

ODRŽANA KONFERENCIJA "TKO TO TAMO VOZI?"

Kako riješiti nedostatak radnika u prometnome sektoru i logistici?

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Mogu li stranci u prometnome sektoru nadomjestiti domaće radnike, kako ih pripremiti za hrvatske uvjete, kako privući mlade u obrazovne institucije koje obrazuju prometne stručnjake te ima li i obrazovni sustav dovoljno edukatora, samo je dio otvorenih pitanja o kojima se razgovaralo na konferenciji održanoj 21. lipnja 2024. u Zagrebu pod nazivom *Tko to tamo vozi?*

Kako riješiti nedostatak radnika u prometnome sektoru i logistici?

Tijekom 2023. za sektor prometa i veza izdano je gotovo 11 i pol tisuća dozvola za boravak i rad stranih radnika, što je porast za više od 50 % u odnosu na prethodnu godinu. Nedostatak kvalificirane radne snage velik je izazov za kvalitetno održavanje i unaprjeđenje procesa u prometnome sektoru. Kulturni film u kojemu vozač autobusa dio puta vozi zavezanih očiju i ne zna kamo ide poslužio je kao inspiracija za naziv konferencije kako bi se prenijela poruka o sličnome stanju u prometnome sektoru u Hrvatskoj – kao da vozimo s povezom preko očiju, ne znamo kamo idemo ni kako će put izgledati. Konferencija "Tko to tamo vozi? Kako riješiti nedostatak radnika u prometnome sektoru i logistici?", u organizaciji Hrvatske gospodarske komore (HGK) i Saveza za željeznicu (SZZ), održana je 21. lipnja 2024. u Zagrebu. Raspravljalo se o nedostatku radne snage u prometnome sektoru, o tome koliko to negativno utječe na unaprjeđenje mnogih djelatnosti, mogu li stranci nadomjestiti domaću radnu snagu, kako privući mlade u obrazovne institucije koje obrazuju prometne stručnjake te koja su potencijalna rješenja. Cilj konferencije bila je razmjena iskustava i predlaganje rješenja za produbljivanje suradnje u sektoru. Samo zajedničkim naporima moguće je stvoriti uvjete za školovanje većeg broja kvalitetnih stručnjaka i

osigurati sve potrebne resurse i mehanizme za privlačenje i zadržavanje radnika u prometnome sektoru te za lakšu integraciju stranih radnika u sve procese. Tijekom otvaranja skupa prof. dr. sc. Mladen Nikšić s Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu istaknuo je da prometni sustavi danas sve više postaju visokotehnoški sustavi koji zahtijevaju odgovarajuće obrazovanje i obučavanje ljudi. S obzirom na to da su mladi od malih nogu bliski s novim tehnologijama, samo treba nastaviti prezentirati moderne prometne sustave kako bi ih se privuklo u sektor. Istaknuo je da se paralelno s ulaskom stranih radnika u sve sektore, uključujući prometni, događa i proces integracije tih radnika. Neki sektori već su primili velik broj radnika koji su se uspješno prilagodili poslu.

Pozdravljajući prisutne uime HGK-a, Dario Soldo, direktor Sektora za promet, rekao je da se tržište rada i obrazovni sustav mimoilaze. Velik broj educiranih radnika približava se mirovini, a novi naraštaji često nisu dovoljno motivirani ili obrazovani za prometna zanimanja te ih u obrazovnome sustavu ima premalo. Uloga države treba biti i olakšavanje i sufinanciranje prekvalifikacija. "To uključuje ulaganja u obrazovne programe, stipendiranje mladih, uspostavljanje partnerskih odnosa s obrazovnim institucijama i promoviranje prometnog sektora kao atraktivne karijerne opcije", zaključio je Soldo.

Problem nedostatka radne snage u obrazovnim institucijama

U prvoj panel-raspravi razgovaralo se problemu radne snage u obrazovnim institucijama. Panelisti su bili Tomislav Ćurković, ravnatelj Škole za cestovni promet, Patrik Mardešić, ravnatelj Tehničke škole Zagreb, Ivana Mehle, zamjenica ravnateljica Hrvatskog zavoda za zapošljavanje, te Marina Vlahović, stručna suradnica za selekciju u tvrtki *Pinoy 385 d.o.o.* Kako je



