drugim dniu seminarium udział wzięli przedstawiciele największych spółek i organizacji związanych z kolejnictwem, w tym PKP Intercity, PKP PLK, PKP Cargo, Fundacji Grupy PKP oraz Polskiej Grupy Górniczej. W warsztatach uczestniczyli także przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Urzędu Transportu Kolejowego oraz Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Dyskusja podczas warsztatów koncentrowała się na dotychczasowej ofercie szkolnictwa kolejowego oraz wyzwaniach związanych z luką pokoleniową w sektorze kolejowym. Zdecydowano, że w ramach toczących się wówczas prac koncepcyjnych nad zmianami w kształceniu zawodowym wszystkie zawody związane z kolejnictwem powinny zostać docelowo przypisane w klasyfikacji zawodów do jednej specjalnie wyodrębnionej branży. Podkreślono, że zawód technik transportu kolejowego jest zawodem interdyscyplinarnym, istotnym zarówno z punktu widzenia zarządców infrastruktury kolejowej, jak i przewoźników kolejowych.

Ustalono, że konieczne jest poszerzenie oferty zawodów związanych z kolejnictwem o nowe zawody związane z mechaniką kolejową. W dotychczasowej klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego występują zawody dotyczące mechaniki lotnictwa i przemysłu okrętowego (odpowiednio technik mechanik lotniczy i technik mechanik okrętowy), brak jest natomiast ich odpowiedników w zakresie pojazdów kolejowych.

Wskazano zapotrzebowanie na dwa nowe zawody: mechanik pojazdów kolejowych oraz technik pojazdów kolejowych. W pierwszym z tych zawodów kształcenie byłoby realizowane w branżowej szkole I stopnia, a w drugim w branżowej szkole II stopnia oraz 5-letnim technikum.

Ponadto zaproponowano, aby w wybranych zawodach związanych z kolejnictwem uczniowie mogli realizować treści pozwalające na skrócenie ścieżki uzyskiwania uprawnień branżowych i uzyskanie w szybszym trybie licencji maszynisty. W tym celu Urząd Transportu Kolejowego przesłał do MEN propozycje zapisów do podstaw programowych kształcenia w ww. zawodach. Propozycje te zostały przekazane do Ośrodka Rozwoju Edukacji celem uwzględnienia w pracach nad nowymi podstawami programowymi, które ostatecznie weszły w życie 1 września 2019 r.

Jedna z propozycji zgłoszonych w trakcie seminarium dotyczyła możliwości skoncentrowania kształcenia na potrzeby branży kolejowej w wybranych centrach kształcenia zawodowego i ustawicznego lub branżowych centrach kształcenia zawodowego, których działalność mogłaby być finansowana z projektów realizowanych w ramach regionalnych programów operacyjnych.

W zakresie organizacji kształcenia praktycznego dla uczniów spółki PKP zadeklarowały gotowość do utworzenia we współpracy z MIB, MEN i szkołami tzw. mapy kształcenia w branży kolejowej, z uwzględnieniem szkół/centrów kształcenia branży kolejowej, miejsc realizacji praktycznej nauki zawodu oraz miejsc doskonalenia nauczycieli kształcenia zawodowego. Spółki zgłosiły także zainteresowanie fundowaniem stypendiów zawodowych dla uczniów w zawodach kolejowych.

Uczestnicy seminarium wskazali również na konieczność promocji kształcenia w zawodach kolejowych proponując jako jedną z form wyświetlanie filmów promujących te zawody na pokładzie pociągów.

Porozumienie Ministra Edukacji Narodowej i Związku Pracodawców Kolejowych

Zgodnie z przepisami prawa oświatowego minister właściwy do spraw oświaty i wychowania może zawierać porozumienia w celu poprawy stanu kształcenia zawodowego, w szczególności realizacji praktycznej nauki zawodu z organizacjami pracodawców, przedsiębiorstwami, samorządami gospodarczymi, innymi organizacjami pozarządowymi. Takie porozumienie zostało zawarte pomiędzy Ministrem Edukacji Narodowej oraz Związkiem Pracodawców Kolejowych 6 kwietnia 2018 r. podczas kongresu „Dobry Zawód" we Wrocławiu. Porozumienie dotyczy wspólnych działań MEN oraz ZPK na rzecz rozwoju szkolnictwa branżowego w zawodach związanych z kolejnictwem.[11]

Zmiany w kształceniu zawodowym wdrażane od września 2019 r.

