

B. EDUKACJA

B.1. SZKOŁY ŚREDNIE

B.1.2 OPRACOWANIA PRZEDSTAWICIELI SZKÓŁ

Czynniki ograniczające rozwój szkolenia kierowców zawodowych w technikach oraz branżowych szkołach I stopnia.

Sławomir Kudzia



Branża Transportu Logistyki i Spedycji (TLS) należy do najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi gospodarki narodowej Polski. Najlicniejszą grupę zawodową w tej branży stanowią niewątpliwie kierowcy zespołów pojazdów ciężarowych. Dużą grupę czynnych zawodowo kierowców stanowią osoby w wieku emerytalnym i przedemerytalnym. Obecnie niedobory w tej grupie zawodowej szacowane są na ponad 100 tysięcy osób. Branża próbuje uzupełniać braki sprowadzając kierowców z krajów Europy wschodniej oraz państw Dalekiego Wschodu. Jest to jednak działanie, które może przynieść spodziewane efekty doraźnie i nie może stanowić rozwiązania systemowego. Rozwiązaniem długofalowym, gwarantującym płynną zmianę pokoleniową wśród zawodowych kierowców może być tylko i wyłącznie kształcenie tej młodej grupy zawodowej w systemie szkolnictwa branżowego. Każde inne rozwiązanie z góry skazane jest na porażkę. Nadzieję na pozytywne zmiany w systemie szkolenia kierowców zawodowych przyniosło rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 8 czerwca 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie podstawy

programowej kształcenia w zawodach. Przywróciło ono, po kilkudziesięciu latach przerwy, nauczanie w zawodzie kierowca mechanik do szkół ponadpodstawowych (ponadgimnazjalnych) dla młodzieży. Wydawało się wówczas, że stracony wcześniej czas zostanie szybko nadrobiony i branżę transportu drogowego zasilą niebawem rzesze młodych kierowców zawodowych. Początkowo szkoły miały zadanie przygotować uczniów w trzyletnim systemie kształcenia do egzaminu na prawo jazdy kategorii B oraz do testu z kwalifikacji wstępnej uprawniającej do zawodowego przewozu rzeczy. Standardowo szkoła przygotowywała również do egzaminu z kwalifikacji zawodowej, wówczas była to kwalifikacja A.69. Kiedy dwa lata później wprowadzono obowiązkowe szkolenie w zakresie prawa jazdy kategorii C, wydawało się, że rozwój branży transportowej w szkołach średnich będzie bardzo dynamiczny. Dodatkowym bodźcem rozwojowym było wprowadzenie w tych szkołach możliwości kształcenia w zawodzie technik transportu drogowego. Wcześniej nauczanie w takim zawodzie zarezerwowane było tylko dla szkół policealnych. Technik transportu drogowego oprócz wszystkich umiejętności właściwych dla kierowcy mechanika dodatkowo kształci się w zakresie: organizacji przewozu środkami transportu drogowego oraz prawa jazdy kategorii C+E.