Dario Soldo, direktor Sektora za promet u HGK



Sudionici skupa

na dan održavanja tribine bio i posljednji dan školske godine, tako su se ravnatelji, svjesni da tržište treba više prometnih stručnjaka nego što ih izlazi iz škola, referirali na (ne)mogućnosti upisa većeg broja učenika u prometna zanimanja. Tomislav Ćurković, ravnatelj Škole za cestovni promet, izjavio je da je interes učenika osmih razreda za programe te škole prošle godine bio tri puta veći od upisne kvote po programima. Iako broj učenika koji završavaju te programe nije dovoljan za potrebe tržišta rada, ove se godine ne planira povećanje upisnih kvota. Povećanje bi bilo moguće uz prethodnu suglasnost Ministarstva znanosti, obrazovanja i mladih te Gradskog ureda za obrazovanje, sport i mlade, koji bi trebali osigurati materijalne i kadrovske uvjete poput dodatnih učionica i više profesora, što trenutačno nije moguće. Ćurković je istaknuo da je za uspjeh neophodna bolja suradnja obrazovnih ustanova i poslodavaca, koji bi trebali popularizirati zanimanja kroz različite aktivnosti i predstavljanja svojih tvrtki. Patrik Mardešić, ravnatelj Tehničke škole Zagreb, istaknuo je da se, među ostalim problemima, sada plaća i cijena otpuštanja velikog broja radnika sa željeznice prije desetak i više godina. Iako škola zadnjih godina popunjava sva raspoloživa mjesta, to nije dovoljno za potrebe tržišta rada. Trenutačno postoji po jedan razred za strojovođe, prometnike, tehničare za željeznički promet, tehničare za špediciju

i logistiku te tehničare za računalstvo, ali zanimanje je toliko da bi se moglo upisati i više učenika, no nedostatak prostora i kadra to onemogućava. Mardešić je istaknuo da će im uskoro biti potrebna barem četiri inženjera željezničkog prometa, ali nije sigurno hoće li ih moći dobiti. Poslodavci u sektoru željezničke infrastrukture sve su više zainteresirani za stipendiranje učenika, no to čine tek u završnim razredima, a trebali bi to početi činiti od početka školovanja. Nekada se 95 posto učenika zapošljavalo na domaćoj željeznici, dok danas mnogi odlaze u inozemstvo po završetku škole. Današnje generacije su nestrpljive i traže brza rješenja, iako je za kvalitetnog izvršnog radnika

potreban dug proces rada pod nadzorom i autorizacije. Zbog nemogućnosti osiguravanja dovoljno radne snage, škola također radi na obrazovanju odraslih, osposobljavanju za pojedina zanimanja i prekvalifikaciji.

Na pitanje moderatorice Gordane Gelnčar o tome provjerava li Hrvatski zavod za zapošljavanje (HZZ) dostupnost domaćih radnika prije izdavanja dozvola strancima, Ivana Mehle iz HZZ-a odgovorila je da se to provjerava prema Zakonu o stranim radnicima, ali da za 85 % radnika nije potrebna provjera jer tih zanimanja nema na Zavodu. Od 88.000 prijavljenih radnika većina je dugo evidentirana i ne može se zaposliti zbog raznih ograničenja. Broj dozvola za strane radnike raste jer su potrebe sve veće. Mladi odlaze iz Hrvatske, a starije se generacije umirovljuju. Razvija se rad na profesionalnoj orijentaciji mladih kroz prezentacije zanimanja u školama. Škole treba otvoriti i poslodavcima. Tijekom 2024. uvedeno je učenje hrvatskog jezika za strane radnike u turizmu, građevinskoj i prehrambeno-prerađivačkoj industriji, i to na inicijativu poslodavaca za radnike s produženom dozvolom. Međutim, i ti radnici brzo odlaze u druge zemlje. Marina Vlahović iz agencije *Pinoy 385 d.o.o.* podijelila je iskustva u zapošljavanju Filipinaca, koji se lako prilagođavaju radu u Hrvatskoj. Istaknula je da učenje jezika ovisi o poslodavcima te da je važna dobra priprema radnika za uspješno zapošljavanje.



Marijan Ćuzić, član Uprave HŽ Infrastrukture

Problem nedostatka radne snage u tvrtkama u prometnome sektoru

Na panel-diskusiji o problemu radne snage u prometnim tvrtkama moglo se čuti da na željeznici najviše nedostaje izvršnih radnika poput prometnika, skretničara, manevrista, tehničara raznih struka ili strojovođa i konduktera. Sve je manje i kvalitetnoga inženjerskoga kadra, odnosno kadra obrazovanog za rukovoditeljske i planerske poslove, a prilikom pripreme i provođenja velikih infrastrukturnih projekata primjećuje se nedostatak kvalitetnih projekatana i građevinskih tvrtki koji su kao izvođači dovoljno iskusni i sposobni kvalitetno provoditi tako velike i zahtjevne projekte. Predstavnik Udruženja željezničkog prometa HGK-a i član Uprave HŽ Infrastruktura Marijan Čuzić rekao je da je trend nedostatka radne snage u cijeloj zemlji zahvatio i željeznički sektor. HŽ Infrastruktura ima 5150 zaposlenih, prosječna starost zaposlenika je 50 godina, s 30 godina staža, a do 2028. napustit će ih tisuću zaposlenika. Kad se raspiše natječaj za 20 prometnika, javi se jedva sedmero kandidata, a za jedno radno mjesto ekonomista javi se 40 kandidata. HŽ Infrastruktura nedavno je pokrenula proces prekvalifikacije građanstva za građevinska, prometna i elektrotehnička zanimanja. Također nude stipendije i praksu učenicima srednjih škola i studentima, sudjeluju na danima otvorenih vrata karijera, surađuju s obrazovnim institucijama. Plan je do kraja 2024. zaposliti oko 350 radnika, no to nije dovoljno. Potrebno je usmjeriti napore na motiviranje