- **Zawody szkolnictwa branżowego**

Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego (Dz. U. poz. 316, z późn. zm.) obowiązuje od 1 września 2019 r. Nowa struktura klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego uwzględnia przyporządkowanie zawodów do branż. Przyporządkowania tego dokonano uwzględniając specyfikę umiejętności zawodowych lub zakres, w jakim umiejętności te są wykorzystywane podczas wykonywania zadań zawodowych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pracodawców kolejowych jedną z 32 branż wskazanych w klasyfikacji jest branża transportu kolejowego (TKO).

W przypadku tzw. zawodów kolejowych szkoły mogą prowadzić kształcenie w zawodach: monter nawierzchni kolejowej, technik automatyk sterowania ruchem kolejowym, technik budownictwa kolejowego, technik elektroenergetyk transportu szynowego, technik transportu kolejowego, a od 1 września 2020 r., zgodnie ze zgłaszanymi w trakcie ww. seminarium branżowego potrzebami, również w zawodach: mechanik pojazdów kolejowych oraz technik pojazdów kolejowych. Dwa ostatnie zawody zostały wprowadzone na wniosek Ministra Infrastruktury – właściwego dla zawodów kolejowych, poparty pozytywną opinią Związku Pracodawców Kolejowych oraz Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, a także organizacji pracodawców reprezentatywnych w rozumieniu ustawy z 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego – Związku Przedsiębiorców i Pracodawców.

- **Monitorowanie potrzeb kolejowego rynku pracy – prognoza MEN**

Zgodnie z szeregiem zmian zaproponowanych przez Ministerstwo Edukacji Narodowej dotyczących odbudowy prestiżu kształcenia zawodowego w Polsce, każdego roku w terminie do 1 lutego ogłaszana jest w formie obwieszczenia Ministra Edukacji Narodowej **Prognoza zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy**. Pierwszy z takich dokumentów został opublikowany w Dzienniku Urzędowym Monitor Polski w 2019 roku i dotyczy uczniów, którzy rozpoczęli kształcenie w roku szkolnym 2019/2020. Druga

[11] https://www.gov.pl/web/edukacja/porozumienie-na-rzecz-branzy-transportu-kolejowego

prognoza, mająca wpływ na nabór do szkół prowadzących kształcenie zawodowe na rok szkolny 2020/2021, została opublikowana 30 stycznia 2020 r.

Prognoza stanowi syntetyczne ujęcie różnych źródeł opisujących tendencje na rynku pracy w kontekście strategii rozwoju państwa i regionów. Jej celem jest dostarczenie przesłanek do kształtowania oferty szkolnictwa branżowego adekwatnie do potrzeb krajowego i wojewódzkiego rynku pracy.

Dokument jest uporządkowanym alfabetycznie wykazem zawodów szkolnictwa branżowego, dla których ze względu na znaczenie dla rozwoju państwa prognozowane jest szczególne zapotrzebowanie na pracowników na krajowym rynku pracy, a także dla których przewidywane jest istotne i umiarkowane zapotrzebowanie na pracowników na poszczególnych wojewódzkich rynkach pracy.

Dzięki tej publikacji, szkoły i organy prowadzące mogą zaplanować zawody, które będą uruchamiane w nowym roku szkolnym. Prognoza ma istotny wpływ na trafne finansowanie kształcenia zawodowego. Jednostki samorządu terytorialnego jako organy prowadzące szkoły kształcące w zawodach, na które prognozowane jest szczególne zapotrzebowanie na krajowym rynku pracy, otrzymują zwiększoną subwencję oświatową. W roku 2019 dodatkowe dofinansowanie na ucznia w tych zawodach wyniosło około 1134 zł, a na ucznia branżowej szkoły I stopnia będącego młodocianym pracownikiem około 460 zł. W roku 2020 dodatkowe finansowanie będzie wynosiło odpowiednio około 1220 zł i 490 zł.