Pierwszym bardzo dużym problemem dla uczniów BSI kształcących się w zawodzie kierowca mechanik okazał się etap praktyczny egzaminu z kwalifikacji A.69 (AU.04, TDR.01). Egzamin ten ma postać projektu (model „d”), którego motywem przewodnim jest organizacja przewozu środkami transportu drogowego, w tym między innymi: dobór środków transportu drogowego, wyznaczenie trasy przewozu, dokonanie stosownych obliczeń oraz wypełnienie odpowiedniej dokumentacji. Zdawalność tego egzaminu w skali kraju kształtuje się na poziomie około 20%. Nie stanowi to oczywiście żadnego zaskoczenia. Uczniowie BSI w innych zawodach w ramach etapu praktycznego wykonują zadanie w modelu „w”. Gdyby np. mechanik pojazdów samochodowych w ramach egzaminu z kwalifikacji MOT.05 miał wykonać zadanie typu „d”, to zdawalność egzaminu z tej kwalifikacji też byłaby na poziomie 20%. Tego typu zadania są domeną drugiej kwalifikacji w technikach, a zdający je uczniowie przygotowują się również do egzaminu maturalnego, stąd rozwiązywanie zadań tekstowych z matematyki oraz wypełnianie skomplikowanych dokumentów nie stanowi dla nich wielkiego problemu. Nastawienie uczniów BSI do nauki matematyki, języka polskiego, przedsiębiorczości jest „delikatnie mówiąc” mniej zaangażowane, więc ich umiejętności w tym zakresie są zdecydowanie mniejsze niż ich kolegów i koleżanek z technikum. Eksperyment z egzaminowaniem umiejętności praktycznych kierowców przy zastosowaniu zadań modelu „d” należy uznać za nieudany i w trybie pilnym należy zamienić na zadania z modelu „w”. Jeżeli przyjąć, że najważniejszą umiejętnością kierowcy zawodowego jest kierowanie samochodem ciężarowym w trakcie wykonywania przewozu ładunków, to niewątpliwie zadanie egzaminacyjne powinno do tej umiejętności bezpośrednio nawiązywać. Organizowanie transportu drogowego należy do zadań zawodowych: logistyka, spedytora czy technika transportu drogowego, a nie kierowcy. Warto przy tym zauważyć, że tematyka zadań praktycznych z kwalifikacji TDR.02 pokrywa się z tematyką zadań praktycznych z kwalifikacji TDR.01. Zatem uczniowie technikum transportu drogowego mogą trafić na podobne zadania praktyczne w ramach egzaminów z pierwszej i drugiej kwalifikacji zawodowej. Czy na pewno taki jest cel kształcenia branżowego opartego o system kwalifikacji zawodowych? Wszak w tym przypadku wystarczyłoby zorganizować jeden egzamin, skoro na obu sprawdza się poziom opanowania tych samych umiejętności. Czym różnią się „plany zadań egzaminacyjnych” dla obu kwalifikacji? Czyż nie powinny odwoływać się wprost do celów kształcenia wskazanych w podstawie programowej? Żadne dotychczasowe zadanie praktyczne z kwalifikacji TDR.01 nie odnosiło się jeszcze do celów: „1) przygotowania do kierowania pojazdami samochodowymi w zakresie niezbędnym do uzyskania prawa jazdy kategorii B, C oraz kwalifikacji wstępnej; 2) oceniania stanu technicznego środków transportu drogowego; 3) wykonywania prac związanych z obsługą środków transportu drogowego;”. Autorzy dotychczasowych zadań praktycznych z kwalifikacji TDR.01, w sposób dosyć subiektywny, odnoszą się do ostatniego celu kształcenia nr „4) wykonywania prac związanych z przewozem drogowym rzeczy”, myląc słowo „wykonywanie” ze słowem „organizacja”. Jeżeli CKE ma problem z zaangażowaniem odpowiedniego autora zadań egzaminacyjnych, autor niniejszej

publikacji zgłasza swoje zainteresowanie w tym zakresie, tym bardziej, że ma już na swoim koncie doświadczenie w zakresie przygotowywania zadań egzaminacyjnych do banku zadań CKE dla kwalifikacji z branży mechanicznej oraz zbioru zadań egzaminacyjnych dla branży motoryzacyjnej (wydanego przez WSiP).

Należy podkreślić, że absolwent BSI w zawodzie kierowca mechanik po zakończeniu nauki w szkole powinien mieć możliwość wykonywania zawodu. Czy świadectwo uzyskania kwalifikacji zawodowej TDR.01 jest w stanie pomóc mu w tym zakresie? Czy może tym świadectwem wylegitymować się w czasie kontroli drogowej prowadzonej przez Policję lub Inspekcję Transportu Drogowego? Oczywiście, świadectwo kwalifikacji zawodowej TDR.01 nie nadaje kierującemu tego typu uprawnień. Warto w tym miejscu przypomnieć sobie, kto to jest kierowca. Definicję kierowcy zawiera art. 2 pkt. 21 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, zgodnie z którą: „*kierowca to osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem*”. Czy zatem w dokumencie państwowym, jakim jest świadectwo kwalifikacji zawodowej TDR.01 może być zawarte sformułowanie „kierowca” w odniesieniu do osoby, która nie posiada uprawnień do kierowania pojazdem silnikowym? Jest to niewątpliwie niezgodne z przywołanym wyżej art. 2 pkt. 21 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. Świadectwo z kwalifikacji TDR.01 powinna otrzymać osoba, która posiada uprawnienia do zawodowego kierowania samochodem ciężarowym, a egzamin z kwalifikacji TDR.01 powinien potwierdzać umiejętności w tym zakresie. Część pisemną mógłby stanowić test z kwalifikacji wstępnej uprawniającej do zawodowego przewozu rzeczy oraz egzamin teoretyczny na prawo jazdy kategorii C, natomiast etap praktyczny mógłby stanowić egzamin na prawo jazdy kategorii C. Uzyskanie pozytywnych wyników z obu tych etapów egzaminu z całą pewnością będzie uprawniać absolwenta BSI do zawodowego przewozu rzeczy samochodem ciężarowym, czyli do wykonywania zawodu kierowcy mechanika.