mladih za upisivanje željezničkih smjereva kako bi shvatili da željeznica nije prošlost, već budućnost. Mladi su pozvani da grade svoju profesionalnu budućnost u tome sektoru. Uz znatna ulaganja u modernizaciju željeznička putovanja postaju sve atraktivnija, a Marijan Čuzić nada se da će mladi to prepoznati i pridružiti se toj pozitivnoj priči.

Dario Soldo, direktor Sektora za promet HGK-a, smatra da uloga države treba biti olakšavanje i sufinanciranje prekvalifikacija. To uključuje ulaganja u obrazovne programe, stipendiranje mladih, uspostavljanje partnerskih odnosa s obrazovnim institucijama i promoviranje prometnog sektora kao atraktivne karijerne opcije.

Nedostatak kvalificirane radne snage problem je u svim vrstama prometa

Nedostatak kvalificirane radne snage nije rezerviran samo za željeznicu; zahvaćene su sve vrste prometa – od cestovnog i zračnog do pošte i telekomunikacija. Cestovnim prijevoznicima nedostaje najmanje 1500 vozača pa se problem nastoji ublažiti zapošljavanjem stranaca. Perica Anić iz HAVAS-a rekao je da su pandemija i ukrajinska kriza izazvale mnoge probleme u zračnome prometu. Do 2026. globalno će nedostajati 350.000 pilota i 480.000 tehničara. Zapošljavaju 65 stranih tehničara, ali proces je dugotrajan. Mladi ne preferiraju smjenski rad zbog nedostatka slobodnog vremena. HAVAS radi na upotrebi autonomnih vozila za prijevoz i utovar prtlja-

ge kako bi smanjili potrebu za tehničkim osobljem. Podaci HGK-a govore o tome da je tijekom 2023. za sektor prometa i veza izdano gotovo 11 i pol tisuća dozvola za boravak i rad, što je za 50 posto više u odnosu na godinu ranije, no na željeznici strana radna snaga zasad nije rješenje. Željeznica je specifičan sektor za koji su potrebna usko specijalizirana znanja, a hrvatski jezik je imperativ. Marijan Čuzić pita se kako to izgleda kada radite kao prometnik ili strojovođa gdje ste u neprestanome kontaktu s ljudima ako ne razumijete savršeno što se događa? Također, uz specifične vještine potrebna je i visoka razina svjesnosti o sigurnosti o kojoj svaki zaposlenik mora voditi računa, a k tome još i poznavati sve domaće pravilnike i propise, zaključio je Čuzić.

Novom revizijom Transeuropske prometne mreže (TEN-T) Hrvatska se našla na dva dodatna koridora: Baltičko more – Jadransko more i zapadni Balkan – istočni Mediteran. Stvorila se izuzetna prilika da se Hrvatska pozicionira kao glavni logistički centar za srednju i jugoistočnu Europu. Osim prometnih pravaca tu su infrastruktura za alternativna goriva, upravljanje prometom, nove tehnologije, povećanje razine sigurnosti i digitalizacija. Budući da sve to zahtijeva povećanu potrebu za kvalificiranom radnom snagom u prometnome sektoru, krajnje je vrijeme za adresiranje problema radne snage i pronalaženje rješenja za taj gorući problem, zaključeno je na konferenciji. Stručnjaci iz sektora obrazovanja i poslovnih komunikacija složili su se s time da je ključ, uz intervenciju države u obrazovni sustav, povećavanje upisnih kvota i resursa obrazovnih institucija, u cjeloživotnome obrazovanju. Jer čak i kada bi se svi učenici i studenti po završetku škole ili fakulteta odmah zaposlili u struci, ta brojka nije dovoljna da bi nadomjestila trenutačnu prazninu na tržištu rada.

Izvori:

- <https://www.hzinfra.hr/>
- <https://www.hgk.hr/>
- <https://szz.hr/>

Fotografije: HŽ Infrastruktura, Freepik, Unsplash, Olson Duncan



Nužno je što prije pronaći kvalitetna rješenja za nedostatak radne snage na tržištu rada