Tym samym jednostka samorządu terytorialnego, która w uzgodnieniu z dyrektorem szkoły prowadzącej kształcenie zawodowe podejmie decyzję o uruchomieniu od września 2020 r. kształcenia w zawodzie wskazanym w prognozie MEN z 24 stycznia 2020 r. jako zawód o szczególnym zapotrzebowaniu na krajowym rynku pracy, może liczyć na zwiększoną subwencję oświatową w roku 2021.

Co istotne, prognoza zapotrzebowania na krajowym rynku pracy uwzględniana przy podziale subwencji, dotyczy zawsze uczniów rozpoczynających naukę w danym zawodzie i ma zastosowanie przez cały cykl ich kształcenia. Tym samym uczniowie klas I, którzy rozpoczęli kształcenie w zawodzie wskazanym w prognozie na liście zawodów o szczególnym zapotrzebowaniu na krajowym rynku pracy są do końca kształcenia uwzględniani przy podziale subwencji jako uczniowie kształcący się w zawodzie, na który występuje szczególne zapotrzebowanie, nawet w przypadku zmiany ww. prognozy w kolejnych latach i wyłączenia tego zawodu z listy. Takie rozwiązanie zapewnia stabilność finansową samorządów w kształceniu zawodowym, które dzięki temu mają pewność, że decyzja o uruchomieniu kształcenia w zawodzie z listy zawodów o szczególnym znaczeniu dla rozwoju państwa do zakończenia kształcenia w tym zawodzie, przełoży się na wyższe finansowanie w ramach subwencji przez wszystkie lata nauki.

Ponadto prognoza zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego stanowi punkt odniesienia dla samorządów województw do corocznego określania wykazu zawodów, w których za przygotowanie zawodowe młodocianych pracowników wypłacana będzie refundacja pracodawcom kosztów ich wynagrodzeń. W przypadku zawodów z branży transportu kolejowego wykaz ten może zatem dotyczyć zawodów nauczanych w branżowej szkole I stopnia, tj. monter nawierzchni kolejowej oraz mechanik pojazdów kolejowych.

Na podstawie prognozy zwiększone zostanie również do 10 000 zł dofinansowanie pracodawcom kosztów kształcenia młodocianych pracowników w zawodach, na które występuje szczególne zapotrzebowanie na krajowym rynku pracy. Dofinansowanie kształcenia w zawodach, które nie zostały wskazane na „liście krajowej" (zawodów o szczególnym zapotrzebowaniu) wynosi standardowo do 8081 zł.

Dla przypomnienia w prognozie z roku 2019 i 2020 na liście zawodów o szczególnym zapotrzebowaniu na krajowym rynku pracy (zawody o zwiększonej subwencji oświatowej) uwzględnione zostały aż trzy zawody z branży transportu kolejowego (TKO), a są nimi:

1. Technik automatyk sterowania ruchem kolejowym;
2. Technik elektroenergetyk transportu szynowego;
3. Technik transportu kolejowego.

Beneficjentami prognozy MEN będą także młodzi ludzie planujący swoją karierę zawodową. Dzięki temu narzędziu będą mieli możliwość podejmowania kształcenia w takich zawodach, na które występuje realne zapotrzebowanie. Prognoza stanowi zatem pośrednio ważny element promocji zawodów kolejowych.

- **Obowiązek współpracy szkół z pracodawcami**

Dyrektorów szkół zobowiązano, aby przed wprowadzeniem nowego zawodu do kształcenia nawiązali współpracę z pracodawcą właściwym dla zawodu lub branży, do której przyporządkowany jest dany zawód. Współpraca ta może być realizowana w ramach umowy lub porozumienia obejmującego co najmniej jeden cykl kształcenia. Rozwiązanie już na etapie planowania kształcenia pozwala na jego dostosowanie do potrzeb regionalnego i lokalnego rynku pracy.

Współpraca z pracodawcami może polegać w szczególności na:

1. tworzeniu klas patronackich;
2. przygotowaniu propozycji programu nauczania zawodu;
3. realizacji kształcenia zawodowego, w tym praktycznej nauki zawodu;
4. wyposażeniu warsztatów lub pracowni szkolnych;
5. organizacji egzaminu zawodowego;
6. doskonaleniu nauczycieli kształcenia zawodowego, w tym organizowaniu szkoleń branżowych;
7. realizacji doradztwa zawodowego i promocji kształcenia zawodowego.