Następstwem niskiej zdawalności egzaminu z kwalifikacji TDR.01 jest niewielka w skali kraju ilość pracodawców, którzy uzyskują zwrot kosztów kształcenia młodocianych pracowników w zawodzie kierowca mechanik. Następstwem takiego stanu rzeczy jest rezygnacja pracodawców z kształcenia w tym zawodzie. Szkoły, które nie posiadają możliwości technicznych do samodzielnego kształcenia kierowców mechaników, przestają prowadzić nabór do klas pierwszych. Kierunek ten zamiast się rozwijać (cieszy się dużą popularnością wśród absolwentów klas ósmych szkół podstawowych), co roku wycofywany jest z ofert kształcenia w kolejnych szkołach.

Dużym problemem w kształceniu kierowców mechaników w BSI jest organizacja nauczania w zakresie prawa jazdy w szkole. Problem braku pojazdów do nauki jazdy rozwiązać można korzystając z tzw. rezerwy 0,4% subwencji oświatowej, z której można uzyskać dofinansowanie zakupu pomocy dydaktycznych dla nowych (w danej szkole) kierunków kształcenia. Zatrudnienie instruktorów nauki jazdy też nie stanowi dużego problemu, stawki godzinowe oferowane przez szkoły są atrakcyjniejsze od tych, które oferują OSK, więc instruktorzy chętnie rozpoczynają pracę w szkole, a szkoły mają możliwość zatrudnienia wysoko wykwalifikowanych nauczycieli nauki jazdy. Przepisy prawa dają placówkom oświatowym możliwość organizacji nauki jazdy kat. B, C, C+E oraz kwalifikacji wstępnej w ramach „zajęć szkolnych”. Utrudnieniem nie jest nawet młody wiek uczniów rozpoczynających szkolenie z zakresu nauki jazdy i kwalifikacji wstępnej. Przepisy pozwalają na rozpoczęcie tego typu zajęć w pierwszym dniu nauki w klasie pierwszej. Nawet dodatkowe koszty ponoszone przez organy prowadzące na naukę jazdy „refundowane” są w postaci zwiększonej subwencji oświatowej na każdego ucznia kształcącego się w zawodzie kierowca mechanik, ponieważ zawód ten uwzględniany jest w corocznym obwieszczeniu Ministra Edukacji Narodowej w sprawie prognozy zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy. Problemem nie do rozwiązania jest wiek „kierowcy mechanika”, który przystąpić może do egzaminu na prawo jazdy kat. B i C. Problem ten wygenerowany został przez nakładające się na siebie dwie reformy

polskiego systemu edukacji polegające na: likwidacji gimnazjów oraz umożliwieniu sześciolatkom uczęszczania do klasy pierwszej szkoły podstawowej. Uczniowie, którzy „skorzystali” z obu reform kończą obecnie BSI przed ukończeniem 17 roku życia, nie mogą zatem zapisać się na egzamin na prawo jazdy kategorii B, a tym bardziej C. Nie mogą zatem tak naprawdę być kierowcami w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym.

O tym, że tak naprawdę skuteczną realizacją podstawy programowej w zakresie kwalifikacji TDR.01 w ciągu trzech lat nauczania jest trudna, a być może nawet niemożliwa, świadczy struktura podstawy programowej kształcenia w zawodzie technik transportu drogowego, w której egzamin z kwalifikacji TDR.01 przewidziano po czterech latach nauki.