Współpracę na linii pracodawca – uczeń – szkoła wzmocniono również w odniesieniu do kształcenia uczniów branżowych szkół I stopnia będących młodocianymi pracownikami. Odpowiedzialność za kształcenie ucznia – młodocianego pracownika spoczywa zarówno na dyrektorze szkoły, jak i na pracodawcy. Konieczna staje się zatem wzajemna współpraca w zakresie realizacji szkolnego programu nauczania w zawodzie. Mając na celu osiągnięcie założonych efektów kształcenia, szczególnie istotne jest, by pracodawca zatrudniający młodocianych i kierujący ich na dokształcanie teoretyczne do branżowej szkoły I stopnia, ustalił z dyrektorem szkoły:

1. zakres kształcenia zawodowego zapewnianego przez szkołę i pracodawcę, wynikający z programu nauczania zawodu;
2. liczbę dni w tygodniu, w których zajęcia praktyczne odbywają się u pracodawcy;
3. sposób monitorowania przez każdą ze stron realizacji programu nauczania zawodu.

W przypadku zawodów z branży transportu kolejowego szczególnego znaczenia nabiera współpraca ze spółkami kolejowymi oraz innymi pracodawcami kolejowymi. Ze względu na specyfikę kształcenia w tej branży niezwykle istotna jest organizacja praktycznej nauki zawodu w rzeczywistych warunkach pracy.

- **Staże uczniowskie**

W celu umożliwienia uczniom branżowej szkoły I stopnia niebędącymi młodocianymi pracownikami oraz uczniom technikum, uzyskiwania doświadczenia i nabywania umiejętności praktycznych w rzeczywistych warunkach pracy, wprowadzono możliwość odbywania przez nich stażu uczniowskiego (na podstawie umowy zawartej między nimi a pracodawcą), który jest realizowany na odmiennych zasadach niż przygotowanie zawodowe młodocianych pracowników.

Zakres zagadnień realizowanych w czasie stażu jest ustalany z dyrektorem szkoły w uzgodnieniu z uczniem albo rodzicami niepełnoletniego ucznia. Staż uczniowski jest pojęciem szerszym od praktycznej nauki zawodu, ale może obejmować praktyczną naukę zawodu. W trakcie stażu uczeń może bowiem realizować treści nauczania i nabywać umiejętności wynikające z programu nauczania zawodu (PNZ) lub treści spoza programu nauczania, które zwiększą jego szanse na późniejsze zatrudnienie w wyuczonym zawodzie. W przypadku stażu obejmującego treści programu nauczania, dyrektor szkoły będzie mógł zwolnić ucznia z obowiązku odbycia praktycznej nauki zawodu w całości lub w części na podstawie zaświadczenia od pracodawcy. Z kolei zagadnienia wykraczające poza zakres praktycznej nauki zawodu mogą stanowić część lub całość stażu uczniowskiego, jednak nie mogą zostać zaliczone na poczet praktycznej nauki zawodu.

Biorąc pod uwagę, że staż uczniowski może obejmować nawet cały cykl kształcenia, pracodawca zyskuje możliwość wspierania uczniów już na poziomie nauki w szkole, ich wynagradzania oraz jeszcze ściślejszej współpracy na linii pracodawca – uczeń – szkoła. Staż uczniowski pozwala pracodawcy na pozyskanie przyszłych kadr, które będą odpowiadać modelowi danego przedsiębiorstwa.

Okres odbytego stażu uczniowskiego zalicza się uczniowi do okresu zatrudnienia, od którego zależą uprawnienia pracownicze. Z punktu widzenia pracodawcy koszty świadczenia pieniężnego wypłacanego uczniowi przyjętemu na staż uczniowski mogą zostać wliczone w koszty uzyskania przychodu.

- **Szkolenia branżowe dla nauczycieli**

Dla nauczycieli teoretycznych przedmiotów zawodowych i nauczycieli praktycznej nauki zawodu przewidziano nową formę doskonalenia – obowiązkowe szkolenia branżowe, które są realizowane w trzyletnich cyklach, w łącznym wymiarze 40 godzin w cyklu, w przedsiębiorstwach związanych z nauczanym zawodem. Jednocześnie zwolnieni z tego obowiązku są ci nauczyciele, którzy prowadzą działalność gospodarczą związaną z nauczanym zawodem lub są zatrudnieni na stanowiskach związanych z nauczanym zawodem.

Celem szkoleń branżowych jest doskonalenie umiejętności i kwalifikacji zawodowych potrzebnych do wykonywania pracy, w tym w szczególności:

1. zapoznanie z technologiami stosowanymi w przedsiębiorstwie;
2. zapoznanie się z urządzeniami, narzędziami i innym sprzętem technicznym stosowanym w procesach produkcyjnych lub usługach;
3. poznanie specyfiki pracy w rzeczywistych warunkach w branży związanej z nauczanym zawodem;
4. doskonalenie praktycznych umiejętności zastosowania wiedzy teoretycznej, zdobycie nowych doświadczeń zawodowych związanych z zawodem;
5. nawiązanie kontaktów zawodowych umożliwiających ich wykorzystanie w procesie kształcenia zawodowego;
6. doskonalenie umiejętności interpersonalnych w bezpośrednim kontakcie z pracownikami;
7. rozpoznanie potrzeb i możliwości zatrudnienia absolwentów szkół na regionalnym lub lokalnym rynku pracy.

Szkolenia branżowe nauczycieli mogą być jedną z form współpracy szkoły z pracodawcą, szczególnie że szkoły prowadzące kształcenie zawodowe zostały zobligowane do nawiązania takiej współpracy.

Szkolenia branżowe mogą być finansowane m.in. przez przedsiębiorców przyjmujących nauczycieli na szkolenie, ze środków na dofinansowanie doskonalenia zawodowego nauczycieli (wyodrębnionych w budżetach organów prowadzących szkoły), ze środków Krajowego Funduszu Szkoleniowego, a także ze środków pochodzących z programów edukacyjnych Unii Europejskiej. Ponadto szkolenia dla nauczycieli realizowane u pracodawców w ramach regionalnych programów operacyjnych mogą być zaliczone na poczet obowiązkowych szkoleń branżowych.

- **Preferencje podatkowe dla pracodawców**

W celu wzmocnienia potencjału szkół prowadzących kształcenie zawodowe wprowadzone zostały zmiany w przepisach podatkowych, które stwarzają preferencje podatkowe dla przedsiębiorców (osób prawnych lub osoby fizycznych), przekazujących darowizny (rzeczowe lub pieniężne) dla publicznych szkół prowadzących kształcenie zawodowe, publicznych placówek kształcenia ustawicznego lub publicznych centrów kształcenia zawodowego, z przeznaczeniem na cele kształcenia zawodowego.

Ustawą z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw wprowadzone zostały zmiany w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz w ustawie dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych.

Pracodawcy przekazujący darowizny na cele kształcenia zawodowego mogą odliczyć je od dochodu. W przypadku osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą możliwe jest odliczenie do wysokości nieprzekraczającej 10% dochodu. Natomiast w przypadku osób fizycznych do wysokości nieprzekraczającej 6% dochodu. Tym samym odliczenie jest możliwe w ramach obowiązującego ogólnego limitu odnośnie darowizn (tj. 10% dochodu w CIT i 6% dochodu w PIT).

Przygotowanie e-zasobów do kształcenia zawodowego

Ośrodek Rozwoju Edukacji, centralna placówka doskonalenia nauczycieli prowadzona przez Ministra Edukacji Narodowej, w drugiej połowie 2019 r. rozpoczęła realizację projektu „Tworzenie e-zasobów do kształcenia zawodowego", współfinansowanego ze środków europejskich w ramach Programu Operacyjnego – Wiedza Edukacja Rozwój. Celem projektu jest zwiększenie wykorzystania technologii informacyjno-komunikacyjnych w kształceniu zawodowym, poprzez przygotowanie materiałów multimedialnych (e-zasobów) do nauki w poszczególnych zawodach szkolnictwa branżowego. Do chwili obecnej został opracowany katalog zasobów dla poszczególnych zawodów, na podstawie którego w ciągu najbliższych miesięcy Ministerstwo Edukacji Narodowej będzie uruchamiało konkursy (na stronie efs.men.gov.pl) na ich wykonanie. W projekcie tym aktywny udział biorą przedstawiciele Urzędu Transportu Kolejowego oraz Grupy PKP.