Pięcioletni okres nauczania pozwala na skuteczne przygotowanie uczniów tego kierunku kształcenia do pracy w zawodzie kierowcy zespołu pojazdów ciężarowych, którzy kończąc naukę, mogą posiadać prawo jazdy kategorii B, C, C+E oraz kwalifikację wstępną uprawniającą do zawodowego przewozu rzeczy.

Największym problemem technikum transportu drogowego jest jednak jego nazwa. Mimo tego, że polski system szkolnictwa branżowego opiera się o kwalifikacje zawodowe, a możliwości absolwentów do odnalezienia swojego miejsca na rynku pracy określają wskazane w podstawie programowej „cele kształcenia”, wiele instytucji za najważniejszą w tym zakresie uznaje nazwę zawodu. Mimo że absolwent technikum transportu drogowego jako jedyny jest przygotowywany przez system szkolnictwa branżowego do pracy na stanowisku kierowcy wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy, instytucje państwowe nie dostrzegają znaczenia tego zawodu dla gospodarki kraju. Obecnie w Polsce brakuje ponad 100 tysięcy kierowców zawodowych. W ciągu ostatnich sześciu lat zawód ten nie znalazł się jednak w gronie profesji wymienianych w corocznym obwieszczeniu ministra w sprawie prognozy zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy. Przyczynę takiego stanu rzeczy stanowi fakt, iż: *„W okresie 6 lat prowadzenia badań zawód technik transportu drogowego nie został wskazany jako zawód o szczególnym znaczeniu dla rozwoju państwa i dlatego nie znalazł się na liście krajowej”*. Tak naprawdę technik transportu drogowego to technik kierowca (C+E), a kierowca jest jednym z zawodów o szczególnym znaczeniu dla rozwoju państwa, o czym świadczy fakt, iż drugi z zawodów branży transportu drogowego, czyli kierowca mechanik, znajduje się co roku w przywołanym powyżej obwieszczeniu, mimo że przygotowuje do zawodowego przewozu ładunków za pomocą samochodu ciężarowego bez przyczepy. Absolwent tego kierunku nie posiada uprawnień do prowadzenia ciągnika siodłowego z naczepą, a z uwagi na wiek (poniżej 18 roku życia) najczęściej nie posiada żadnej kategorii prawa jazdy, tym samym nie może wykonywać wyuczonego zawodu. Należy podkreślić, że oba zawody branży transportu drogowego mają wspólną kwalifikację zawodową TDR.01. Zastanawiającym jest powód, dla którego kwalifikacja ta kształcona w BSI jest poszukiwana na rynku pracy, a ta sama kwalifikacja (TDR.01) kształcona w technikum na tym samym rynku pracy poszukiwana nie jest. Rozwiązaniem tego problemu byłaby zmiana nazwy zawodu z technika transportu drogowego na technika kierowcę, wówczas wszystkie zainteresowane tym zawodem osoby, instytucje oraz pracodawcy nie miałyby problemu z jego identyfikacją. Niestety dzisiaj najczęściej technik transportu drogowego mylony jest z technikiem budowy dróg. Gdyby zadać pytanie przedsiębiorcy zajmującemu się transportem drogowym, ilu potrzebuje w swojej firmie techników transportu drogowego, a ilu techników kierowców, to z całą pewnością, w odpowiedzi nie uzyska się tych samych liczb. Na każdego ucznia kształcącego się

w zawodach wskazanych w obwieszczeniu MEN przyznawana jest wyższa subwencja oświatowa, w 2024 roku jest to 1250 zł. W przypadku zawodów branży transportu drogowego kwota ta powinna pokrywać koszty związane z nauką jazdy i być przekazywana organom prowadzącym w postaci dotacji celowej. Kształcenie w branży transportu drogowego jest bardzo kosztochłonne w związku z koniecznością przygotowania uczniów do egzaminów na prawo jazdy kategorii: B, C, C+E oraz kwalifikacji wstępnej. Dotacja celowa, na pokrycie tych dodatkowych kosztów kształcenia w tej branży, ułatwiłaby jego realizację oraz przyczyniłaby się do jego dynamicznego rozwoju.

Przedsiębiorstwa transportowe świadczące usługi z zakresu przewozu osób wskazują na znaczny niedobór kierowców posiadających prawo jazdy kategorii D. Wydaje się zasadnym uwzględnienie tego, jakże ważnego dla społeczeństwa zawodu, w systemie szkolnictwa branżowego. Tyle ostatnio mówi się o rozwoju transportu zbiorowego w kontekście zmniejszenia emisji szkodliwych składników spalin. Nikt jednak nie zastanawia się nad tym, kto w niedalekiej przyszłości będzie kierował supernowoczesnymi autobusami elektrycznymi zasilanymi wodorowymi ogniwami paliwowymi. „Najprostszym” rozwiązaniem byłoby niewątpliwie zastosowanie w technikum transportu drogowego tego samego modelu organizacyjnego, który wykorzystano w technikum pojazdów samochodowych. Polegałby on na uzyskaniu tytułu technika kierowcy w oparciu o kwalifikację TDR.01 oraz opcjonalnie TDR.02 lub o nową kwalifikację TDR.03, która przygotowywałaby do organizacji i wykonania przewozu drogowego osób. W ramach kwalifikacji TDR.03 uczeń byłby przygotowywany do egzaminu na prawo jazdy kategorii D oraz do testu z kwalifikacji uzupełniającej. Uprawnienia do prowadzenia szkoleń z zakresu prawa jazdy kategorii D1 i D oraz kwalifikacji wstępnej uprawniającej do zawodowego przewozu osób należy nadać również Branżowym Centrum Umiejętności.

Od 1 stycznia 2025 roku nauka jazdy w zakresie prawa jazdy kategorii C+E będzie mogła być realizowana wyłącznie z wykorzystaniem zespołu pojazdów, składającego się z ciągnika siodłowego z naczepą. Sytuacja ta niewątpliwie jeszcze bardziej utrudni organizację nauki jazdy w placówkach oświatowych. Obecnie tylko kilka szkół w Polsce posiada własne samochody ciężarowe, za pomocą których realizowane są zajęcia z zakresu nauki jazdy kategorii C oraz zajęcia praktyczne w ramach kwalifikacji wstępnej. Najprostszym rozwiązaniem realizacji nauki jazdy w klasie piątej technikum transportu drogowego byłoby dokupienie, do posiadanych już przez szkoły samochodów ciężarowych, przyczep typu tandem. Niestety takie rozwiązanie od stycznia nie będzie już możliwe. Pojawia się pytanie, ile placówek oświatowych powiększy swoją bazę dydaktyczną o ciągniki siodłowe i naczepy, skoro dzisiaj tylko kilka z nich posiada własne ciężarówki...

Do niedawna większość szkół realizowała zajęcia z zakresu nauki jazdy w OSK. Obecnie taki sposób realizacji podstawy programowej w zakresie przygotowania do egzaminu na prawo jazdy jest bardzo utrudniony. OSK np. nie chcą prowadzić kursów nauki jazdy na prawo jazdy kat. C dla niepełnoletnich uczniów, którzy nie mają jeszcze (bo nie mogą) prawa jazdy kategorii B. Pojawiają się też problemy związane z aktualizacją PKK, które wyrabiane są przez uczniów na podstawie zaświadczenia wydanego przez szkołę, nie powinny być zatem aktualizowane przez OSK.

Dodatkowe utrudnienie stanowią badania lekarskie, szczególnie te z zakresu psychologii transportu. Obecnie przepisy rozporządzenia wymuszają na uczniach konieczność