5.2. Działania pracodawców

UTK zorganizował spotkania z częścią podmiotów rynku kolejowego, wspierającymi kształcenie zawodowe w szkołach średnich. Podjęte przez urząd rozmowy służyły weryfikacji problemów oraz poznaniu sugestii dotyczących oczekiwanych zmian. Podczas spotkań omówiono współpracę podmiotów rynku kolejowego ze szkołami średnimi, wsparcie dla szkół w zakresie kadry naukowej, pracowni oraz materiałów dydaktycznych, a także kwestię realizacji praktyk zawodowych.

Usankcjonowanie prawne patronatów nad szkołami średnimi pozwoliło na większą aktywność oraz odpowiedzialność podmiotów rynku kolejowego za poszukiwanie nowej kadry pracowników. Spośród spółek, które wzięły udział w spotkaniach wszystkie współpracują ze szkołami. Współpraca dotyczy nie tylko tych kształcących w zawodach kolejowych, ale także kształcących specjalistów w innych branżach: budowlanej, informatycznej, ekonomicznej. Jak zauważyli przedstawiciele rynku jakość współpracy w dużej mierze zależy od zaangażowania samych szkół. Niektóre z podmiotów współpracują z wieloma placówkami, nawet kilkudziesięcioma np. PKP PLK, PKP Cargo czy PKP Intercity, a cześć skupia się na budowaniu współpracy z mniejszą liczbą szkół np. Koleje Śląskie, które skupiają się na współpracy z Zespołem Szkół Techniczno-Informatycznych w Gliwicach. Część ze spółek dostrzega problem rywalizacji branży o współpracę z poszczególnymi szkołami. Dlatego pozytywnie są odbierane projekty współpracy pomiędzy spółkami kolejowymi, które podejmują wspólne działania w zakresie wspólnych klas dla kształcenia przyszłych kadr podmiotów kolejowych np. PKP PLK z PKP Cargo.

Przedsiębiorstwa kolejowe w ramach współpracy ze szkołami organizują także praktyki zawodowe dla uczniów. Niektóre wspierają dodatkowo szkoły dofinansowując dojazdy uczniów na praktyki np. Koleje Śląskie. Cześć ze spółek prowadzi także lekcje studyjne np. w zakładach utrzymania taboru kolejowego. W trakcie spotkań wspomniano również o szkoleniu dualnym, gdzie uczniowie tylko 2 dni spędzają w szkole, a pozostałe spędzają w zakładach pracy odbywając praktyki zawodowe.

Większość spółek ma w swojej ofercie dla szkół także programy stypendialne m.in. PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Cargo czy PKP Intercity. Każde z przedsiębiorstw prowadzi programy na osobnych, różnych zasadach np. program stypendialny PKP PLK skierowany jest do uczniów od drugiej klasy szkoły średniej, a wysokość stypendium jest różna w zależności od klasy od 250 zł do 450 zł. W 2019 r. liczba stypendystów tej spółki osiągnęła poziom 115 osób. Cześć firm oprócz wsparcia uczniów poprzez program stypendialny oferuje swoim stypendystom zniżki pracownicze m.in. PKP Intercity, PKP PLK.

Ważnym aspektem wsparcia szkół jest także oddelegowanie pracowników do pracy w roli nauczycieli. Zapewnia on uczniom bezpośredni kontakt z praktykami, którzy mają bieżące i praktyczne wiadomości, a spółką daje możliwość przekazania wiedzy, która jest przydatna w praktyce, podczas codziennej pracy.

Naturalną praktyką jest również wsparcie szkół poprzez doposażenie ich pracowni w urządzenia techniczne. Takie wsparcie wymaga oczywiście od szkół zgłoszenia takich potrzeb do przedsiębiorstw kolejowych, aby te były świadome konkretnych potrzeb. Potrzeby szkół są różne – prośby o wsparcie zawierają głównie prośby o specjalistyczne urządzenia, sprzęt komputerowy, ale zdarzają się także prośby o meble do sal lekcyjnych.