wykonania tego typu badań przed przyjęciem do szkoły oraz przed rozpoczęciem kursu na prawo jazdy kategorii C. Należy zadać w tym miejscu pytanie o procedurę postępowania z uczniem trzeciej klasy, który nie uzyskałby wyniku pozytywnego tych badań. Czy należałoby go skreślić z listy uczniów, bez względu na jego wyniki w nauce? Rozwiązanie takie niewątpliwie nie przysłużyłoby się promocji zawodów branży transportu drogowego wśród młodzieży, wszak w okresie dojrzewania w organizmach młodych ludzi zachodzą zmiany, które mogą przyczynić się do negatywnego wyniku badania psychologicznego dla kierowców. Brak możliwości realizacji nauki jazdy kategorii C skutkować będzie brakiem możliwości realizacji podstawy programowej w tym zakresie, a sytuacja taka będzie powodem nieukończenia szkoły przez ucznia kształcącego się w zawodzie kierowca mechanik lub przyczyną braku promocji do klasy piątej ucznia technikum transportu drogowego. W takim przypadku uczeń powinien mieć możliwość realizacji podstawy programowej w zakresie nauki jazdy z wykorzystaniem symulatora jazdy. Co prawda po ukończeniu szkoły nie będzie mógł kierować samochodami ciężarowymi, ale będzie mógł zajmować się zarządzaniem flotą pojazdów oraz szeroko rozumianą organizacją transportu drogowego. Przede wszystkim zaś będzie miał możliwość ukończenia szkoły, w przypadku technika dodatkowo będzie mógł zdać maturę oraz rozpocząć studia np. w zakresie transportu drogowego. „Wyrzucenie” ze szkoły ze względu na stan zdrowia stanowiłoby wielką niesprawiedliwość, a nawet dyskryminację, co w obecnych czasach jest nie do pomyślenia.

Dobrym rozwiązaniem, pozwalającym na rozwianie wszelkich wątpliwości, byłoby opracowanie spójnych procedur związanych z realizacją nauczania z zakresu prawa jazdy oraz kwalifikacji wstępnej w szkole, które uwzględniałyby wszystkie przepisy, zapisane obecnie w co najmniej kilkunastu aktach prawnych.

Bez względu na problemy związane z prowadzeniem nauczania w zawodach branży transportu drogowego Zespół Szkół im. Walerego Goetla w Suchej Beskidzkiej prężnie rozwija swoje możliwości w tym zakresie. Obecna baza dydaktyczna branży transportu drogowego składa się nie tylko z pracowni ruchu drogowego, warsztatu samochodowego oraz pracowni budowy samochodów i mechatroniki samochodowej, ale również placu manewrowego dla kategorii od B1 do C+E, floty pojazdów samochodowych nauki jazdy: trzy samochody do kategorii B, jeden do C oraz KW; autolaweta do nauki załadunku oraz przewozu samochodów; bus do transportu uczniów na zajęcia realizowane na płycie poślizgowej lub symulatorze jazdy samochodem ciężarowym. Oprócz zajęć szkolnych z zakresu nauki jazdy i kwalifikacji wstępnej, w CKZ wchodzącym w skład zespołu szkół, organizowane są między innymi, kursy umiejętności zawodowej TDR.01.3 w zakresie kwalifikacji wstępnej i prawa jazdy kategorii C dla uczniów technikum pojazdów samochodowych oraz technikum spedycyjnego.

W Zespole Szkół im. Walerego Goetla realizowany jest również projekt polegający na utworzeniu Branżowego Centrum Umiejętności w dziedzinie spedycji. W suskim BCU Spedycja szczególny nacisk kładziony będzie na kształtowanie umiejętności w zakresie spedycji drogowej. Zarówno zaplanowane kursy i szkolenia, jak również baza dydaktyczna ukierunkowane są na tę najbardziej popularną gałąź spedycji. Niewątpliwie organizacja transportu drogowego stanowi naturalne połączenie dziedziny spedycji i dziedziny transportu drogowego. Budynek BCU wyposażony będzie w dwie pracownie spedycyjne oraz jedną pracownię transportu drogowego (zgodnie z wytycznymi zawartymi w podstawie programowej

dla zawodu technik spedytor). Pracownie spedycyjne wyposażone zostaną najnowocześniejszy sprzęt komputerowy z oprogramowaniem pozwalającym na planowanie tras, śledzenie floty pojazdów, formowanie jednostek transportowych, obsługę jednostek transportowych oraz urządzenia i systemy, które pozwalają na automatyczną i elektroniczną wymianę danych pomiędzy podmiotami w branży TLS. Pracownia transportu drogowego oprócz stanowiska do obsługi samochodów ciężarowych posiadać będzie stanowisko do załadunku samochodów ciężarowych, z możliwością sprawdzenia prawidłowości rozmieszczenia jednostek w przestrzeni ładunkowej poprzez kontrolę nacisku na poszczególne koła przy użyciu wbudowanej w podłogę wagi. Przy placu manewrowym zbudowana zostanie wiatła magazynowa z regałami wysokiego składowania oraz dokiem załadunkowym wyposażonym w windę. Dodatkowymi elementami wyposażenia tego obiektu będą: spalinowy wózek widłowy oraz elektryczny wózek paletowy. Dzięki lokalizacji wiatły magazynowej z dokiem załadunkowym przy placu manewrowym możliwe będzie prowadzenie szkoleń z zakresu manewrowania zespołem pojazdów w centrach logistycznych, polegających na odpowiednim zaparkowaniu naczepy przy doku załadunkowym. Wśród pomocy dydaktycznych BCU Spedycja w Suchej Beskidzkiej wymienić należy również: samochód ciężarowy do nauki jazdy kat. C oraz kwalifikacji wstępnej, ciągnik siodłowy z naczepą do nauki jazdy kat. C+E, autolawetę z dźwignikiem HDS, autobus do nauki jazdy kat. D1, dwa samochody elektryczne z własną stacją ładowania wyposażoną w fotowoltaikę i magazyn energii. Największą i najdroższą pomocą dydaktyczną BCU Spedycja w Suchej Beskidzkiej będzie jednak mobilny symulator jazdy samochodem ciężarowym i autobusem, w którym realizowane będą zajęcia z zakresu jazdy w warunkach specjalnych dla kurierów i kierowców.

Wyposażenie BCU udostępniane będzie do prowadzenia zajęć szkolnych, co niewątpliwie ułatwi organizację procesu dydaktycznego w Zespole Szkół im. Walerego Goetla w Suchej Beskidzkiej.

Partnerami projektu pod nazwą: „Utworzenie oraz wsparcie funkcjonowania Branżowych Centrów Umiejętności w dziedzinie spedycji w Suchej Beskidzkiej” są: Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Drogowego Transportowcy PL, Logistyczne Stowarzyszenie Zakupowe, Wydział Mechaniczny Politechniki Krakowskiej oraz Firma Transportowa Beskidus Sp. z o. o.

Zachowanie dynamicznego rozwoju branży TLS w Polsce wymaga pilnego podjęcia działań mających na celu znormalizowanie funkcjonowania dziedziny transportu drogowego w systemie szkolnictwa branżowego. Brak perspektywy wymiany pokoleniowej kadr z całą pewnością ograniczy możliwość takiego rozwoju. Wysoki koszt uzyskania uprawnień do kierowania zespołami pojazdów ciężarowych i autobusami sprawia, że tylko sprawnie działające i właściwie zorganizowane szkolnictwo branżowe jest w stanie zapewnić corocznie odpowiednio liczną grupę kandydatów do pracy w tej dziedzinie. Kluczową rolę w usprawnieniu funkcjonowania dziedziny TDR w systemie szkolnictwa branżowego powinny odegrać wszystkie podmioty działające w branży TLS.

Działania te należy jednak podjąć niezwłocznie.



dr inż. Sławomir Kudzia

Dyrektor Zespołu Szkół im. Walerego Goetla
w Suchej Beskidzkiej i Makowie Podhalańskim
BCU Spedycja w Suchej Beskidzkiej

Doktor nauk technicznych w dyscyplinie: budowa i eksploatacja maszyn.
Magister inżynier w specjalności: eksploatacja pojazdów samochodowych.

19 lat pracy na stanowisku nauczyciela przedmiotów zawodowych w dziedzinach:

- mechanicznej,
- motoryzacyjnej,
- logistycznej,
- transportu drogowego.

Autor/współautor:

- 12 publikacji naukowych z zakresu działania silników spalinowych i ogniw wodorowych,
- 4 podręczników szkolnych dla branży motoryzacyjnej wydanych przez WSiP,
- zadań egzaminacyjnych dla branży mechanicznej opracowanych do banku zadań CKE.

Recenzent zbioru zadań egzaminacyjnych dla branży motoryzacyjnej.