Spółki starają się także w miarę swoich możliwości docierać z promocją zawodów kolejowych do młodzieży. Wykorzystują do tego celu różne kanały: konferencje branżowe np. TRAKO, lekcje pokazowe w szkołach czy udział w targach edukacyjnych i pracy (PKP Cargo). Część spółek wykorzystuje do promocji swoje nośniki w pociągach (PKP Intercity), możliwość kooperacji przy produkcji serialu paradokumentalnego (PKP PLK i PKP Energetyka „Kolejarze" na Discovery Channel) oraz swoje kanały informacyjne – strony www oraz profile w mediach społecznościowych. W ramach promocji wykorzystywane są również inicjatywny zewnętrzne np. Przewozy Regionalne są uczestnikiem programu „Kadry dla Przemysłu" prowadzonego przez Agencję Rozwoju Przemysłu S.A.

ARP S.A. deklaruje wsparcie dla edukacji zawodowej w zakresie transportu kolejowego. Spółka w oparciu o podmioty stanowiące część Grupy ARP chce aktywnie rozwijać edukację zawodową w ramach inicjatywy „Kadry dla Przemysłu". Polegać ona będzie na uruchomieniu programów stażowych, aranżowaniu wizyt w zakładach pracy oraz wprowadzeniu systemu dualnego. Program to również edukacja dla nauczycieli przedmiotów zawodowych, przygotowująca do wykorzystania otwartych zasobów edukacyjnych.

Podmioty rynku kolejowego deklarują swoje zaangażowanie jednak zauważają przeszkody stające na drodze do właściwej współpracy.

Najczęściej podnoszoną kwestią jest problem delegowania pracowników spółek do pracy w roli nauczycieli. Spółki kolejowe poszukują nauczycieli przedmiotów zawodowych wśród byłych pracowników, ponieważ wśród aktywnych brakuje chętnych do prowadzenia zajęć w szkołach, z uwagi na niekonkurencyjne pensje nauczycieli oraz nieatrakcyjne warunki pracy. W zakresie delegowania pracowników do realizacji zajęć dydaktycznych, dostrzegana jest poważna luka w przepisach kreująca problemy w zakresie wynagradzania pracowników za delegację do prowadzenia zajęć dydaktycznych. Pracownicy spółek realizują zadania związane z kształceniem młodzieży po godzinach pracy w spółce, co zobowiązuje szkoły do przygotowywania planów zajęć w taki sposób, by zajęcia odbywały się nawet po godzinie 16:00. Problem ten wpływa realnie na niską konkurencyjność zawodów kolejowych.

Przedstawiciele branży zwracali również uwagę na brak odpowiednich podręczników oraz literatury fachowej. Problemem są obwarowania prawne (tajemnica handlowa) uniemożliwiające na swobodny dostęp podczas zajęć do instrukcji technicznych, a także obawa przed wykorzystaniem efektów pracy (podręczników i prezentacji) zaangażowanych podmiotów przez inne.

Przewoźnicy kolejowi, którzy decydują się na zaangażowanie w rozwój edukacji zawodowej zwracają także uwagę na praktyki przejmowania uczniów przez podmioty trzecie, które nie ponoszą kosztów w zakresie kształcenia młodzieży. Przewoźnicy wzbraniają się zatem od szerokich inwestycji, ponieważ nie mają pewności, że z efektów ich prac skorzysta konkurencja.

Wszyscy przedstawiciele branży są zgodni co do konieczności rozwoju pracowni w szkołach. Normalną praktyką jest przekazywanie szkołom elementów wycofanych z użytkowania. Jednak jak zauważają niezbędne jest wykonanie „dwóch kroków do przodu" i wyposażanie pracowni w profesjonalne, nowe urządzenia.

6. Podsumowanie

Jakość kształcenia w zawodach z branży transportu kolejowego stanowi jeden z najważniejszych czynników poprawy bezpieczeństwa oraz efektywności transportu kolejowego. Przedsiębiorstwa działające na rynku kolejowym poszukują kandydatów z odpowiednimi kwalifikacjami, co ma zapewnić bezpieczną oraz konkurencyjną realizację przewozów kolejowych, w porównaniu do pozostałych gałęzi transportu. Dobrze wykwalifikowana kadra gwarantuje jakość przewozów kolejowych, a w konsekwencji rozwój tej branży jako ważnego czynnika wzrostu gospodarczego kraju.

Przedsiębiorstwa działające na rynku kolejowym, w związku z pogłębiającym się problemem luki pokoleniowej stale poszukują kandydatów z odpowiednimi kwalifikacjami, których jednak coraz trudniej znaleźć na rynku pracy. W związku z tym decydują się na zatrudnianie osób, które wcześniej nie były związane z transportem kolejowym, kierując je na szkolenia, co ma w efekcie zapobiec problemom z realizacją przewozów. Odpowiednie przeszkolenie wymaga jednak czasu oraz środków finansowych, co przekłada się w znacznym stopniu na rentowność działalności przewozowej.

Przedstawiciele branży zwracają również uwagę na wysokie wymagania dotyczące stanu zdrowia kandydatów. Efektem jest swoista bariera wejścia do kolejnictwa dla części potencjalnie zainteresowanej młodzieży i konieczność odrzucenia ich ze względu na stan ich zdrowia pomimo chęci kształcenia się w tych zawodach.

Wiele czynności organizacyjnych w zakresie transportu kolejowego realizowanych jest dzisiaj bez konieczności poruszania się po torach, dlatego także osoby z niepełnosprawnościami mogą pracować na stanowiskach związanych z transportem kolejowym. Specjalistyczna wiedza z zakresu transportu kolejowego oraz doświadczenie życiowe pozwalają im spojrzeć z innej perspektywy na branżę kolejową, a z drugiej strony wpływa to pozytywnie na bieżącą sytuację na kolejowym rynku pracy, w związku z rzeczywistym brakiem specjalistów. W związku z tym zasadne jest rozpatrzenie celowości stworzenia zawodów kolejowych umożliwiających pracę osobom, które nie spełniają obecnie stawianych przed kandydatami wymogów zdrowotnych.

Obecnie wdrażane zmiany w kształceniu w zawodach związanych z transportem kolejowym można oceniać jako znaczący krok wobec ostatecznego rozwiązania problemów. Także działania uzupełniające realizowane przez podmioty rynku kolejowego, Ministerstwo Edukacji Narodowej oraz inne organy administracji publicznej są pozytywnym sygnałem o poprawie sytuacji w kolejowej edukacji zawodowej.

Niezbędne jednak wydaje się unormowanie w przepisach prawa pracy sposobu delegowania i wynagradzania pracowników spółek kolejowych wyznaczonych do nauczania w szkołach. Jednocześnie otwartą zostaje kwestia zwiększenia atrakcyjności zawodu nauczyciela zawodowego wśród byłych pracowników spółek.

Jak wynika z powyższej analizy potrzeby rynku w aspekcie specjalistów są ogromne. Na szczęście również chęć współpracy, zgodnie z deklaracjami, jest duża. Na rozwiązanie czeka wiele zagadnień. Aby udało się rozwinąć kolejową edukację zawodową niezbędne jest zaangażowanie wszystkich podmiotów rynku począwszy od szkół, spółek kolejowych poprzez władze lokalne, aż po administrację centralną.

Zarówno przedstawiciele szkół, jak i przedsiębiorstw kolejowych wskazują, że bez dodatkowego wsparcia administracji centralnej nie będzie możliwy odpowiedni rozwój. Jako niezbędne wskazują stworzenie odpowiednich podręczników/materiałów edukacyjnych, otwarcie dostępu do zasobów instrukcji, unowocześnienia form nauki oraz pracowni szkolnych. Na podstawie szeregu konsultacji można wywnioskować również, że ważnym elementem byłby centralny nadzór nad dalszym kompleksowym i spójnym rozwojem kolejowego szkolnictwa zawodowego. Pozwoliłoby to na określenie jasnych zasad współpracy na linii szkoły – spółki kolejowe i ich kontroli. Będzie także dawać możliwości na zarządzanie z szerszej perspektywy, a także na stworzenie spójnego, ogólnokrajowego programu promocji zawodów kolejowych wśród młodzieży.

Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl